



**RIOS (EM) MOVIMENTOS: MOBILIDADE TURÍSTICAS NAS
ILHAS DO COMBU E DE COTIJUBA- PARÁ**

Thiliane Regina Barbosa Meguis



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



THILIANE REGINA BARBOSA MEGUIS

**RIOS (EM) MOVIMENTOS: MOBILIDADES TURÍSTICAS NAS ILHAS DO
COMBU E DE COTIJUBA- PARÁ**

BELÉM
2024

THILIANE REGINA BARBOSA MEGUIS

**RIOS (EM) MOVIMENTOS: MOBILIDADES TURÍSTICAS NAS ILHAS DO
COMBU E DE COTIJUBA - PARÁ**

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Doutora em Planejamento do Desenvolvimento do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, da Universidade Federal do Pará.

Área de Concentração: Desenvolvimento Socioambiental

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Mirleide Chaar Bahia

Coorientador: Prof. Dr. Thiago Allis

BELÉM
2024

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de
acordo com ISBD Sistema de Bibliotecas da Universidade
Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados
fornecidos pelo (a) autor(a)**

M496r Meguis, Thiliane Regina Barbosa.
RIOS (EM) MOVIMENTOS: MOBILIDADES
TURÍSTICAS NAS ILHAS DO COMBU E DE COTIJUBA -
PARÁ / Thiliane
Regina Barbosa Meguis. — 2024.
222 f. : il. color.

Orientador(a): Prof^a. Dra. Mirleide Chaar
Bahia
Coorientador(a): Prof. Dr. Thiago Allis
Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Pará, Núcleo
de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em
Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2024.

1. Ribeirinho. 2. Mobilidades Turísticas. 3. Rio.
4. Amazônia. I. Título.

CDD 307.1

THILIANE REGINA BARBOSA MEGUIS

**RIOS (EM) MOVIMENTOS: MOBILIDADES TURÍSTICAS NAS ILHAS DO
COMBU E DE COTIJUBA - PARÁ**

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Doutora em Planejamento do Desenvolvimento do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, da Universidade Federal do Pará.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Mirleide Chara Bahia

Coorientador: Prof. Dr. Thiago Allis

Aprovado em 10 de janeiro de 2024

Banca Examinadora:

Prof.^a Dr.^a Mirleide Chara Bahia
Orientadora (PPGDSTU/NAEA/UFPA)

Prof. Dr. Thiago Allis
Coorientador - (PPGTUR/USP)

Prof. Dr. Silvio José de Lima Figueiredo
Examinador interno (PPGDSTU/NAEA/UFPA)

Prof. Dr. Thales Maximiliano Ravena Cañete
Examinador interno (PPGDSTU/NAEA/UFPA)

Prof. Dr. Wilker Ricardo de Mendonça Nóbrega
Examinador externo (PPGT/UFRN)

Prof.^a Dr.^a Maria Goretti da Costa Tavares
Examinadora externa (PPGEO/UFPA)

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

AGRADECIMENTOS

“Não sei... se a vida é curta ou longa demais para nós. Mas sei que nada do que vivemos tem sentido, se não tocarmos o coração das pessoas. Muitas vezes basta ser: colo que acolhe, braço que envolve, palavra que conforta, silêncio que respeita, alegria que contagia, lágrima que corre, olhar que sacia, amor que promove. E isso não é coisa de outro mundo: é o que dá sentido à vida. É o que faz com que ela não seja nem curta, nem longa demais, mas que seja intensa, verdadeira e pura... enquanto durar”.

(Cora Coralina)

A pós-graduação nos proporciona dois momentos: um mais solitário, o da escrita e, outro muito mais coletivo, o do campo de relações e de trocas de informações. Saber balancear esses dois momentos é de fundamental importância para o nosso avanço individual e acadêmico, por esse motivo devemos sempre agradecer aos que estão com nós nessa caminhada, mesmo que indiretamente, sendo assim:

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 tese, 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 Meguis**, por ser minha melhor amiga, principal incentivadora e minha maior referência de mulher.

Aos meus irmãos **Thiago Saraiva** e **Diego Saraiva** que de certa maneira contribuíram para essa conquista, ao meu sobrinho **Cauã Saraiva**, por ter sido o responsável de nascer em mim um amor que eu nunca imaginei que pudesse sentir, e ao **Oshoa Meguis** o nosso cachorro mais velho, incluo também a minha **sobrinha** que ainda é uma “germezinha” na barriga da minha cunhada, mas já chegou trazendo alegria e decisões importantes para a nossa família!

Ao meu companheiro que aceitou caminhar comigo nessa jornada, nada fácil, que é a acadêmica, **Michael Silva**, meu muito obrigada por segurar a minha mão nesse momento, e por me acompanhar em algumas idas a campo, eu te amo!

Um agradecimento especial ao meu filho “bichológico”, meu **Pedroquinha**, que foi uma das minhas únicas companhias presenciais nos momentos que eu estava lendo e escrevendo a minha tese, sempre pedindo um carinho e a minha atenção para brincar com ele ou apenas colocá-lo no meu colo por um instante, mesmo não compreendendo o bem que me fez e me faz.

A minha afilhada **Kaira Helena** por ser uma criança tão doce, alegre e sábia e a mãe dela que é minha prima/irmã **Karina Meguins** por trazer sempre ela a tarde em casa e me tirarem um pouco dessa solidão da escrita acadêmica.

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 destaco **Mayara Maciel** por além de amiga me servir de inspiração para entrar na faculdade; a **Cyane Newar** amiga da graduação que até hoje faz parte da minha vida; a **Dayane Rocha** e a **Aline** minhas peppas, que sempre exaltam para as outras pessoas que tem uma amiga “quase doutora” e pelos momentos, os quais são sempre especiais ao lado delas; ao **Benison Oliveira** amigo do mestrado, que vez ou outra me empresta uns livros e compartilhamos histórias em meio a uma taça de vinho; e ao **Flávio Lobato** por compartilhar comigo um pouco do seu conhecimento, nada é possível sem verdadeiros amigos.

À amiga que eu fiz na especialização e que até hoje temos uma relação muito recíproca e verdadeira, **Juliana Hamoy**, quando nos conhecemos nunca imaginei que pudéssemos construir uma amizade, mas mesmo antes do mestrado fui percebendo o quão gratificante foi cultivá-la, muito obrigada pela parceria de sempre.

À turma de **muay thai** da academia, pelas aulas que me fazem descarregar toda a minha tensão, além das pessoas que fazem musculação e que acabaram me ajudando, mesmo sem saberem.

Obrigada à professora **Mirleide Bahia**, por ter aceitado orientar este trabalho, dividindo a sua sabedoria e os seus conhecimentos comigo desde o mestrado, além de ter me dado a liberdade de fazer as minhas escolhas e por termos compreendido e respeitado os nossos tempos.

Agradeço também ao professor **Thiago Allis** por ter aceitado coorientar este trabalho, as nossas conversas foram fundamentais para o meu aprendizado, consegui aprender e esclarecer muita coisa. Participar do seu grupo de pesquisa foi essencial para o andamento e finalização desta tese.

Agradeço aos **moradores** e **visitantes** da ilha do Combu e de Cotijuba, os quais concederam um pouco do seu tempo e das suas vivências, compartilhando comigo o seu olhar e a sua realidade ribeirinha, as quais foram essenciais para que a análise pudesse ser feita, e a todos que de alguma forma contribuíram para o enriquecimento do trabalho.

Agradeço a **Universidade Federal do Pará-UFPA** por ter me acolhido durante esses 13 anos e me proporcionado momentos que eu jamais teria a oportunidade de vivenciar se ela não tivesse me acolhido, como uma verdadeira mãe.

Obrigado ao **Núcleo de Altos Estudos Amazônicos-NAEA** por durante esses 13 anos, 10 serem nos seus corredores, na sua biblioteca, nas suas salas, enfim, por ser também a minha segunda casa.

À **Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior-CAPES**, se não fosse pela bolsa, eu jamais teria conseguido desenvolver a minha pesquisa. Viva a universidade pública e gratuita!

Por fim, não só agradeço como também dedico este trabalho à memória dos meus avós maternos **Wilson Meguins** e **Arcelina Meguins**, os quais 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!

RESUMO

Compreender que as cidades Amazônicas são formadas por características urbanas e ribeirinhas, as quais compõem a vida social móvel nas ilhas do Combu e de Cotijuba, são essenciais para entender os modos de vida, os valores e os hábitos que se configuram tendo o rio e a floresta, não apenas como um local para o escoamento de pessoas ou de passagem, mercadorias e sobrevivência, mas de ideias, de singularidades e de simbologias que fazem parte do modo de viver ribeirinho. Diante do exposto, o objetivo principal desta pesquisa foi analisar como se desenvolvem as mobilidades turísticas nas ilhas do Combu, e de Cotijuba, levando em consideração a dinâmica de deslocamentos e as potencialidades socioeconômicas das relações simbólicas e culturais dos diferentes grupos sociais e sua relação com os rios, e como objetivos específicos: identificar e analisar a importância da atividade turística e do lazer ligados à dimensão e/ou vivência com os rios na Amazônia; e por fim analisar o papel da paisagem para as ilhas do Combu e de Cotijuba na constituição da atividade turística, no sentido de que a experiência de trajeto pode proporcionar o contato com a paisagem do destino. De cunho qualitativo, a etnografia foi utilizada como o fio condutor capaz de me fazer compreender a realidade local a partir de um olhar de dentro e de fora. De dentro quando eu, com as minhas raízes ribeirinhas, deixo-me influenciar pela experiência proporcionada em campo. E de fora quando observo o fenômeno enquanto pesquisadora, tentando não me deixar influenciar pelas minhas raízes. Foi por meio da abordagem etnográfica, que eu, como pesquisadora, consegui alicerçar a prática de campo, facilitando a inter-relação entre mim e os agentes locais e suas vivências. A auto etnografia também é utilizada como técnica capaz de relacionar as minhas experiências, com as dos entrevistados, no campo de relações que se constroem e reconstróem durante a análise. A observação e os registros (diário de campo, fotografias, vídeos, entre outros), foram capazes de relacionarem-se em uma abordagem conjugada com as entrevistas, as conversas e as anotações. A investigação foi guiada também, pela utilização dos métodos móveis, para que eu pudesse estar junto com os participantes da pesquisa e assim compreender os fenômenos que se processam durante o movimento, fundamentais para interpretar as vivências ribeirinhas na Amazônia. Foi possível observar que apesar de o movimento e o mover-se junto ser crucial para a pesquisa e para cada momento escolhido por mim, como o yoga, a trilha do chocolate, visitas marcadas e momentos seguindo grupos ou pessoas individualmente, vale ressaltar que o não movimento também fez parte da pesquisa e ele fala muito sobre as pessoas e suas experiências individuais e coletivas. Quando você está com o corpo parado observando o rio, ele sim te faz estar em movimento, pois o rio continua a correr, levando histórias que se constroem e se reconstróem nessa dinâmica. Os barcos continuam a se mover, as ideias e os pensamentos continuam, paulatinamente, em constante movimento.

Palavras-chave: Ribeirinho. Mobilidades Turísticas. Rio. Amazônia.

ABSTRACT

Understanding that Amazonian cities are formed by urban and riverside characteristics, which make up the mobile social life on the islands of Combu and Cotijuba, is essential to understanding the ways of life, values and habits that are shaped by the river and the forest, not just as a place for the flow of people or passage, goods and survival, but of ideas, singularities and symbols that are part of the riverside way of living. In view of the above, the main objective of this research was to analyze how tourist mobility develops on the islands of Combu and Cotijuba, taking into account the dynamics of displacement and the socioeconomic potential of the symbolic and cultural relationships of different social groups and their relationship with rivers, and as specific objectives: identify and analyze the importance of tourist and leisure activities linked to the dimension and/or experience with rivers in the Amazon; and finally, analyze the role of the landscape for the islands of Combu and Cotijuba in the constitution of tourist activity, in the sense that the experience of the journey can provide contact with the landscape of the destination. Of a qualitative nature, ethnography was used as the guiding thread capable of making me understand the local reality from an inside and outside perspective. From the inside when I, with my riverside roots, let myself be influenced by the experience provided in the field. And from the outside when I observe the phenomenon as a researcher, trying not to let myself be influenced by my roots. It was through the ethnographic approach that I, as a researcher, was able to base field practice, facilitating the interrelationship between myself and local agents and their experiences. Auto ethnography is also used as a technique capable of relating my experiences, with those of the interviewees, in the field of relationships that are constructed and reconstructed during the analysis. Observation and records (field diary, photographs, videos, among others) were able to relate to each other in a combined approach with interviews, conversations and notes. The investigation was also guided by the use of mobile methods, so that I could be together with the research participants and thus understand the phenomena that occur during movement, fundamental to interpreting riverside experiences in the Amazon. It was possible to observe that although movement and moving together is crucial for the research and for each moment chosen by me, such as yoga, the chocolate trail, scheduled visits and moments following groups or individual people, it is worth highlighting that the non-movement was also part of the research and it talks a lot about people and their individual and collective experiences. When your body is still and watching the river, it makes you move, as the river continues to flow, carrying stories that are constructed and reconstructed in this dynamic. The boats continue to move, ideas and thoughts continue, little by little, in constant movement.

Keywords: Riverside. Tourist Mobility. River. Amazon.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Mapa de localização das ilhas do Combu e de Cotijuba, a partir de uma visão do Estado do Pará	22
Figura 2	Mapa ilustrando o percurso entre o terminal hidroviário Ruy Barata e o trapiche de Icoaraci	24
Figura 3	Ponte de acesso ao rio Moju	39
Figura 4	Esquema da pré-análise de Bardin (2006)	50
Figura 5	Mapa de sinalização das ilhas, as quais fazem parte da área insular da região	52
Figura 6	Porto Ednaldo Macola Rente- Porto do açai	53
Figura 7	Ilha do Combu	58
Figura 8	Mapa da Ilha do Combu	60
Figura 9	Porto Ednaldo Macolá	61
Figura 10	Mapa de localização e distância da praça Princesa Isabel para a ilha do Combu no Estado do Pará	62
Figura 11	Açaizeiros na ilha do Combu	63
Figura 12	Assoreamento na ilha do Combu	65
Figura 13	Chegada no terminal da Ilha de Cotijuba	69
Figura 14	Mapa de acesso a ilha de Cotijuba, partindo do trapiche do ver-o-peso e do trapiche de Icoaraci	70
Figura 15	Mapa da Ilha de Cotijuba	71
Figura 16	Ruínas do Educandário, antigo presídio	72
Figura 17	Placa com os horários das viagens	75
Figura 18	Terminal de embarque e desembarque localizado no mercado ver-o-peso	76
Figura 19	Terminal de embarque e desembarque localizado no ver-o-peso	76
Figura 20	Motorrete responsável pelo deslocamento de pessoas em Cotijuba	77
Figura 21	Bondinho responsável pelo deslocamento de pessoas em Cotijuba	78
Figura 22	Moto táxi responsável pelo deslocamento de pessoas em Cotijuba	78
Figura 23	Fluxo de pessoas nos restaurantes, praia vai quem quer	80

Figura 24	Sede do Movimento das Mulheres das Ilhas de Belém (MMIB)	82
Figura 25	Plantação de Priprioca	83
Figura 26	Paisagem Amazônica	107
Figura 27	Paisagem descrita pela entrevistada 1	110
Figura 28	Pôr do sol na ilha de Cotijuba	111
Figura 29	Chuva do fim de tarde, início de noite no Combu	112
Figura 30	Encontro e reencontro do céu e das águas	117
Figura 31	Lazer no interior da minha família	119
Figura 32	Retrato de umas de tantas idas e passeios pelo rio Moju	121
Figura 33	Arranque da mandioca para fazer farinha	122
Figura 34	Embarcações movidas a motor	123
Figura 35	Fim de tarde voltando de Cotijuba	126
Figura 36	Praia ao lado do trapiche de Icoaraci	127
Figura 37	Práticas de lazer na ilha do Combu	135
Figura 38	Terminal Fluvial Turístico Ruy Barata	137
Figura 39	Terminal Fluvial Turístico Ruy Barata	139
Figura 40	Ponte de embarque e desembarque, antes da reforma	140
Figura 41	Ponte de embarque e desembarque, depois da reforma	140
Figura 42	Quadro informativo	142
Figura 43	Separação da semente do Cacau	143
Figura 44	Embarcação que faz o deslocamento na ilha do Combu	145
Figura 45	Prática de yoga	147
Figura 46	Floresta e rio na ilha do Combu	149
Figura 47	Porto Ednaldo Macolá	151
Figura 48	Lanchas no Combu	154
Figura 49	Divulgação da trilha do chocolate	155

Figura 50	Degustação do nibs de cacau	158
Figura 51	Árvore Samaúma	159
Figura 52	Trilha do chocolate	160
Figura 53	Terminal Fluvial Turístico da Praça Princesa Isabel, antes da reforma	164
Figura 54	Parquinho na praça Princesa Isabel, antes da reforma	165
Figura 55	Parquinho na praça Princesa Isabel, depois da reforma	166
Figura 56	Práticas de lazer na ilha de Cotijuba	169
Figura 57	Mapa ilustrativo da parte interna da ilha de Cotijuba	170
Figura 58	Embarcação utilizada na viagem de Belém para Cotijuba	171
Figura 59	Motorrete	172
Figura 60	Prestadores de serviço (moto taxistas)	173
Figura 61	Embarque e desembarque no navio da prefeitura	174
Figura 62	Portão de entrada da sede do MMIB	179
Figura 63	Cadeirante e ponte de desembarque	182
Figura 64	Cadeirante sendo ajudado por uma visitante	182
Figura 65	Parte interna do navio para Cotijuba	184
Figura 66	Conhecendo um pouco da sede do MMIB	185
Figura 67	Café da manhã oferecido pelas mulheres participantes do MMIB	186
Figura 68	Moradora da Ilha de Cotijuba e a sua plantação de priprioca	187
Figura 69	Almoço em Cotijuba	188
Figura 70	Brigadeiro de priprioca	189
Figura 71	Embarque para a ilha de Cotijuba	191
Figura 72	Espaço em Icoaraci, utilizado para a espera do embarque para Cotijuba	192
Figura 73	Estrada próximo ao terminal em Cotijuba	194
Figura 74	Estrada para o acesso as praias dentro da ilha de Cotijuba	195
Figura 75	Paisagem observado no caminho à ilha Cotijuba	196

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Caracterização das Ilhas do Combu e de Cotijuba	29-30
Quadro 2	Descrição da avaliação preliminar que foi realizada nos documentos	43-44
Quadro 3	Documentos que serão analisados e os seus respectivos objetivos	44-45
Quadro 4	Descrição de cada Entrevistado	46-47

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APA	Área de Proteção Ambiental
CMMAD	Comissão Mundial Sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
DAOUT	Distrito Administrativo do Outeiro
DIAP	Diretoria de Áreas Protegidas
ICMBIO	Instituto Chico Mendes de Biodiversidade e Sustentabilidade
IDEFLOR-BIO	Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade do Estado do Pará
IOF	Impostos sobre Operações Financeiras
MMIB	Movimento das Mulheres das Ilhas de Belém
NAEA	Núcleo de Altos Estudos Amazônicos
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
SEMAS/PA	Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará
SEMOB	Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém
UC	Unidade de Conservação
UFPA	Universidade Federal do Pará
ZAN	Zonas do Ambiente Natural
ZAN 2	Zona do Ambiente Natural 2
ZEIA	Zonas Especiais de Interesse Ambiental
ZEIP	Zonas Especiais de Interesse do Patrimônio Histórico e Cultural

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	18
2. METODÓLOGIA DE ANÁLISE	33
2.1 Abordagem de Análise	34
2.1.1 Técnicas de Pesquisa	41
3 NAVEGANDO ENTRE AS ILHAS.....	52
3.1 Ilha do Combu	58
3.2 Ilha de Cotijuba	69
4 MOBILIDADE PARA ALÉM DA SUA RELAÇÃO COM O TRANSPORTE ..86	
5 O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E A MOBILIDADE URBANA- REFLEXOS NA AMAZÔNIA	94
6 A PAISAGEM COMO UM COMPONENTE DA MOBILIDADE NA AMAZÔNIA PODE SER ENTENDIDA COMO UM ATRATIVO TURÍSTICO.....	107
7 RIOS (EM) MOVIMENTOS: PRÁTICAS DE LAZER E TURISMO NAS ILHAS DO COMBU E DE COTIJUBA – PARÁ.....	118
7.1 Rios (em) movimentos	125
7.2 Combu é bem aqui do outro lado da cidade de Belém.....	134
“Bora lá do outro lado?!”	134
7.3 A ilha de Cotijuba.....	168
“O paraíso de água doce bem próximo a cidade de Belém”	168
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	198
REFERÊNCIAS	205
APÊNDICE A: ROTEIRO DE ENTREVISTA (USUÁRIOS)	220
APÊNDICE B: ROTEIRO DE ENTREVISTA (USUÁRIOS)	221
APÊNDICE C: TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO- TCLE.....	222

1 INTRODUÇÃO

Para as cidades amazônicas, os rios e as frentes fluviais se configuraram, desde o início do processo de ocupação regional pelos povos originários, como importantes elementos dinamizadores de fluxos e como espaços sociais, econômicos, políticos e simbólico-culturais (Lima, 2013) relevantes para se pensar a mobilidade na Amazônia, pois muitas das dinâmicas sociais, econômicas, culturais e regionais se realizam via rio e/ou guardam íntima relação com os espaços de orla e com a infraestrutura neles existentes.

Os povos originários, no início do povoamento da Amazônia, utilizaram os rios, os igarapés, as baías e as ilhas, para a formação de povoados, de vilas e ao longo destes. Além disso, pelos rios ocorre também a circulação de pessoas, de mercadorias e de informações (Trindade Jr.; Santos; Ravena, 2005).

Assim, os rios se constituem como elemento importante para a sobrevivência e o domínio político e, mais tarde, para a disseminação de modos de vidas relacionados a diferentes relações de povos tradicionais, denominados como ribeirinhos, quilombolas, indígenas etc. (Oliveira, 2000; Castro, 2008).

Na Amazônia, as povoações pré-colombianas tiveram origem no século XVII, com a instalação de vilas e freguesias e, por volta do século XIX, outras cidades foram surgindo na região (Montoia; Costa, 2019).

Becker (1985), Castro (2008), Corrêa (1987), Godfrey e Browder (1996), Machado (1999), Oliveira (2000), Vicentini (1994), Sathler (2009), Trindade Jr, Santos e Ravena, (2005), entre outros, discutem a formação da malha urbana na região, defendendo a ideia semelhante de “local de representação do poder público, com o intuito de arrecadação de impostos; de circulação de produtos para exportação, como os extrativistas, e para importação, como os alimentos; e sede das missões religiosas” (Oliveira, 2016, p. 196).

Assim sendo, existe um padrão estabelecido, de um ritmo lento¹ do modo de vida, em comparação à rapidez da sociedade capitalista (Trindade Júnior, Leite, Oliveira, 2021) influenciado pelo sistema do rio e da floresta, coexistindo com um padrão que se define

¹ Esse tempo lento se antepõe ao tempo rápido, os quais se distinguem de lugares para lugares. Não existe um tempo absoluto, e não se considera o tempo das máquinas, mas os tempos que são postos e interpostos por pessoas, comunidades e povos (Santos, 2014).

pós 1960, criando as especificidades, que muitas vezes não é percebido pelo mercado global, desconhecendo a realidade Amazônica e a sua temporalidade (Cruz, 2008).

A configuração de uma cidade amazônica representa, além da forma urbana, uma dinâmica ribeirinha, com a sua grandiosidade das vias fluviais, e modos de vida, de valores e de hábitos, marcados por uma temporalidade específica (Trindade Jr, 2016).

Nesse sentido, os rios vêm desempenhando, historicamente, um papel fundamental no processo de ocupação da Amazônia. Até os dias atuais exerce, papel relevante para os deslocamentos humanos, inclusive para o turismo, para o escoamento das produções na região e para o acesso à informação, fazendo com que as localidades mais distantes, geograficamente, possam se relacionar com os outros centros urbanos e industriais.

Para Fachine (2008), a população ribeirinha tem a vida marcada pela presença da floresta, dos igapós, dos rios, e as atividades de lazer, de sobrevivência e, até mesmo econômica, são organizadas de acordo com o período da vazante (águas baixas) e o período de cheia (águas altas). Ou seja, é um modo de vida, que compreende a relação com o espaço e de como a população atua nele, de forma específica e única.

Além do rio se configurar como um elemento essencial para a logística de deslocamento e de acesso, ele faz parte, principalmente, da essência da vida Amazônica. Os rios participam do imaginário que é construído em relação à região, por isso, estes têm papel relevante na produção simbólica local, dos povos, das relações que se criam, e dos visitantes que buscam vivenciar tais experiências.

Belém é uma das principais metrópoles da região amazônica, situada na região norte, no estado do Pará. É uma cidade com dezenas de portos e trapiches, que possuem uma função econômica, mas também constituem relações de sociabilidade das pessoas que circulam entre Belém e os seus locais de origem ou moradia, localizados ao redor da cidade. Estes portos e trapiches possuem importante significado na relação entre Belém, as ilhas, as vilas e as cidades que estão ao seu redor (Castro, 2006).

Em virtude deslocamento se configurar como um componente para o desenvolvimento local e de sobrevivência dos ribeirinhos, ganha abordagem específica neste título, visando sinalizar não apenas os problemas que são evidenciados pela urbanização desordenada, segregada, de exclusão social e de degradação ambiental que acomete a realidade amazônica e o acesso às ilhas do entorno das cidades, mas também identificar e descrever as particularidades em relação à mobilidade, que não é apenas urbana. Neste caso a fluvial, em que o rio e a floresta desempenham papel fundamental

na paisagem local, influenciando diretamente na experiência construída pelos moradores e pelos visitantes.

A mobilidade e a acessibilidade se constituem como elementos fundamentais quando um determinado local almeja o desenvolvimento, no sentido de darem condições e subsídios para que as populações (urbanas, rurais, quilombolas, indígenas, entre outras) tenham acesso aos seus direitos fundamentais, por meio de oportunidades e de condições necessárias para a mobilidade de pessoas, de objetos, de informações, e determinando ainda a imobilidade dos mesmos.

Por mais que o objetivo da análise nesta análise não tenha sido descrever as categorias de acessibilidade e de mobilidade urbana, elas são componentes fundamentais para compreender a mobilidade enquanto tema de discussão. No sentido de que, não por coincidência, tudo está conectado e nos ajuda a perceber a mobilidade em suas várias manifestações, a partir de importantes elementos.

Ou seja, “Trata-se, portanto, de reconhecer que as mobilidades assumem processos multidimensionais que transcendem a obviedade do mover-se nas suas formas mais tradicionais –corpos no espaço” (Sampaio; Brito; Ribeiro, 2023, p. 4).

A mobilidade urbana é compreendida nessa análise como um requisito associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano, ambiental e social, além da complexidade das atividades nele desenvolvidas (Brasil, 2007).

Inclui-se também a facilidade de deslocamento de pessoas e bens, assim como os modos para que esses deslocamentos possam ocorrer, ou seja, por meio de veículos, vias, infraestruturas e de informações.

A mobilidade pode ser entendida como um atributo relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, de trabalho, de turismo, de lazer, de saúde, dentre outras. As cidades desempenham um papel importante nas diversas relações de troca de bens, de serviços, de cultura e de conhecimento entre os cidadãos, mas isso só é possível se houver condições adequadas de mobilidade para estes (Magagnin; Silva, 2008).

Entende-se que a mobilidade se relaciona, diretamente, com a acessibilidade, pois não adianta o poder público disponibilizar o deslocamento de pessoas e mercadorias, contribuindo para que se tenha acesso, se este, em sua maioria, não é disponibilizado a

todos, assim como as políticas de inclusão social, que ainda são incipientes e não chegam a todos os cidadãos.

A acessibilidade não é apenas física, também é simbólica, ou seja, não é só a configuração das cidades que criam barreiras físicas, mas o acesso com restrições, sejam elas econômicas, culturais e sociais. Na maioria das vezes os espaços são pensados e concebidos para um tipo específico de público, segregando ainda mais o acesso (Serpa, 2007).

Para compreender o desenvolvimento local, que tem relação com a mobilidade na região amazônica, é preciso reconhecer a singularidade das questões naturais ligadas ao rio e à floresta, que fazem parte do cotidiano do povo ribeirinho.

Assim sendo, existe uma conexão direta com o rio, que é indispensável para a prática da mobilidade regional, social, política e cultural de informações, de pessoas, de ideias, de recursos, de lugares, de paisagens, e de imagens (Couto, 2015).

Belém é uma cidade que tem, aproximadamente, 33.203,67ha de seu território em área insular. São 43 ilhas que mantêm relações constantes com a Belém continental (PNCSA, 2008). Essas relações perpassam aspectos como escoamento de produtos tanto das ilhas para o continente, quanto do continente para as ilhas, no deslocamento em busca de serviços de cidadania (emissão de documentos etc.) e, de modo específico nos últimos 15 anos, um aumento significativo na prática do turismo e do lazer nas ilhas.

Dentre essas ilhas, a do Combu e a de Cotijuba têm destaque no deslocamento motivado pela prática do turismo e do lazer. E, portanto, foram escolhidas para essa pesquisa.

As relações com as frentes fluviais e com a especificidade ribeirinha que se ligam ao processo de modernização regional, mostram-se como importantes recortes analíticos de estudo, pois permitem entender a articulação da mobilidade amazônica, a partir da vivência ribeirinha e das suas possibilidades, no que diz respeito ao turismo e ao lazer.

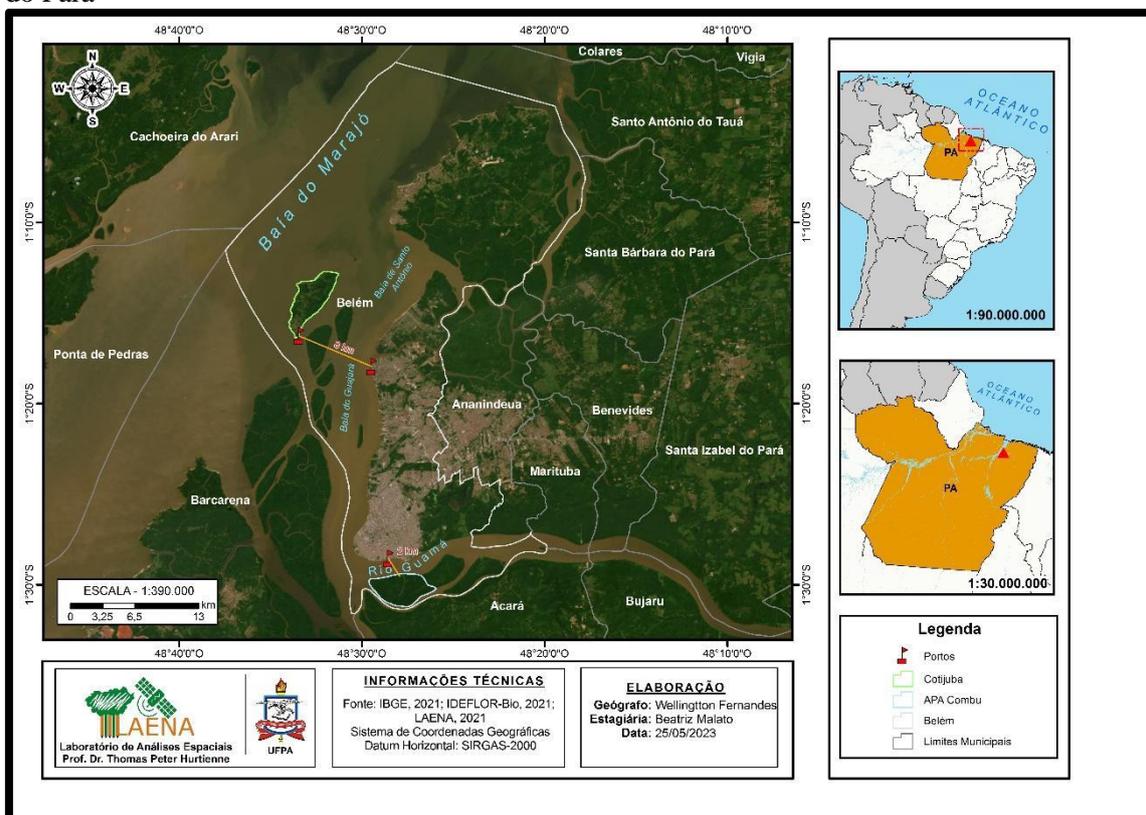
Vale destacar, que o transporte fluvial se constitui como única forma de acesso às ilhas, apesar de existirem outros meios de deslocamentos dentro da localidade que são adaptados à realidade, como por exemplo, as charretes, as motorretes² e o moto táxi, todas para o acesso interno à ilha de Cotijuba, já que na ilha do Combu o acesso só ocorre por meio fluvial.

²São motos adaptadas a charretes.

A ilha do Combu (figura 1) está situada ao norte de Belém, nas margens do Rio Guamá; ao sul, pelo Furo de São Benedito; a leste pelo Furo da Paciência; e ao oeste, pela Baía do Guajará. Seu ecossistema tem influência das marés do estuário do rio Guamá e, durante os meses de dezembro e maio apresenta inundações. Sua rede hidrográfica mantém características da bacia amazônica, formada por baías, rios, furos e igarapés; clima equatorial, quente e úmido (Matta, 2006).

O acesso ocorre por meio do transporte fluvial a partir do terminal fluvial Turístico Ruy Barata localizado na Praça Princesa Isabel, bairro da Condor, num deslocamento que leva em torno de meia hora, dependendo do local em que o visitante pretende chegar, pois existem restaurantes, espaços de lazer e de hospedagem na ilha.

Figura 1 – Mapa de localização das ilhas do Combu e de Cotijuba, a partir de uma visão do Estado do Pará



Nota: Mapa de localização das ilhas do Combu e de Cotijuba, delimitando a distância entre o trapiche de Icoaraci no caso de Cotijuba, e o terminal hidroviário Poeta Antônio Tavernard na ilha de Cotijuba. No Combu a distância está demarcada a partir do terminal hidroviário Ruy Barata localizado na Praça Princesa Isabel.

Já a ilha de Cotijuba (figura 1) está localizada às margens da baía do Marajó, a 22 Km (em linha reta) do centro de Belém e faz parte do Distrito Administrativo do Outeiro (DAOUT). O acesso à ilha acontece a partir de Belém, por meio de embarcações,

saindo do terminal portuário localizado no mercado do Ver-o-Peso, tendo o deslocamento uma duração, em média, de uma hora e meia, ou saindo do bairro de Icoaraci (Distrito a 20 km de Belém), com duração, em média, de quarenta e cinco minutos (Meguis, 2014).

Para que a mobilidade urbana ocorra, no sentido mais estrito da palavra, se faz necessário a utilização de meios para o deslocamento, destaca-se dentre outros, o serviço de transportes que desempenha, nesse estudo, três funções essenciais: uma, por ser um serviço público para atendimento da população; a outra, por se constituir como um serviço de apoio. Mesmo quando não está diretamente ligado ao propósito turístico, este acaba se constituindo como um complemento essencial para a atividade.

E por último desempenha papel relevante de acesso a cidadania, e ao lazer a partir da sua relevância social, percebido como um direito do cidadão e como uma exigência da população em geral, principalmente nas ilhas do Combu e de Cotijuba, as quais são locais que fazem parte do lazer dos moradores e dos turistas.

É nesse contexto que se destaca a importância de compreender as manifestações de mobilidades nestas ilhas “[...] na sua interdependência fluida e não apenas em esferas separadas (como dirigir, viajar virtualmente, escrever cartas, voar ou andar)” (Sheller; Urry, 2004, p. 212).

A chamada “virada das mobilidades”, originada no bojo das ciências sociais europeias, põe em destaque o deslocamento de ideias, de coisas, de informações, de pessoas, etc., como componentes essenciais para as mobilidades.

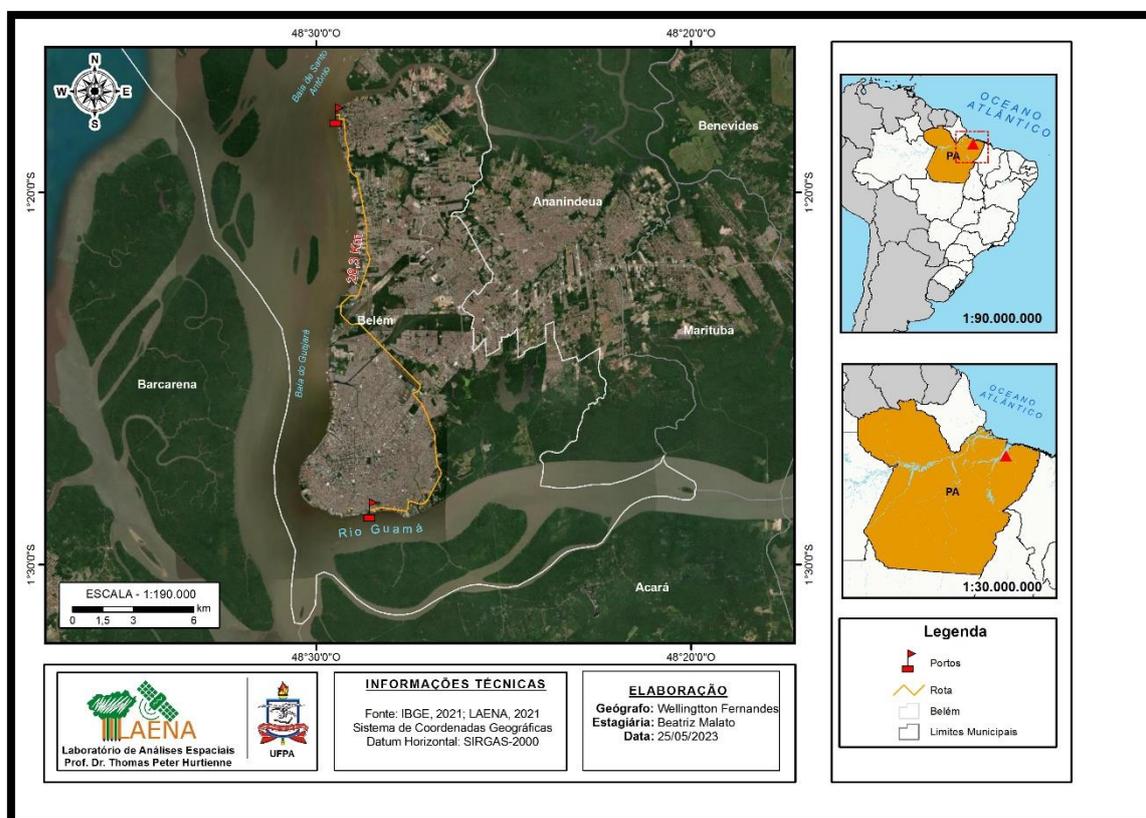
De acordo com Urry (2007), as mobilidades são o centro da vida social. O que não quer dizer que a mobilidade em seus diversos significados (migração, turismo, comunicação ou transporte) não tenha sido estudada ou mesmo problematizada. Contudo, o que se enfatiza é a diferença em compreender se a mobilidade é o objeto de estudo ou a abordagem com a qual qualquer fenômeno social é observado (Singh, 2018).

Assim sendo, essa análise pauta-se no pressuposto de que o mover-se é uma forma de habitar em movimento, ou mesmo, morar em movimento (Sheller; Urry, 2004), e por esse motivo a mobilidade será a abordagem de estudo. Passando a ser entendido como um momento dinâmico que proporciona a formação de experiências em que as coisas acontecem e as pessoas trocam vivências, que são passíveis de análise social, cultural, ambiental e política.

Na Amazônia, as condições do turismo e do lazer precisam ser pensadas e inseridas a partir das características “naturais”. Por este motivo, optou-se em utilizar as

lentes da mobilidade enquanto enfoque para a análise dos fenômenos que se inserem na realidade ribeirinha nas ilhas do Combu e de Cotijuba (figura 2).

Figura 2– Mapa ilustrando o percurso entre o terminal hidroviário Ruy Barata e o trapiche de Icoaraci



Nota: O mapa tem o objetivo de ilustrar o percurso entre o terminal Ruy Barata no bairro da Condor, mais utilizado para o transporte de pessoas para a ilha do Combu e o trapiche em Icoaraci, mais utilizado para o transporte de pessoas e cargas para a ilha de Cotijuba, são 28,3 Km entre os mesmos.

Considerando que os rios, os barcos, os portos e os trapiches são elementos presentes no cotidiano das populações, já que os “caminhos naturais”, em algumas localidades, são os rios, além da vida móvel que segue uma temporalidade específica.

Se as pessoas, o intercâmbio de ideias, os objetos, a partir de um olhar da realidade de cada local, são reproduzidos ou traduzidos por meio do movimento, a mobilidade consegue, então, nos dar subsídios, levando em conta a sua condição polissêmica para (re) pensar o mundo contemporâneo (De Sá; De Araújo Gastal, 2021), mas não deixarei de destacar o não movimento, pois ele também faz parte das experiências locais.

A reflexão é relevante para que se possa entender o debate que ocorre em relação às políticas públicas de turismo, e de lazer que são inseridas e presentes no contexto das

demandas por cidades mais democráticas, bem como, pela conquista do sentido efetivo do público e da valorização do vivido. Isso deve ocorrer nas relações entre a gestão dos portos, dos trapiches e a gestão das cidades e, no caso específico de Belém, a relação da cidade com as ilhas localizadas no seu entorno.

Os benefícios advindos de um sistema de transporte com estrutura e prestação de serviços de qualidade para os moradores locais colabora, conseqüentemente, para a mobilidade de visitantes, contribuindo para o desenvolvimento da prática do turismo e do lazer.

O turismo e o lazer, sendo também atividades sociais, além de econômicas, podem gerar renda, além de contribuírem com outros aspectos, como o sentimento de pertencimento dos moradores locais. Estes utilizam vários serviços e, como por exemplo, os meios de transportes, que são responsáveis pela organização da estrutura espacial, da mobilidade de pessoas, do deslocamento de mercadorias e de informações pelas diversas localidades.

Reconhecendo que a mobilidade deve ser favorável para a viabilidade da locomoção dos cidadãos e, conseqüentemente, para o desenvolvimento local e para o turismo, o lazer, faz-se necessário abordar os principais desafios encontrados na mobilidade. Ou seja, a mobilidade é capaz de demonstrar o que se move mais do que apenas os corpos, e sim, os sentimentos que se estabelecem, por meio das relações que se constroem nos elos individuais e coletivos.

Nesse sentido, destaca-se o questionamento central para esse estudo, na condição de pergunta de pesquisa:

- a) Como se dá a relação dos diferentes grupos sociais na produção das dinâmicas ribeirinhas, tendo as mobilidades como perspectiva analítica e as ilhas do Combu e de Cotijuba como estudos de caso?

Como questionamentos secundários, para alicerçar o debate, destaco as seguintes perguntas:

- b) Como as mobilidades ribeirinhas participam dos processos de desenvolvimento local na Amazônia urbana?
- c) De que maneira as experiências de trajeto participam da construção das experiências turísticas no contexto das dinâmicas ribeirinhas?

A definição das questões-problema expressa indagações que norteiam e motivam a referida análise e, ao mesmo tempo, aponta possibilidades de avanços em relação aos

estudos já realizados, sobretudo os que apresentam pontos de interseção/diálogo com o tema da presente tese.

Para estruturar os questionamentos acima destacados, partiu-se da seguinte afirmação:

Hoje, entretanto, uma nova dinâmica tem alterado tanto a estrutura espacial anterior, como a forma de viver e de se relacionar, dos homens entre si e destes com o rio. A cidade parece olhar para a modernidade, deixando para trás um ritmo, um tempo, que mesmo próximo, lhe parece remoto. Instalam-se ritmos, tempos, relações, movimentos, símbolos, representações, enfim, uma nova dinâmica que altera não só uma estrutura espacial anterior, mas, e principalmente, uma forma de viver e de se relacionar, dos homens entre si e dos homens com a natureza, tornada residual. A produção do espaço na orla da cidade sintetiza bem essa nova forma urbana, revelando novos conteúdos sociais (Trindade Jr.; Amaral; Santos, 2006, p. 60).

As relações de poder são importantes para entender quem faz e o que faz com que as pessoas se movam ou não se movam, em que condições e ritmos, produzindo novos sentidos para o habitar amazônico. Entender o mundo pelas lentes das mobilidades, é compreender o que está em movimento e o que não está em movimento, a partir de um mundo em circulação.

Destaca-se que a mobilidade é sempre relacional, alguns cidadãos facilmente conseguem acessar a educação, a saúde, o transporte, o saneamento básico, e outros direitos, enquanto outros são impossibilitados de acessá-los.

Um exemplo recente, é a pandemia, a humanidade precisou se isolar, mas poucos puderam de fato se isolar, outros mesmo com o alerta e com as consequências da mobilidade para a saúde individual e coletiva, precisaram sair diariamente para trabalhar, contribuindo assim, para que alguns cidadãos nem precisassem se mover e tivessem benefícios para tal.

Para os problemas levantados, têm-se duas **hipóteses**:

I) A mobilidade, seja como objeto ou como enfoque de análise, contribui para entender as experiências e relações que se criam nas ilhas do Combu e de Cotijuba, em especial nas suas manifestações turísticas.

II) As experiências de trajeto, na interface com as paisagens ribeirinhas, conformam parte importante da atratividade turística amazônica pois, entende-se que o deslocamento até o destino pode se destacar como um componente fundamental da viagem. Isso é especialmente relevante nas ilhas do Combu e de Cotijuba, haja vista que as características naturais dessas ilhas proporcionam contatos entre o meio, a paisagem e

o destino. Portanto, caracterizar-se-iam como trocas e contatos culturais entre o visitante e o local visitado, no momento da sua mobilidade.

O turismo é compreendido a partir do deslocamento de pessoas para determinado lugares, motivado por diversos objetivos, como por exemplo, viver experiências, lazer, contato com a natureza, dentre outros. É nesse contexto que as mobilidades turísticas ganham destaque, pois a partir desse novo olhar, podemos observar os fenômenos móveis (Carneiro, Allis, 2024).

Mobilidades turísticas volta-se para além das questões relacionadas ao transporte, sendo assim, o olhar volta-se para as experiências, é pertinente observar as práticas em relação às tecnologias, e aos modos de fazer, bem como compreender e significar as mobilidades turísticas. Por esse motivo, o **objetivo principal** desta pesquisa é: Analisar como se desenvolvem as mobilidades turísticas nas ilhas do Combu, e de Cotijuba, levando em consideração a dinâmica de deslocamentos e as potencialidades socioeconômicas das relações simbólicas e culturais dos diferentes grupos sociais e sua relação com os rios.

Como **objetivo específicos** têm-se os seguintes:

1. Identificar e analisar a importância da atividade turística e do lazer ligados à dimensão e/ou vivência com os rios na Amazônia;
2. Analisar o papel da paisagem para as ilhas do Combu e de Cotijuba na constituição da atratividade turística, no sentido de que a experiência de trajeto pode proporcionar o contato com a paisagem do destino.

Este estudo, portanto, busca contribuir para a discussão das mobilidades das e nas comunidades ribeirinhas³, assunto ainda incipiente na literatura acadêmica amazônica (Almeida, 2018, Rosa; Cabral, 2016, Dergan, 2006, Honda, 2018 e Quaresma, 2003), principalmente no que tange as ilhas do Combu e de Cotijuba, que apesar de possuírem produções acadêmicas relevantes com relação a diferentes assuntos, carecem de estudos sobre a mobilidade enquanto um componente fundamental para compreender as dinâmicas ribeirinhas locais, incluídas as atividades turísticas e de lazer.

A partir do acesso a alguns estudos (Almeida; Ribeiro, 1989, Bastos, 2006, Castro; Santos, 2006, Mascarenhas, 2006 e Moreira, 1966), pode-se constatar que as pesquisas

³ Essas populações reúnem e desenvolvem formas de saber e práticas específicas atuando sobre os variados agroecossistemas, acumulando conhecimentos e habilidades diversas acerca do complexo *roça-mata-rio-igarapé-quintal* (Silva; Steward, 2019, p. 213).

sobre o tema da mobilidade, em sua maioria, estão relacionadas ao transporte rodoviário e a relação do mesmo com o urbano.

Além disso, as mobilidades são abordadas enquanto tema, e não como enfoque de análise. Embora sejam consideráveis, não evidenciam os problemas existentes na relação da mobilidade e das políticas relacionadas ao turismo e ao lazer, principalmente para o planejamento, gestão local e setorial das comunidades ribeirinhas.

Assim sendo, esse estudo pode contribuir para a construção de debates acerca do assunto, estimulando novas pesquisas e servindo de arcabouço teórico para a construção de novas análises, enriquecendo, cada vez mais, os esforços para o desenvolvimento local da Amazônia.

Por esse motivo, torna-se relevante e necessária a realização de estudos que busquem entender as populações insulares, pois são regiões que vêm se ressignificando diante da inserção de símbolos modernos, que atualmente fazem parte do cotidiano local, influenciando na construção econômica, cultural, social e política.

A abordagem poderá contribuir para o conhecimento, em um sentido mais amplo, pois a partir de estudos em realidades específicas é possível entender um pouco sobre a região Amazônica e o processo de construção cultural, social, política e econômica. Às dinâmicas locais se associam com a mobilidade específica, levando em consideração a dimensão e/ou vivência ribeirinha amazônica e suas contribuições para o desenvolvimento.

Compreender que a pesquisa se volta para o entendimento das vivências ribeirinhas, utilizando as lentes das mobilidades, é talvez, o ponto chave para a análise que trouxe um debate ainda não abordado nas questões que perpassam pela mobilidade, pelo turismo enquanto uma atividade que está inserida na mobilidade e o lazer enquanto um direito social e uma prática local frequente.

A reflexão se faz relevante para que se contribua no debate que ocorre com relação às políticas públicas de mobilidade, que são inseridas e presentes no contexto das demandas por cidades mais democráticas. Para empreender o estudo foram utilizados os seguintes procedimentos metodológicos de pesquisa: revisão bibliográfica acerca das teorias e abordagens críticas, de natureza interdisciplinar, as quais permitem utilizar a etnografia como uma abordagem necessária para compreender a realidade estudada.

O objetivo nessa pesquisa não foi de fazer um trabalho antropológico, nem se apropriar da antropologia como um método exclusivo de análise, mas se valer de algumas

técnicas etnográficas, para interpretar, mesmo que não seja em sua totalidade, a realidade local.

Optou-se também, pela utilização da auto etnografia (Santos, 2017) que corresponde a um gênero da etnografia, e foi por meio da utilização da mesma, que eu pude descrever, a partir da minha autorreflexão os caminhos da pesquisa. Para tanto, eu trago para a análise as minhas vivências no “interior da minha família”, mais conhecido como o Moju.

O uso da minha memória e da minha experiência, não apenas em campo, e sim desde o início em que eu tive contato com o Moju, entre as minhas idas e vindas, foi uma ferramenta fundamental para descrever as minhas idas ao Combu e a Cotijuba, além da dificuldade observada e experienciada nas ilhas e nas comunidades ribeirinhas.

Pode-se destacar assim, a falta de um transporte público fluvial, ou até mesmo de subsídios para que essas populações possam ter acesso ao básico, nesse contexto, que o “ir junto” (Busher, Urry e Witchger, 2011) como método no campo a partir das perspectivas das mobilidades, considerando o movimento e o não movimento.

Assim sendo, a primeira pessoa é usada como linguagem para descrever o campo e as experiências, para tanto desenvolver analiticamente a partir da minha experiência enquanto pesquisadora, foi uma maneira possível e interessante de levantar informações sobre as mobilidades turísticas e sobre as vivências dos moradores e visitantes em campo.

Para detalhar as experiências, em especial na região Amazônica, a qual possui especificidades e modos de viver que fazem parte da realidade local, além da cultura e das características ambientais distinta do País. Optou-se assim, por se ater a uma abordagem etnográfica, detalhando as experiências dos moradores, dos visitantes e da pesquisadora, como uma maneira de observar, a partir desses três olhares, as dinâmicas que se assemelham e se distinguem, tendo uma mesma realidade como narrativa, que nesse caso são as ilhas do Combu e de Cotijuba.

Ressalta-se que o objetivo não é fazer comparações entre as duas ilhas, pois como foi destacado a cima, são realidades totalmente diferentes dentro da região de uma mesma região, a amazônica. Assim sendo, o quadro abaixo busca detalhar algumas características observadas por mim, e destacadas pelos moradores e pelos visitantes.

Quadro 1: Caracterização das Ilhas do Combu e de Cotijuba

Ilha do Combu	Ilha de Cotijuba
Acesso apenas por transporte fluvial	Acesso apenas por transporte fluvial

Deslocamento dentro da ilha ocorre por meio, único e exclusivo, do transporte fluvial	Deslocamento dentro da ilha ocorre por meio de transportes específicos, como a motorrete, o bondinho e o moto táxi
É uma ilha, onde não encontra-se praias	É uma ilha com praias
Banho no rio é uma característica para quem deseja visitar a ilha	As praias é um dos principais motivos para os visitantes que vão a ilha
Mais próxima a Belém	Mais distante de Belém
Contato mais direto com a cidade de Belém	Contato mais direto com o distrito de Icoaraci, a pesar de ter uma dinâmica que se relaciona com a cidade de Belém

Fonte: Elaborado pela autora a partir da pesquisa de campo.

E a partir da abordagem etnográfica, o meu olhar voltou-se para:

- O processo de ocupação na parte insular de Belém;
- A mobilidade enquanto uma abordagem capaz de proporcionar o movimento de pessoas, de informações, entre outros, e a observação e análise do não movimento a partir das experiências nas comunidades ribeirinhas e do processo de urbanização da Amazônia;
- A mobilidade turística ou enquanto um atrativo turístico;
- O lazer enquanto uma prática cotidiana;
- O caráter histórico-geográfico das duas realidades empíricas pesquisadas, e;
- Os levantamentos e análises de dados primários e secundários em fontes documentais relacionadas ao tema de investigação.

E por fim, na pesquisa de campo, ocorreu à observação sistemática, com comparação e análise das várias mobilidades citadas pelos agentes a partir das suas experiências. A partir da utilização da técnica de entrevistas semiestruturadas, as quais foram realizadas com sujeitos locais ligados à vida ribeirinha. A análise dos dados ocorreu por meio de algumas etapas referente à técnica de análise de conteúdo (Bardin, 2006), que foram adaptadas ao referido trabalho.

Para estudar a mobilidade e o não movimento, eu tive que recorrer aos “métodos moveis”, ou seja, me esforcei para compreender os “novos paradigmas das mobilidades” (Sheller, Urry, 2006). O meu olhar se atentou aos aspectos relacionados ao comportamento dos visitantes nas ilhas do Combu e de Cotijuba, tanto no momento da viagem, quanto dentro das ilhas, no que se refere a prática do turismo, e do lazer.

E a abordagem etnografia foi fundamental, pois ela possibilitou o meu contato com o universo dos sujeitos e assim podemos compartilhar as nossas experiências. Não

para que ocorresse mudanças nas visões de mundo, e nem apenas para que eu descrevesse a realidade local, mas pela troca de vivências.

Os métodos móveis junto a abordagem etnográfica, foram capazes de proporcionar a mim e aos agentes (moradores e visitantes da ilha do Combu e de Cotijuba) uma relação de troca de experiências, de vivências e de saberes, e deste modo eu consegui observar o que não estava previsto no início da pesquisa, saindo assim com uma referência nova de entendimento, em especial sobre a mobilidade e o não movimento na região amazônica.

A referida tese está organizada em nove seções, inclusa esta introdução. Na primeira seção apresento os caminhos metodológicos de análise, destacando a abordagem etnográfica (Magnani, 2009), os métodos móveis (Merriman, 2013 e Büscher; Veloso, 2018) e as técnicas utilizadas no campo e na análise.

A seção três, intitulada “Navegando entre as ilhas” traz para a tese um apanhado histórico da importância das frentes fluviais para a região Amazônica, com o olhar voltado para Belém e as ilhas do Combu e de Cotijuba.

A seção quatro, denominada de “Mobilidade para além da sua relação com o transporte” eu trago o debate sobre os novos paradigmas da mobilidade e a reflexão sobre o não movimento, e para isso trago alguns autores, como, John Urry (2000); Sheller e Urry) e Allis (2016), entre outros. Como uma reflexão relevante para se pensar a realidade amazônica, a partir da sua dinâmica específica.

Para a seção cinco, trago “O processo de urbanização e a mobilidade urbana-reflexos na Amazônia”, o objetivo foi compreender como ocorreu o processo de urbanização da Amazônia, que influencia, diretamente, na mobilidade, enfatizando as suas características locais, haja vista que os problemas relacionados à mobilidade não podem ser compreendidos isoladamente.

A seção seis, é uma das perguntas que norteia esta tese, sendo ela, “A paisagem como um componente da mobilidade na Amazônia pode ser entendida como um atrativo turístico?” e para o debate trago o campo (realidade das ilhas do Combu e de Cotijuba) conversando com os autores, como Trindade Jr (2021), Santos (2012), entre outros. Afirmo que sim, a partir da análise, a paisagem é um dos principais componentes das ilhas do Combu e de Cotijuba e se constitui como um atrativo turístico.

Na seção sete eu apresento “Rios (em) movimentos: práticas de lazer e turismo nas ilhas do Combu e de Cotijuba – Pará”, a partir das minhas experiências, dos moradores e dos visitantes que se criaram, se criam e se recriam, tendo o rio, a floresta e

as práticas como componentes que ditam as dinâmicas do dia a dia local. É o movimento do rio que concebe o movimento das pessoas, das práticas sócias e das relações locais e ele também influencia no não movimento. Por fim, o item oito eu apresento as considerações finais desta tese.

2. METODÓLOGIA DE ANÁLISE

A região Amazônica se constitui como um importante local no estímulo da investigação científica, e as suas singularidades se destacam por interpretações que norteiam as características sociais, culturais, econômicas, políticas e ambientais, que constituem a realidade circundante.

Por esse motivo, a metodologia tem o objetivo de reunir o maior número de informações para explicar o objeto de estudo da pesquisa. A variedade de fontes de análise foi de fundamental importância para constituir as bases dos resultados do estudo. Todas as fases da metodologia se relacionam diretamente. Cada uma dessas contribuiu, para que ocorresse o avanço para a próxima etapa, de forma sistemática.

Legitima-se a conexão dos agentes sociais com relação à mobilidade turística, levando em consideração a vivência nos rios amazônicos e suas contribuições para desenvolvimento local e conseqüentemente para o turismo e o lazer. Principalmente em uma escala amazônica, por ser um lugar plural, com realidades que se distinguem em uma mesma região.

Neste contexto faz-se necessária a visualização e os entendimentos das compreensões e singularidades que fazem parte da ilha do Combu e de Cotijuba, que são observadas a partir desse estudo, nas relações dos ribeirinhos com as frentes fluviais, na cultura local.

É nesse viés, que a interdisciplinaridade proporciona 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 metodologia foi fundamental, também, para que a pesquisadora pudesse identificar as relações coletivas, por meio da realidade vivida nas ilhas que foram analisadas, a partir da dinâmica ribeirinha e de acesso por meio fluvial. Entende-se que cada objeto da pesquisa cria a sua própria característica particular para definir as suas relações coletivas, e não se limita a uma realidade bem definida no presente, mas que sofre interferências do/no tempo, levando em consideração a diversidade de interesses e que sempre ocorrerão tensões nessa relação, no sentido de que a realidade é complexa.

Da necessidade constante de se auto interrogar sobre o que nós pesquisamos e sobre a nossa área de conhecimento, surge o ato de continuar construindo e desconstruindo os nossos campos de pesquisa. O fim de algumas certezas e o início das

incertezas fazem com que as dúvidas que concebem parte das nossas construções teóricas, além do conhecimento, serem algo provisório. Assim sendo, as verdades não são eternas e as dúvidas são capazes de nos proporcionar novos caminhos na pesquisa, que exigem novos parâmetros, hábeis de questionar os nossos procedimentos teóricos-metodológicos e assim construir um caminho para a análise.

2.1 Abordagem de Análise

A metodologia de pesquisa se baseou na análise qualitativa, que objetiva identificar as variáveis, que foram 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”.

Tornou-se possível a aproximação da pesquisadora e do objeto estudado, por meio da análise qualitativa, a qual “se aprofunda no mundo dos significados [...]” (Minayo, 2012, p. 22). Considerando que se trata de um *lócus* com uma dinâmica diferente, mas não distante da realidade da pesquisadora, optou-se pela auto etnografia e por uma abordagem etnográfica.

O uso da auto etnografia foi uma maneira para que eu pudesse trazer para a análise a realidade ribeirinha vivida por mim e por meus familiares nos rios e interiores que cercam a região Amazônica e toda a sua diversidade de vivências, experiências e trocas, importantes para caracterizar o objeto de estudo.

Autoetnografia” vem do grego: *auto* (*self* = “em si mesmo”), *ethnos* (nação = no sentido de “um povo ou grupo de pertencimento”) e *grapho* (escrever = “a forma de construção da escrita”). Assim, já na mera pesquisa da sua origem, a palavra nos remete a um tipo de fazer específico por sua forma de proceder, ou seja, refere-se à maneira de construir um relato (“escrever”), sobre um grupo de pertença (“um povo”), a partir de “si mesmo” (da ótica daquele que escreve) (Santos, p. 218, 2017).

Para Chang (2008) a auto etnografia baseia-se em três premissas, sendo elas: como uma orientação metodologia, tenho como base analítica a etnografia; baseia-se também nas concepções culturais, tendo os fatores vividos (memória), da relação desenvolvida

entre o pesquisador e informantes da pesquisa, além dos fenômenos socioculturais; trazer a auto etnografia como reflexão para a análise, por meio da orientação do conteúdo.

Isso evidencia que a reflexividade assume um papel muito importante no modelo de investigação autoetnográfico, haja vista que a reflexividade impõe a constante conscientização, avaliação e reavaliação feita pelo pesquisador da sua própria contribuição/influência/forma da pesquisa intersubjetiva e os resultados consequentes da sua investigação (Santos, p. 218, 2017).

Por esse motivo trago para a análise as minhas experiências em meio a realidade ribeirinha, a partir da minha infância, da minha formação acadêmica e cultural, para esse diálogo busco evidenciar as experiências dos informantes e os autores que são capazes de conversar com esses agentes.

A etnografia, por sua vez, pode ser entendida como um métodos (Magnani, 2009), outras vezes como uma técnica (Peirano, 2014), e por outros, como uma teoria (Malinowski, 1986), de um estudo que busca descrever certas realidades, por meio de suas características sociais, antropológicas, culturais etc.. Contudo, nessa pesquisa ela será utilizada como uma abordagem, a partir dos debates trazidos por Magnani (2009).

A etnografia se originou na antropologia, é empregada com frequência por outras áreas do conhecimento, trazendo reflexões necessárias, a partir de olhares de pesquisadores do turismo, da geografia, da história, entre outros. Nessa análise ela será essencial para compreender a mobilidade por meio dos agentes sociais que são divergentes, variados, e criativos em suas organizações, ou seja, das estratégias que são utilizadas para adquirir a mobilidade e até mesmo as suas fricções que contribuem para a imobilidade dentro e fora das ilhas do Combu e de Cotijuba.

Usufruindo dos serviços, utilizando os equipamentos que o Estado possibilita e os que os próprios agentes criam, que ao mesmo tempo estabelecem encontros, desencontros e trocas nas mais diversas esferas, por meio de seus arranjos coletivos e individuais. É com esse entendimento que a totalidade enquanto uma estimativa da etnografia se caracteriza em uma “[...] dupla face que apresenta: de um lado, a forma como é vivida pelos atores sociais e, de outro, como é percebida e descrita pelo investigador” (Magnani, 2009, p. 138).

Ainda em conformidade com Magnani (2009), a totalidade em uma pesquisa com abordagem etnográfica, é experienciada e passível de reconhecimento, não apenas pelos agentes sociais, mas pela própria pesquisadora. Para os primeiros, faz parte do seu

contexto diário, para o segundo se caracteriza como uma resolução e conjuntura de algo compreensivo, no sentido de que não se pode determinar que a totalidade que está posta.

Um dos objetivos que levaram à escolha da etnografia enquanto abordagem para a pesquisa é a possibilidade de poder entrar em contato com o universo dos sujeitos e compartilhar experiências. Não para que possa haver mudanças nas visões de mundo, e nem apenas para descrever a realidade local, mas para que ocorra uma relação de troca de experiências, vivências e saberes, e deste modo tentar observar o que não estava previsto no início da pesquisa, saindo assim com uma referência nova de entendimento, ou pelo menos pistas novas, do que não fora previsto anteriormente.

Sendo assim, esse estudo pretende, por uma abordagem etnográfica, observar as seguintes particularidades:

- 1- As relações dos moradores e dos visitantes com as ilhas;
- 2- Mobilidades turísticas e as suas intervenções na realidade ribeirinha;
- 3- As formas desiguais de produção e acesso à mobilidade;
- 4- As particularidades ribeirinhas;

Nesse sentido, é relevante encontrar um fio condutor que seja capaz de compreender a realidade local, a partir da observação e de registros (diário de campo, fotografias, vídeos, entre outros) que possam se relacionar em uma abordagem conjugada. A etnografia, enquanto abordagem, associada a uma prática de campo, proporcionou a inter-relação entre a pesquisadora e os agentes, os locais, as vivências, por meio de entrevistas, conversas, observações e anotações.

[...] o que se propõe é um olhar de perto e de dentro, mas a partir dos arranjos dos próprios atores sociais, ou seja, das formas por meio das quais eles se avêm para transitar pela cidade, usufruir seus serviços, utilizar seus equipamentos, estabelecer encontros e trocas nas mais diferentes esferas – religiosidade, trabalho, lazer, cultura, participação política ou associativa etc. Esta estratégia supõe um investimento em ambos os pólos da relação: de um lado, sobre os atores sociais, o grupo e a prática que estão sendo estudados e, de outro, a paisagem em que essa prática se desenvolve, entendida não como mero cenário, mas parte constitutiva do recorte de análise (Magnani, 2002, p. 18).

Sendo assim, não se pode separar a etnografia, como decisão metodológica, das escolhas teóricas feitas a partir do embasamento que norteia o que se pretende pesquisar. Ao longo do processo, criou-se estratégias de aproximação com as dinâmicas vividas nas ilhas do Combu e de Cotijuba e com os interlocutores, moradores locais e visitantes. Ou

seja, o distanciamento analítico (isolamento do seu objeto de estudo) não pode ser confundido com o distanciamento geográfico.

Eu enquanto pesquisadora, não me deparo apenas com o significado de organização do interlocutor e da sua conjuntura social, cultural, política, econômica e ambiental, mas ao momento que se percebe esse significado e, possivelmente, se descreve com os seus próprios termos, carregado pelas suas raízes, vivências e visão de mundo, além da descrição da realidade que se vive e que se constroem nas ilhas.

Supõe-se que, nesse momento, eu, enquanto pesquisadora, me torno capaz de incorporar essa lógica de acordo com os meus próprios padrões, a partir do meu instrumento intelectual e até mesmo de meu sistema de valores e percepção (Magnani, 2009).

A troca entre mim, os agentes que estão inseridos no local pesquisado e o próprio local, foi capaz de mostrar a realidade e as suas fricções, por meio de um trabalho específico, mas não fechado, que transita entre eu e os agentes que fazem parte do processo, possibilitando uma troca que foi fundamental para que a abordagem etnografia pudesse de fato acontecer. Portanto, “[...] é a descoberta de um modelo novo, ou ao menos de uma pista inesperada que leve a uma reflexão inovadora” (Magnani, 2003, p. 93).

Por isso, ressalta-se a importância de uma visão interdisciplinar nos estudos que pretendem interpretar a formação socioambiental e socioeconômica na/da Amazônia. Conectando as leituras das diversas áreas do conhecimento com os saberes das populações amazônicas. Vale acentuar que as relações de poder influenciam, diretamente, na construção da sociedade e, é nesse sentido, que foi necessário entender as relações de poder que se estabelecem a partir das relações socioeconômicas e simbólico-culturais existentes na realidade, com o objetivo de compreender as dinâmicas de lazer e turismo, e de seus diferentes agentes - entre si e em interação espacial - a partir da perspectiva das mobilidades.

[...] a etnografia é uma forma especial de operar em que o pesquisador entra em contato com o universo dos pesquisados e compartilha seu horizonte, não para permanecer lá ou mesmo para atestar a lógica de sua visão de mundo, mas para, seguindo-os até onde seja possível, numa verdadeira relação de troca, comparar suas próprias teorias com as deles e assim tentar sair com um modelo novo de entendimento ou, ao menos, com uma pista nova, não prevista anteriormente (Magnani, 2009, p. 135).

Os acontecimentos em campo foram fundamentais para o funcionamento adequado da abordagem etnografia, pois não se caracterizou pelo acúmulo de detalhes,

mas a atenção que é dada aos detalhes, sejam eles triviais ou não. Em algum momento, os detalhes proporcionaram pistas para um novo entendimento, ou mesmo para uma abordagem que, até então, não fora pensada e nem observada.

É nesse contexto que Magnani (2009) diferencia a prática etnográfica da experiência etnográfica. A primeira seria a programação que se faz antes de ir ao campo, com as suas leituras, e talvez com alguns olhares já direcionado, além da escrita do que se observa na experiência, tudo muito bem previsto e programado. A experiência, por sua vez, seria o campo com as suas contradições, descontinuidades e imprevisões.

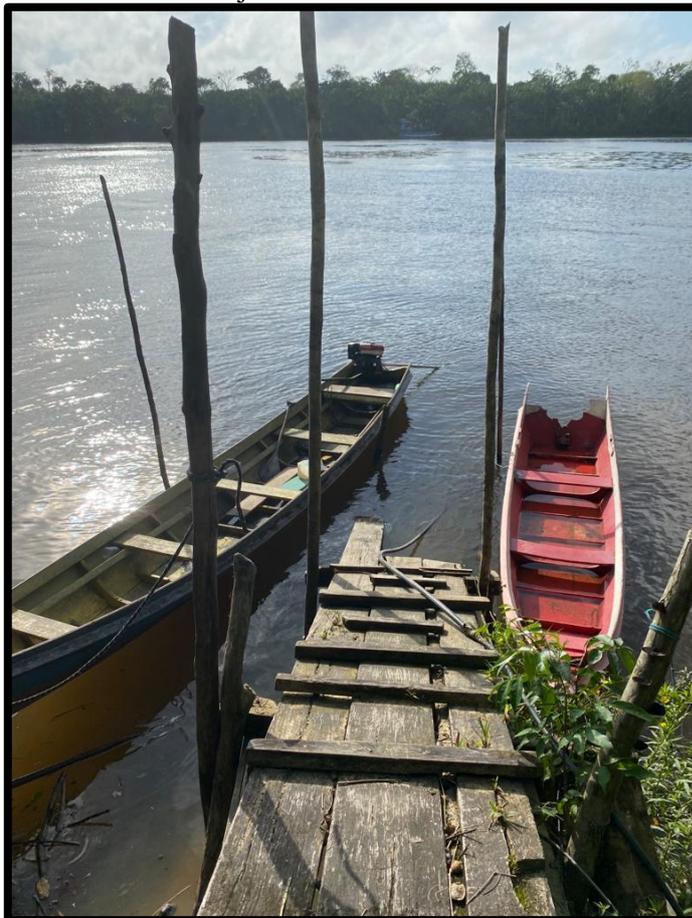
A prática etnográfica ligada a experiência etnográfica foram fundamentais para que eu pudesse me despir de uma visão mecanicista, em que o transporte fluvial e a sua relação com a mobilidade urbana eram o meu principal entendimento sobre o que vinha a ser a mobilidade.

A partir das leituras, antes de ir às ilhas, juntamente com a experiência no campo me fizeram incorporar as lentes da mobilidade, em que as pessoas se fixam dentro de um espaço (orla, barcos, bares, ilhas, espaços de socialização) ou mesmo se movimentam, como forma de vivenciar experiências divergentes do seu cotidiano (visitante), foi o maior desafio no decorrer da pesquisa.

Para ilustrar este processo, compartilho um trecho do meu diário de campo, em que busco descrever as ilhas já incorporando a complexidade metodológica das mobilidades, por meio da abordagem etnográfica:

A ilha do Combu possibilita para mim uma reconexão com as minhas raízes, desde o momento que eu subo no barco e olho para o rio, consigo me reconectar com momentos da minha infância, os quais eu viajava com a minha avó e com ela construía memórias, que naquele momento não teriam tanto sentido, mas que com o passar do tempo fazem todo sentido, principalmente por não a ter mais em vida. Poder tomar banho no rio é algo que me remete aquele momento, em que eu ficava na ponte (imagem 1), e dela não saía, por ter medo e não saber nadar, via as pessoas ali passarem, enquanto na mesma ponte eu continuava a tomar meu banho. Ver o pôr do sol no final da tarde e tomar aquele açaí grosso, tirado e batido na hora. Fazem parte da minha experiência e é uma parte das minhas lembranças que voltam à tona quando eu vou passar um dia no Combu, a ilha remete as minhas origens. Nesse sentido, a ilha significa família, lembranças, conexão, afeto, infância, um passado que volta ao presente e que se repete todas as vezes que eu visito a ilha do Combu (Diário de campo, 27/01/2022).

Figura 3: Ponte de acesso ao rio Moju



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Ponte, que proporciona o acesso ao rio Moju. Essa ponte é mais recente, antigamente quando eu visitava o “interior da minha família” o acesso ocorria por meio de um tronco de árvore caído da floresta e que era colocado no rio para facilitar o acesso as casas e destas aos barcos movidos a remo.

A ilha de Cotijuba, fui poucas vezes com o objetivo de praticar o lazer, mas essas poucas vezes me possibilitaram momentos com os meus amigos, com pessoas que de alguma forma fizeram parte da minha vida e que hoje em dia já não fazem mais, mas contribuíram para o meu crescimento como pessoa e como pesquisadora. Lembro-me que uma das primeiras vezes que fui a Cotijuba foi com o objetivo de fazer pesquisa de campo, estava cursando turismo e fomos com finalidade de estender o que discutíamos em sala de aula e foi um momento único e fundamental, ao tempo em que estávamos em Cotijuba para aprender, conseguimos nos divertir. Então nesse contexto, Cotijuba representa para mim amizade, pesquisa, diversão, crescimento pessoal e profissional, um passado que ficou lá atrás, mas que contribuiu para o que eu sou hoje (Diário de campo, 24/11/2021).

As experiências descritas acima, eram algo do meu cotidiano, e para mim não tinham tanta relevância, por meio da abordagem etnográfica consegui notar a importância das mesmas, tornando-as parte da minha vida móvel, não só da minha, mas de todos que de alguma forma conseguem criar conexões com o rio e a floresta, como lugares para

além da passagem, ou mesmo, um lugar que proporciona a subsistência diária dos ribeirinhos, é um lugar de renovação de energia, de fé, de vida. Conectar-se com o rio é um ritual dos moradores que se estende aos visitantes.

A netnografia, também foi utilizada, por consistir na adaptação da análise etnográfica a partir do mundo virtual, e é chamada também de etnografia virtual. A netnografia é mais utilizada por estudiosos da área de *marketing* digital, por sua vez a etnografia virtual é mais abordada por estudiosos de comunicação social (Montardo; Rocha, 2005). Ou seja, a netnografia, conforme Kozinets (1997) é um mecanismo de investigação e de interpretação para compreender relatos e experiências, as quais são descritas no âmbito virtual ou *online*.

A netnografia foi utilizada na busca de informações nas redes sociais, tendo como foco os indivíduos que visitam ou já visitaram as ilhas do Combu e de Cotijuba. Os meios de comunicação são usados como uma ferramenta para relatar as experiências individuais e coletivas. Eu enquanto pesquisadora tentei interagir com os visitantes nas redes sociais, a exemplo do *instagram*, com o objetivo de me aproximar dos interlocutores, que de alguma maneira tornaram a sua experiência pública nas redes sociais.

Apesar de ser uma técnica que pode contribuir para a pesquisa em redes sociais, ela é um método que tem alguns limites, como por exemplo, a falta de contato direto da pesquisadora com o público alvo, pois o contato é virtual. Admitindo assim, que a falta de contato acaba se tornando uma limitação no que se refere a abordagem etnográfica (Amaral; Natal; Viana, 2008).

Reforça-se que mesmo com essas limitações, o caráter qualitativo da netnografia é capaz de ampliar o leque epistemológico das pesquisas e análises em ambientes virtuais, considerando-os para a interpretação de como ocorre a produção social em determinado lugar no mundo modernizado (Rodrigues, 2018, p. 145).

Pode-se compreender as experiências de alguns visitantes na ilha do Combu e de Cotijuba a partir da netnografia, descrevendo experiências, as quais até o momento não haviam sido relatadas por meio das conversas, entrevistas e interações no campo.

Conciliou-se, também, os métodos móveis, como um conjunto de técnicas aplicado na pesquisa de campo, que consiste em:

Não por coincidência, já que esses processos estão, de uma forma ou de outra, ligados às tecnologias digitais, muitos dos chamados métodos móveis priorizam tais tecnologias; por exemplo, no uso de tablets ou

celulares como único dispositivo de produção e armazenamento de anotações de campo, ou de câmeras fotográficas ou de vídeo presas aos corpos dos pesquisadores (Büscher; Veloso, 2018, p. 134).

Esse método demanda que os pesquisadores se movam junto, estejam juntos, para assim poder vivenciar algo semelhante com o que os sujeitos e os objetos a serem pesquisados sentem, já que o objetivo é compreender os fenômenos que se processam durante o movimento (Merriman, 2013).

No entanto, eu optei por observar mais atentamente os movimentos e a mobilidade sem interferir diretamente na viagem dos sujeitos, pois muitos sentiam-se mais acuados com a minha presença. Por meio da técnica foi capaz construir um diálogo com os sujeitos sem gravá-los, apenas ouvi-los, deixando os mesmos mais à vontade para conversar, e depois foi possível fazer as anotações necessárias. Em outros casos, a gravação foi plausível e proporcionou mais riquezas de detalhes para que os visitantes e moradores pudessem relatar as suas experiências.

Vale ressaltar que os métodos móveis não se voltam apenas aos sujeitos e objetos enquanto estão se movendo (Merriman, 2013). Os métodos utilizados são destacados como móveis, pois são aplicados para extrair informações relacionadas ao movimento, e “eles também são “móveis” porque nos ajudam a compreender as mobilidades em suas várias manifestações” (Büscher; Veloso, 2018, p. 134), até mesmo no seu não movimento.

Praticar a abordagem etnográfica junto a técnica dos métodos móveis, portanto, proporcionou-me a criação de relações, a partir da minha participação ativa no campo, não apenas contando histórias, mas experienciando-as e revelando-as, por meio das relações que se criam e recriam, levando em conta as realidades observadas e vivenciadas nas ilhas do Combu e de Cotijuba.

2.1.1 Técnicas de Pesquisa

Para um direcionamento dos objetivos, a metodologia foi aplicada utilizando técnicas de: levantamento de referencial bibliográfico e documental acerca do assunto; análise de dados secundários, a partir das técnicas de análise documental e de conteúdo: planos, programas e projetos em um contexto macro (país), e micro (Estado e municípios), além dos espaços das ilhas, tanto no que diz respeito à circulação e mobilidade, quanto o desenvolvimento de atividades turísticas e das práticas de lazer.

Ocorreu também pesquisa de campo nas ilhas e nos terminais de embarque e desembarque, nos bares e restaurantes, com aplicação de entrevistas para os usuários do transporte, além da pesquisa com a utilização da *internet*, seja para o levantamento de dados bibliográficos e documental, assim como para a entrevista e aplicação de questionários; por fim, fez-se a análise dos dados obtidos.

A revisão da literatura ocorreu a partir de publicações, entrevistas, jornais, livros, pesquisas, artigos, monografias, teses etc., para assim acontecer o levantamento de assuntos sobre mobilidade, turismo, transporte, relação do urbano com a Amazônia, e o lazer, assim como levantamento de dados documentais (documentos oficiais, como planos e programas de turismo, plano diretor, diagnóstico do transporte nas ilhas do Combu e de Cotijuba, mapas, entre outros).

No processo de construção dos dados bibliográficos, para a composição da referida tese, eu utilizei os critérios enumerados por Severino (1983), fundamentais para a interpretação e composição do capítulo teórico, sendo eles:

- Delimitação da unidade de leitura, visando entender cada seção dos textos que tiveram relação com a análise; análise textual, na qual ocorreram as leituras com determinado grau de interpretação, com o objetivo de entender a visão dos autores a respeito do assunto transcrito;
- Análise temática, que foi possível compreender a mensagem que os autores objetivaram passar em suas interpretações, para que eu pudesse compreendê-las, evitando intervir na análise que os autores fizeram; análise interpretativa, que ocorreu de maneira crítica a compreensão do texto;
- Problematização, nesse momento eu trouxe os problemas propostos para que eu pudesse refletir, a partir disso, foi feita a síntese pessoal, que consistiu na construção lógica de uma redação, que foi proporcionada por todos os passos elencados por Severino (1983), e possíveis a partir da leitura e releitura da bibliográfica e de uma interpretação crítica do conteúdo.

Ainda nos dados bibliográficos, foi realizado um levantamento de caráter histórico-geográfico sobre as ilhas do Combu e de Cotijuba. Apoiado em análise de várias fontes de pesquisa (artigos científicos, jornais, revistas etc.), esse procedimento possibilitou o levantamento de fatos e a análise de processos, que ocorreram ao longo do tempo e as suas influências nos espaços das frentes fluviais das ilhas em foco.

A proposta é sistematizar o processo histórico-geográfico da formação e produção do espaço das ilhas, possibilitando entender como se desenvolveu a relação com o rio e como ocorreu e ocorre a mobilidade dessa população, além de reconstruir descontinuidades que revelam as diferentes territorialidades, espacialidades e temporalidades presentes nessa relação.

A partir do levantamento bibliográfico de caráter histórico-geográfico, eu realizei a etapa da análise documental. Cechinel *et al.* (2016) sinalizam que a etapa documental pode ser um complemento da pesquisa, colaborando para os dados que foram encontrados por outras fontes e ratificando a confiabilidade dos mesmos. Os documentos podem ser escritos ou não, diários, documentos de entidades privadas ou públicas, mapas, filmes, gravações, correspondências, entre outros (Gil, 2008).

Não se pode confundir pesquisa bibliográfica com a pesquisa documental, apesar de existirem similaridades entre estas. Eu destaco as distinções que existem entre as duas, no sentido que a primeira se embasa diretamente nas fontes científicas, como teses, dissertações, artigos etc., e a segunda, por sua vez, se debruça em materiais que ainda não foram analisados, ou que não receberam um tratamento analítico conciso, com relação a um determinado objeto de estudo, mesmo que ele já tenha sido analisado outras vezes sob outro olhar (Oliveira, 2007), ou seja, a principal diferença é a natureza da fonte, e a forma abordada, a partir de um determinado problema (Cechinel *et al.* 2016).

“Um dos grandes desafios da prática da pesquisa documental é o grau de confiança sobre a veracidade dos documentos [...]” (Martins; Theophilo, 2009, p. 88). Apesar dos documentos serem uma das fontes de confiabilidade para a pesquisa, ainda assim, existem algumas limitações como, por exemplo, a não representatividade e a subjetividade dos documentos (Gil, 2008).

Para que fosse possível análise documental foi necessário fazer uma avaliação preliminar, que consistiu em entender o contexto, a confiabilidade, a natureza do texto, os autores e o conceito chave, para que assim fosse possível ocorrer o exame e a crítica dos documentos, levando em consideração o objetivo que o trabalho pretende alcançar (Quadro 2).

Quadro 2: Descrição da avaliação preliminar que foi realizada nos documentos

Contexto	Análise do contexto histórico e social em que foram elaborados os documentos, levando em consideração o contexto histórico e social atual, para que não ocorresse uma inversão de valores e de tempo;
-----------------	---

Confiabilidade	É a qualidade das informações que foram transmitidas pelos documentos, partindo da procedência do documento;
Natureza do texto	“[...] a abertura do autor, os subentendidos, a estrutura de um texto pode variar enormemente, conforme o contexto no qual ele é redigido” (Cellard, 2008, p. 302). Que podem ser de natureza religiosa, cultural, política, entre outros;
Autores	Conhecer a identidade, os interesses e os motivos da escrita, da pessoa que desenvolveu o documento;
Conceito chave	Compreender os sentidos dos termos que foram empregados no documento, que podem variar a partir do contexto, do tempo, do espaço, da natureza, e da elaboração do texto.

Fonte: Elaborado pela autora, a partir de Cellard, 2008.

Após a avaliação preliminar, ocorreu a análise documental, propriamente dita, levando em consideração o objetivo da pesquisa, o problema levantado, e a interpretação dos dados selecionados, para que a utilização desse método fosse eficiente e eficaz. Portanto, a análise documental possibilitou o meu acesso à maioria das pistas que forneceram informações, e foi utilizada de forma associada e complementar aos outros procedimentos metodológicos.

Esse exame minucioso abriu caminhos para a pesquisa proposta e para uma nova via de interpretação, ou para modificações de concepções preconcebidas. A seção 3 e 7 do trabalho trazem a análise documental, a primeira retrata as ilhas do Combu e de Cotijuba.

O quadro 3 faz uma sistematização dos documentos que eu analisei, e foram fundamentais para o trabalho proposto. Além dos documentos, eu fiz uma rápida descrição do objetivo de cada um, a fim de esclarecer a relevância do referido documento para a análise final da pesquisa.

Quadro 3 - Documentos que serão analisados e os seus respectivos objetivos

DOCUMENTOS	OBJETIVOS
<ul style="list-style-type: none"> • LEI Nº 8.655, DE 30 DE JULHO DE 2008, Plano Diretor do Município de Belém 	<ul style="list-style-type: none"> • Por ser o instrumento básico da política urbana do Município e integra o sistema de planejamento municipal.
<ul style="list-style-type: none"> • LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001, Estatuto da Cidade 	<ul style="list-style-type: none"> • Documento que estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.
<ul style="list-style-type: none"> • Lei nº 12.587/2012 institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana 	<ul style="list-style-type: none"> • Foi criada para definir as diretrizes a respeito da Política Nacional de

	Mobilidade Urbana, conferindo prioridade aos meios de transporte não motorizados e ao serviço público coletivo. Um dos seus objetivos principais é dar obrigatoriedade à elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana aos municípios com população acima de 20 mil habitantes.
<ul style="list-style-type: none"> ● Inventário da Oferta Turística de Belém / BELEMTUR, 2019 	<ul style="list-style-type: none"> ● Resumo da oferta turística de Belém, elaborado pela Prefeitura Municipal de Belém para fins de planejamento público e privado do turismo.
<ul style="list-style-type: none"> ● Plano Municipal de Turismo de Belém (PMT) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Ações, metas e objetivos a médio e longo prazos elencados para o fortalecimento e incremento do setor turístico em território municipal e sua cadeia produtiva, visando conceber um modelo de desenvolvimento socialmente justo e ambientalmente equilibrado, tendo enquanto princípios a geração de renda, aumento dos níveis de emprego, oportunidades de investimentos e respeito à cultura e ao meio ambiente.

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Para a realização da pesquisa de campo, que ocorreu com os sujeitos nas ilhas, ou seja, com os agentes ligados à mobilidade e à vivência dos rios amazônicos (moradores e visitantes), para que eu obtivesse as informações sobre a mobilidade, o turismo e o lazer no que se refere à dinâmica de deslocamento, no intuito de entender como se estrutura a produção social dos ribeirinhos e como ocorre a mobilidade desses agentes.

Para a observação da realidade local, na busca por um contato direto com o objeto de estudo, foi utilizada a técnica denominada observação sistemática, para que eu pudesse recolher e registrar os fatos da realidade, utilizando instrumentos para a coleta dos dados ou fenômenos observados, como anotações e dispositivos mecânicos (câmera do celular e gravador de voz) (Boni; Quaresma, 2005).

A pesquisa também se apoiou em entrevistas semiestruturadas, fundamentais para que eu ficasse mais livre para obter respostas por meio do diálogo com os entrevistados. Para May (2004, p. 148) “esse tipo de entrevistas permite que as pessoas respondam mais nos seus próprios termos do que as entrevistas padronizadas [...]”. Sendo assim, foram importantes para a obtenção de informações qualitativas sobre o problema proposto.

O Quadro 4 faz uma sistematização dos agentes que foram entrevistados, e assim fundamentais para a análise. Além dos entrevistados, destaca-se o local e a data das entrevistas. Vale ressaltar que não teve uma quantidade exata de pessoas e todas as entrevistas foram fundamentais para a análise dos dados.

Quadro 4- Agentes entrevistados

Identificação	Data	Local da entrevista	Característica
Informante Cotijuba 1	24/11/2021	Ilha de Cotijuba	Morador
Informante Cotijuba 2	21/06/2022	Ilha de Cotijuba	Morador
Informante Cotijuba 3	26/05/2023	<i>Whatsapp</i>	Visitante
Informante Cotijuba 4	21/12/2022	Porto de embarque e desembarque-Icoaraci	Morador
Informante Cotijuba 5	01/06/2023	<i>Whatsapp</i>	Visitante
Informante Cotijuba 6	13/02/2023	Terminal hidroviário Poeta Antônio Tavernard	Morador
Informante Cotijuba 7	13/02/2023	Bar e restaurante na ilha de Cotijuba	Visitante
Informante Cotijuba 8	06/08/2023	Porto de embarque e desembarque-Icoaraci	Visitante
Informante Cotijuba 9	06/08/2023	Terminal hidroviário Poeta Antônio Tavernard	Morador
Informante Combu 10	17/08/2022	Terminal hidroviário Ruy Barata	Morador
Informante Combu 11	08/02/2023	Bar e restaurante na ilha do Combu	Visitante
Informante Combu 12	17/10/2022	Bar e restaurante na ilha do Combu	Visitante
Informante Combu 13	22/10/2022	Bar e restaurante na ilha do Combu	Visitante
Informante Combu 14	30/01/2023	Terminal hidroviário Ruy Barata	Morador
Informante Combu 15	20/06/2023	<i>Whatsapp</i>	Visitante
Informante Combu 16	21/06/2023	<i>Whatsapp</i>	Visitante
Informante Combu 17	03/03/2022	Bar e restaurante na ilha do Combu	Visitante
Informante Combu 18	28/06/2023	<i>Whatsapp</i>	Visitante
Informante Combu 19	10/05/2023	Terminal hidroviário Ruy Barata	Morador
Informante Combu 20	17/08/2022	Casa do chocolate-Combu	Morador
Informante Combu 21	16/10/2023	<i>Whatsapp</i>	Visitante
Informante Combu 22	16/10/2023	<i>Whatsapp</i>	Visitante

Informante Combu	23	16/10/2023	Whatsapp	Visitante
---------------------	----	------------	----------	-----------

Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Vale ressaltar, que nem todas as pessoas, que eu entrei em contato, dispuseram-se a participar das entrevistas, alguns iniciaram, mas não terminaram, alguns não responderam a minha primeira abordagem e outros simplesmente não quiseram fazer parte da pesquisa.

Para a construção do quadro de entrevistados (quadro 4), eu empreguei a técnica de análise denominada de “Bola de Neve”, a qual não se constituiu em uma técnica isolada para a pesquisa de campo, mas que se uniu a outras técnicas. No entanto, se fez necessário uma observação mais atenta às informações que foram narradas pelos entrevistados, para não finalizar a pesquisa antes de obter as informações necessárias para a análise.

[...] a amostragem em bola de neve mostra-se como um processo de permanente coleta de informações, que procura tirar proveito das redes sociais dos entrevistados identificados para fornecer ao pesquisador com um conjunto cada vez maior de contatos potenciais, sendo que o processo pode ser finalizado a partir do critério de ponto de saturação (Vinuto, 2014, p. 204).

De modo sucinto, a técnica foi utilizada a partir do momento que um entrevistado indicou, com base nas características do trabalho, os outros agentes que se enquadram na pesquisa, para se tornarem parte da entrevista, aumentando assim a minha rede de contatos inicial (Vinuto, 2014). Essa técnica é muito utilizada quando o contato presencial é dificultado em razão de algum motivo, como por exemplo, a pandemia iniciada pelo alastramento do Covid-19 em 2020, que limitou o contato presencial entre as pessoas.

Com as readaptações das técnicas de coletas de dados e a utilização de aplicativos e da *internet* como uma ferramenta para coletar dados, essa pesquisa empregou ferramentas *on-line* para obter informações, até mesmo para as entrevistas, nesse caso, foi utilizada a interação via Mensagens Instantâneas (MI).

Lannutti (2019) descreve como uma técnica que elimina os sinais não verbais e o contato físico que é fundamental para a construção do diário de campo, mas elas podem ser utilizadas para entrevistas *on-line*. Nessa análise a técnica citada foi fundamental para a prática da “Bola de Neve”, pois foi a partir do MI que esta ocorreu.

Outra técnica que eu utilizei na pesquisa de campo foi a observação direta ou não dirigida, a qual possibilitou a minha observação para que eu pudesse identificar 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 identificou o que a entrevista não conseguiu apontar 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 nos 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, as dinâmicas que se configuram e reconfiguram, a partir de um viés social, cultural e simbólico, entre outros, que são fundamentais para compreender a realidade vivida nas ilhas do Combu e de Cotijuba.

A observação das dinâmicas que ocorrem nos terminais de embarque e desembarque, dentro dos barcos, é um elemento importante para destacar as infraestruturas e a mobilidade da localidade. Na observação eu utilizei, também, o diário de campo, como uma forma de registrar as minhas impressões relacionadas aos sujeitos que estão envolvidos na análise e no local da observação, aprofundando o meu olhar sobre o espaço social, dando suporte para a análise dos dados e para a identificação dos fenômenos que eu observei e descrevi.

Por mais que os gravadores, as câmeras 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; Pessoa, 2009, p. 318-319).

Com a ajuda do diário de campo eu consegui organizar os dados, pois a partir das anotações foi possível descrever a dinâmica de mobilidade, levando em consideração as relações socioeconômicas e simbólico-culturais dos diferentes grupos sociais com os rios, além da atividade turística e da prática do lazer nas ilhas do Combu e de Cotijuba. Realizei assim, uma análise mais concisa, capaz de entender a relação existente dos usuários com

as dinâmicas locais, a relação com o rio, das ilhas, bem como a influência que o mesmo exerce na atividade turística, e nas práticas de lazer.

Para a análise dos dados, eu empreguei a 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 a autora, o objetivo dessa técnica não está pautado em se limitar apenas ao conteúdo, mas visa melhorar a precisão das avaliações, por meio de procedimentos para descrever os conteúdos das mensagens.

Para Bardin (2011, p. 15), “[...] a análise do conteúdo é um conjunto de instrumentos de cunho metodológico em constante aperfeiçoamento, que se aplica a discursos (conteúdos e continentes) extremamente diversificados”. Relaciona-se com as iniciativas de expressão dos conteúdos das mensagens, para explicitar e sistematizar os dados da análise, com o objetivo de realizar deduções que estejam justificadas na origem das mensagens.

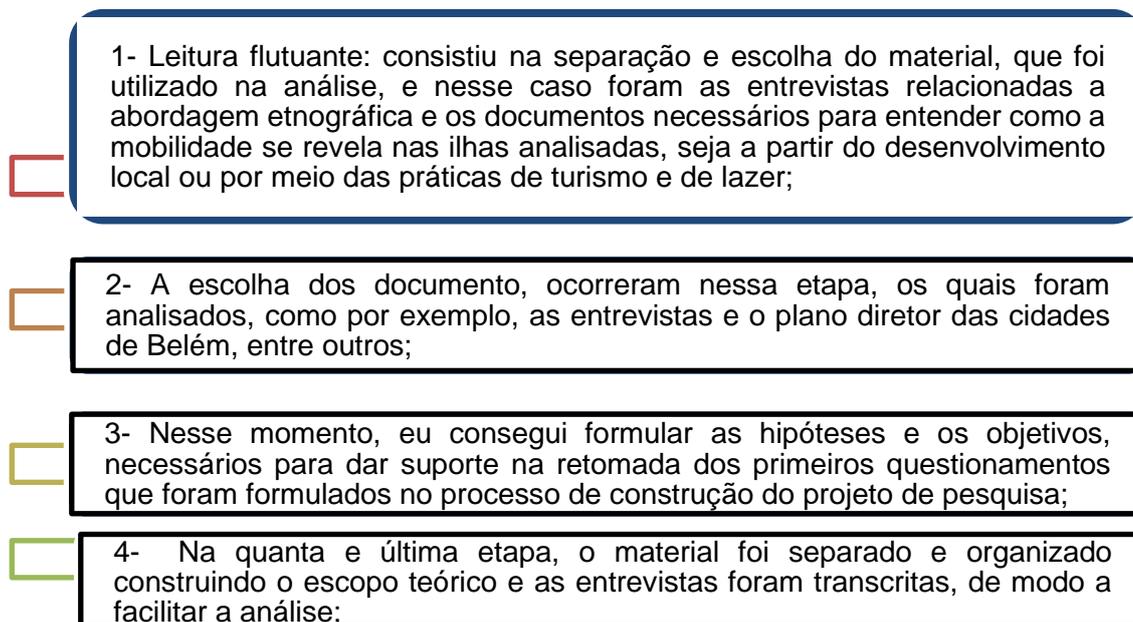
A análise do conteúdo é:

Um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos, sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) destas mensagens (Bardin, 1977, p. 42).

Ou seja, o que é dito ou escrito é passível de ser submetido a uma análise de conteúdo (Bardin, 1977). Em vista disso, todas as fases da metodologia se relacionaram diretamente. A metodologia foi fundamental para que fosse capaz de reunir o maior número de informações para explicar o objeto de estudo que eu propus. A variedade de fontes de pesquisa foi de fundamental importância para constituir as bases dos resultados do estudo.

A Figura 4 resume a pré-análise, que consistiu no levantamento e entendimento do material que foi analisado, para que ocorresse a sistematização das ideias iniciais, sendo uma das mais relevantes, pois serviu de base para as fases que seguem.

Figura 4: Esquema da pré-análise de Bardin (2006)



Fonte: Elaborado pela autora, a partir de Bardin (2006).

Para essa etapa foi importante seguir alguns critérios de seleção dos materiais que foram utilizados na análise, sendo eles: exaustividade, para que se omitisse o mínimo possível; representatividade, a amostra dos documentos representou o universo que foi analisado; homogeneidade dos documentos deve pertencer ao mesmo assunto, ser da mesma natureza ou estar relacionada ao assunto principal da pesquisa; pertinência, os documentos pertencem e adaptam-se ao objeto de estudo do conteúdo, o período de análise e a maneira de realizar (Julio *et al.* 2017).

A segunda fase é a exploração do material, para realizar a codificação dos dados selecionados e a definição da categoria de análise, identificando as unidades de contexto dos documentos. Possibilitou, assim, o incremento das interpretações e das inferências, foi a fase em que ocorreu, de fato, a análise, a qual pautou-se nas diretrizes enumeradas previamente por mim.

O objetivo principal dessa etapa foi fazer a ligação entre os dados brutos com a teoria que já tinha sido separada e estudada. Bardin (1977) sinaliza que a codificação está relacionada à relação direta da teoria com a entrevista, para assim encontrar as características do conteúdo.

Na terceira e última etapa ocorreu o tratamento dos dados, a interpretação e a inferência, decorrendo da condensação dos resultados obtidos, para assim utilizar os dados da segunda etapa para alcançar a convergência das informações obtidas no escopo

teórico, o que propiciou a minha aproximação com as inferências, as interpretações necessárias para a análise reflexiva e crítica.

Uma fase não impede que essas etapas sejam retomadas ao longo da pesquisa, e assim foram, pois, o processo de construção do conhecimento está em constante modificação.

Nesta pesquisa, foi possível entender como as ilhas estão organizadas, quais as regras que são estabelecidas, e como a diversidade de interesses se relaciona no mesmo ambiente. Além das fricções que surgem, apoiadas nas diferentes concepções dos agentes locais. Outra questão, observada foi a coletividade das ações, que se estabelece como algo considerável para identificar os problemas existentes nas ilhas do Combu e de Cotijuba.

Eu consegui observar os fenômenos de maneira ampla, levando em consideração, que um fenômeno social, a mobilidade, explica outro fenômeno social, o turismo e o lazer. Nesse sentido, as relações coletivas são os resultados dos acordos entre os agentes, que não são necessariamente formais, o agente por sua vez surge como um ser estratégico que luta pelos direitos coletivos.

* * *

Com base neste quadro metodológico, a estrutura da tese segue da seguinte forma: no capítulo 3, eu apresentei um apanhado histórico, da relevância das ilhas para o estado do Pará, em especial a cidade de Belém. Trouxe, um debate a partir da análise feita em outros trabalhos, principalmente de autores que estudam ou estudaram as ilhas, como por exemplo, Rodrigues (2018), Castro e Santos (2006), Dergan (2006), entre outros.

O mesmo foi feito nos subitens que seguem: 3.1 Ilha do Combu, e 3.2 Ilha de Cotijuba, além de algumas abordagens sobre a inserção, evolução, e problemas causados por meio da atividade turística, sem planejamento e sem ou com políticas públicas frágeis voltadas para o setor.

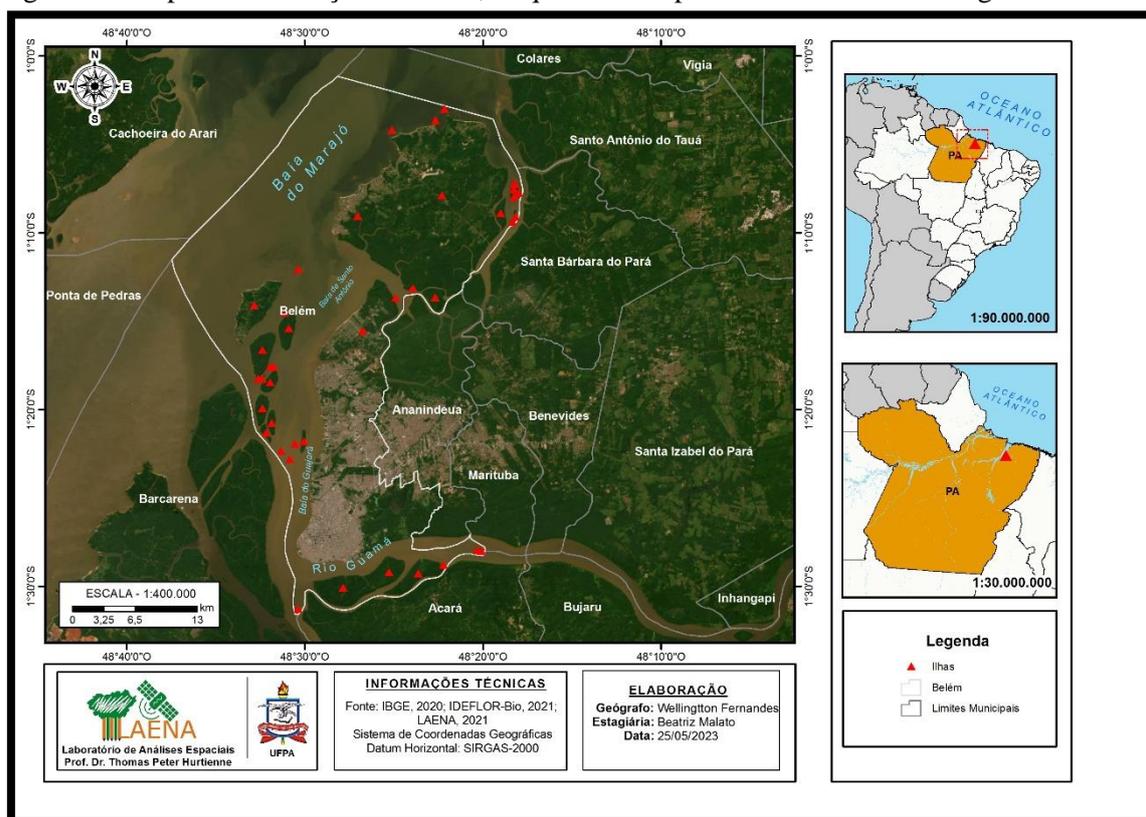
Destaco, ainda, o acesso e a dificuldade de mobilidade para chegar e para se deslocar dentro das ilhas. Nessa seção foi possível trazer o levantamento feito na pesquisa de campo, com o objetivo de intercalar conceitos, teorias e experiências vivenciadas na prática, combinando trabalhos já realizados com a minha análise.

3 NAVEGANDO ENTRE AS ILHAS

Apenas atrás do Amazonas, o Pará localizado na Amazônia Oriental, se constitui como o segundo maior Estado brasileiro, com uma extensão territorial de aproximadamente 1.247.689,515 km² e 144 municípios. Segundo Rosa e Cabral (2016), é uma região diversa em recursos naturais, e é um dos maiores exportadores de minérios do mundo.

Em conformidade com a Secretaria Municipal de Coordenação Geral de Planejamento e Gestão (2010), Belém é a capital do Estado do Pará localizada na escala geográfica na latitude 01°27'20 e longitude 48°30'15, com uma extensão territorial de 506,5019 km², dividida em região continental que correspondem a 176,5658 km² subdividida em oito distritos administrativos, e insular. As ilhas (figura 5), parte insular da região, somam o equivalente a 329,9361 km², e correspondem a 65% da região.

Figura 5 – Mapa de sinalização das ilhas, as quais fazem parte da área insular da região

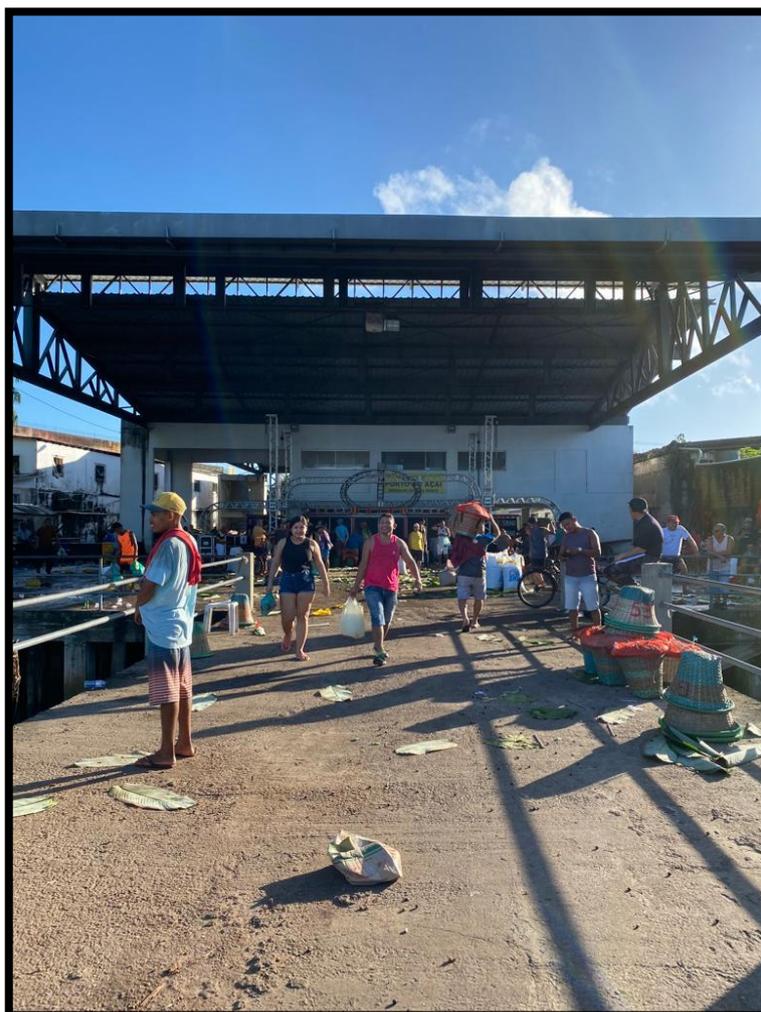


Nota: Mapa de sinalização da parte insular da região, pode-se visualizar as ilhas que se encontram nas proximidades de Belém, as quais correspondem a 65% da região.

Nas proximidades da cidade de Belém estão pequenas cidades e ilhas que, em sua grande maioria, são portuárias, por terem as suas economias e sociedade organizadas a

partir da experiência de trocas, por meio de seus portos e trapiches. O porto de Belém desempenha papel importante nas economias locais, regionais, nacionais e internacionais. Vale destacar também, que existem pequenos portos (figura 6) e trapiches que servem aos transportes de cargas e passageiros, que desempenharam e desempenham papel relevante na construção da economia e da sociedade local e regional, se tornando fixos que possibilitam os fluxos de comunicação nas relações das cidades ribeirinhas com as metrópoles (Castro; Santos, 2006).

Figura 6: Porto Ednaldo Macola Rente- Porto do açaí



Nota: Porto Ednaldo Macola Rente- Porto do açaí, localizado na Bernardo Sayão no bairro do Jurunas. O porto é mais utilizado para o transporte de mercadorias vindas das ilhas, além de fazer o transporte dos moradores do Combu. O objetivo é ilustrar um pouco das dinâmicas que ocorrem nos portos, desempenhando papel relevante na construção da economia e da sociedade local e regional, além de contribuírem para as relações dos fluxos de informações e de conexões.

Apesar de atualmente Belém ser considerada a metrópole do Pará, inicialmente a sua origem teve a lógica voltada para os rios, como principal forma de circulação de

fluxos (mercadoria, pessoas e informações), tendo o modal hidroviário como meio de deslocamento, principalmente para os moradores locais (Ventura Neto; Cardoso, 2012).

A malha rodoviária nacional é inserida na região na década de 1960, com a política econômica nacional pautada nos Planos de Metas do então presidente Juscelino Kubitschek (1956 e 1961). Com a implementação da rodovia ocorreu a expansão da metrópole e as baixadas se tornaram uma solução de moradia, pois com as ações de macrodrenagem, a população foi redirecionada para a periferia, distanciando-se ainda mais do rio (Ribeiro; Cardoso; Bezerra, 2014).

Em conformidade com os dados do Anuário Estatístico do Município, apresentados pelo projeto Nova Cartografia Social da Amazônia (2008), a capital paraense possui 43 ilhas, distribuídas geograficamente em quatro regiões: ao norte, encontram-se quinze ilhas; no centro-leste, são encontradas três; o extremo-leste, é composto por dezessete ilhas, uma dessas é Cotijuba; ao sul, são encontradas oito ilhas, onde se localiza o Combu. Enfatiza-se que “nenhuma cidade do Brasil apresenta tão numeroso constelário de ilhas como Belém” (Moreira, 1966, p. 27).

Rodrigues (2018) destaca que, inicialmente, a economia da cidade de Belém era voltada para os rios, que se constituíam como meio principal para o escoamento de mercadorias e pessoas, e para a dinâmica econômica, social, política e cultural da região.

Nos anos 1960, essa dinâmica foi modificada a partir da abertura das rodovias e com o surgimento de uma nova atividade econômica. Com essas observações, percebe-se que apesar das características históricas e geográficas terem reforçado um modo de ser das pessoas que usam os rios Amazônicos, Belém tenta se inserir no processo de sofisticação, e modernidade, que ocorre de forma desigual na região Amazônica (Rodrigues, 2018).

Por algumas décadas, a região insular era conhecida como a periferia da cidade, sendo utilizada para o afastamento de grupos periféricos, além de servir como localização estratégica de grupos revolucionários, auxiliando no apoio para ações militares (Rodrigues, 2018).

Para Dergan (2006) os espaços insulares de Belém são visualizados por meio de dois vieses, sendo eles, o “paraíso” e o “estranho”, o que irá depender do momento histórico e dos sujeitos, a partir do olhar sobre a modernidade. O “paraíso” destaca-se no sentido de que a população urbana começa a buscar nas ilhas a “tranquilidade” que não se encontra na metrópole, assim como, a busca do ser humano por espaços “verdes” ou mesmo “naturais”. Compreende-se por “estranho” o momento no qual as ilhas serviam

de acolhimento das categorias populacionais consideradas marginalizadas e inadequadas para o convívio social da metrópole.

Belém cresceu de costas para o rio e tinha, na lógica capitalista, a reprodução do modelo europeu de expansão industrial, sendo que o planejamento da cidade amazônica ignorava a natureza e a história ribeirinha (Dergan, 2006). Com o passar do tempo, começou a ocorrer a coadunação do modo de vida urbano ao ribeirinho.

Belém do Pará, a cidade símbolo, enquanto “Portal da Amazônia”, apresenta características singulares. É a principal região metropolitana da Amazônia. E historicamente tem sido o principal centro de trocas, irradiação de cultura e modos de vida e de viver. Seu território compõe-se de ilhas e parte do continente banhados de águas, caracterizando sua natureza ribeirinha. As ilhas representavam 69,42% de sua área municipal. Em 1994 ocorreu o desmembramento da sua área em outro município e remanejamento de algumas ilhas. A área insular reduziu-se para 65,64%, mas a sua insularidade continua a representar cerca de dois terços de seu território. Esta condição singular apresenta-se de forma complexa e aparentemente contraditória. A cidade como símbolo e representação mental e material da modernidade, foi organizada historicamente de costa para as águas e ilhas. E como tal tornou-se referência material e imaginária para as outras cidades ribeirinhas na Amazônia (Miranda, 2015, p. 82).

Nos dias atuais observa-se a combinação do modo de vida urbano ao ribeirinho que faz com que as pessoas busquem ter a experiência de vivenciar, mesmo que em um dia, o contato e o acesso as ilhas que estão ao redor da metrópole. E essa realidade, eu pude observar no campo, quando os entrevistados relataram que o seu objetivo em visitar as ilhas, era a busca por espaços, que possibilitam o contato com a floresta, com o rio, além do acesso a culinária paraense, e as ilhas do Combu e de Cotijuba conseguem proporcionar essa vivência. Como podemos observar a baixo:

Eu vim, né?! Já tinha conhecido a ilha do Combu, já tinha passado, tem alguns programas na televisão, também conheci o *site* também, e quando eu vim, resolvi vim aqui visitar. Não sabia se tava aberto ou não na quarta-feira, tava aberto. Adorei, porque você chega ali na parte onde você pega o barco tem opção na mesma hora, eu consegui vim, né?! Rápido, barato para você vim, R\$10,00 reais pra ir, R\$10,00 reais para voltar. E, é lindo, né?! O percurso é lindo, é muito verde, a paisagem é muito bonita, aí tem vários restaurantes para você escolher, o restaurante aqui que eu parei, adorei. Você toma banho de rio, toma banho de piscina, e a comida também, é maravilhosa (Entrevista, informante 8, ilha do Combu).

A paisagem super de boa, a viagem super tranquila, é, é um momento muito único, acho que o Pará tem muitas riquezas que a gente desconhece, a gente desconhece e a gente dá muito valor na coisa de

fora, tanto que aqui tem coisas muito melhores, que dá para ser explorado, que dá para ser investido, né?! E que falta pra gente, é, dar mais valor no que a gente tem, valorizar mais, mas eu voltaria quantas vezes. Foi uma experiência incrível. É tudo de fácil acesso, financeiramente falando dá pra curtir sem gastar muito. A praia é bem limpinha e sem muitos congestionamentos. Ótimo lugar pra curtir uma praia sem enfrentar engarrafamentos e super lotação (Entrevista, informante 1, ilha de Cotijuba).

A culinária paraense se destaca em quase todas as falas dos entrevistados, os quais enfatizam o sabor e a acessibilidade em poder pagar um valor condizente com a qualidade do que é oferecido.

Para entender a realidade vivida nas ilhas do Combu e de Cotijuba, em que os rios desempenham um fator principal e, em alguns casos específicos, se constitui como o único caminho para o acesso, destacam-se as relações socioeconômicas e simbólicoculturais levando em consideração a dimensão e/ou vivência ribeirinha amazônica. Assim como as estratégias ligadas à mobilidade do ribeirinho e suas práticas de deslocamento, por meio do transporte, que muitas vezes não estão articuladas às políticas de mobilidade urbana.

Sobre esses aspectos, e pensando a realidade da região norte e o aproveitamento dos rios como elemento importante para circulação e mobilidade, Almeida e Ribeiro (1989, p. 42-45), destacam que o transporte fluvial deve ser compreendido:

[...] 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.

Autores como Mascarenhas (2006, p. 15) sinalizam para a importância de estudos que visem compreender as áreas insulares do Estado do Pará. Para o autor essas regiões “[...] são verdadeiros laboratórios de pesquisa, principalmente por apresentarem um potencial ecológico e cultural favorável às práticas sociais”.

Essa dinâmica relacionada ao rio vem sofrendo transformações no que tange à diversificação dos modais de transporte. Este seria um estímulo de aproveitamento dos recursos naturais, das ações do Estado desenvolvimentista, das políticas e dos programas governamentais que se estendem desde a década de 1960, e que até os dias atuais interferem na realidade, e dos grandes projetos inseridos na Amazônia, alicerçados aos discursos desenvolvimentistas (Lima, 2020).

Na Amazônia ribeirinha na maioria das vezes as espacialidades foram impostas, o que não significa reconhecer, de um lado, que estas formas não são homogêneas; e, de outro, guardam resíduos de relações pretéritas como sinais de resistências. Na verdade, a espacialidade das cidades revela as mais diferentes estratégias dos diversos agentes produtores do espaço urbano que buscam, a partir das condições concretas, defenderem seus interesses, o que nos leva a compreender a paisagem como o resultado de determinações das políticas do Estado, das relações sociais de produção, e mais que isso, como depositário de vida, sentimentos e emoções traduzidas no cotidiano das pessoas. Tais relações concretizam-se em espacialidade real, sejam as cidades localizadas na beira do rio, de várzea ou de terra firme (Oliveira; Schor, 2008, p. 19).

É assim que as ilhas do Combu e de Cotijuba, destacam-se como referência empírica deste estudo. As duas ilhas se inserem no processo de modernização do espaço insular. Suas dinâmicas socioeconômicas estão, em diferentes intensidades, associadas à uma temporalidade social, historicamente ligada aos rios, com interferência do processo de urbanização, além de estarem vinculadas ao desenvolvimento local, correlacionado ao capitalismo na região Amazônica e terem o turismo e o lazer como práticas cotidianas.

* * *

A próxima subseção faz um apanhado histórico, geográfico, social e cultural dos *loci* de pesquisa. Com o objetivo de ilustrar elementos fundamentais para compreender a organização social, ambiental, política, cultural e econômica, a partir de análises de diferentes autores, corroborado pela pesquisa de campo. Com destaque para a mobilidade, para a atividade turística e para o lazer. A finalidade é compreender um pouco da realidade das ilhas e da relação com o seu entorno.

3.1 Ilha do Combu

O que me faz visitar a ilha do Combu mesmo já conhecendo, é, todas as vezes que eu venho em Belém, me, me dá vontade, eu quero vir aqui, porque além da conexão, né?! Que a gente tem aqui com o rio, com, com, com um pedacinho do, de verde, de floresta, é, tem a questão de que é muito, muito rápido, né?! Um programa interessante, divertido, é, e que é acessível, eu acho acessível, é, questão de distância, até por estar localizada no mesmo bairro onde é o porto, né?! Onde a gente atravessa ali na praça princesa Isabel, então é rápido, até a questão da travessia, eu acho que em quinze minutos, no máximo vinte a gente já tá aqui [...] (Entrevista, informante 9, ilha do Combu).

Figura 7: Ilha do Combu



Fonte: Meguis (2023).

Nota: É comumente, que os moradores e os visitantes da ilha do Combu, observarem os barcos adentrando os furos que cortam a ilha e que fazem parte da dinâmica local. Floresta, barcos, rio, pessoas, casas, trapiches de madeiras, o céu e o assoreamento são observados diariamente na realidade da ilha e na paisagem local.

A ilha do Combu faz parte da região insular e é um dos *loci* dessa análise, com 15 quilômetros quadrados, e com distância aproximadamente de 2,1 km da orla sul de Belém. Em conformidade com o Instituto Chico Mendes de Biodiversidade e Sustentabilidade (ICMBIO), a ilha foi instituída como Área de Proteção Ambiental (APA) pela Lei

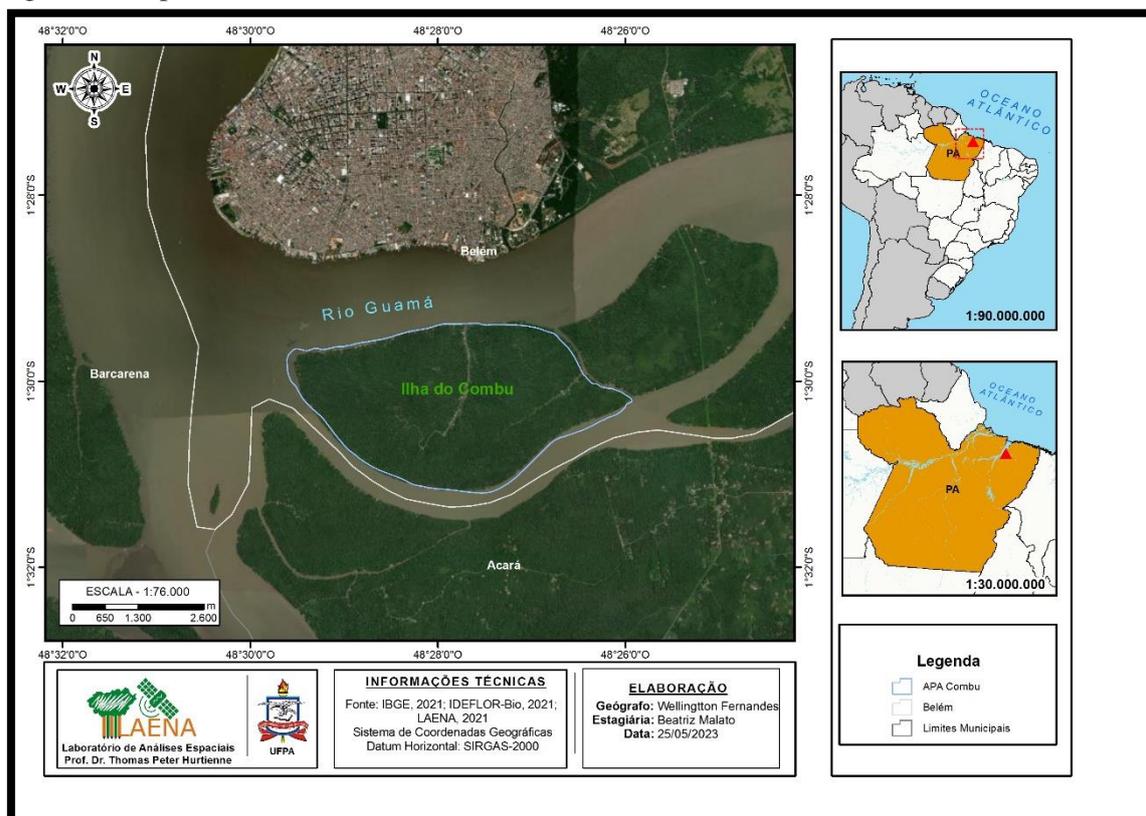
Estadual nº 6.083, de 13/11/1997, com implementação no ano de 2006, sendo então, uma Unidade de conservação (UC), a qual pertence ao Grupo de Uso Sustentável, da categoria APA, porém a ilha não possui Plano de Manejo, o que corrobora para a falta de soluções com relação aos problemas que são visualizados na localidade (Rodrigues, 2019).

Até o final do ano de 2014, a gestão da unidade era de responsabilidade da Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará (SEMAS/PA), por meio da Diretoria de Áreas Protegidas (DIAP). A partir de 2015, a gestão da unidade passou a ser do Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade (IDEFLOR-BIO) (Cirilo; Almeida, 2015).

Segundo Dergan (2006), a ilha do Combu (figura 9) é a quarta maior ilha da região insular, com área territorial de 1.493,60 ha, situada às margens do Rio Guamá, pelo furo São Benedito ao sul; pelo furo da Paciência a leste; e pela Baía do Guajará a oeste. A vegetação da ilha é de mangue, a atividade que prevalece é a extrativista, com destaque para a extração dos seguintes produtos, que são naturais da região amazônica: açaí (*Euterpe oleracea*), cupuaçu (*Theobroma grandiflorum*), andiroba (*Carapa guianensis*), pupunha (*Bactris gasipaes*), entre outros.

Historicamente a ilha do Combu era caracterizada como uma área improdutiva, por ter a sua produção voltada exclusivamente ao extrativismo, à pesca e à caça, como forma de subsistência (Gomes; Batista, 2011). Isto se deve ao isolamento entre ilha e metrópole, que não aconteceu de forma natural, mas foi imposto, e o transporte facilitava esse isolamento, pois o acesso a ilha era restrito, esta passa, então, a cumprir um papel de periferia da cidade.

Figura 8– Mapa da Ilha do Combu



Nota: Ilha do Combu demarcada no mapa, uma das ilhas mais visitadas próxima a Belém, uma da justificativa é a facilidade do acesso e o tempo para esse deslocamento, como pode-se observar no mapa, não é tão distante da cidade de Belém, o que facilita o acesso.

A economia local perpassa pelo extrativismo no trabalho familiar, além da colheita do açaí e cacau (*Theobroma cacao*); extração de palmito (*Bactris gasipaes*); pesca de camarão e criações de animais (galinhas, patos e porcos). A atividade turística, também se destaca como um complemento da renda e, em algumas realidades, se caracteriza como atividade principal (Adrião, 2012). Assim como pode ser observado na fala de uma das entrevistadas, que é moradora local e relata um pouco da sua dinâmica na ilha, a qual não se distancia das práticas exercidas pelos outros moradores:

Hoje aqui eu trabalho com o chocolate, apesar de eu trabalhar com toda a biodiversidade que a floresta oferece, mas o meu foco principal hoje é colhendo os frutos do cacau e transformando em chocolate, e com isso a gente acabou abrindo a porta pro turista, né?! A gente tem vários roteiros de visitação aqui, e a gente mostra pro turista tudo o que a biodiversidade oferece, fala também da questão da própria floresta, a importância dela, e no final desse passeio todo, a gente serve um lanche, um café e o turista fica à vontade para visitar a loja, degustar do chocolate refinado, e se quiser comprar alguma coisa, também ele, nesse momento a gente deixa ele livre pra isso (Entrevista, informante 17, ilha do Combu).

O cacau é um destaque na ilha do Combu, e por meio da “trilha do chocolate” os visitantes conseguem se aproximar da floresta e conhecer o passo a passo da fabricação do chocolate.

Na ilha existe uma população estimada em 1.500 habitantes, divididos em cerca de 240 famílias e distribuídos em quatro comunidades, sendo elas: comunidade Beira-Rio; comunidade do igarapé Combu; comunidade São Benedito a Preservar ou do Igarapé do Piriquitaquara; e comunidade Santo Antônio (Cirilo; Almeida, 2015).

O trajeto até a ilha se inicia no terminal hidroviário Ruy Barata, localizado na praça Princesa Isabel, no bairro da Condor, em Belém. Por meio da pesquisa eu constatei que o acesso ocorre também por meio do porto Ednaldo Macolá Rente (porto do açaí do Jurunas) (imagem), localizado na Bernardo Sayão, próximo a Fernando Guilhon, o acesso por esse porto acontece por parte, principalmente, dos moradores locais que vendem os seus produtos em Belém.

Figura 9: Porto Ednaldo Macolá



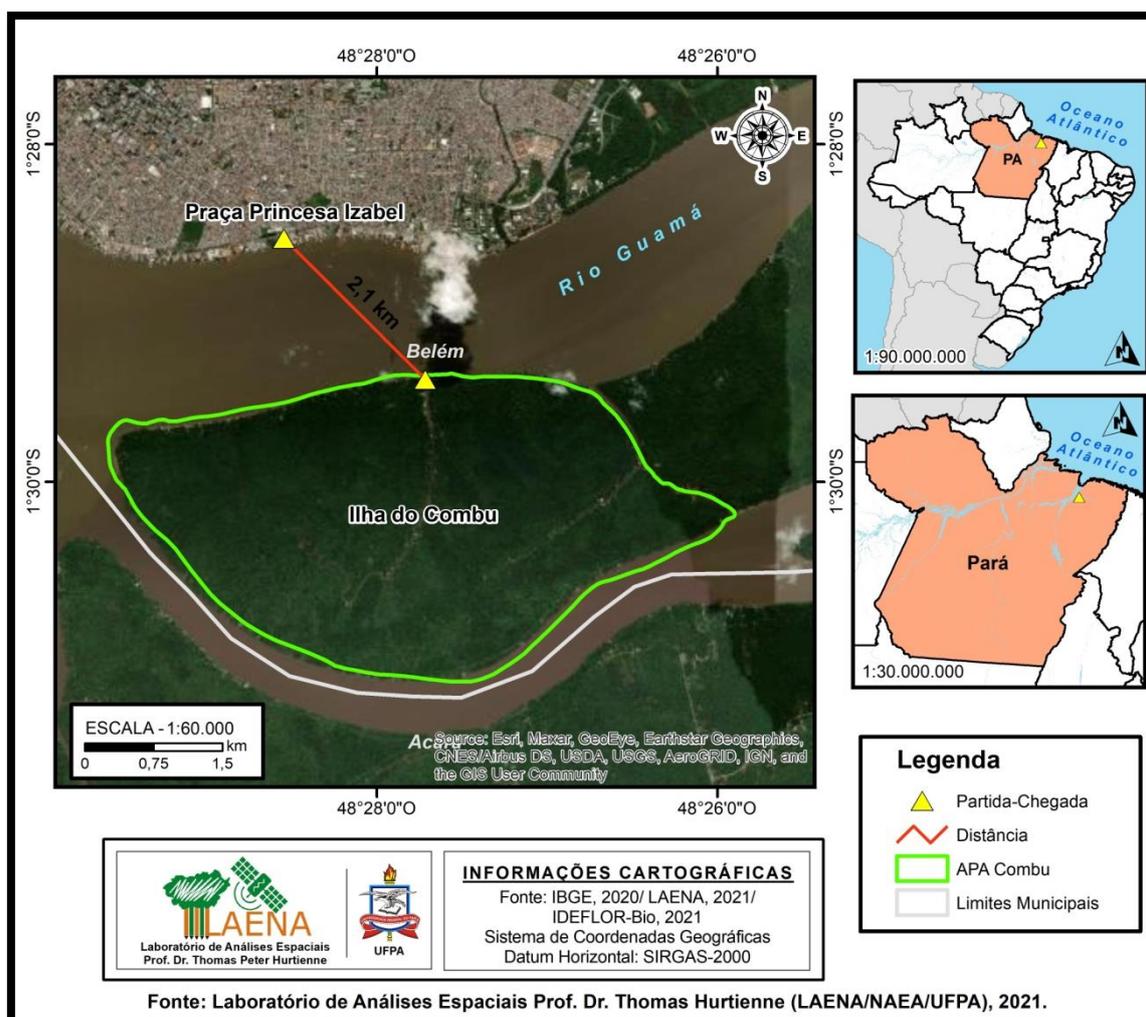
Fonte: Meguis (2023)

Nota: Porto Ednaldo Macolá, feira do açaí localizado no bairro do Jurunas em Belém, local muito utilizado para o transporte de pessoas e de mercadoria, além de ser utilizado para a comercialização de produtos vindos da floresta pelos moradores da ilha do Combu, como por exemplo, o açaí.

O transito de pessoas e mercadorias compõe a paisagem dos portos e trapiches, que ligam as pessoas as ilhas, aproximando assim, as áreas rurais das urbanas, os de dentro com os de fora, criando e recriando, diariamente as dinâmicas desses locais. Mas, para que isso seja possível, os transportes desempenham papel singular de conexão, de acesso e de sobrevivência.

Assim sendo, o acesso só se faz possível a partir da utilização de pequenas embarcações e o trajeto tem duração de 15 a 30 minutos. O tempo de deslocamento pode variar, a depender do local que o usuário deseja ir, assim como pode ser observado na figura 10. Além de o barco ser o único meio de transporte da população local para ter acesso à Belém, é também o modal utilizado para que os visitantes acessem a ilha.

Figura 10 – Mapa de localização e distância da praça Princesa Isabel para a ilha do Combu no Estado do Pará



Nota: Localização e distância entre a praça Princesa Izabel e a ilha do Combu, como pode ser visualizado no mapa, a distância é apenas de 2,1 km, a única divisão entre os mesmos é o rio Guamá.

A ilha do Combu é entrecortada por igarapés, sendo os igarapés Combu e Piriquitaquara os de maior densidade populacional. O igarapé Piriquitaquara está à margem do furo da Paciência e o Combu tem sua foz no rio Guamá. A formação típica do estuário Amazônico pode ser observada na ilha do Combu, com uma área de 15 Km², de várzea, possuindo uma composição florística variada, com árvores de grande porte, além de matas primária e secundária, sendo possível visualizar a predominância do açazeiro (figura 11) na região (Rodrigues, 2018).

Figura 11: Açazeiros na ilha do Combu



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Predominância do açazeiro na ilha do Combu, além de ser um fruto muito utilizado para consumo das famílias que moram na ilha, é comercializado na metrópole e para os Estados do Brasil e outros países. Faz parte da culinária local e em quase todos os restaurantes da ilha é oferecido como parte da refeição.

Nas proximidades do Combu, nos anos de 1616 a 1686, em que existia a ação do colonizador como economia dominante, pode-se perceber, de acordo com Dergan (2006),

que a metrópole portuguesa tentou inserir um ritmo de trabalho que não era o da realidade local, por meio da implantação de vilas e madeireiras, além das doações de sesmarias, com o objetivo de desestagnar economicamente a região, que era considerada atrasada com relação à metrópole portuguesa.

Por sua vez, o turismo como atividade econômica local e a busca pela prática do lazer, começaram a acontecer, mais assiduamente, no ano de 1990, devido à proximidade da ilha do Combu a cidade de Belém, aos seus atrativos naturais e a biodiversidade. No entanto, Rosa e Cabral (2016) destacam que os visitantes não têm contato com os moradores da ilha, e quando esse contato ocorre é com os donos dos restaurantes e dos bares, caso estes sejam moradores locais.

Cirilo (2013) enfatiza que o turismo e o lazer foram inseridos na ilha a partir da construção dos primeiros restaurantes na década de 1990, e com o passar do tempo, ocorreu também, a disponibilidade de trilhas ecológicas em terra firme e fluvial. O transporte turístico e a culinária são sinalizados por Silva e Steward (2019), como investimentos para as questões relacionadas à economia local e à atividade turística, por ocorrer a procura do visitante e o interesse do morador em investir nessas áreas, como uma fonte de renda local.

As autoras ainda sinalizam que a partir da expansão da atividade turística e do lazer ocorrem problemas socioambientais, que prejudicam o ecossistema e a vida dos moradores como, por exemplo, a contaminação da água, o barulho e poluição sonora produzido nas festas que ocorrem na ilha, o assoreamento (figura 12), entre outros (Rosa; Cabral, 2016).

Figura 12: Assoreamento na ilha do Combu



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Imagem que retrata o assoreamento causado na ilha do Combu, além de ser um fenômeno natural da natureza, é ainda mais intensificado por conta da utilização de lanchas e *jets sky*. Alguns moradores da ilha ressaltam essa falta de respeito dos usuários que passam em alta velocidade com as suas embarcações contribuindo para o aceleramento do assoreamento.

É relevante ressaltar a ausência de saneamento básico. Com isso, os moradores locais acabam descartando o lixo no rio, ou fazendo a queima do mesmo em seus quintais. Essa característica é considerada crime ambiental, a partir da Lei de Crimes Ambientais, nº 9.605 de 1998, que em seu artigo 54, descreve o crime de poluição, que consiste no ato de causar poluição, de qualquer forma, que coloque em risco a saúde humana ou segurança dos animais ou destrua a flora, a exemplo da queimada de lixo doméstico.

Destaca-se também, a questão da especulação imobiliária, que faz com que o morador local venda o seu terreno para os visitantes, e acabe se mudando para outros locais. A falta de tratamento de água potável é outra questão sinalizada pelas autoras Rosa e Cabral (2016) e a inexistência desse serviço acarreta o aumento do custo de vida, pois o morador local tem que cavar poço artesiano, que requer mão de obra e investimento

financeiro, ou comprar água mineral para o consumo, o que eleva o custo de vida local. Assim como pode ser observado em um trecho da entrevista com uma moradora local:

A dona Nena não tem um dia a dia, tu viu?! Hoje é um dia a dia, e você viu, então é assim, geralmente o meu dia a dia quando eu não estou trabalhando com o turista, eu tô no campo coordenando as atividades. Olha, antes de tu chegares, eu já fui lá em Boa Vista, já fui pegar água do poço, que está com um gosto forte de cloro, eu coloquei poclorito, que a gente pega do poço lá no município do Acará porque aqui a gente não tem, ou a gente compra do rapaz que traz no barco, só que ontem ele veio, e não veio até aqui. Aí eu já fui lá, já peguei a água, já peguei terra, já fui ali atrás já orientei o menino pra “coisar” a terra, porque daqui a pouco a gente vai mexer com a horta, então é assim, eu aproveito pra fazer alguma coisa do campo ou mesmo assim, eu digo que a gente não descansa, a gente carrega pedra porque a gente vai limpar a casa, a gente vai lavar roupa, a gente vai fazer comida pra deixar congelada, porque quando a gente tá trabalhando, a gente tá, é, já tá adiantado pra quando a gente parar, ir almoçar, a gente precisa se alimentar, então é assim. Outras vezes tenho que ir, ontem eu passei o dia na cidade resolvendo as coisas da empresa, né?! Questão de internet, de telefonia, tudo isso (Entrevista, informante 17, ilha do Combu).

No relato acima podemos observar o dia a dia de uma moradora local, a qual tem a atividade turística e o lazer como uma de suas fontes de renda, pode-se entender também como ocorre a utilização da água em uma parte da ilha, que precisa buscar no Acará a água do poço para o consumo.

Relacionado as características naturais da ilha, o olhar volta-se para o solo, que é de várzea, com aspecto úmido e propício à erosão sendo prejudicado pela utilização de barcos e *jet-skis*, ou mesmo outro veículo que produza ondas. É comum que moradores da área continental de Belém façam passeios pelos furos e igarapés na área insular, fato que intensifica o fluxo de embarcações e pode ocasionar o desmoronamento de árvores, a erosão do solo, que mesmo sendo um fenômeno natural, é intensificado, principalmente pelo fluxo de visitantes.

A ilha passa a “[...] configurar um espaço de consumo onde o valor de uso é revertido em valor de troca, implicando em diferentes formas de apropriação privada, motivada por essa demanda (o turista)” (Rodrigues, 2019, p. 406).

O que pode ser corroborado pela fala de uma moradora que sinalizou os problemas relacionados a “falta de respeito” com a natureza e com o rio, principalmente quando as embarcações causam as erosões e descartam produtos no rio, intensificando a poluição na ilha. Outro fato a ser observado é que existe apenas um restaurante licenciado para trabalhar com o turismo no local, os outros funcionam de forma irregular.

Na análise realizada por Rosa e Cabral (2016), fica claro que, apesar do Estado do Pará ter iniciativas com relação a políticas públicas voltadas para a atividade turística, ainda se observa que alguns problemas são causados pela falta de tentativas que visem inserir nas ilhas fiscalização regular, principalmente aos finais de semana e feriado quando o fluxo de pessoas e embarcações são maiores, capacitação de pessoas para trabalharem com o turismo, regulamentação de bares e restaurantes, além do descarte correto do lixo.

Pois o que se observa na realidade vivenciada na ilha do Combu, é que aos feriados e finais de semana o fluxo de visitantes é maior, intensificando os problemas, como: descarte irregular de lixo, erosão do solo, poluição sonora etc. Apenas alguns empreendedores, por meio de suas práticas, contribuem para a melhoria e o cuidado da ilha, a exemplo, das práticas de yoga, proporcionadas pela Lana e a trilha do chocolate, pela dona Nena.

Dergan (2006) enfatiza que as características de utilização dos recursos naturais de áreas tradicionais perpassam pelas formas econômicas, culturais, sociais e simbólicas, as quais criam estratégias de utilização e apropriação dos espaços nos quais estão inseridas. No caso específico do Combu, a população local tem as suas estratégias de produção voltadas para o manejo e extrativismo do açaí, além do turismo e do lazer, sendo relevante perceber a relação de “[...] reprodução da própria comunidade enquanto sujeitos ativos, nas disputas hegemônicas de poder na atualidade” (Dergan, 2006, p. 9).

A comunidade do Combu vem se alterando, por meio da relação ser humano-natureza, pois alguns símbolos da modernidade já foram e estão sendo inseridos na localidade. Dergan (2006) exemplifica esse processo, destacando a inserção da energia elétrica, a construção de restaurantes e até mesmo o turismo e o lazer como atividade econômica local, processos que ocorreram principalmente a partir da década de 1980, por volta do século XX, e que até hoje são objetos de estudos para os pesquisadores de algumas áreas do conhecimento, como turismólogos, geógrafos, historiadores, entre outros.

Adrião (2012) destaca que a população da ilha do Combu era formada, tradicionalmente, por coletores extratores silvestres, pescadores artesanais, pequenos comerciantes de produtos da floresta, pequenos agricultores, que dependem dos recursos da natureza, e vivem à margem do rio, furos e igarapés.

Com o passar do tempo, essa população começou a conviver com uma nova demanda introduzida pelo fluxo de pessoas que começaram a visitar a ilha. Mais

especificamente, visitantes e turistas que passam a procurá-la em passeios, nos feriados e nos finais de semana, na busca pelo lazer. Além dos empreendedores, que não são moradores locais, e tem se fixado na ilha.

Uma nova dinâmica se inseriu na realidade vivida, trazendo consigo transformações sociais, econômicas e culturais, além de danos socioambientais, os quais contribuíram para o “desaparecimento de nichos ecológicos fundamentais para a preservação da vida: destruição dos mangues, rios e águas interiores, [...] desmatamento desregrado” (Adrião, 2012, p. 1).

A relação direta entre o vínculo com o rio e o modo de vida da metrópole se coaduna e forma características singulares de uma realidade amazônica. No Combu a busca pelo lazer traz a vinculação direta do morador de Belém por meio do contato e da conexão com o rio, além de ser um passeio rápido, prático e acessível.

Os ribeirinhos belemenses situados nessa ilha convivem com um *modus vivendis* que agrega elementos de populações características, numa imbricada relação com a modernidade da metrópole, evidenciada na busca de um modo de viver instrumentado pela resistência do saber popular conservado nas vivências que reatualizam relações de trabalho e formas de produção (Gomes; Batista, 2011, p. 3).

Essas resistências descritas por Gomes e Batista (2011) são visualizadas quando a população local, o ribeirinho, busca por meio da sua forma de subsistência, utilizando os insumos da floresta, criarem maneiras de permanecer na ilha. Portanto, a sociobiodiversidade coaduna a relação entre as comunidades tradicionais (ribeirinhas) e a diversidade de recursos fornecidos pela floresta, e as políticas públicas nesse contexto, poderiam ser pensadas e inseridas visando essa relação.

3.2 Ilha de Cotijuba

O que me motiva ir a Cotijuba são as praias que são limpas, são tranquilas, é uma aventura chegar aqui, pela travessia de barco, a gente tem os horários marcados, né?! Para poder atravessar e aí você acaba aproveitando o dia inteiro e curtindo a natureza, a gente curte tanto que dá vontade de se hospedar aqui e ficar pelo menos duas diárias, a comida aqui é muito bem servida pelos restaurantes e as pessoas que moram na ilha também, eles recebem a gente muito bem e eles fazem questão de demonstrar que tem interesse que a gente retorne aqui na ilha, então isso me motiva demais a vir a ilha de Cotijuba (Entrevista, informante 4, ilha de Cotijuba).

Figura 13: Chegada no terminal da Ilha de Cotijuba



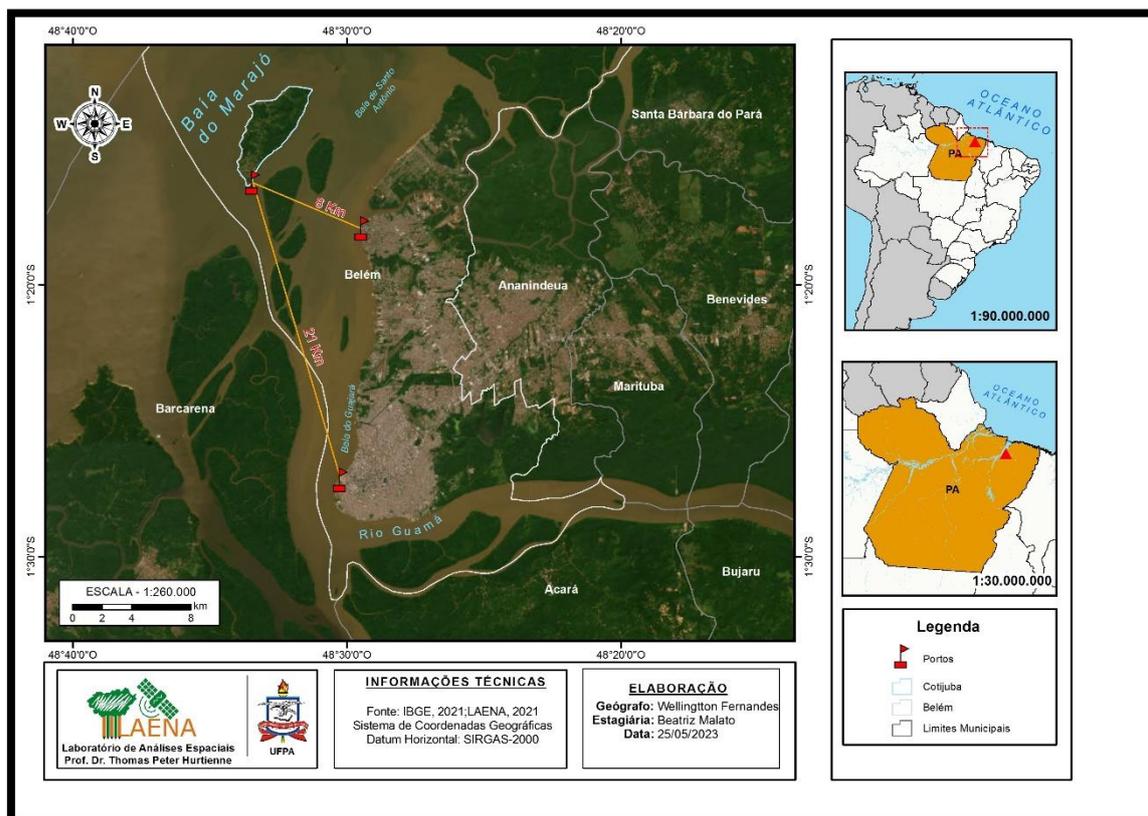
Fonte: Meguis (2023).

Nota: Quando os barcos ou o navio atracam no Terminal Hidroviário Poeta Antônio Tavernard, o primeiro contato com as dinâmicas locais acontece por meio da paisagem, e ela por si só reproduz as especificidades locais. Os barcos atracados no terminal, as pessoas circulando ou paradas conversando e observando, os trabalhadores exercendo as suas atividades, o rio fluindo como de costume e a floresta ainda em pé. Estes compõem a paisagem ribeirinha, com os seus traços urbanos, na ilha de Cotijuba.

Localizada no estado do Pará, mais especificamente na confluência da baía do Marajó com a baía do Guajará, tendo ao sul, a Ilha do Arapiranga e o rio Pará; ao norte, a baía do Marajó; ao sudeste, as Ilhas de Jutuba e Paquetá e o Canal de Cotijuba e ao

nordeste, a Ilha de Mosqueiro. Com uma área de 60 km² de extensão, a ilha de Cotijuba composta por 12 praias de água doce (Amaral; Moltinho; Corrêa, 2017). Está a 33 km de distância de Belém e 9 km de Icoaraci (distrito de Belém), a 20 km do centro da capital (figura 14).

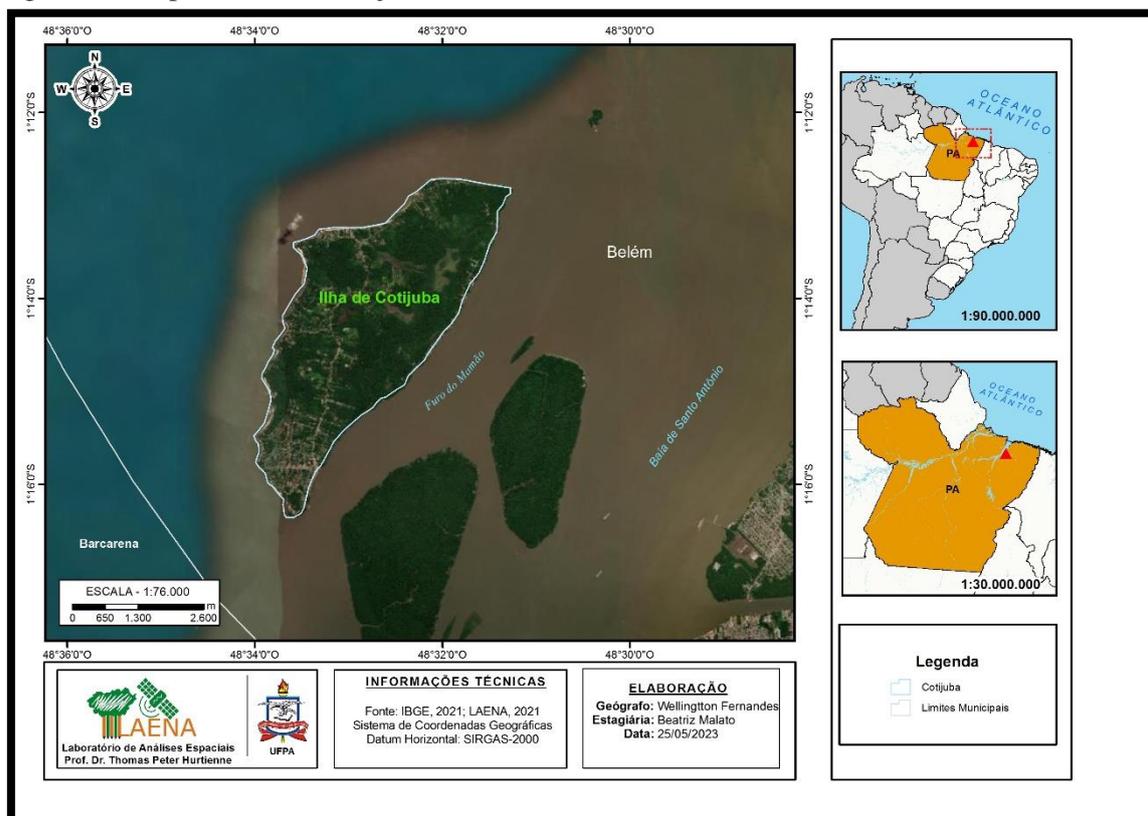
Figura 14 – Mapa de acesso a ilha de Cotijuba, partindo do trapiche do ver-o-peso e do trapiche de Icoaraci



Nota: Mapa que mostra o acesso a ilha de Cotijuba, partindo do trapiche em Icoaraci e do trapiche localizado no ver-o-peso na cidade de Belém. Saindo de Belém pode-se observar uma distância de 21 km, quando o percurso é feito por Icoaraci a distância possui apenas 8 km.

Geograficamente, está localizada no Fuso 22 e nas coordenadas de W 48°38'30'' e S 1°15'30''. Tem 16 km² de praias e sua área total equivale a 15,22 km². Com um clima semelhante ao clima do município de Belém, com elevados índices pluviométricos, cerca de 2.800 mm ao ano e temperaturas oscilando entre 24°C a 33°C, com média anual de 26°C (Silva; Souza, 2013). É detentora da 3ª posição em tamanho e densidade demográfica (Guerra, 2007).

Figura 15- Mapa da Ilha de Cotijuba



Nota: Mapa da ilha de Cotijuba no Estado do Pará. Na ilha pode-se encontrar praias de água doce, uma das mais conhecidas e das mais visitadas na ilha é a vai quem quer, a qual possui uma infraestrutura com pousadas e restaurantes para as pessoas desfrutarem da praia e de comidas típicas da região, como por exemplo o açai com camarão ou peixe, entre outras opções.

Cotijuba (figura 15) é uma das 42 ilhas que fazem parte do arquipélago de Belém. Os índios Tupinambás foram os primeiros habitantes da ilha, batizando-a com esse nome, que significa, em tupi “trilha dourada”. O nome pode estar relacionado com as falésias que expõem a argila amarelada, muito encontrada no solo da ilha (Santana, 2002).

Os primeiros habitantes da ilha foram os índios Tupinambás, que a batizaram com o nome de Cotijuba, originado do tupi-guarani, significa caminho dourado ou trilha dourada (coti=trilha, caminho; e juba=amarelo, dourado), em alusão aos reflexos produzidos pela lua nos caminhos arenosos de coloração amarela (Santana, 2002, p. 29).

De acordo com Santana (2002), a integração da ilha de Cotijuba à cidade de Belém ocorreu em 1784, ligada à produção e comercialização do arroz, com a implantação do engenho Fazendinha. Melo (2008) caracteriza esse período como a inicialização das primeiras relações entre Cotijuba e Belém, por meio da comercialização do arroz.

Bello e Huffner (2012) destacam que o século XVIII se caracterizou como um período “em branco” no passado, com relação a registros e documentos da época. Período em que a ilha de Cotijuba não possuía divisão territorial, ou seja, as suas terras não

pertenciam formalmente a ninguém, e o seu território não manifestou relevância ou notoriedade histórica.

Por volta de 1835, a ilha passou a ser local estratégico de defesa do território belenense. Algumas batalhas ocorreram na região como, por exemplo, uma das maiores batalhas sangrentas da revolta popular e social, a guerra dos Cabanos. Além de servir, também, como ponto de sinalização náutica, já que havia um farol que ajudava os navegantes na região (Bello; Huffner, 2012).

Em seguida, passou a ser habitada por caboclos e escravos. Uma das primeiras famílias a chegar à ilha foi a de sobrenome Monteiro. Com o passar dos anos, mais especificamente em 1933, foi inaugurado o Educandário Nogueira de Faria, para abrigar menores infratores, que coexistiu com a penitenciária, que fora erguida em 1968 (Santana, 2002).

Conhecida pelo seu sistema penal violento e arbitrário, reunia todo o tipo de criminoso, dentre eles adultos e menores, o que era motivo para o afastamento de muitas pessoas do local. Foi desativado em 1977, quando ocorreu a criação da penitenciária de Fernando Guilhon, no município de Americano. Até hoje as ruínas da penitenciária (figura 16) fazem parte do imaginário dos moradores e dos visitantes (Silva; Souza, 2013).

Figura 16: Ruínas do Educandário, antigo presídio



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Ruínas do Educandário, antigo presídio, localizado na entrada da ilha de Cotijuba. Criado na década de 1930, durante o governo de Magalhães Barata, com a missão de capacitar jovens

infratores para o mercado de trabalho. Quando passou a ser utilizado como presídio, em 1968, porém, o local virou cenário de histórias de torturas e maus tratos.

Com o governo do prefeito Hélio Gueiros (1987—1991) ocorreu à elaboração do plano diretor para a ilha, segundo Silva (2003), não foi implementado, em função da burocratização e de interesses políticos que não almejavam investir na localidade. Dessa forma, o plano diretor não foi aprovado na câmara de vereadores municipal.

Outra questão relevante ocorreu no ano de 1990, quando houve a introdução da linha hidroviária de transporte para atender os moradores locais e, conseqüentemente, os visitantes. Funcionava diariamente, o que influenciou diretamente no fluxo de visitantes à ilha, contribuindo para o turismo e para a prática do lazer (Amaral; Moutinho; Corrêa, 2017).

Na visão de Silva (2001), a implementação do transporte causou mudanças sociais, culturais e ambientais, já que não ocorreram medidas de mitigação e monitoramento dos impactos. Como impactos negativos, o transporte causou a massificação do turismo, a invasão de áreas protegidas, o crescimento demográfico, a ocupação desordenada e a especulação imobiliária. E, assim se iniciou um novo ritmo de desenvolvimento local (Guerra, 2007).

A implantação da energia elétrica ocorreu em 2005. O plano diretor do município de Belém, Lei nº 8.655, de 30 de julho de 2008, é o que abarca a ilha de Cotijuba, além de abranger a totalidade do território, sendo o instrumento básico da política urbana do Município, e integra o sistema de planejamento municipal.

No referido plano destaca-se, em seu Art. 95, a Macrozona do Ambiente Natural, dividida em três Zonas do Ambiente Natural (ZAN), que compõem o Patrimônio Ambiental do Município de Belém, compreendendo os elementos naturais, artificiais e culturais localizados em seu território. Em Cotijuba são caracterizadas como Zona do Ambiente Natural 2 (ZAN 2) – Setor V, os ecossistemas de várzea com vegetação preservada, lagos naturais e a presença de elementos do patrimônio histórico, cultural e arqueológico.

A ZAN caracteriza-se pela presença de cursos e corpos d'água estruturadores das bacias hidrográficas do Município, áreas de preservação permanente, ecossistemas preservados, áreas e prédios de interesse à preservação histórico, arqueológico e cultural, assentamentos habitacionais e ocupações informais.

Outras questões que o plano diretor de Belém destaca, e que abrangem a Ilha de Cotijuba são: As Zonas Especiais de Interesse Ambiental (ZEIA), que se constituem, da Macrozona do Ambiente Urbano, e compreendem algumas orlas, inclusive a orla da ilha de Cotijuba, assim como a região dos lagos. Existem também as Zonas Especiais de Interesse do Patrimônio Histórico e Cultural (ZEIP), da Macrozona do Ambiente Natural, que inclui o Educandário Nogueira de Farias e seu entorno (Ilha de Cotijuba).

O plano Diretor, em seu Art. 8º e parágrafo XI, destaca que são diretrizes da Política de Desenvolvimento Econômico do Município fomentar, orientar e capacitar para as atividades econômicas do setor primário, agregando valor às cadeias produtivas das ilhas do Município de Belém, respeitando a proteção do meio ambiente.

A ilha ganhou o *status* de APA no ano de 1990, com o objetivo de preservar a fauna e a flora, assim como, proibir a circulação de veículos motorizados, com exceção dos veículos de segurança e de saúde.

No entanto, legalmente, os trâmites para a implantação da ilha como APA não foram concluídos. Apenas em 2021 foi retomado o projeto para que a ilha se constituísse como uma APA. A elaboração está sendo realizada pelo Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade (IDEFLOR-BIO) com o objetivo de preservar o meio ambiente e beneficiar a população local, a partir da pesca, que é uma das principais formas de subsistência da população que mora no local.

A ilha desperta o interesse do visitante em entender a história local, e onde se encontra a possibilidade de ter o contato com a natureza e a biodiversidade, logo nas proximidades de Belém. Para ter acesso à ilha de Cotijuba, se faz necessário a utilização de embarcações fluviais que saem do trapiche de Icoaraci (distrito de Belém, aproximadamente 20 km do Centro da capital). A travessia tem duração de 45 minutos, em média, e os barcos iniciam as viagens a partir das 7h da manhã, sendo que de hora em hora tem barcos disponíveis para acessar a ilha.

Vale ressaltar que Cotijuba é a única ilha de Belém que conta com o transporte público de forma regular, no entanto acentua-se que o mesmo tem horário fixo, saindo de Icoaraci às 9h e retornando às 18h30. A saída de Cotijuba para Icoaraci ocorre no horário de 5h45 e às 17h, como pode ser observado na figura 17.

Figura 17: Placa com os horários das viagens



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Horários das viagens disponibilizadas pelo navio da prefeitura de Belém. Os horários diários das viagens no trecho Cotijuba/Icoaraci são 5h45 e 17h. Já no trecho Icoaraci/ Cotijuba, os horários diários para a travessia são sempre das 9h às 18h30. O valor da tarifa do transporte é de R\$ 4,00 e a meia passagem R\$ 2,00, nos dias úteis. No sábado, domingo e feriados, o valor é R\$ 8,00 e a meia passagem R\$ 4,00.

O outro acesso à ilha é feito saindo do terminal (imagens 18 e 19) no Mercado Ver-o-Peso, Mercado Municipal Bolonha de Peixe, Mercado de Ferro ou somente Ver-o-Peso (maior feira ao ar livre da América Latina), com viagens de segunda a quinta no horário de 12h, as sextas de 8h às 12h e 14h às 17h40, e aos sábados 7h às 12h e 14h às 17h40, e aos domingos 7h às 12h, o valor custa em torno de R\$ 12,00, com aproximadamente uma hora de viagem.

Figura 18: Terminal de embarque e desembarque localizado no mercado ver-o-peso



Fonte: Meguis (2022)

Nota: Parte interna do terminal de embarque e desembarque localizado no mercado Municipal Bolonha de Peixe ou Mercado de Ferro ou somente Ver-o-Peso, é um mercado público, feira-livre, zona portuária de pequeno porte, está localizado na parte comercial de Belém.

Figura 19: Terminal de embarque e desembarque localizado no ver-o-peso



Fonte: Meguis (2022)

Nota: Parte interna do porto fluvial de embarque e desembarque no ver-o-peso, nesse terminal ocorrem viagens para Barcarena e para Cotijuba. O porto está localizado na rua Castilhos França, no bairro da Campina. Como pode-se observar é um porto de pequeno porte, com uma pequena infraestrutura, apenas para viagens em pequenas embarcações.

Ao chegar à ilha, é necessário utilizar motorretes, bondinho ou moto táxi, para os deslocamentos internos, os quais levam os visitantes até a praia desejada. A concentração de pessoas para embarcar nas motorretes (figura 20), nos bondinhos (figura 21), e nas motos táxis (figura 22), ocorre em frente ao monumento histórico, as ruínas do antigo presídio. Criado na década de 1930, durante o governo de Magalhães Barata, o Educandário Nogueira de Farias tinha a missão de capacitar jovens infratores para o mercado de trabalho. Quando passou a ser utilizado como presídio, em 1968, porém, o local virou cenário de histórias de torturas e maus tratos.

Figura 20: Motorrete responsável pelo deslocamento de pessoas em Cotijuba



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Moto adaptada para o deslocamento dentro da ilha de Cotijuba, conhecida como motorrete. Transporta até 9 pessoas, o valor cobrado é R\$ 10,00 por pessoa, é um transporte muito utilizado pelos visitantes da ilha, pela rapidez e praticidade, pois não precisa lotar para fazer o deslocamento, diferente do bondinho.

Figura 21: Bondinho responsável pelo deslocamento de pessoas em Cotijuba



Fonte: Meguis (2022)

Nota: Bondinho, uma adaptação local, e um dos transportes para que ocorra o deslocamento dentro da ilha de Cotijuba. É utilizado também como um transporte da prefeitura, com horários definidos, no valor de R\$ 5,00.

Figura 22: Moto táxi responsável pelo deslocamento de pessoas em Cotijuba



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Moto táxi utilizada para fazer o transporte de pessoas dentro da ilha de Cotijuba, eles cobram em torno de R\$ 10,00 a R\$ 15,00 reais dependendo do local da ilha.

Huffner e Vieira (2011) identificaram que o turismo e o lazer na ilha de Cotijuba estão ligados ao processo de ocupação, haja vista que o processo de urbanização motivou a construção de restaurantes, pousadas e chalés. No entanto, ocorreu de forma desordenada, sem o planejamento voltado para a sistematização geográfica e para as questões ambientais.

Com a inserção do turismo e do lazer a ilha sofreu modificações, alguns habitantes começaram a comercializar a venda de comidas, a prestação de serviços e outras atividades direcionadas ao atendimento do turista, em busca de renda e do desenvolvimento local (Silva, 2001).

Atualmente, as principais atividades realizadas na ilha são: a pesca; a agricultura familiar; o extrativismo; o comércio; o turismo, o lazer e a prestação de serviços de transporte fluvial e terrestre (Amaral; Moutinho; Corrêa, 2017).

Com relação à atividade turística, atualmente já existem pousadas e restaurantes que foram projetados para receber os visitantes. No entanto, Silva e Souza (2013) apontam que, com relação a atividade turística na ilha (figura 23), ocorre a falta de um planejamento efetivo, seja com relação à otimização dos serviços oferecidos (transporte, hospedagem, alimentação), como também, a preservação do patrimônio natural.

Figura 23: Fluxo de pessoas nos restaurantes, praia vai quem quer



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Parte da praia que os restaurantes usam para acomodar os visitantes, pode-se visualizar cadeiras, mesas e as redes que são muito utilizadas pelos paraenses, principalmente para um descanso depois de um almoço, o qual contenha uma tigela de açaí com farinha.

No estudo feito por Amaral, Moutinho e Corrêa (2017), é sinalizado o potencial turístico local. No entanto, em relação às questões sociais, o que se observa é a pouca ou nenhuma, participação da comunidade, seja no planejamento, ou na geração de emprego e renda para a população local a partir do turismo, direta ou indiretamente.

Há carência em investimentos ligados a sinalização na ilha, que facilitariam a visita, ou seja, comunicação cartográfica. Corroborado por Almeida, Guerrero e Fiori (2007), que também identificaram a falta de sinalização e a dificuldade de deslocamento para que os visitantes possam se localizar no espaço.

Outra aferição que foi evidenciada na análise feita por Bello e Huffner (2012), com relação à atividade turística na ilha, está relacionada à transformação da paisagem por meio do crescimento demográfico, ampliação da infraestrutura local e a

movimentação financeira. Em conformidade com os autores, o turismo é a atividade que vem contribuindo para impulsionar essa transformação, a partir do momento que as infraestruturas são precárias e imediatas para atender a demanda dos fluxos.

Além dessa questão, existe o poder público que, sem o planejamento e fiscalização, implanta ações visando atender a demanda de mobilidade, como por exemplo, a linha hidroviária de transporte Icoaraci/Cotijuba. Que, por um lado, facilita a mobilidade dos fluxos, e por outro, é implementada sem organização, sensibilização e planejamento local.

Além dos problemas já mencionados, a partir das análises de diferentes autores, se faz necessário elucidar a coleta e destinação do lixo produzido na ilha. Bello e Huffner (2012) enfatizam que só por volta de 2010, a coleta de lixo feita pela prefeitura de Belém, por meio de uma empresa terceirizada, foi regularizada. Sendo que, essa coleta só abrange a área central ou urbana da ilha, ou seja, não compreende todo o território da ilha. Além de não apresentar tratamento de esgoto e resíduos, a população, em sua maioria, utiliza água de poços artesianos, localizados próximo a fossas sépticas e esgotos.

Os problemas englobam também, o desmatamento que ocorre por conta da urbanização desordenada, especulação imobiliária e densidade demográfica. Alguns fatores são relacionados com a ocupação por casas de veraneio, pousadas e bares que visam atender ao turismo.

(I) inoperância do governo na atuação de combate ao desmatamento, (II) a forte influência do turismo no valor da terra, (III) inexistência de fiscalização referente à ocupação de áreas verdes e (IV) a carência de ações no que tange a promoção da educação ambiental e preservação local (Bello; Huffner, 2012, p. 296).

Em Cotijuba, existe o Movimento das Mulheres das Ilhas de Belém (MMIB) (figura 24), que participa de fóruns de discussão na capital, em conjunto com outras associações e cooperativas. Além de Cotijuba, o projeto atua em outras ilhas do Município, mais especificamente em seis, sendo elas, Curuçambá, Tatuoca, Paquetá, Urubuoca e Jutuba. As discussões perpassam pela questão da independência financeira e pessoal das mulheres, além da violência doméstica (Almeida, 2018).

Figura 24: Sede do Movimento das Mulheres das Ilhas de Belém (MMIB)



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Entrada para a sede do Movimento das Mulheres das Ilhas de Belém em Cotijuba, hoje já pode-se encontrar uma infraestrutura toda organizada no local, para receber as pessoas que fazem o passeio para conhecer um pouco mais da associação e sobre a ilha de Cotijuba.

A instituição da associação em Cotijuba ocorreu em 2002, e teve relação direta com a instalação da empresa de cosméticos “Natura”, por meio do “Projeto Priprioca”. O objetivo principal para que ocorresse a formalização da associação, foi o de atender o contrato de venda de insumos para a produção de produtos, como por exemplo, a Priprioca⁴ (figura 25) (*Cyperus articulatus L.*), facilitando assim, a formalização dos contratos entre os agricultores e a empresa “Natura” (Almeida, 2018).

⁴ Erva da família ciperácea, aromática e medicinal, natural da Amazônia.

Figura 25: Plantação de Priprioca



Fonte: Meguis (2023).

Nota: Plantação da Priprioca em um quintal residencial de uma moradora e participante do MMIB. A visitação faz parte do pacote oferecido pelo projeto do MMIB, o qual trabalha com o turismo de base comunitária na ilha, por meio de visitas que são agendadas de grupos de visitantes, que querem conhecer um pouco mais sobre o projeto e sobre Cotijuba.

Almeida (2018) fez uma análise, com o objetivo de discutir o papel das mulheres no Novo Rural Amazônico, decorrente da relação comercial/parceria entre empresa de biocosméticos e as comunidades rurais que cultivam a priprioca no estado do Pará. No processo de análise dos dados de sua pesquisa, Almeida (2018) identificou, a partir da entrevista com os membros de três comunidades (entre elas Cotijuba) que os anseios dos moradores da ilha de Cotijuba estão ligados à educação; à saúde e a um sistema de transporte adequado para a localidade.

Mesmo sem ter o objetivo de compreender o deslocamento em Cotijuba, a autora, indiretamente, conseguiu identificar que um dos problemas destacados pelos moradores é a questão do transporte. Enfatizou ainda, que o objetivo da empresa “Natura”, não é

criar uma dependência de assistência, visto que os serviços públicos são um dever do Estado.

Com isso pode-se afirmar que a empresa não busca uma parceria, que se estenda para além da produção e comercialização da Priprioca. Entretanto, a partir do momento que a comunidade sinaliza que os seus anseios vão além da parceria comercial, a empresa poderia criar uma rede de relações sociais (Castells, 2002) a fim de facilitar as relações entre o poder público e a comunidade. Essa ação objetivaria incluir, em sua parceria, ações voltadas às questões sociais, que também fundamentariam questões de desigualdades, vivenciadas diariamente pelos usuários do transporte local.

Essa rede de relações é entendida por Meguis (2018) como um método capaz de contribuir para a gestão de serviços públicos alicerçados na articulação dos diferentes agentes sociais, visando à formulação de políticas públicas locais. Ou mesmo um entorno inovador, para a construção de:

[...] uma rede de agentes locais pelas relações que configuram o sistema produtivo, sendo que os agentes econômicos, sociais e políticos e institucionais têm modos específicos de organização e regulação, possuem uma cultura própria e geram uma dinâmica de aprendizagem coletiva (Nóbrega; Figueiredo, 2012, p. 35).

A empresa “Natura”, o poder público e a comunidade local estariam sujeitos a participar da construção da realidade, por meio de uma relação entre diferentes agentes que buscam um objetivo comum, construindo uma relação entre iguais no processo participativo. Portanto, é possível entender que na ilha de Cotijuba, percebe-se uma organização a partir da associação do MMIB, além da parceria com empresas privadas, nesse caso particular, com a “Natura”.

Na parte sul da ilha é onde se pode visualizar, com mais frequência, a relação dos moradores locais com as atividades econômicas articuladas a dinâmica do rio, do porto e das praias, com destaque para a atividade turística (Melo, 2008).

O turismo e o lazer, já acontecem na ilha, e podem se constituir como um componente do desenvolvimento local, no entanto, é importante entender em que medida, a associação influência direta ou indiretamente nas atividades. A mobilidade é uma questão que precisa ser analisada para entender as dinâmicas que ocorrem no lugar. Além, de compreender se existe um diálogo entre esses diferentes agentes que foram citados, e que são fundamentais para entender as relações que se estabelecem.

* * *

Na próxima seção o debate se alicerçou em compreender a virada das mobilidades influenciada pela vida social móvel, destaca-se que as escalas mais privilegiadas estão em sua maioria distribuídas desigualmente por uma hierarquia que está pautada nos que se movimentam e nos que muitas vezes, por questões que perpassam por relações de poder, acabam por não se mover.

4 MOBILIDADE PARA ALÉM DA SUA RELAÇÃO COM O TRANSPORTE

A palavra mobilidade quase sempre nos remete a mobilidade e a sua relação com o urbano e a organização das cidades, para que ela possa funcionar da melhor forma, facilitando o deslocamento de pessoas e mercadoria, isto nos remete a importância do transporte. Nesse contexto, mobilidade e transporte estão diretamente ligados.

Para essa análise, a mobilidade não busca nos remeter única e exclusivamente a sua relação com o transporte, sendo assim, além das pessoas e das mercadorias, a mobilidade abarcará outros elementos, como por exemplo, informações, ideias, experiências, entre outros.

E é nesse sentido que John Urry inicia com o paradigma das mobilidades nos anos 2000, e tem nesse debate uma concepção conceitual para o problema da globalização que, ao mesmo tempo que beneficiava a sociedade, reconfigurava o espaço, o tempo, a aceleração da vida social, possibilitados pelo avanço das tecnologias de transporte e de comunicação.

Tem-se, nesse período, a popularização dos voos aéreos, e as férias sendo naturalizadas, como algo almejado por toda população. A sociedade, em algum momento da vida, sonha viajar, mas que nem todos conseguiram desfrutá-las. Além das localidades querendo se inserir, e muitas conseguindo, no círculo turístico.

O turismo, portanto, é composto por sistemas de infraestrutura de transportes, de imagens, de paisagens que em sua maioria é acessado antes da prática da viagem em si, ou seja, a mobilidade da informação auxilia nesse acesso por meio das redes sociais (*instagram, facebook, whatsapp*) e dos desejos que são compartilhados, cada vez mais, com o acesso à *internet*.

A partir das mobilidades, como uma abordagem, surge uma percepção diferente do que são as sociedades, que não estão pautadas apenas em redes ilimitadas de fluxos diversos que se conectam, mas aos fenômenos sociais, pois ocorre a combinação de “[...] objetos, tecnologias e sociabilidades, a partir dos quais distintos lugares são produzidos e reproduzidos” (Sheller; Urry, 2006, p. 214).

O turismo como um componente da mobilidade se destaca como um elemento essencial nas sociedades, que estão cada vez mais globalizadas. Conceitualmente, observa-se a inclusão de formas diversas, cotidianas e localizadas em regiões do mundo emergente, não se pautando apenas em uma visão colonial do turismo.

A vida social móvel é uma realidade que se pode observar nos dias atuais, em que as mobilidades dos olhares, de ideias, dos sujeitos, de imagem, de informações, de objetos, de dinheiro, do simbólico, são e estão cada vez mais presentes na realidade da sociedade contemporânea. Pode-se observar o turismo e o lazer como práticas que não necessitam unicamente do deslocamento de pessoas, desprendendo-se de paradigmas construídos em âmbitos unicamente disciplinares tradicionalmente debatidos (Allis, 2016).

O novo paradigma da mobilidade, dessa vida social, cada vez mais móvel, incorpora em seu entendimento as seguintes características, sendo elas:

- 1- Dos sujeitos: turismo, trabalho, lazer, prazer;
- 2- Das informações: instrumentos que ligam os sujeitos, como, cartas, mensagens, telefones, internet, uma simples conversa, entre outros;
- 3- De objetos: pessoas;
- 4- Do que é simbólico: que se entende como abstrato para determinadas localidades, as diversas formas de representação social, cultural e ambiental;
- 5- Do imaginário: imagens de lugares nas mídias digitais, que despertam símbolos no imaginário individual e coletivo;
- 6- Da interpretação: são criadas a partir da concepção de mundo de cada pessoa, a partir das suas características individuais e coletivas.

Os seis tipos de mobilidades destacados acima são interdependentes e estão interligadas.

Para entender a mobilidade para além do deslocamento e da mobilidade urbana é importante compreender como cada agente identifica essas diferentes categorias que se relacionam, e que fazem parte da mobilidade, do turismo e do lazer, no sentido de que em uma determinada viagem se faz necessário a utilização de diferentes meios, que transcendem a utilização do transporte, enquanto meio de deslocamento.

Sendo assim, as “mobilidades precisam ser estudadas na sua interdependência fluida e não apenas em esferas separadas como dirigir, viajar virtualmente, escrever cartas, voar ou andar” (Sheller; Urry, 2004, p. 212).

O turismo e o lazer, como um dos componentes da mobilidade, se caracterizam como uma troca entre os agentes, ou seja, quem recebe, quem está de passagem, quem presta serviço, e quem mora e vive o local, que se destaca enquanto sujeito principal, seja dando alguma informação, ou como morador, apenas.

Considera-se, portanto, que o turismo é um fenômeno complexo das movimentações humanas (Allis, 2016) e o lazer, como uma prática social, é capaz de influenciar na qualidade de vida. Nesse sentido, a mobilidade é capaz de fornecer várias possibilidades para que o turismo e o lazer sejam compreendidos.

De acordo com Freire-Medeiros e Pinho (2016), mesmo com motivações diversas, condições e confortos nos deslocamentos, direta ou indiretamente ocorre a interligação entre as mobilidades das pessoas, das coisas, das ideias. Os sistemas estão cada vez mais complexos e interdependentes, porém interligados.

Encontra-se, nesses sistemas, as tecnologias de transporte e comunicação, que modificam a noção de distância “Os movimentos voluntários, isto é, não mandatórios, configuram-se como objeto de desejo e como característica do sujeito cosmopolita, confirmando, portanto, o status de direito do cidadão” (Freire-Medeiros; Pinho, 2016, p. 5).

Diante do exposto, as particularidades que fazem parte das mobilidades contemporâneas possibilitam e explicam, de forma direta ou indireta, o que seria o turismo, no entanto, “nem sempre suas especificidades são levadas em conta – quase sempre porque o turismo é estudado de maneira limitada, com maiores atenções a suas vertentes econômicas ou operacionais” (Allis, 2016, p. 97).

O turismo se constitui em um produto da mobilidade, mas poucas vezes é estudado ou analisado com essa relação (Allis; Moraes; Sheller, 2020). Mobilidade e turismo estão imbricados em um mesmo sistema, um dependendo do outro para sobreviver, além de serem complexos, eles se interconectam em uma mesma localidade.

A atividade turística, por essência, se constitui de fluxos de viajantes motivados pelas mais variadas demandas, desejos e necessidades. Exceção a certos tipos de deslocamento (por exemplo, migrações e refúgio), as mobilidades turísticas expandem-se de forma sustentada, há várias décadas, na esteira de transformações socioeconômicas e também tecnológicas. Com a generalização global de processos econômicos e sociais, práticas turísticas chegam a cifras bilionárias, atingindo mais de 1,4 bilhão de chegadas internacionais em 2019 – sem considerar os importantes fluxos domésticos, que se avolumam cada vez mais com as transformações econômicas e sociais em nações populosas, como China, Índia, Brasil, México, Indonésia, etc. (Allis *et al.* 2021, p. 2).

Em sua análise, Allis, Moraes e Sheller (2020) destacam que o turismo e a mobilidade se relacionam por meio das diferentes e múltiplas mobilidades, que podem ser visualizadas não somente dentro da atividade, mas ao seu redor como, por exemplo,

nos hotéis, nas pessoas, nos lugares que sofrem modificações e até mesmo nos meios de transportes, que são fundamentais para o deslocamento e para o acesso dos visitantes aos locais visitados. “O turismo, em si, também está em movimento, tornando-se menos previsível à medida que as noções de lazer, autenticidade e risco transformam radicalmente as mobilidades globais” (Allis; Moraes; Sheller, 2020, p. 277).

As discussões relacionadas à mobilidade e ao turismo, iniciam-se na passagem do século XX para o XXI e, mesmo com algumas publicações sobre o referido assunto, ainda se constitui como um paradigma no campo das ciências sociais (Allis; Moraes; Sheller, 2020). Assim como corroborado por Coles, Hall e Duval (2005, p. 36) “[...] a academia de estudos de turismo tem feito surpreendentemente pouca conexão com perspectivas mais amplas sobre mobilidade”.

O ano de 2020 foi marcado pela pandemia, causada pelo novo coronavírus (SARS-CoV-2), e gerou também a crise na mobilidade, que interfere diretamente na atividade turística. Refletir como os novos modos de agir, com as novas restrições (econômicas, sanitárias e sociais) serão incorporados nas questões das mobilidades e da atividade turística é fundamental para compreender as diferentes realidades. Além da relação entre o morador e o visitante, nesse novo cenário mundial.

A crise, não somente sanitária, mas social, política, econômica e emocional que foi intensificada pela SARS-CoV-2, impactou diretamente o turismo, na medida em que, o fluxo de pessoas e de objetos foi incluído como uma medida para conter a proliferação do vírus, além do fechamento de alguns estabelecimentos, temporários e definitivos. “Localidades economicamente mais dependentes da atividade (sobretudo as receptoras de turistas, mas não apenas) tenderam a ressentir-se mais drasticamente com os efeitos da crise [...]” (Allis *et al.* 2021, p. 2).

Nesse contexto, o virtual ganha relevância, pois muitas relações, decorrentes do distanciamento social, passaram de relações físicas, para relações virtuais. O autor Urry, em 2016, já havia projetado esse cenário, quando caracteriza as mobilidades turísticas em *digital city* (cidade digital ou virtual), na qual os meios de comunicação e as experiências digitais, ganhariam espaço em relação ao fluxo de pessoas e mercadorias, que por meio da mobilidade, entrariam em contato com as diferentes realidades.

Assim, poderia existir a mobilidade turística, como um novo conceito? Esse é um dos questionamentos que rege a análise feita por Allis (2016), na relação que o autor faz entre a mobilidade e o turismo, e a junção desses dois fenômenos presentes na sociedade.

O autor afirma que as mobilidades turísticas podem ser “[...] compreendidas em função de múltiplos referentes, extrapolando abordagens que sobrevalorizam questões operacionais dos transportes turísticos – que, se assumidas por outros vieses, podem trazer novas interpretações sobre o turismo contemporâneo” (Allis, 2016, p. 101). Ampliando as análises e entendendo a partir de uma percepção, ainda sem um debate mais amplo, o que seria o turismo agregado à mobilidade.

Em seu estudo, Allis (2016) não chega a uma conclusão sobre as mobilidades turísticas, no sentido de que ainda necessita da inclusão de análises que busquem compreender empiricamente essa relação. Entende-se, portanto, que a ideia de mobilidades turísticas transcende as questões de deslocamento, ou seja, o turismo se constitui como a principal finalidade (Tosta; Kunz, 2014). Ressalta-se que o objetivo do trabalho, se alicerça na mobilidade como tema e o turismo e o lazer como seus componentes.

A mobilidade é um sistema complexo, que envolve comunicação, tecnologia, redes de relações, relacionando diretamente as informações, as pessoas, as ideias, os recursos com os lugares, as paisagens, as imagens, e as dinâmicas e é nesse contexto que o turismo pode se relacionar diretamente ao debate da mobilidade, na sua concepção mais ampla, na qual a paisagem pode se constituir como um atrativo para a atividade.

[...] é crucial entender o turismo como uma parte de um conjunto maior de regimes de mobilidade construído sobre mobilidades desiguais e sobre a governança de diferentes mobilidades. E o turismo, juntamente com outras mobilidades, como o transporte cotidiano, a migração, a logística e o movimento de bens, são todos parte da produção social do espaço e do local (Pinho; Freire-Medeiros, 2016, p. 124-125).

Busca-se, nesse sentido, a justiça referente ao acesso à mobilidade, e esse debate surge a partir do momento que se percebe que o Estado não fornece condições iguais para todos, tornando a mobilidade desigual. Para Sheller (2018), mobilidade desigual pode ser visualizada como os caminhos que não são os mesmos para toda a sociedade, principalmente quando a mobilidade conecta lugares, e desconecta outros, o que é nitidamente visualizado nas práticas da atividade turística.

Autores como Cohen e Cohen (2015) destacam quatro razões para se compreender o turismo a partir das mobilidades, sendo elas:

- 1) A dinamicidade que é encontrada nos fenômenos turísticos;

2) A importância de ser um estudo que não incorpore em sua análise o viés eurocêntrico, que em sua maioria são encontrados nos estudos que analisam o turismo, mas que por terem raízes no pensamento ocidental modernista, é tendencioso caminhar por um caminho que englobe a perspectiva neoliberal e individualista;

3) Partir de uma abordagem que evite a divisão do turismo e os seus paradigmas, seja nas compreensões ocidentais ou mesmo emergentes;

4) Relacionar o turismo com a vida cotidiana, que faz parte das mobilidades, e não como uma atividade distinta, ou seja:

Nossa aplicação da abordagem de mobilidades ao turismo nas regiões emergentes visa, conseqüentemente, ir além dos pontos de vista eurocêntricos modernistas em estudos de turismo, ao mesmo tempo em que implementa uma estrutura abrangente relativamente imparcial para examinar as diferenças e semelhanças entre os fenômenos do turismo em diferentes escalas geográficas (Cohen; Cohen, 2015, p. 7-8).

O turismo e a mobilidade, nesse sentido, se ligam no mundo globalizado. Abrangendo diversas formas de mobilidades, sejam estas corporais, físicas, virtuais ou mesmo imaginativas (Urry, 2000. Hannam; Sheller; Urry, 2004). As mobilidades e o turismo como um componente, estão diretamente ligadas às mudanças de ordem socioeconômicas, políticas e ambientais, que direcionam para a mobilidade social (crescimento das viagens domésticas). O turismo vem acompanhando as modificações que ocorreram e ocorrem na sociedade, sejam em escalas globais, como em escalas locais.

O turismo se desenvolve por meio da elaboração, invenção ou utilização de lugares instituídos como turísticos. Nesse contexto, os lugares estão em movimento, a mobilidade de informação, de pessoas, de experiências e de culturas dão formas aos lugares que utilizam o turismo como uma prática social, ambiental, cultural e econômica.

Ao entender o turismo como reprodução dos sistemas sociais (Hall; Williams, 2002), se faz necessário uma abordagem pós-disciplinar, para as diferentes formas de deslocamentos humanos, a exemplo, do lazer (Coles; Hall; Duval, 2005).

Para Coles, Hall e Duval (2005, p. 38) “[...] os estudos do turismo devem ser capazes de formular uma abordagem coerente para compreender o significado por trás da variedade de mobilidades (incluindo o turismo) realizadas por indivíduos, não apenas turistas”. O objetivo é ampliar as discussões que envolvem o turismo como elemento para entender determinadas realidades, e conceitos, nesse caso o destaque ocorreria sobre a mobilidade, e o turismo e o lazer como componentes desse deslocamento.

Para compreender a mobilidade em uma concepção mais ampla, é necessário entender que não se caracteriza apenas como deslocamento de pessoas e de coisas, e nem como a mobilidade urbana que se utiliza dos transportes como um auxiliar para que ocorra a movimentação.

Ao mesmo tempo em que alguns grupos têm condições (espaciais, econômicas e sociais) para se mover, essas condições causam, direta ou indiretamente, as imobilidades de outros, a exemplo dos trabalhadores. Na atividade turística essa é também uma realidade observada, enquanto uns viajam, outros recebem. O que produz mobilidades desiguais (Sheller, 2018), partindo do princípio de que as condições (acesso, social, econômica, política) não são as mesmas para todos.

Porém quando nos propomos a ampliar o debate das mobilidades, voltamos o nosso entendimento para o seguinte raciocínio: se a mobilidade vai além dos movimentos corporais e tem como um dos seus aspectos importantes, a troca de informações e de experiências, o trabalhador que recebe o visitante, citado acima, consegue exercer a mobilidade, mesmo sabendo que as condições não são as mesmas para todos. Assim, “as mobilidades não podem ser entendidas sem devida atenção às ancoragens espaciais, infraestruturais e institucionais” (Hahham *et al.* 2006, p. 3).

O turismo por ser um fenômeno complexo, e também político, se relaciona diretamente com a mobilidade. O primeiro se configura a partir de suas barreiras, entendendo que existem trocas importantes entre quem recebe e quem é recebido, no entanto, essas relações têm limites nitidamente demarcados, por questões sociais, econômicas, políticas e culturais.

[...] organização de sistemas que, em diferentes escalas, governam não apenas a mobilidade e a imobilidade de pessoas e coisas, imagens e mensagens, mas também fazem interagir redes infra estruturais e narrativas. Tais sistemas de mobilidade respondem a configurações culturais específicas e a regimes de poder que definem o que e quem pode – ou não – circular, quando e sob que condições de segurança e conforto (Freire-Medeiros; Telles; Allis, 2018, p. 6).

A mobilidade, a partir de uma visão política, não pode ser compreendida apenas como movimento dos corpos e dos objetos, mas por um conjunto de elementos que excede as questões mecânicas do movimento (Allis; de Paula, 2020).

Nos estudos que relacionam mobilidades e turismo, seja por meio das mobilidades turísticas ou a partir de outras categorizações, visa (re)videnciar os caminhos pelos quais ocorreram a problematização do turismo. Incluindo nesse processo o entendimento social

da atividade, que não é algo recente, mas que é de suma relevância para entendê-la, inclusive as relações que são construídas nas localidades, sejam elas econômicas, sociais, políticas e culturais.

Portanto, entende-se que o deslocamento até o destino, pode se evidenciar como um componente fundamental da viagem, principalmente em locais como a Amazônia e, mais especificamente, nas ilhas do Combu e de Cotijuba. Pois, nas referidas ilhas as suas características naturais proporcionam contatos entre o meio e o destino.

Caracterizar-se-iam como as trocas e os contatos culturais, entre o visitante e o local visitado, no momento da sua mobilidade. O turismo e as mobilidades se constituem como fenômenos interconectados e amplos, que necessitam de análises das diversas áreas do conhecimento. Além da relação com a cadeia produtiva do turismo (transporte, hotéis, agências, restaurantes, dentre outros).

* * *

Na seção seguinte, o objetivo foi compreender como a o processo de urbanização da Amazônia, que influencia, diretamente, na mobilidade, enfatizando as suas características locais, haja vista que os problemas relacionados à mobilidade não podem ser compreendidos isoladamente. A mobilidade tem relação direta com o processo de urbanização das cidades e com os problemas que surgiram a partir dessa relação, causando as disparidades sociais, ou seja, a mobilidade de uns causa e reflete diretamente na imobilidade de outros.

O acesso ao lazer, como um direito social, e ao turismo, como uma atividade capaz de contribuir para o desenvolvimento local, social, econômico e político, interligados à mobilidade urbana, se relaciona com as políticas públicas locais e com a organização da sociedade no início do processo de urbanização.

Ressalta-se, portanto, que a mobilidade urbana é um dos componentes da mobilidade, em um sentido mais amplo, para compreender, minimamente, como ocorreu e ocorre o processo de urbanização da Amazônia, é compreender também como as pessoas se movem e quais são os motivos dessas dinâmicas construídas que influenciam diretamente no acesso as ilhas do Combu e de Cotijuba, seja por meio fluvial (dentro da ilha do Combu e para chegar em Cotijuba) ou por meio terrestre (dentro da ilha de Cotijuba e para chegar no Combu).

5 O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E A MOBILIDADE URBANA-REFLEXOS NA AMAZÔNIA

O processo de urbanização se apresenta “[...] como uma máquina de produzir favelas e agredir o meio ambiente” (Maricato, 2001, p. 39). Os espaços urbanos são o reflexo da utilização que os diferentes agentes dão ao espaço social. Oferecendo assim, funcionalidade à cidade, com os seus diferentes espaços e usos.

No momento em que ocorre o crescimento das cidades, a mobilidade urbana se torna fundamental, e ocorre simultaneamente, a necessidade de ações estratégicas que objetivem proporcionar o desenvolvimento local, de quem necessita se deslocar (Epichin, 2017).

Outra questão relevante é que com o crescimento e ampliação das cidades, os espaços centrais vão sendo disponibilizados ao setor comercial, com isso as pessoas vão se afastando para as áreas periféricas, dificultando ainda mais a mobilidade.

Lefèbvre (2001), por sua vez, destaca que com esse distanciamento, ocorre a necessidade de criar ações para que o cidadão tenha acesso aos espaços centrais e no caso da Amazônia, mais especificamente Belém, o acesso às ilhas, que em algumas cidades se concentram os espaços públicos, de lazer e da prática da atividade turística.

Além do processo de urbanização ser o reflexo das lutas de classes e dos conflitos de interesses, no quais os grupos e agentes estão lutando por direitos e pelo seu espaço na sociedade, “Este conjunto de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado” (Corrêa, 1989, p. 7).

O modo de produção capitalista é também um dos fatores que contribui diretamente para a segregação causada pelo processo de urbanização e que causa problemas de mobilidade e de acesso aos serviços das cidades. No sentido de que “[...] a cidade é o lugar por excelência onde as diferentes classes sociais convivem e se reproduzem” (Damião, 2014, p. 59).

Apesar de o espaço urbano ser fragmentado, este precisa estar articulado, para que os moradores tenham condições adequadas de acesso.

Seja de carona, a pé, de automóvel, de motocicleta, de triciclo, de carroça, de bicicleta, de ônibus ou de caminhão, o trânsito é formado por pessoas. Nesses termos, ele se dá em um meio social (dimensão social) e sua utilização é para o deslocamento de mercadorias e também das próprias pessoas. Graças ao trânsito e aos meios de transporte, é possível transportar mercadorias e pessoas de um lado para o outro, para

que sejam abastecidos os mercados, as indústrias e as lojas e ainda conduzir pessoas até seus locais de estudos, de trabalho e de lazer (dimensão econômica e cultural) (Silva; Simonian, 2014, p. 315).

As condições que a mobilidade urbana se apresenta nas grandes cidades, em especial no que se refere ao transporte coletivo, faz com que uma parcela da população seja excluída do acesso universal aos diversos serviços, necessários para o cotidiano dos cidadãos (Gomide, 2006), reforçando o estado de pobreza e a exclusão social, seja pela falta de condições de acesso, no que condiz a pouca frota de ônibus, valor exacerbado da tarifa, condições infra estruturais precárias dos ônibus disponibilizados, entre outros, são fatores que dificultam o deslocamento dos cidadãos.

Muitas pessoas vivem e viviam “em situação de vulnerabilidade ambiental” (Costa *et al.* 2012, p. 353), e social, causados pela urbanização desordenada, que criam assentamentos sem o mínimo de infraestrutura.

Para Gomide (2006), as políticas públicas que criam ações para a mobilidade urbana, devem estar articuladas às políticas que visem os serviços básicos de saúde, de educação, de emprego e de lazer, pois é a partir da mobilidade que ocorre a circulação de uma forma menos desigual, garantido o acesso aos serviços que são prestados pelo estado.

A maneira como os espaços urbanos são distribuídos e ocupados nas cidades é o que proporciona a circulação de pessoas, que normalmente ocorre nas áreas centrais, nas quais se concentram os serviços e o comércio.

Essas preocupações podem parecer muito diferentes do Sul Global e do Norte Global, mas as regiões estão interligadas e a produção de mobilidades injustas é um problema transnacional e planetário que exige esforços combinados para a mudança social (Sheller, 2018, p. 17).

A desigualdade não é apenas regional, esta ocorre também em uma escala global, e se prolifera localmente. Outro fator relevante é a infraestrutura de transportes que segrega lugares e pessoas, no sentido que os pobres não utilizam o mesmo meio de transportes que os ricos, além da localização espacial, que colaboram para a distância e o tempo que as pessoas passam dentro do meio de transporte.

“Mobilidades desiguais são cruciais para processos de desterritorialização e, especialmente, formas de separação de elite, que garantem a produção móvel de desigualdades globais em curso” (Sheller, 2018, p. 24), essas condições desiguais, não se referem apenas ao transporte, mas às condições sociais e de poder que imponham quem poderá se deslocar com mais facilidades e com condições de acesso.

O capitalismo fragmenta os espaços das cidades, criando os bairros de luxo, as periferias, o transporte público precário e o individual confortável. O acesso aos espaços públicos, à saúde, à educação, ao trabalho e à infraestrutura de saneamento básico só ocorrem a partir da mobilidade. Assim, a cidade se torna um espaço de produção e reprodução do capital e dos problemas causados pela ausência do estado ou pelo estado que privilegia os que detêm o poder (Damião, 2014).

O Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), possui referência positiva para a questão da mobilidade, pois busca um desenvolvimento ordenado e o planejamento das cidades visando o deslocamento. Fazendo com as cidades “[...] com mais de vinte mil habitantes elaborassem planos diretores e as cidades com mais de quinhentos mil habitantes concebessem plano de transporte alinhado com os planos diretores” (Epichin, 2017, p. 42). O objetivo principal é:

- I. Garantir diversidade dos modais de transporte. Prioridade ao transporte coletivo e não motorizado e valoriza ao pedestre
- II. Gestão da Mobilidade urbana integrada ao Plano Diretor Urbano Municipal
- III. Respeito às especificidades locais e regionais
- IV. Controle da expansão urbana, universalização do acesso à cidade, melhoria da qualidade ambiental e controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo (Merino, 2013, p.14).

A Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988) se estabelece como um marco com a criação de arranjos elaborados na escala institucional público, com o objetivo de observar as oportunidades e identificar os problemas que emergem na escala da mobilidade nacional. Assim sendo, procura-se efetivar estratégias que conciliem as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) com o desenvolvimento das cidades (Epichin, 2017).

Para que o acesso ocorra, se faz necessário a articulação das ações governamentais, com as necessidades da sociedade e a organização da mesma, além do ordenamento com as diretrizes destacadas pelo PNMU, assim a mobilidade poderá ocorrer de forma a minimizar as disparidades urbanas das sociedades e com acessibilidade (Seabra; Taco, 2014).

Dessa forma, é extremamente importante que os planos de mobilidade, de transportes e de planejamento urbano federal, estadual e municipal estejam incorporados e sustentados no PNMUS. Ainda que o PNMUS venha enfrentando algumas dificuldades no tocante à sua implementação, algumas contribuições já são realidades. Dentre as

contribuições do PNMU, destaca-se o fato de que todos os municípios com mais de vinte mil habitantes são obrigados a confeccionar o Plano de Mobilidade Urbana integrados ao Plano Diretor Municipal (Epichin, 2017, p. 42).

No Estatuto das Cidades observa-se a proposição do envolvimento da sociedade no planejamento, na execução e na fiscalização de políticas públicas voltadas para a mobilidade. Alguns instrumentos podem ser utilizados para que ocorra a participação, como por exemplo, as consultas públicas e as ouvidorias, como forma de compreender os problemas enfrentados pelos usuários do transporte coletivo.

Na Lei 12.587/12, que trata da Mobilidade, destaca-se que a formulação de políticas públicas de mobilidade urbana, deve priorizar os transportes não motorizados e os públicos coletivos, fundamentais para o deslocamento em locais, como dentro da ilha de Cotijuba. Visualiza-se a questão da sustentabilidade como uma preocupação da lei. No entanto, Silva (2004) destaca que as rejeições que ocorrem com relação a essas políticas, estão relacionadas à priorização do transporte individual, que por anos é privilegiado em relação ao coletivo.

O que é corroborado por Vasconcellos (2017), quando enfatiza que por mais de 100 anos a política de transporte do país está pautada na política da elite brasileira, e que nem a esquerda no poder conseguiu mudar. No sentido de ter contribuído para o acesso ao transporte individual, reduzindo os Impostos sobre Operações Financeiras (IOF) do valor do carro. Incentivando ainda mais o uso do automóvel particular, como meio de deslocamento.

Autores como Epichin (2017), Gomide (2006), Pinheiro, Ponte e Rodrigues (2014), entre outros, destacam que o transporte individual é prioritário com relação ao transporte coletivo, e apesar de existir a diversidade de transportes e condições ambientais para a utilização dos mesmos, em muitas cidades essa não é uma realidade observada, como na região amazônica, por exemplo, mais especificamente o Estado do Pará, no qual as políticas são voltadas, principalmente, para o transporte rodoviário, mesmo quando as especificidades ambientais criam condições para a utilização do transporte fluvial.

Em que pese a RMB estar na Amazônia, localização da maior bacia hidrográfica do planeta, o modal fluvial não está inserido na resolução do transporte público [...]. Para um entendimento da dimensão da questão deve-se considerar as poucas experiências demonstrativas para a instalação de linhas fluviais. Já houve estudos para utilizar a Baía do Guajará, principal corpo d'água que abarca o território municipal de norte a sul para deslocamentos entre o Mercado do Ver-o-Peso e o Distrito de Icoaraci. Uma linha regular foi iniciada em janeiro de 2015

com a tarifa de R\$10,00 para vinte minutos de viagem entre o Centro de Belém e Icoaraci. Apesar de representar uma economia de pelo menos uma hora, o preço da passagem foi considerado alto em comparação com a tarifa de R\$2,70 do ônibus que faz o mesmo percurso (Lima, 2016, p. 72-73).

Para entender o urbano deve-se levar em consideração quatro fatores, sendo eles: a materialização da fronteira e as novas oportunidades de mercado e de trabalho; o crescimento urbano que ocasionou o surgimento de novas cidades e o fortalecimento de outras; o estímulo à migração de outras regiões que causou conflitos no campo e; as relações vividas localmente provocadas pela relação capital-trabalho como, por exemplo, a desigualdade social, a pobreza e a exclusão da terra, ou seja, esses processos ocorreram e foram importantes para entender as dinâmicas da Amazônia (Castro, 2009).

A forma de ocupação que ocorreu na Amazônia, a partir de uma perspectiva histórica, se fundamentou por meio da relação entre a vegetação e a sua rede hídrica. A ocupação insular decorreu às margens dos cursos d'águas, formando cidades e vilas ribeirinhas, com a construção das palafitas na região (Ribeiro; Cardoso; Bezerra, 2014).

Com isso, desenvolveu-se projetos de mudanças e desenvolvimento regional que se pautavam em: organização social na discussão em relação à criação de projetos de desenvolvimento regional; no que tange ao econômico ocorreu a materialização de uma nova forma de produção centrada na terra e; dinâmicas de povoamento, que possibilitaram o desmembramento de estados e de municípios (Castro, 2009).

Dois fatores foram fundamentais no processo de urbanização das cidades amazônicas, sendo eles, o *boom* da borracha, com o seu auge no período entre os anos de 1879 e 1912, que causou um grande fluxo econômico na região, com o surgimento e intensificação de cidades que, mesmo pequenas, foram importantes no processo de escoamento de mercadoria, além dos programas governamentais com o objetivo de expansão da fronteira.

Conflitos relacionados ao Plano de Manejo Florestal Sustentável em grandes propriedades privadas que causam problemas para as populações locais; os Planos de Manejo Florestal Sustentável ditos “comunitários” implementados em territórios de comunidades camponesas, sua ocorrência se dá em dois fatores, o primeiro é que eles vendem a madeira por um preço irrisório ao do mercado madeireiro, com isso eles descobrem que foram enganados, o segundo é com relação à autonomia, pois eles assinam contratos que os impedem de utilizar o seu território, além de não terem as cópias desses

contratos; outro fator é com relação ao Pagamento por Serviços Ambientais (Paula; Morais; Silva, 2015).

As áreas de várzeas, que estão sujeitas às dinâmicas dos rios, são características de muitas cidades Amazônicas, com relação direta da navegabilidade, que fazem parte do cotidiano da população ribeirinha, consequência do processo de ocupação da região (Costa *et al.* 2016).

A relação entre surgimento/crescimento das cidades e os rios é histórica. As primeiras cidades surgiram próximas aos rios, nas várzeas, em função da necessidade de abastecimento hídrico e alimentar dos habitantes desses ambientes proto urbanos. Essa conexão rio - cidades se manteve até a idade moderna. No Brasil, essa realidade não poderia ser diferente e as primeiras cidades surgiram no litoral e próximas aos rios (Costa *et al.* 2016, p. 116).

A realidade urbana que se apresenta nas regiões com características ribeirinhas é influenciada pelo ritmo dos rios, e o seu processo de urbanização ocorreu na década de 1980 (Becker, 1985).

As cidades amazônicas se caracterizam como cidades pequenas (Costa *et al.* 2016), além de dependerem de subsídios federais, possuem infraestruturas precárias, no que se concerne a equipamentos urbanos, como serviços de transporte, acesso à saúde, à educação, e aos equipamentos de lazer. No entanto, possuem papel relevante na rede urbana da região amazônica (Costa; Brondizio, 2011).

Ressalta-se que nem toda cidade que tem o rio em sua margem é caracterizada como ribeirinha. Uma das particularidades para que a cidade seja considerada ribeirinha é quando a dinâmica local sofre a influência dos rios, e as atividades se caracterizam “ao tempo da natureza” (Trindade Jr., 2010, p. 39).

Na Amazônia brasileira especialmente nas cidades localizadas às margens dos rios, na maioria das vezes as espacialidades foram impostas, o que não significa reconhecer, de um lado, que estas formas não são homogêneas e, de outro, guardam resíduos de relações pretéritas como sinais de resistência (Oliveira, 2004, p. 8).

Existe uma relação simbólica, econômica, social e cultural com o rio, e nas cidades ribeirinhas surgem relações que compõem um urbano ou “ribeirourbano” (Montoia, 2018), que se refere à junção do urbano com o ribeirinho, diferente do urbano, que é visualizado nas grandes metrópoles.

É com essa concepção que a mobilidade oferece lugar singular à utilização do transporte fluvial como meio de locomoção. Principalmente em função das características locais, as quais concedem ao rio um espaço simbólico, e fundamental para que os deslocamentos humanos ocorram, além das distâncias que são encontradas na região amazônica, proporcionando o acesso aos diversos serviços, que em sua maioria são precários nas ilhas e são mais acessíveis nas cidades ao redor.

Na Amazônia, desde o processo de urbanização, o discurso perpassou pelo desenvolvimento local, a partir de um debate que priorizava a exploração dos recursos naturais e humanos. Por esse motivo, autores como Moiota e Costa (2019, p. 187) destacam que “[...] a produção do espaço vivido e as atuações de políticas públicas tornam-se invisíveis no debate político e acadêmico brasileiro, como se as pessoas ali não existissem”.

As cidades portuárias desempenham papel relevante para a circulação de mercadorias e de pessoas e para a permanência dos moradores e dos visitantes, e estas devem estar incluídas nas políticas de mobilidade. Na maioria das vezes, ocorrem dificuldades de inclusão dessas áreas nas políticas públicas, por isso a importância de mapear e ouvir os usuários do transporte e moradores locais (Epichin, 2017).

Para Castro (2009), as cidades que compõem a Amazônia brasileira tiveram e têm importância para o crescimento regional, desempenhando locais de exportação, com destaque para Belém e Manaus, principalmente quando a produção era a borracha, e as referidas cidades tinham suas características portuárias.

Historicamente, algumas cidades amazônicas como, por exemplo, a cidade de Belém, sempre apresentou um vínculo com o rio, por esse motivo Moreira (1966) caracterizou-a como ribeirinha. Com essa tendência ocorreu a organização social e espacial da cidade, a qual as vias fluviais, eram o principal meio de circulação dos fluxos de mercadorias e pessoas, até ocorrer à inserção da rodovia, na década de 1950 (Trindade Jr., 2016).

Ainda em conformidade com Trindade Jr. (2016, p. 24), o processo de urbanização não segue uma dinâmica linear, no sentido de que veio e está passando por processos de “[...] (des)continuidades, (re)construção e (re)estruturação”. Desde o processo histórico, dando-lhe vida e sentido, tendo ligação direta, assim, com a pluralidade regional, ao mesmo tempo em que é dominada pela floresta, é composta também, pelo rio, construindo assim a dinâmica local.

Almeida (2018) aponta a dualidade que esteve por décadas ligada ao imaginário amazônico. Em um momento, a região era apontada como “o inferno verde”, lugar de desgraças, vazio demográfico, que destacavam a região a partir dos entraves que eram dinamizados, em sua maioria, pela busca do desenvolvimento ligado ao setor econômico, desconsiderando a realidade local.

Por outro lado, atualmente a região é apontada como a principal fonte de biodiversidade mundial, as construções da Amazônia apontam-na como “[...], região do futuro, a Amazônia como *El Dourado*, representando assim uma oportunidade imensa para o crescimento econômico, tendo como base uma biodiversidade considerada “salvadora”” (Almeida, 2018, p. 1).

Os problemas urbanos, portanto, não podem ser analisados de forma isolada, pois, ocorre uma inter-relação entre os problemas relacionados ao transporte coletivo, a mobilidade social dos diferentes agentes, o processo de urbanização das cidades, e o acesso ao lazer e à prática da atividade turística. Por esse motivo, “[...] disseminou-se mundialmente um processo de planejamento mais integrado, onde as questões de uso do solo e transporte são entendidas de uma forma mais ampla [...]” (Magagnin; Silva, 2008, p. 25).

No Brasil, o conceito de mobilidade urbana ainda é um tema recente, e alguns problemas que estão ligados a esse conceito ainda não estão esclarecidos para uma parcela considerável da população (Magagnin; Silva, 2008). A mobilidade e a velocidade começam a ser influenciadas pela popularização da produção de automóveis, iniciada pelo americano Henry Ford (1912-1914) que ampliou o mercado de consumo e denominou uma nova forma de organizar a produção.

Esse processo refletiu diretamente no projeto de cidades, a partir das bases técnicas, políticas e sociais dinamizadas pela revolução tecnológica e pelo processo de globalização (Rolnik; Klintowitz, 2011).

Além do conceito de mobilidade ser recente no Brasil, ainda se observa que, historicamente, o incentivo à utilização do transporte rodoviário e os investimentos feitos no referido transporte, contribuíram para a motricidade de poucos em relação às massas, a altos custos, entre outros fatores que não favorecem os princípios que a mobilidade urbana propõe (Pantoja, *et al.* 2017).

O Ministério das Cidades (2006) define a mobilidade como uma condição relacionada aos deslocamentos realizados por usuários para o acesso às atividades de

trabalho, lazer, estudo, serviços bancários, saúde etc. Para Lévy (1994, p.1) a mobilidade é uma “relação social ligada à mudança de lugar”.

As cidades se destacam como o local de relações sociais, culturais, políticas, simbólicas, e troca de bens e serviços, contudo, isso somente será possível de se concretizar, se existir condições adequadas de deslocamento.

É por esse motivo que o direito à cidade deve ser entendido não como um direito ao que já existe, mas como um direito de reconstruir e recriar a cidade como um corpo político socialista com uma imagem totalmente distinta: que erradique a pobreza e a desigualdade social e cure as feridas da desastrosa degradação ambiental. Para que isso aconteça, a produção das formas destrutivas de urbanização que facilitam a eterna acumulação de capital deve ser interrompida (Harvey, 2014, p. 247).

Para Rolnik e Klintowitz (2011), as disparidades sociais são nitidamente visualizadas a partir da mobilidade, pois o transporte coletivo que, em sua maioria, ou mesmo exclusivamente é utilizado pela camada mais pobre da sociedade e, ao longo do processo de urbanização, não tiveram avanços tecnológicos que pudessem refletir diretamente em iniciativas que visassem melhorias para o transporte coletivo.

No entanto, a classe média aumentou as distâncias percorridas, no sentido de ter acesso a tecnologias mais avançadas de deslocamento, em contrapartida o usuário do transporte coletivo permanece acessando os serviços de transportes com poucos investimentos tecnológicos, que diretamente influenciam na mobilidade.

Com o privilégio do automóvel como transporte individual, os congestionamentos se tornam parte do cotidiano, incentivado pelo excesso de meios de deslocamentos rodoviários, nas ruas das cidades grandes e médias (Silva; Simonian, 2014).

É notório que a faceta contemporânea das políticas públicas brasileiras aponta para um “fazer política” de forma isolada e desarticulada, herança histórica da Ditadura Civil-Militar e seu projeto de alienação massificada que estratificava os setores governamentais objetivando o impedimento de uma possível conspiração, o que nos dias de hoje resulta em projetos sem integração, assim acontece em âmbitos habitacionais, de saneamento e transporte. Essa prática leva à perda de recursos, à ineficiência e ao aumento das desigualdades sociais, é a perpetuação da realidade histórica de um “passado que não passou” (Epichin, 2017, p. 39).

O automóvel se tornou um objeto de desejo de uma grande parcela da população, para tanto, Wilhelm (2013, p. 18), sinaliza que “[...] uma quantidade grande desses objetos desejados resulta inevitavelmente em congestionamentos de todas as vias,

poluição do ar que se respira, ruidoso artefato a ensurdecer os indivíduos e em diminuição da qualidade de vida das cidades”.

O automóvel é um meio de locomoção, mas também é um objeto que “[...] sinaliza *status*, prestígio, poder [...]” (Silva; Simonian, 2014, p. 313). Além de causas como os congestionamentos das vias urbanas, a utilização do automóvel como principal meio de mobilidade urbana, tem causado problemas de saúde, gerando ainda mais complicações para a sociedade e, conseqüentemente, para o estado.

Conforme a Organização Mundial de Saúde (OMS), as pessoas que passam horas ao volante ou mesmo em ônibus lotados tendem a apresentar queixas como dores lombares, no pescoço e ombros, além de dores de cabeça, nas pernas e pés. Outro problema destacado pela OMS é o barulho, sendo que qualquer som acima dos 55 decibéis (o equivalente à voz humana em conversa baixa) é interpretado pelo organismo como uma agressão. As horas ociosas no trânsito diminuem ou impossibilitam a participação em atividades físicas, como por exemplo, de lazer e de descanso (Silva; Simonian, 2014, p. 310).

Pontes (2010) destaca que a mobilidade não pode ser entendida e nem estudada apenas pelo viés da engenharia de tráfego, ou mesmo como uma questão voltada apenas para o transporte como meio de deslocamento, mas sim a partir das questões ambientais, sociais, culturais e econômicas, articulado a um planejamento integrado.

Para Moraes (2012), o sistema de transporte público urbano que coaduna com a mobilidade urbana, se relaciona com a escolha do modal a partir das características locais, de maneira que atenda as demandas presentes e futuras, com o estudo de infraestrutura para soluções posteriores.

Os investimentos em infraestruturas de transportes e tecnologias são fatores relevantes para a mobilidade da população, porém ocasionam congestionamentos nas rodovias, ferrovias e aeroportos das grandes cidades, além da poluição sonora e ambiental. Ou seja, “os fluxos de corpos e coisas não podem ser compreendidos sem que levemos em consideração a complexa rede institucional e globalizada que coloca imagens, ideias, mensagens em movimento” (Freire-Medeiros; Telles; Allis, 2018, p. 5).

As ações que objetivam encontrar soluções para o problema da mobilidade urbana devem englobar, obrigatoriamente, as dimensões social, econômica, ambiental e cultural. No sentido de que cada região tem as suas especificidades que devem estar incluídas no planejamento das políticas públicas voltadas para o setor.

Cardoso (2008) reitera que a mobilidade possui um papel de fixador do ser humano no espaço urbano, contribuindo para a localização das pessoas, dos serviços, das

edificações e das atividades urbanas, e não apenas de fixar, mas de movimentar os indivíduos, as ideias, os serviços, as informações, etc. A partir do planejamento do transporte coletivo, o uso de recursos públicos é mais bem aproveitado, possibilitando que ocorram investimentos em outros setores.

Contudo, é importante que ocorra a união dos diferentes agentes sociais na busca de soluções viáveis integrando as políticas públicas de mobilidade. As questões do planejamento urbano local estão associadas, direta e indiretamente, ao processo de urbanização das cidades. Historicamente, o crescimento das cidades influencia e é influenciado pela mobilidade urbana e pelos meios de transportes que são disponibilizados à população (Magagnin; Silva, 2008).

Fatores como o crescimento urbano desordenado; o aumento excessivo do uso de automóveis; a poluição do meio ambiente; a ausência de infraestrutura urbana adequada; os investimentos voltados para os transportes individuais e não coletivos, são algumas das razões que influenciam diretamente no desenvolvimento local.

O equilíbrio entre esses componentes poderá ser capaz de proporcionar a realização das atividades cotidianas dos moradores da cidade, no que condiz ao desenvolvimento local e aos serviços fundamentais para que o cidadão exerça a sua cidadania; além das questões ambientais, relacionadas à diminuição da poluição. Por esse motivo, se faz necessário debater alternativas que busquem minimizar ou encontrar soluções viáveis para as questões urbanas, relacionados à mobilidade.

Quando inexistente uma política de transporte lógica e nítida condizente com a realidade local, ocorre a inviabilização de um planejamento de transporte que incorpore a mobilidade urbana. Pinheiro, Ponte e Rodrigues (2014) acreditam que a gestão, a governança e a administração estão fundamentadas na contradição do sistema econômico, que beneficia os que possuem poder na sociedade, criando assim, desigualdades e concentrando benefícios. O que tem relação direta com a herança antidemocrática que trata das questões públicas no Brasil, com reflexo nas políticas estaduais e municipais não só de transporte, mas de infraestrutura urbana, além de causar problemas ambientais.

Os investimentos em soluções para o transporte coletivo, em sua maioria, beneficiam o transporte individual. Que foi privilegiado pelas políticas governamentais, ligados ao modelo de urbanização e o crescimento desordenado. Assim sendo, a mobilidade urbana se torna o principal desafio das cidades.

Para tanto, Silva (2004) enfatiza que a melhoria dessas políticas está atrelada à inclusão da sustentabilidade no contexto da mobilidade urbana de todos, a todos os

espaços da cidade de forma responsável, principalmente nas ilhas que estão ao redor de Belém e que sofrem diretamente impactos sociais, ambientais e culturais, por meio do acesso desordenado.

A infraestrutura se concentra nas áreas nobres, o que acentua a desigualdade entre a periferia e o centro (Vasconcellos, 1995). A questão da mobilidade urbana está atrelada ao crescimento das cidades, a escassez de políticas públicas que visem minimizar os problemas decorrentes das desigualdades sociais, e os desafios que surgem nas cidades e incluem a mobilidade.

Boareto (2008) ressalta que o planejamento dos transportes nas regiões é uma tarefa difícil para os gestores da área. O que está atrelado ao padrão de urbanização que foi adotado no país, que exclui social e territorialmente as pessoas, contribuindo assim, para o aumento das desigualdades, principalmente das classes mais marginalizadas da sociedade.

Deve-se entender as dinâmicas sociais, culturais, econômicas e políticas, em que o novo se impõe e com ele surgem novas formas de agir, pensar e construir as regiões. Nesse processo, considera-se, principalmente as relações singulares e específicas que são nitidamente observadas na região amazônica.

Portanto, se faz necessário compreender os espaços urbanos da Amazônia que se unem com os rios e as florestas, desde o processo de urbanização, dentro de um país com pluralidades. No entanto, não se pode entender essa região como uma região atrasada, por ter uma dinâmica diferenciada. A mobilidade deve ser compreendida como a principal forma do deslocamento humano e as políticas públicas que visem inserir o transporte são fundamentais para o desenvolvimento local da região.

Nas ilhas, em que o turismo está inserido, se faz necessário à inserção da atividade que leve em consideração a singularidade da região, com a sua história política, social, econômica e simbólica, principalmente quando o discurso perpassa pela necessidade de desenvolvimento local, por meio do turismo. Para que ocorra a democratização dos benefícios da atividade, é de fundamental relevância que aconteça a socialização e as mudanças no discurso e na prática referentes ao turismo.

* * *

Adiante a paisagem é destacada como um componente essencial do turismo na Amazônia, se constituindo como um dos principais atrativos, principalmente, por suas características ambientais e naturais.

6 A PAISAGEM COMO UM COMPONENTE DA MOBILIDADE NA AMAZÔNIA PODE SER ENTENDIDA COMO UM ATRATIVO TURÍSTICO?

“Eu acho que sim. Muita gente se atrai pela natureza, pela rusticidade e pela simplicidade. Então eu considero um atrativo turístico” (Entrevista, informante 9, ilha do Combu). Eu início essa seção com uma das perguntas levantadas no decorrer da análise, e sigo com uma das muitas respostas dos entrevistados de que as experiências de trajeto, na interface com as paisagens ribeirinhas, conformam parte importante da atratividade turística amazônica.

Figura 26: Paisagem Amazônica



Fonte: Meguis (2023)

Nota: A típica paisagem Amazônica, em que o céu toca o rio e ao redor podemos observar a natureza que os cercam.

O processo rápido de transformação em que a sociedade vive, em meio ao estatuto da mundialização da sociedade, estão impressos tanto na consciência do ambiente quanto na paisagem que o cerca.

As mudanças que se manifestam no mundo atualmente, provocam a necessidade de compreender, não o conjunto em sua totalidade, mas parte desse conjunto de transformações que criam, recriam, e compõe a paisagem atualmente, seja no imaginário que se cria, seja no que os olhos são capazes de perceber e absorver.

Sendo assim, as relações sociais que constroem o mundo concretamente se realizam como modos de apropriação da paisagem que se dá a partir da vivência e das concepções de cada indivíduo na sua individualidade e na sua coletividade. Assim como pode-se observar em algumas respostas sobre a paisagem se constituir como um atrativo turístico.

Ah sim, com certeza. Oh, por exemplo eu sou nascida, nasci e me criei em Belém, nasci e cresci em Belém, é, por mais que seja ao lado e que eu esteja acostumada com as paisagens Amazônicas, é, ainda assim se faz de, um, um, uma paisagem totalmente diferente do que a gente tem na cidade, no centro da cidade e é atravessando cinco minutos, é, ver o rio, a, o verde e tal, a natureza, é, isso falando uma paraense, né?! Agora tu imagina as outras pessoas dos outros estados do Brasil, das pessoas que vêm de fora inclusive, é, ver o que tem pra ver lá, é, é, é totalmente paradisíaco e, e, e exótico, é, é, é um pedaço daquilo que a gente enxerga como Amazônia, né?! Floresta e tudo e bem, e bem, sendo parte, fazendo parte de Belém, né?! Bem ao lado de Belém, do centro da cidade, então sim, nada mais turístico do que o Combu, nada mais turístico (Entrevista, informante 8, ilha do Combu).

Sim, eu acredito que as paisagens podem se constituir como um atrativo turísticos interessantes especialmente quando a gente leva em consideração que mesmo estando em ilhas que tem um contexto urbano, que é contexto de Belém, é, se localiza numa ilha que tem uma presença muito maior de áreas verdes e é circundada pelo rio e portanto nós temos um acesso muito maior ao, a um ambiente natural, é, inclusive de maneira muito superior ao que a gente observa atualmente na cidade, no centro urbano de Belém, e eu não posso deixar de citar com toda a certeza as praias de Cotijuba, que são muito bonitas, e são, há, lugares muito agradáveis, onde a gente pode ter momento de lazer e descanso (Entrevista, informante 5, ilha de Cotijuba).

A partir do momento que a mobilidade se destaca como um possível atrativo turístico nas ilhas do Combu e de Cotijuba, se faz necessário entender a paisagem, e quais elementos se destacam no cenário Amazônico. Os seres humanos elaboram imagens do mundo que os cercam, composto por valores, concepções, relações e significados, que são revertidos no imaginário do que já se conhece e, da realidade que se pretende

conhecer, expressando a paisagem, que cada um cria em seu imaginário, com relação a uma realidade específica. Sendo assim, Santos (2012, p. 33) classifica a paisagem a partir da:

[...] percepção do espaço vivido-concebido, há de se entender que a paisagem é um elemento componente da natureza, mas também é constantemente transformado de acordo com as relações econômicas e culturais dos diferentes grupos sociais que moldam constantemente a construção da forma, do conteúdo e do processo dessas paisagens para melhor se adequar a seus traços culturais.

Além de serem simbólicas, as relações que se estabelecem no trabalho, no lazer e no turismo se revestem de significados e valores. “O primeiro contato com o mundo ocorre através da sensação captada pelos órgãos dos sentidos. A sensação leva à percepção. Pela percepção formam-se imagens que têm significados diferentes para quem as capta, dependendo de sua cultura e tempo histórico” (Fonseca, 2016, p. 12).

Assim como podemos destacar na fala de uma entrevistada, quando a mesma foi questionada se em sua opinião a paisagem é considerada como um atrativo turístico? Por quê:

Sim, até porque só o fato da gente sair de Belém, a gente já respira outros ares, então esse percurso, já te desconecta daquela rotina, né?! Diária de tá muito focada no trabalho/casa, trabalho/casa, e quando tu vai para outro lugar e faz esse curto período dentro da lancha pra cá, tu já te conecta de uma forma totalmente diferente, parece que tu vai num túnel e tu te teletransporta para uma coisa assim que te prende, que tu não quer mais voltar, infelizmente a gente tem, é, como é?! Afazeres, deveres, né?! A cumprir! Mas fora isso, a gente, eu gostei muito dessa experiência, da viagem boa, da paisagem boa, e tô curtindo mesmo. O percurso pelo o que eu entendo de viagem de barco a época estava propícia a viagem. A paisagem em um todo não tinha muita coisa que pudesse apreciar que não fosse o rio. É costume de barcos pequenos ou até mesmo os grandes darem uma balançada fazendo com que, quem viaje a primeira vez fora da época das águas grandes, como se fala no Pará, fique um pouco com medo e receio da viagem porque a gente não vê segurança fora a contagem de gente na embarcação. Mas, a paisagem em si pelo trajeto não chama muito atenção, só vale a pena quando se estar lá e ver o pôr-do-sol (Entrevista, informante 1, ilha de Cotijuba).

Figura 27: Paisagem descrita pela entrevistada 1



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Floresta, rio, casas de madeiras, canoas, embarcações, entre outros objetos são observados na dinâmica Amazônica e no dia a dia dos ribeirinhos. O ir e vir pelo rio, proporciona sensações que só podem ser descritas e percebidas por quem faz esse percurso e de alguma forma cria uma relação com essa dinâmica, relações essas cheias de simbolismos, o qual cada um consegue descrever de uma forma diferente, única e singular.

Paisagem se define pela junção dos significados e da realidade que se observa, ou seja, a paisagem se constitui como “[...] o resultado da combinação dinâmica, portanto instável, de elementos físicos, biológicos e antrópicos que, reagindo dialeticamente uns sobre os outros, fazem da paisagem um conjunto único e indissociável, em perpétua evolução” (Bertrand, 1971, p. 2).

Cada pessoa cria a sua própria paisagem a partir da apropriação dos significados e das experiências vivenciadas ao longo do processo de construção cultural, social e ambiental. Sendo assim:

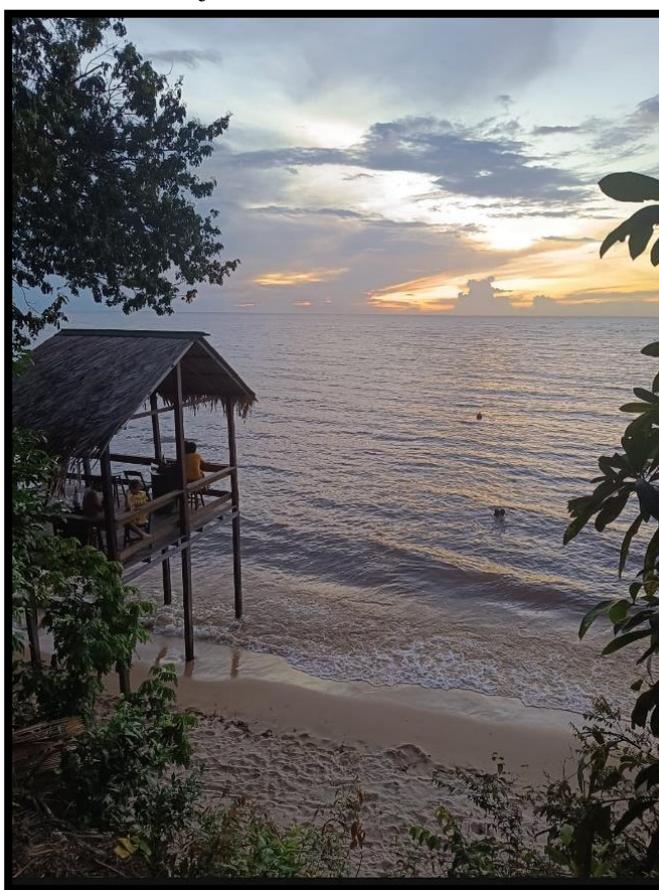
Epistemologicamente, a paisagem é compreendida tanto como arte, como conceito científico e também como expressão do mundo da vida. Estas noções recobrem as possibilidades da estética, da razão e da intuição todos concorrendo para atribuição do sentido (Fonseca, 2016, p. 12).

Em uma região como a Amazônia, os conteúdos urbanos se destacam na floresta, no rio, e nas formas urbanas e rurais, que se relacionam em um mesmo local. Ou seja,

“Muitos dos seus equipamentos, ditos urbanos, colocam-se a serviço dessa vida e desses conteúdos socioespaciais que dessas cidades dependem” (Trindade Jr, 2021, p. 315).

Além disso, a percepção da paisagem (figura 28) tem relação direta com o sentimento de significado social, que é construído pelos indivíduos que vivenciam e tem a sua história como herança de vida (Santos *et al.* 2019). Assim, como observa-se no seguinte trecho: “Sim. A praia, a floresta, as características das casas, a tranquilidade do local, os monumentos históricos. A forma de chegada à ilha, etc. são características que enriquecem e atraem turistas” (Entrevista, informante 3, ilha de Cotijuba).

Figura 28: Pôr do sol na ilha de Cotijuba



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Pôr do sol na ilha de Cotijuba, mais especificamente na praia Funda, uma praia um pouco mais distante das praias mais visitadas, como a vai quem quer, por esse motivo o acesso só ocorre por meio de moto táxi e das motorretes. Praia, rio e algumas árvores é uma das paisagens típicas da ilha de Cotijuba.

As cidades, incluindo a ilha do Combu e de Cotijuba, não se encontram “paradas no tempo”, elas passaram e passam por mudanças, constantes, a partir do momento que ocorre a conexão entre visitantes e visitados. E, não apenas as pessoas, mas as relações e

os objetos que estão e, que são inseridos no espaço. A Amazônia (figura 29), nessa realidade, é uma região com o espaço socialmente produzido, e não apenas como um bioma ou um espaço natural.

Figura 29: Chuva do fim de tarde, início de noite no Combu



Fonte: Meguis (2023)

Nota: O solo da ilha é de várzea e por esse motivo se torna propício a erosão, no entanto a utilização de lanchas, barcos, jet-skis e outros veículos que produzem ondas na ilha acaba por contribuir para a intensificação da erosão, principalmente pela velocidade. É algo comum observar os passeios que são realizados por moradores de Belém nos furos e igarapés da área insular, aumentando assim o fluxo de embarcações no local, favorecendo o desmoronamento de árvores, a erosão do solo, que mesmo sendo um fenômeno natural, é intensificado, principalmente por visitantes. Imagem muito singular, que mostra a chegada da chuva em um fim de tarde, início de noite, quase sempre depois de uma manhã quente ela chega para tentar esfriar um pouco o clima da região. A chuva que faz parte do clima belenense, como nós dizemos por aqui: “lá vem ela”.

Para Trindade Jr. (2021), a floresta se destaca como um dos principais elementos que configuram a paisagem, importante para a identidade regional, nessa análise, o rio também se destaca como um elemento fundamental da paisagem local.

[...] a paisagem é diferente do espaço. A primeira é a materialização de um instante da sociedade. Seria, numa comparação ousada, a realidade

de homens fixos, parados como numa fotografia. O espaço resulta do casamento da sociedade com a paisagem. O espaço contém o movimento [...] (Santos, 1988, p. 72).

Não apenas para o autor, mas para os entrevistados também, “Sim, o banho de rio é um mergulho na nossa tradição amazônica. Está ligado intimamente a nossa cultura herdamos dos povos originários, além de que Belém é uma cidade muito quente então esse banho vem revigorar nossa alma” (Entrevista, informante 11, ilha de Combu).

A paisagem se caracteriza como formas e objetos espaciais, ou seja, é a percepção que os nossos sentidos conseguem alcançar, interpretar e perceber. Já o espaço seria as relações que ocorrem na relação paisagem e sociedade.

As relações que se constroem no ambiente, definem as conexões e a dependência dos povos com os rios, com a floresta e com o entorno, no sentido que os recursos econômicos, e o acesso aos equipamentos de saúde, lazer, educação, entre outros, não são os mesmos da metrópole. Esse é um dos motivos pelos quais, ocorre pouca pressão no meio ambiente, na tentativa de preservar os elementos e os recursos naturais que os moradores das ilhas dependem (Trindade Jr, 2021).

No imaginário, muitas Amazônia foram criadas, da natureza intocada, do inferno verde, do pulmão do mundo, entre outros (Fonseca, 2016), que caracterizam épocas e interpretações, que nem sempre descrevem a realidade local. Esse imaginário está relacionado, também, às questões políticas, sociais, culturais e simbólicas dos diferentes que por aqui passaram, ou que foram ouvintes da realidade Amazônica.

Algumas imagens da Amazônia reafirmam a ideia da imaginação como alienação. O imaginário torna-se uma forma de fuga do ser no mundo ou uma forma do homem se alienar da realidade. O imaginário visto como alienação e abstração exige uma imersão mais profunda na situação, visto que, ao negar o real, eu o conservo. Ele permite que se acessem as sensibilidades de outros tempos (Fonseca, 2016, p. 68).

As políticas voltadas para a região estavam alicerçadas, também, à imagem que foi, por muito tempo, contruída sobre o que seria a Amazônia e o que poderiam encontrar na região. É nesse contexto, que Fonseca (2016) destaca três momentos que foram e são importantes para compreender as ações que se destinaram como estratégias para o desenvolvimento.

Sendo eles, a integração da Amazônia, por ter sido considerada uma área de terras livres, desabitada; por ser uma área com reserva de água potável, era considerada a maior reserva do planeta; e por fim, a doutrina de segurança nacional, que se fez necessária, pois

muitos conflitos se instalaram e até hoje são os reflexos da realidade vivida, no sentido de que ao longo do processo de urbanização, a Amazônia foi considerada uma área a ser integrada, com uma biodiversidade intocada, e as disputas pelo território ocorrem entre o grande capital e os povos que aqui já habitavam.

As políticas e programa de colonização estavam relacionados com a doutrina da Defesa Nacional que percebia a Amazônia como uma região de vazio demográfico. Ideologias militares acentuam a importância estratégica do controle espacial. Os povos da floresta eram desconhecidos e as imagens elaboradas sobre eles exploravam a violência e o grotesco, indicando uma sociedade primitiva e bestial (Fonseca, 2016, p. 70).

O modelo das ações desenvolvimentistas excluíam os povos que aqui viviam e causaram conflitos que são o reflexo da luta pelo território e pelo modo de vida dos povos amazônidas. A relação desses povos com o meio se difere do restante do país, por isso o estado criou imagens da região para justificar as ações que são tomadas com relação a Amazônia e ao modo de subsistência.

A paisagem entendida em uma dimensão cultural seria o “[...] conjunto geográfico estudado, ela é uma projeção da interação dos mais diversos componentes, portanto, apresenta uma manifestação dinâmica, nunca fixa ou eterna” (Alvarez; Costa; Herrera, 2019, p. 66).

A partir do momento que o visitante consegue perceber e se conectar com as dinâmicas locais, assim como constatou-se por meio do relato de uma das entrevistadas, a qual entende que a paisagem está relacionada às pessoas, aos sujeitos com quem se compartilha o tempo/espço simbólico, cultural, social, como a particularidade das populações ribeirinhas, que são compartilhadas mediante o contato entre o visitante e a paisagem:

Sim. A travessia até chegar à ilha nos permite contemplação sobre outras realidades e assim exercitar um distanciamento de nós mesmo que nos permita vivenciar e aprender com outros saberes e práticas. Estar mais próximo de grupos de pessoas que moram próximo do rio, ou que o rio envolve o território, ou que rio é parte integrante do dia a dia dos sujeitos é um jeito de aprender sobre um tempo diferente do tempo da cidade. Com movimentos, deslocamentos, ir e vir, diferentes. Apesar de não estar deslocando de um contexto social, político e econômicos de Belém. O Rio me possibilitou essas reflexões (Entrevista, informante 4, ilha de Cotijuba).

O aspecto hidrográfico se configurou e se configura na região Amazônica como um componente fundamental de reconhecimento da paisagem local, além do processo de urbanização, que se relaciona diretamente com a água, e com as áreas de várzeas. A lógica de ocupação da área periférica teve esse derivado, de ocupação precária, marcada pelo impacto ambiental sobre áreas de proteção (Ximenes, 2007).

Na região Amazônica ocorreram algumas ações que modificaram a paisagem local, a exemplo, das construções de Usinas Hidrelétricas, das construções de empreendimentos locais, principalmente na parte de orla. Cita-se assim, a construção de um supermercado no portal da Amazônia, entre outras ações, como por exemplo, a utilização de transportes fluviais como, as lanchas e *jet-ski*, os quais contribuem para o assoreamento que ocorrem nas ilhas do Combu e de Cotijuba, que impactaram e modificaram diretamente na paisagem da região.

É essa relação com o entorno e com o ambiente (rio e floresta) que causa os vínculos de dependência, que são caracterizados como espaços com relações de uso para o turismo, uso domésticos, espaço de circulação, direcionados aos seus recursos econômicos, como possibilidades de lazer e como interior de representações simbólicas, com as suas crenças, tradições, valores e lendas (Trindade Jr, 2021).

Na presente pesquisa, a paisagem é compreendida, por meio do contato com o lugar, da relação que é criada a partir do encontro, do contato dos visitantes com os símbolos que fazem parte da região Amazônica.

Elementos como o rio, a floresta, o barco, o condutor do barco, o acesso são os diferenciais das ilhas estudadas, e podem se constituir como componentes que irão influenciar diretamente na paisagem local como um atrativo turístico. Não é apenas o que os sentidos podem captar, mas a junção com as experiências e vivências que cada ser humano carrega e que influencia na criação da paisagem observada.

Assim, eu não consigo ter contato assim, com o rio, porque eu tenho medo de nadar, né?! Eu tenho medo da água e tudo, mas mesmo assim, é, não vou negar que poder, lá onde tem os restaurantes que tem os corralzinhos de poder entrar na água do rio já é super bom e fazer a travessia vendo o rio ou às vezes o sol, o pôr do sol, o nascer do sol ou só vendo que a gente tá atravessando um rio inteiro, e, já é, já é bem especial, vamos dizer assim, já é bem, não sei nem qual palavra usar, mas já é bem especial, vamos é, vamos é, já é bem especial de fazer a travessia sabendo que tá andando no rio, que é aquela história desse rio é a minha rua, então já, já mexe bastante com a gente, mas de contato com o rio é mesmo de ir pro corralzinho, porque eu não sei nadar e tenho medo de nadar e tenho medo da água, não, mas tenho medo do rio também, mas a gente sabe também, belenense, paraense sabe e

conhece a importância do rio na, na, na vida (Entrevista, informante 8, ilha do Combu).

É, eu gosto muito de nadar em rio, eu acho muito bom, é uma coisa diferente do que a gente tá acostumado a ver, né?! Mundo a fora, pra quem viaja, assim, a gente vê muito o mar, mas o rio a gente só vê na região norte, então, é algo diferente, a cor e a relação que a gente tem com ele, uma relação de respeito porque o rio ele parece ser calmo, mas muitas vezes ele tá agitado, como se fosse o mar e algumas vezes ele é traiçoeiro como se fosse o mar, então, eu gosto muito de tá, mas eu aprendi a respeitar também, e, eu acho que é isso (Entrevista, informante 4, ilha de Cotijuba).

Atenta-se para a importância e a relação que é criada entre as pessoas que frequentam a ilha do Combu e de Cotijuba com o rio, os entrevistados enfatizaram a importância do rio, que é parte da cultura local. Essa relação vai além de um simples contato inicial, e passa a ser uma construção pessoal de cada visitante com o rio e com a floresta que está em seu entorno, em que se percebe a construção de uma relação de respeito.

A realidade das ilhas do Combu e de Cotijuba é influenciada pelo ritmo dos rios. As características da Amazônia com as regiões insulares criam paisagens “cujo limite é o reencontro das paralelas no horizonte em que o céu e as águas parecem se abraçar” (Oliveira, 2000, p. 35) (figura 30).

Figura 30: Encontro e reencontro do céu e das águas



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Em um retorno de Cotijuba para Icoaraci me deparo com essa imagem que fala muito sobre o nosso clima Amazônico, mais especificamente, na realidade em que vivo, onde o sol faz moradia pela manhã e pelo fim de tarde, como pode-se observar na nuvem no fundo da imagem, a chuva vem chegando para esfriar ou esquentar ainda mais o nosso dia. O encontro das águas com o céu é algo do cotidiano do morador das ilhas e dos que vivenciam diariamente essas idas e vindas pelas águas.

* * *

Para a próxima seção, ainda trazendo as experiências que se criam nas ilhas do Combu e de Cotijuba, entre o visitante, o visitado, o rio, a floresta e as práticas que dão forma a esse dia a dia local, inclui também rio (em) movimentos, que caracterizam a paisagem da região Amazônica. É o movimento do rio que concebe o movimento das pessoas, das práticas sócias e das relações locais. Como diz o filósofo Heráclito de Efésio: “Ninguém entra em um mesmo rio uma segunda vez, pois quando isso acontece já não se é o mesmo, assim como as águas que já serão outras”.

7 RIOS (EM) MOVIMENTOS: PRÁTICAS DE LAZER E TURISMO NAS ILHAS DO COMBU E DE COTIJUBA – PARÁ



Entre as idas e vindas de Belém para o Moju e de Moju para Belém
“O interior da minha família”

Esse trecho que introduz essa seção sobre a minha curiosidade em estudar as questões relacionados ao modo de vida ribeirinho, é um trecho muito falado por mim quando eu estava ou estou falando sobre o interior da minha infância, e principalmente, pelos moradores serem, em sua maioria, meus familiares, para mim é e sempre será o interior da minha família.

Figura 31: Lazer no interior da minha família



Fonte: Acervo familiar (2014)

Nota: As férias sempre aguardavam a espera do momento de ir para o interior da minha família e lá ter as melhores e diferentes experiências de lazer que eu não tinha na cidade de Belém, além de poder ver e rever os meus familiares que sempre moraram ali. Poder tomar banho de rio, tomar o meu açaí com farinha tudo extraído diretamente da floresta pelos meus parentes se tornou hoje as minhas melhores lembranças.

Questões relacionadas à dificuldade de acesso a algumas ilhas ao redor de Belém, sempre me causaram inquietações desde antes da graduação, principalmente por ter as minhas raízes pautadas em uma dinâmica ribeirinha, na qual o acesso a minha família era

facilitado pelo rio e pela utilização da canoa, enquanto transporte fluvial, como um dos únicos acessos. Passar horas nos rios e nos barcos movidos a remo foram na minha infância as melhores experiências que eu tinha. Pelas manhãs, embaixo do sol escaldante, com a cabeça coberta por uma toalha, um boné ou uma sombrinha, ou mesmo pelas noites estreladas, apenas com uma lanterna e algumas lamparinas nas casas, que eram o que nos direcionava, eu ia por mais de uma hora, contemplando e sempre me apaixonando pela paisagem que estava ao meu redor.

O balançar da canoa ia me familiarizando com os rios e com os aspectos que eles me proporcionavam naquela dinâmica que se repetia algumas vezes por ano. Com o passar do tempo a canoa a remo deu lugar à rabetá (canoa conduzida por um motor ao fundo), a qual “rouba” com o seu ruído, o aspecto sonoro proporcionado pelo rio, criando um outro aspecto um pouco mais barulhento, por meio da viagem que tinha duração de quase uma hora e meia e foi substituída por, aproximadamente, quarenta e cinco minutos. Entretanto, este fato não anula em nada o despertar e as memórias que tenho da minha infância e dos momentos que são lembrados todas as vezes que me dirijo ao “interior da minha família”.

O lazer lá no interior da minha família era e é muito característico, para nós que éramos e somos de “Belém” (assim que os meus familiares se referiam a gente), tudo era novidade e algo muito diferente do nosso cotidiano, por esse motivo acabava e ainda nos desperta outras sensações, que eram e são parte do nosso lazer, tanto nos períodos de férias (figura 32) e como em outros períodos que sempre estávamos por lá.

Figura 32: Retrato de umas de tantas idas e passeios pelo rio Moju



Fonte: Acervo familiar (2017)

Nota: Embarcação utilizada para o deslocamento desde a cidade do Moju até o alto Moju, onde minha família mora. Em apenas cinco anos de 2017 para 2022, percebe-se uma mudança no deslocamento da cidade do Moju para o “interior da minha família”. O percurso que durava quase uma hora e meia foi reduzido para quarenta e cinco minutos, passando de barco a remo, para barcos pilotados por um motor, mais conhecidos como rabetas.

Nós, os de Belém, caracterizávamos atividades como: subir no açazeiro; tomar banho de rio; ir para a roça fazer farinha (figura 33); andar no meio do mato; ficar remando em uma canoa, mesmo que fosse para ficar rodando no meio do rio; brincar de pira pega no rio; ir na casa de um familiar, que sempre nos recebia com uma xícara de caféquentinho; brincar de se esconder no meio do mato pela parte da noite; acordar antes das seis horas da manhã, que era o horário dos meus familiares acordarem, e aproveitarmos para ver o nascer do sol; jogar futebol no campinho ou ver um campeonato de futebol, quase sempre o prêmio era um porco; subir em árvores para comer ingá; pescar no rio ou no igarapé; brincar de surfar em um casco de canoa sendo puxado pela rabetas no meio do rio; brincar de baralho apostando água, nesse momento só conseguíamos nos ver por conta de uma lamparina, entre tantas outras coisas, eram características do nosso momento de lazer, mesmo que para eles fosse o cotidiano, algo mais familiar, para a gente era tudo novo e uma nova experiência, a qual nós só conseguíamos ter quando estávamos ali no interior, sem luz, sem televisão, sem ventilador, sem a dinâmica da cidade. Para

eles apesar de ser algo cotidiano, também se caracterizava como um momento de lazer, pois era um momento compartilhado com nós “os da cidade”.

Figura 33: Arranque da mandioca para fazer farinha



Fonte: Acervo familiar (2018)

Nota: Uma das tantas práticas de lazer descritas acima. Essa é a roça, depois do processo de extração da mandioca, as pessoas costumam carrega-las em peneiras para levar ao igarapé, no qual elas ficam alguns dias até amolecer, para depois de descasca-las, elas serem raladas, em seguida são peneiradas, logo depois colocadas em um tipiti para sair o líquido, por fim são torradas no fogão a lenha.

Com o passar do tempo, eu comecei a me questionar: “como poderíamos ter acesso se não tivéssemos aquelas canoas? E as pessoas que não tinham canoas, como

faziam para ir à cidade comprar alguma coisa ou mesmo para se consultar?” E, é assim que a minha curiosidade se volta para Belém e para as ilhas que estão ao redor: eu sabia que por mais que aquela experiência fosse para mim algo bom, muitos problemas de mobilidade eram enfrentados diariamente pelos moradores locais, pois nem todos tinham uma canoa ou uma rabeta (figura 34) para se deslocar, além de tantos outros problemas causados pela falta de saneamento, de coleta seletiva, de saúde, de educação, dentre tantos outros que até hoje ainda são enfrentados pelas populações ribeirinhas.

Figura 34: Embarcações movidas a motor



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Embarcação conhecida como rabetas, guiada por um motor. Passou a substituir o barco a remo, reduzindo a viagem feita em uma hora e meia para quarenta e cinco minutos de viagem.

No mestrado pude, por meio da minha pesquisa, entender o que eu já sabia a partir das minhas experiências individuais, coletivas e empíricas, que o transporte fluvial é um dos principais meios de deslocamento das populações ribeirinhas e traz consigo dificuldades para que essa população possa se deslocar, mesmo com o passar do tempo

esses problemas permaneciam, com uma ou outra ação pontual que de fato abarcavam o deslocamento, tendo o rio como um meio fundamental para tal.

A verdade é que quanto mais se aprende, mais os horizontes vão se abrindo, e é nesse momento que a temática sobre a mobilidade ganha espaço no debate que me permito fazer para essa análise. A abordagem etnográfica “[...] é conduzida não apenas numa conjuntura interpessoal específica e num dado panorama teórico, mas também num momento do ciclo de vida do investigador e numa etapa da sua maturação intelectual e analítica” (Cunha, 2014, p. 410).

No sentido de que os avanços teóricos são uma construção coletiva, e por meio do debate do dia a dia, da troca de conhecimento entre os alunos, os professores e os cidadãos, os avanços teóricos passam a ser contestadas e/ou aprimoradas. Mesmo sabendo que a pós-graduação é um trabalho, na maioria das vezes, solitário, a troca de informação, experiências e vivências é o que amplia os nossos horizontes e acrescenta em nossa construção acadêmica e pessoal.

A produção do conhecimento sobre a mobilidade, o turismo e o lazer em comunidades ribeirinhas, podem encontrar interlocutores dentro e fora da nossa área de conhecimento, principalmente por ser uma área interdisciplinar, além de encontrar na etnografia uma abordagem a ser utilizada.

Enfatiza-se que utilizou a técnica de diário de campo para que as observações e os registros pudessem ser feitos, além da utilização de fotografias para registrar as mobilidades, os rios que se movem e as pessoas que junto com ele se movem ou não, os que se fixam, e os que constantemente trocam informações, por meio de entrevistas ou mesmo conversas sem o cunho direto de registrar as impressões, mas que no decorrer do estudo foram fundamentais para o andamento da pesquisa e a finalização da análise.

Por meio do novo paradigma das mobilidades, pode-se observar, a partir da pesquisa de campo, que os sujeitos utilizam o turismo e o lazer como práticas, para além do deslocamento de pessoas, mas como uma experiência individual e coletiva. Assim como pode ser observado no trecho dos entrevistados, os quais sinalizaram que um dos motivos para visitar a ilha de Combu e a ilha de Cotijuba é a vivência de lazer e de prazer em degustar da culinária paraense e aproveitar a praia, “Além da natureza, a culinária paraense que é servido nos restaurantes é maravilhosa” (Entrevista, informante 6, ilha do Combu) “Lazer, turismo, a comida, a praia de água doce” (Entrevista, informante 3, ilha de Cotijuba).

7.1 Rios (em) movimentos

Esse trecho dessa seção surgiu a partir de um encontro com o grupo de pesquisa em Turismo & Mobilidades- Mobtur, o qual está vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Turismo-PPGTur EACH USP, a partir de uma socialização de informações, o professor Thiago que é também o meu coorientador sugeriu essa frase como algo a ser pensado, e é com ela que eu dou início a essa seção.

Ao mesmo tempo em que os rios se movem, eles conseguem mover as pessoas, mesmo que paradas tomando banho ou dentro de uma canoa, ou por meio de uma conversa em que as informações se cruzam, são repassadas e se transformam, eu entendo assim que “a realidade é movimento” (Bergson, [1919] 1960, p. 319).

Na cidade de Belém e nas ilhas ao seu entorno, os portos, os trapiches, e o transporte fazem parte da vida da cidade, se constituindo como um lugar de trabalho, de circulação, de informação, de troca, de mercadoria, e de outros valores simbólicos entre os que vivem nessas áreas da cidade (áreas rurais, povoados, ilhas e cidades de menor porte que a metrópole) e os que vivem na cidade (Castro; Santos, 2006).

As experiências e as relações sociais se configuram, nas ilhas do Combu e de Cotijuba, tendo o rio como dinamizador desse “transito diário” de pessoas, de objetos, de informações, de relações e de paisagens (figura 35) que nunca se repetem.

Figura 35: Fim de tarde voltando de Cotijuba



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Barco de pequeno porte que faz o deslocamento de pessoas para Cotijuba. Em um fim de tarde podemos contemplar várias paisagens, as quais fazem parte da região Amazônica, nunca elas se repetem, pois podemos nos deparar com um arco-íris, as nuvens trazendo a chuva da tarde, o rio se movendo em um ritmo mais lento ou mais rápido, entre outras características, as quais tornam cada ida ou volta únicas.

Destaca-se que esses agentes que transitam entre os portos, os trapiches e a cidade de Belém, exercem relações simbólicas culturais com esses espaços cotidianamente.

De certa forma a cidade tem sua história escrita também por esses personagens que transitam, que se movem entre portos localizados, de uma margem à outra dos rios que trafegam, e que religam o mundo paradoxalmente de fora e de dentro, das áreas rurais e da cidade, confundindo-os na diversidade desses espaços. O trânsito através desse mundo das águas, dá uma particularidade às relações e à experiência social. Os pequenos portos de Belém, espalhados e contornando essa quase península que desenha sua orla abrigam um sem número de trabalhadores chegados das ilhas ou de lugares entre rios e furos, em suas proximidades. Ou ainda viajantes de lugares mais distantes,

descendo o rio Amazonas e seus afluentes ou pela sua embocadura (Castro; Santos, 2006, p. 32).

Podemos ver também, as dinâmicas que se criam nos portos e ao redor deles, assim como retratado na figura 36.

Figura 36: Praia ao lado do trapiche de Icoaraci



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Praia no trapiche de Icoaraci com alguns barcos ancorados na praia e com uma moto com gás de cozinha para comercialização. Percebe-se os personagens, não visualizados como pessoas, mas objetos que também se caracterizam como personagens fundamentais e presentes na mobilidade que ocorre entre os portos localizados, de uma margem à outra dos rios religando o mundo paradoxalmente de fora e de dentro, das áreas rurais e da cidade, tornado esses espaços diversos e cheios de características próprias.

Em função da distância e do tempo necessário para o deslocamento de Belém às ilhas, Castro e Santos (2006) identificam que são necessárias instalações de infraestrutura, para que o acesso não se torne cansativo e incômodo para o morador e para o visitante.

Diversas características tornam o transporte importante e singular, dentre elas conforme, cita Bastos (2006, p. 8) “Entre os modais existentes, o fluvial é o mais barato, e pode atender as necessidades de transporte de cargas e pessoas de forma integral, caso haja investimentos econômicos e estruturais adequados à sua trafegabilidade”, acrescento ainda a relação simbólica criada entre os moradores e os transportes fluviais, que fazem

parte do seu dia a dia e das dinâmicas que se criam com o rio e a floresta, além da relação de sobrevivência.

A partir do momento que os caminhos pelos rios até Belém foram abertos, as dinâmicas também sofreram um processo de transformação, pois os rios deixaram de ter significado apenas para os moradores das ilhas e passam a fazer parte das dinâmicas dos moradores de Belém, eu percebo assim que os índios e os negros, que eram a maioria da população da área insular da região, tinham outros ritmos de vida, ocasionando o sentido inverso, pois eles se fecharam para dentro das ilhas, se afastando da cidade de Belém.

Para Dergan (2006, p. 49) estava relacionado ao “[...] tempo geográfico da população local e o tempo econômico da metrópole”, que não eram os mesmos. Até os dias atuais eu observo essa diferença de ritmos de trabalho, de lazer e das relações que se constroem e se reconstroem.

Na Amazônia ocorre a coexistência de temporalidades, pois os tempos lentos ainda permanecem, principalmente quando o barco fica à disposição de sua lotação para poder fazer o seu percurso, o que causa algumas reclamações, como por exemplo, “quanto tempo ainda falta para o barco sair?” “Quantas pessoas faltam para o barco sair?” “Égua, nada desse barco sair”.

Esse tempo “lento” é tido como um momento de espera que muitas vezes não é compreendido pelo visitante como uma vivência ou algo comum ao dia a dia amazônico. Eu, enquanto pesquisadora, e não mais a usuária do transporte, pude perceber a importância desse tempo de espera como algo característico da região e, por mais que tenham horários bem definidos para que ocorra a viagem, esse momento vai acontecer e é algo com significado para as lentes da mobilidade.

Por mais que esse fato ocorra em outras regiões, nas ilhas do Combu e de Cotijuba eu percebi a natureza conflituosa entre o tempo rápido da sociedade capitalista, que cada vez mais busca estar em vários lugares em um pequeno espaço de tempo, colidindo-se com tempos mais lentos que formam as dinâmicas regionais da Amazônia. O que não se observa apenas na mobilidade, mas também em outros setores de produção e reprodução do espaço.

Huertas (2007), explica que a navegação fluvial que estabelece na região eixos de sucessões e de coexistências, pois os rios e as embarcações são compartilhados por agentes com diferentes usos dos mesmos, o que não se caracteriza apenas pela

especificidade das embarcações, mas pelos ritmos em que as pessoas imprimem nesse processo de deslocamento entre as ilhas.

O processo de urbanização influenciou essas dinâmicas, a partir dos projetos inseridos na região com o viés de desenvolvimento, em que pouco se importavam com as relações sociais, culturais e simbólicas desempenhada na região, que acarretaram e acarretam impactos visíveis, já que por muito tempo na Amazônia, o processo de produção estava baseado apenas no modelo tradicional e hoje em dia é nitidamente visível a relação moderno x tradicional (Castro, 2009).

Essa relação ainda propicia muitos problemas sociais em relação à desigualdade e à intensificação das variadas formas de poder, além de relações dinâmicas diferentes que ainda causam muitos conflitos, relatado por um morador da ilha do Combu:

Se a gente for olhar por um lado é muito bom, tipo que gira a economia, mas se tu for olhar por outro lado é muito ruim, pelo seguinte, há moradores que vem, se tu for olhar por outro lado a ilha tá acabando, a paz tá acabando, aquela tranquilidade do morador tá acabando, se tu for olhar hoje em dia pra pescar é ruim, é muito, é visitante chegando, é lancha chegando, há aquelas pessoas que tem poder aquisitivo maior que não respeitam, que se acham o dono do mundo. Que vai lá tem um igarapé, o cara entra na lancha dele de passeio ali, e não tá nem aí pra nada, como se ele tivesse correndo em alto mar, então se for olhar por esse outro lado, por esses aspectos, é muito ruim, é muito ruim mesmo (Entrevista, informante 7, ilha do Combu).

Com o privilégio do automóvel como transporte individual, os problemas ambientais se tornam parte do cotidiano, incentivado pela falta de respeito que o visitante tem pelo meio ambiente, pelas pessoas que vivem nesse meio. Além do transporte individual ser um problema, na ilha do Combu observei a preocupação com a inserção do transporte público sem um planejamento local e sem a participação direta dos moradores no processo de decisão.

Olha, porque pra nós o transporte público aqui é uma faca de dois gumes, porque na medida que a gente tiver isso vai acontecer duas coisas. Uma: vai acabar tirando o trabalho dos próprios barqueiros e duas: a gente tem muito de ser invadido, porque baixou o preço, então qualquer pessoa vai achar que a qualquer hora vai pegar o barco pode vim aqui, então a gente tem essa preocupação, por um lado vai ajudar, vai! Mas, por outro a gente não sabe o que pode tá vindo, né?! E, a gente acaba esbarrando nisso e a gente acaba tirando o ganha pão, apesar da gente não concordar da forma como ele é feito, esse transporte, a gente pensa também naquele que hoje tem uma geração de renda. A gente teria que ter uma organização pra sentar e conversar, isso vai muito da questão da própria população, de organização. Aqui tem a associação

dos moradores que é regida por alguém da cooperativa de lanchas (Entrevista, informante 17, ilha do Combu).

Percebo a partir desse relato, que a maior resistência dos moradores é relacionada as atitudes dos seres humanos, pois é por meio de suas práticas que os problemas ambientais são intensificados.

Contraopondo-se a isso, trago o pensamento de Cardoso (2008), que reitera a mobilidade possui um papel de fixador do ser humano no espaço urbano, contribuindo para a localização das pessoas, dos serviços, das edificações e das atividades urbanas, e não apenas de fixar, mas de movimentar os indivíduos, as ideias, os serviços, as informações, etc.

E então destaco que o planejamento do transporte coletivo, influencia no uso de recursos públicos, possibilitando que ocorram investimentos em outros setores, como saúde, educação e transporte público de qualidade. O que foi corroborado na pesquisa de campo, com a seguinte resposta:

Na verdade esse acesso é, com a reinauguração da praça, a revitalização da praça, ficou bom enquanto comercio, para as pessoas que tem comercio aqui, mas, enquanto, porque as pessoas tem comercio, o turista vem, né?! Pro restaurante, vem pra cá, mas enquanto morador, eu posso te dizer que dificultou bastante, porque o morador ele não tem autonomia para se deslocar dentro da ilha, né?! Ele, cada um tem... [corte] então assim dificultou um pouco isso, porque os turistas descem pela praça, mas o ribeirinho ele não tem acesso para descer pela praça, então ele não tem um porto que seja é, bem legal para ele descer, né?! Que não tenha dificuldade pra subir, né?! Tem toda uma situação... [pausa] quando a gente precisa ir ou voltar lá da cidade acaba tendo que pagar o mesmo preço que o turista paga, né?! Não tem um diferencial pra quem mora, então, muitos tem as suas próprias embarcações, mas as vezes não tem quem leve, né?! As vezes tem que tirar o açai, tem que fazer o trabalho na área e o outro precisa sair para resolver alguma coisa na cidade, então pra se deslocar ele vai ter que pagar 20 reais, 10 para ir e 10 para voltar, é o mesmo valor, então quer dizer que eles colocam tudo no mesmo balaio, né?! Não tem um transporte público, de qualidade, com segurança, né?! Pra o ribeirinho fazer isso (Entrevista, informante 17, ilha do Combu).

Assim sendo, depois de entender que a falta de investimentos e até mesmo quando esses investimentos ocorrem, por parte do poder público, dois problemas são visualizados, sendo eles: a proliferação do transporte fluvial coletivo e o medo do morador do acesso causar ainda mais problemas locais.

Contudo, é importante que ocorra a união dos diferentes agentes sociais na busca de soluções viáveis integrando as políticas públicas de transportes. As questões do

planejamento local estão associadas, direta e indiretamente, ao processo de urbanização da região insular na Amazônia. Historicamente, o crescimento das cidades influencia e é influenciado pela mobilidade urbana e pelos meios de transportes que são disponibilizados à população (Magagnin; Silva, 2008).

Os investimentos em soluções para o transporte coletivo, em sua maioria, beneficiam o transporte individual. Que foi privilegiado pelas políticas governamentais, ligados ao modelo de urbanização e o crescimento desordenado. A mobilidade, portanto, torna-se o principal desafio das ilhas do Combu e de Cotijuba.

Para tanto, Silva (2004) enfatiza que a melhoria dessas políticas está atrelada à inclusão da sustentabilidade no contexto da mobilidade para todos, a todos de forma responsável, principalmente nas ilhas que estão ao redor de Belém e que sofrem diretamente impactos sociais, ambientais e culturais, por meio do acesso desordenado.

Enfatizo o pensamento de Silva (2004) com a resposta: “Tive experiências maravilhosas na Ilha. Porém acho que deveria melhorar a questão ambiental. Muitos restaurantes são responsáveis pela degradação do meio. Sem falar nas lanchas que passam por lá sem responsabilidade nenhuma” (Entrevista, informante 6, ilha do Combu).

Levando em consideração que “[...] a mobilidade é produtora da experiência social e é produtora do urbano. Por isso mesmo é também questão-chave para pensar mudanças urbanas e questões políticas nelas implicadas” (Freire-Medeiros Telles; Allis, 2018, p. 10).

Boareto (2008) ressalta que o planejamento dos transportes nas regiões é uma tarefa difícil para os gestores da área. O que está atrelado ao padrão de urbanização que foi adotado no país, que exclui social e territorialmente as pessoas, contribuindo assim, para o aumento das desigualdades, principalmente das classes mais marginalizadas da sociedade. A resposta a seguir afirma que o acesso é dificultado, por meio do processo de urbanização que torna uns lugares mais distantes e de mais difícil acesso que outros, nesse caso mais especificamente a ilha de Cotijuba.

O que me faria voltar é que eu amei o passeio, a praia em si, adorei as ruínas, embora eu não tenha parado pra de fato mergulhar, eu passei na frente de Deus para ver alguma coisa, estou indo em um dia de semana, então é um dia muito tranquilo, foi um passeio super divertido, voltaria com certeza, é um lugar lindo, é, mas aí tem essa questão do deslocamento, se a gente vai de Uber é um pouquinho mais caro, né?! Pra ir e voltar, se vai de ônibus é um pouco mais desgastante, mas a natureza, enfim, todas essas questões me atraem (Entrevista, informante 2, ilha de Cotijuba).

O que foi afirmado por meio de algumas respostas que sinalizam a distância como um empecilho para visitar a ilha de Cotijuba, “Não é um hábito. Em 32 anos eu visitei apenas uma vez. Acho que o principal motivo é a distância da minha casa em Belém para o porto em Icoarací. A minha casa de Belém fica na Condor” (Entrevista, informante 2, ilha de Cotijuba).

É com essa concepção que a mobilidade oferece lugar singular à utilização do transporte fluvial como meio de locomoção. Principalmente em função das características locais, as quais concedem ao rio um espaço simbólico, e fundamental para que os deslocamentos humanos ocorram, além das distâncias que são encontradas na região amazônica, proporcionando o acesso aos diversos serviços, que em sua maioria são precários nas ilhas e são mais acessíveis nas cidades ao redor.

O que seria algo lento para o visitante e mesmo para o morador, é algo normal para os trabalhadores das embarcações. A teoria das mobilidades só pode ser visualizada nos lugares, por meio da captação das singularidades, a partir da região amazônica com múltiplas temporalidades. Para o morador se torna algo lento com reflexo negativo no dia a dia, assim como pode-se observar na fala de um dos entrevistados:

[...] voltado ao morador, aí quando o morador precisa, tem que tá ligando, tem que tá esperando, tipo assim, não tem uma rota pra se programar, que vai sair tal hora, a outra vai passar pra tal hora, aí se torna um pouco desgastante pra comunidade, que as vezes tem que fretar uma lancha, que você poderia pagar 10 reais numa passagem, você tem que pagar 30, 50 pra você poder chegar aqui em Belém (Entrevista, informante 7, ilha do Combu).

Santos (1994b) caracteriza esse tempo lento como uma forma de resistência da região Amazônica em meio a esse tempo rápido do capitalismo, o qual busca cada vez mais o acesso rápido, o deslocamento com agilidade. E essa rapidez se apresenta como uma possível solução para o tão alcançado desenvolvimento local.

Foi necessário destacar o deslocamento como um componente presente e fundamental para compreender a mobilidade. Pois, para que eu pudesse entender a mobilidade como um enfoque da pesquisa e da vida, eu tive que olhar para o transporte fluvial como um facilitador desse processo.

Agora, portanto, a mobilidade então, volta-se para as relações que criam as experiências em movimento, no sentido de que a vida nas ilhas se manifesta de maneira muito rica nestes trajetos de barco, e não apenas no trajeto, mas nos bares, nas praias, nos

restaurantes e na relação que o rio e a floresta desempenham nesse processo, ou seja, nas práticas cotidianas.

E por isso trago duas seções: “Combu é bem aqui do outro lado, bora lá do outro lado?!” e “A ilha de Cotijuba, o paraíso de água doce bem próximo a cidade de Belém”. As mobilidades trouxeram para esse debate, a minha experiência como pesquisadora na/da Amazônia e o que foi observado, por mim e pelos moradores e pelos visitantes, no processo de construção e reconstrução das experiências criadas e recriadas nas ilhas do Combu e de Cotijuba.

7.2 Combu é bem aqui do outro lado da cidade de Belém.

“Bora lá do outro lado?!”



Para a introdução desta seção, utiliza-se um trecho muito falado por mim quando convido alguém para ir ao Combu, por ser próximo da minha residência e por esse motivo, o acesso é facilitado, proporcionando um deslocamento rápido e é “bem aqui do outro lado”. Na pesquisa pude perceber que muitos visitantes também pensam dessa forma:

O que me faria voltar na ilha do Combu é pela simples experiência e sensação de tá em outro lugar, sendo que está aqui pertinho, tão perto de casa, é, a acessibilidade, né?! De tá num lugar bom, é, tipo respirando o ar puro, podendo andar de barco, tudo próximo de casa, faz com que eu queira voltar várias vezes, porque, pra relaxar e tudo mais (Entrevista, informante 15, ilha do Combu).

A proximidade das ilhas ao redor da cidade de Belém, mais especificamente a ilha do Combu faz com que as pessoas consigam despertar sensações e descrever experiências, as quais fazem parte da dinâmica ribeirinha e poder respirar o ar puro, andar de canoa, barco ou rabetas pelos rios é o que torna a experiência ainda mais particular.

Figura 37: Práticas de lazer na ilha do Combu



Fonte: Meguis (2017)

Nota: Práticas de lazer, as quais geralmente são visualizadas na ilha do Combu, o típico banho do rio com uma boia para ter um pouco mais de controle sobre a segurança de estar em local de água doce e por conta da cor da água a gente quase nunca sabe a profundidade do rio e até onde “dá pé” como nós falamos por aqui.

À princípio, o que irá introduzir esse capítulo são as primeiras impressões e os primeiros contatos, os quais foram fundamentais para dar seguimento à pesquisa, em seguida questões como a mobilidade turística serão descritas a partir das outras visitas a

campo e de um olhar um pouco mais atento e mais cuidadoso a respeito da realidade observada.

Sendo assim a abordagem etnográfica não se reduz a apenas uma técnica de pesquisa, mas pode se ater a várias delas, o que irá depender das circunstâncias da pesquisa e do objetivo que se pretende alcançar, é além de tudo um conjunto de procedimentos. A atenção aos detalhes é mais importante que a obsessão pelos detalhes, o todo pode ser capaz de oferecer pistas para um novo entendimento, por meio dos fragmentos coletados e observados (Magnani, 2002).

Seguindo as mudanças e o processo de leituras, a primeira visita a ilha do Combu ocorreu no dia 17 de agosto de 2022, depois de ter conseguido alguns contatos com uma colega que faz pesquisa na ilha. A questão da escolha da data para a visita deu-se quando obtive o retorno de alguns moradores.

As mensagens foram enviadas via rede social, à princípio, por via digital com o uso do *whatsapp*, poucas pessoas me responderam de imediato, algumas apenas visualizaram e outras demoraram alguns meses para responder. Por esse motivo, e por ainda estar fazendo leituras sobre a abordagem etnográfica e sobre mobilidade e os métodos móveis, a data de visita se estendeu para agosto.

A partir do meu contato inicial, consegui marcar uma conversa com a dona Nena, da casa do chocolate, marcamos às 9h na casa dela, que também é o local que acontecem as visitas para degustar o chocolate e fazer trilhas no meio da floresta. Como eu moro bem próximo do Terminal Fluvial Turístico Ruy Barata (figura 38), fui caminhando e cheguei por volta das 8h15, fiquei por lá observando as pessoas.

Figura 38: Terminal Fluvial Turístico Ruy Barata



Fonte: Meguis (2022)

Nota: Terminal de embarque e desembarque Ruy Barata, localizado na praça Princesa Izabel, no bairro da Condor, depois da reforma e da construção do terminal. A imagem retrata a entrada do terminal de quem vem de Belém para a ilha do Combu, vista a partir da chegada na praça, e pode se constituir como a saída de quem vem da ilha, o que irá depender da localização.

Observei que algumas pessoas fazem caminhadas e se exercitam logo cedo na praça, no entorno do terminal, outras ficam observando a movimentação e os vendedores locais, com as suas particularidades tentam convencer que alguém compre os seus produtos.

Aproveitei para capturar algumas fotografias, além de conversar com algumas pessoas para conseguir informações e contatos. Esses momentos, foram fundamentais, para que eu pudesse refletir sobre os métodos móveis e a abordagem etnográfica, como ferramentas para observar e compreender a realidade do Combu e as dinâmicas que se produzem e reproduzem, tendo o rio e a floresta, como estabelecadores dessas reproduções.

Nas suas diferentes formas, o movimento ou não movimento, de pessoas, de coisas, de ideias, de informações e de trocas, são os elementos estabelecador da vida social, ou seja, o paradigma da mobilidade a partir de uma abordagem etnográfica, se reproduz exatamente em torno de uma apreciação profunda do fato de que, sim as

mobilidades e o não movimento nos fazem compreender a realidade ribeirinha na Amazônia.

Vale ressaltar que, apesar da abordagem etnográfica ser, muitas vezes, confundida com o detalhismo, ou mesmo ter a pesquisadora como o porta voz da comunidade estudada, principalmente quando esta é assinalada como grupo excluídos que não são “ouvidos”. A análise feita, não busca dar voz aos moradores do Combu, mas fazê-los presente na análise, a partir dos discursos dos moradores e visitantes, utilizando para tanto, as transcrições dos trechos das entrevistas, mesmo com os seus erros de concordância ou sintaxe (Magnani, 2003).

Destaca-se, portanto, que a abordagem etnográfica não é apenas o que foi citado acima, mas é uma abordagem capaz de encurtar a aproximação entre pesquisadora e pesquisado, “mostrando que você como leitores e nós como autores importamos; e demonstrando para outros que estão envolvidos ou implicados por nossos projetos que eles também são importantes” (Adams; Ellis; Jones, 2017. p. 8).

A partir da minha observação, pude perceber que o fluxo de pessoas no terminal (figura 39) começa a acontecer por volta das 8:30 da manhã. Alguns funcionários começam a transitar, além de adolescentes que ficam ali sentados ouvindo música com um caderno em uma mão e com o celular na outra. Os guardas municipais também são atores presentes no local.

Figura 39: Terminal Fluvial Turístico Ruy Barata



Fonte: Meguis (2022)

Nota: Terminal de embarque e desembarque Ruy Barata, localizado na praça Princesa Izabel, no bairro da Condor, depois da reforma e da construção do terminal. A imagem retrata a saída do terminal de quem vai da ilha do Combu para Belém, vista a partir da chegada da ilha no terminal, e pode se constituir, também, como a saída de quem vem de Belém e vai para o Combu, o que irá depender da localização.

Como eu cheguei antes do horário que eles começam a vender as passagens, fiquei sentada observando as movimentações ou mesmo as mobilidades. Os trabalhadores que chegam, as pessoas que entram e saem do terminal e as que entram e permanecem ali sentados, ouvindo músicas e mexendo no celular. Acabei esbarrando com um rapaz da segurança, e comecei a conversar com ele, para tirar algumas dúvidas. Foi nesse momento que ele me indicou um outro rapaz da segurança, que conversou comigo e me passou muitas informações.

A travessia começa a ser feita às 9h e termina às 16h e o desembarque ocorre até às 19h, dependendo do fluxo de pessoas. No entanto, na quarta-feira, em que eu estava no terminal para fazer a travessia, fiquei aguardando mais 49 minutos, depois das 9h, para que ocorresse o embarque de no mínimo cinco pessoas, esse é um critério deles, nós (eu e mais duas pessoas) ficamos aguardando, até chegarem as cinco pessoas.

A maioria das pessoas que atravessam nos dias de semana, nesse horário mais cedo, são moradores da ilha ou trabalhadores que estão prestando serviço no Combu. Em

seguida podemos ver a figura 40, que era a antiga ponte de embarque no antigo trapiche para o acesso a ilha do Combu e a figura 41, a atual ponte de acesso, depois do espaço passar por reformas infraestruturas significativas que contribuíram para o fluxo de pessoas e mercadorias.

Figura 40: Ponte de embarque e desembarque, antes da reforma



Fonte:<https://www.minube.com.br/sitio-preferido/praca-princesa-isabel-3640391#>

Nota: Ponte de embarque e desembarque para a ilha do Combu na praça Princesa Isabel, antes da reforma. Visualiza-se uma infraestrutura sem o mínimo de segurança e sem proteção para que os visitantes pudessem se proteger do sol e das chuvas, além da falta de acessibilidade.

Figura 41: Ponte de embarque e desembarque, depois da reforma



Fonte: Meguis (2022)

Nota: Ponte de embarque e desembarque para a ilha do Combu na praça Princesa Isabel, depois da reforma. Visualiza-se uma infraestrutura com segurança e com proteção para que os visitantes pudessem se proteger do sol e das chuvas, além da acessibilidade, totalmente diferente da primeira imagem.

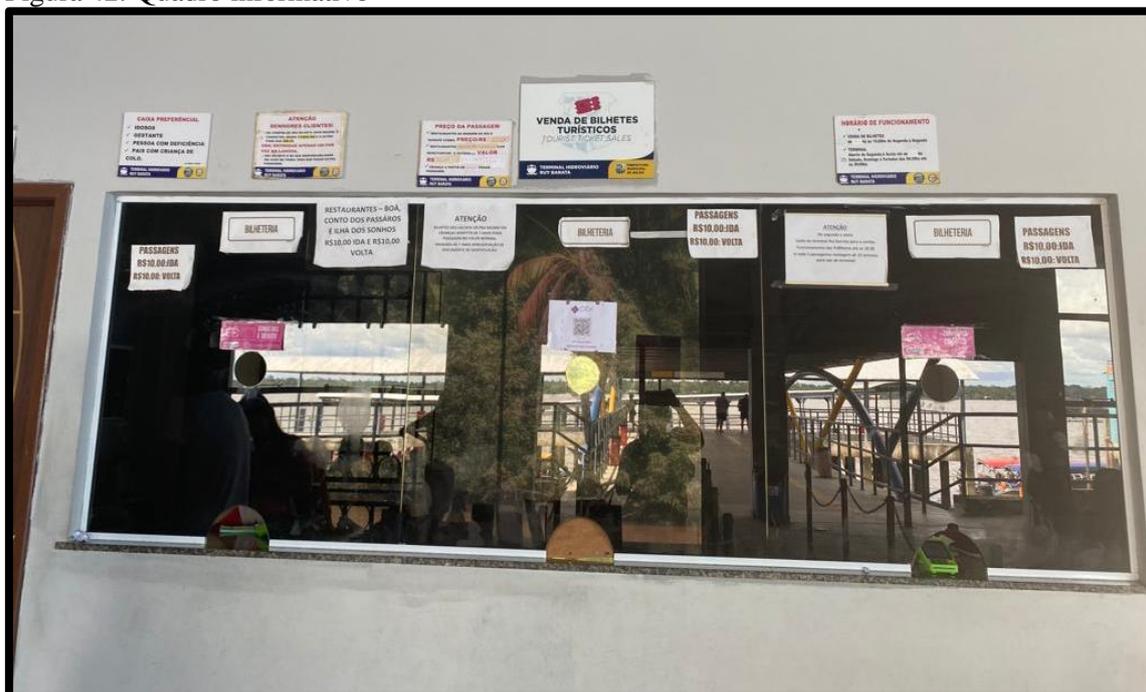
Essa reforma aconteceu no ano de 2020, e assim ocorrem modificações nos valores da passagem, que eram R\$ 5 e passam a ser R\$10 a ida e R\$10 a volta, as pessoas escolhem se compram logo as duas nos guichês de vendas ou se compram apenas a de ida, e na volta podem pagar para os barqueiros na descida da embarcação ou no decorrer da viagem.

Os vendedores entregam um ticket que será recolhido pelos barqueiros. Nesse dia não estava funcionando o sistema, então algumas pessoas pagaram direto na embarcação para os barqueiros.

Outra informação pertinente é que em cada embarcação é fornecido uma vaga para o morador local, sem que o mesmo pague a passagem, essa é uma forma de garantir que o morador possa se deslocar, já que o custo é considerado alto para que a população da ilha tenha acesso aos serviços que só são encontrados e acessados em Belém, como por exemplo, saúde, educação, serviços bancários, entre outros.

Porém nem todos os moradores são informados pelo poder público ou pelas empresas, sobre essa “gratuidade”, pois no decorrer das minhas idas ao Combu conversei com alguns moradores da ilha ou pessoas que têm parentes na ilha e sempre ficam transitando entre Belém e o Combu e alguns relataram que desconhecem essa “gratuidade”. Na figura 42 trago as informações que estão acessíveis aos moradores e visitantes da ilha do Combu, mas nele não encontrei informações sobre a informação de gratuidade fornecida pelo barqueiro.

Figura 42: Quadro informativo



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Informações sobre os valores das passagens, pagamentos, horários e outros valores pertinentes. Alguns restaurantes mudam o valor, como por exemplo, o Margem do Rio e o Igarapé Combu, os quais cobram o valor de R\$ 20 a ida e R\$ 20 a volta, além do Murutuncum e outros, os quais o valor é R\$ 30 a ida e R\$ 30 a volta.

Na ilha do Combu eu observei as suas próprias dinâmicas, como por exemplo, nos dias de terça e quarta-feira que são as folgas coletivas e os dias que ocorrem os serviços internos, seja de manutenção ou de limpeza, e por esse motivo apenas alguns restaurantes funcionam na ilha.

Por essa razão, se deu a escolha da dona Nena de conversar comigo na quarta-feira, pois estava acontecendo uma reforma no espaço dela. No momento da nossa conversa chegou um barqueiro com turistas de Santa Catarina, os quais fretaram um barco para fazer o passeio e queriam conhecer a casa do chocolate e a famosa Dona Nena.

Ela não quis atender porque não estava preparada e estava fechada em função da reforma e da folga dos funcionários, no entanto, a insistência foi tanta dos barqueiros que ela atendeu, me pediu licença e como eu queria ver essa dinâmica, coloquei pause no gravador e fui com os turistas conhecer o espaço da degustação e da venda do chocolate.

Nesse momento é possível colocar em prática a dupla face que se apresenta por meio da abordagem etnográfica, destacada por Magnani (2002), sendo elas: a maneira que os atores sociais, nesse caso a dona Nena, os visitantes e os barqueiros percebem esse

primeiro contato da visita à casa do chocolate e como é percebida e descrita por mim, enquanto pesquisadora.

A dona Nena gostaria que os barqueiros respeitassem que o espaço estava fechado, e que ela não estava preparada para o atendimento, ela disse a seguinte frase: “quando estamos abertos aos finais de semana eles (os barqueiros) passam direto, agora que estamos fechados, insistem em ficar, eu nem estou preparada para receber, mas como eles estão encostando, vou receber”.

Ela avisou as condições e deixou que eles subissem, os visitantes já conheciam ela, porque o guia já havia feito um relato sobre a sua história, além de ter mostrado alguns vídeos na *internet* sobre as trilhas e entrevistas que ela já havia concedido a algumas emissoras.

Fiquei observando as dinâmicas que se desenvolviam e percebi que mesmo no dia da manutenção e da folga coletiva haviam algumas pessoas trabalhando no local, como uma moça que estava separando a semente do cacau (*Theobroma cacao*) (figura 43), e a outra que estava ajudando a dona Nena com a venda e degustação do chocolate, repassando as informações para os visitantes, a respeito da coleta e produção do chocolate.

Figura 43: Separação da semente do Cacau



Fonte: Meguis (2022)

Nota: Separação e seleção da semente do Cacau, depois de ter passado pelo processo de fermentação e secagem. A moça da imagem já trabalha no local há cinco meses, e segundo ela já se acostumou com o aroma da semente e com todo o processo.

Havia também um trabalhador, que estava na porta de entrada da lojinha, como os visitantes estavam entrando no local, ele se retirou e colocou as ferramentas ao lado para facilitar a passagem das pessoas. E assim, aconteceu a visita, a dona Nena ficou um pouco atarefada por conta da venda e das anotações dos produtos que saem da loja, por isso se instalou uma fila no balcão, mesmo com uma funcionária ajudando na degustação e respondendo às perguntas de valores e da curiosidade dos visitantes a respeito do processo que acontece para que o cacau vire o chocolate.

Depois que eles foram embora, retomei a entrevista de onde havíamos parado, como estava quase na hora do almoço, no final da entrevista ela me deixou no trapiche aguardando algum barco que pudesse me levar de volta para o terminal.

Ela e o barqueiro me explicaram que seria bem difícil conseguir um barco do terminal, porque os barqueiros não se direcionam nos dias de semana para aquela localidade, já que os restaurantes daquele perímetro não se encontravam em funcionamento. E a dona Nena deixou claro para eu negociar com um rapaz que passava no local e que poderia me levar, porque segundo ela, ele sempre quer cobrar mais caro do que as embarcações normais, mesmo que o caminho dele fosse o meu.

O que foi corroborado durante a minha pesquisa de campo, um dos entrevistados destacou esse fluxo pequeno de transporte nos dias de semana como algo a ser melhorado na ilha, bem como o funcionamento de alguns restaurantes locais.

Os pontos negativos da ilha do Combu são os seguintes: quando você vai ao final de semana há um fluxo muito grande de turistas, então toda hora tem barco atravessando, no entanto, quando você vai no meio da semana, que também tem turistas na cidade, esse fluxo de embarcações, ele diminui, alguns restaurantes estão fechados, outros não tem programação, a comida não é tão boa quanto do final de semana, e, a ilha em si é bonita qualquer dia da semana, mas são esses os problemas (Entrevista, informante 11, ilha do Combu)..

Corroborando com a análise que fiz no mestrado, pode-se perceber que o transporte não é para atender as necessidades dos moradores e sim para o deslocamento dos visitantes, que nos dias úteis vão à ilha do Combu. Eu fiquei mais de meia hora aguardando uma embarcação (figura 44), tentei negociar com um morador que passava

no local, o mesmo que a dona Nena me alertou, mas ele falou que não podia me ajudar, pois iria para o outro lado, então, eu fiquei aguardando.

Figura 44: Embarcação que faz o deslocamento na ilha do Combu



Fonte: Meguis (2022)

Nota: Embarcação que faz o deslocamento na ilha do Combu. Todos os assentos possuem coletes salva vidas, além de possuir uma proteção para que os passageiros não fiquem expostos ao sol durante a viagem.

Alguns minutos se passaram, e eu já estava ficando preocupada com a demora em passar um transporte e com a possibilidade de não conseguir sair de lá do trapiche. Até que passou um senhor em um barco, que aparentemente era particular, e eu fiz sinal para que ele parasse, ele desligou o motor e perguntou para onde eu ia, respondi que queria que ele me deixasse em um restaurante mais próximo e que estivesse funcionando, já que o destino dele não era o terminal. Ele deu a volta e parou o barco para que eu pudesse embarcar, e foi assim que consegui, quase uma hora depois, sair do trapiche da dona Nena.

Eu perguntei quanto seria, e ele não me cobrou nada, me deu uma carona. Estacionou no restaurante chamado “Combu Grill”, onde eu iria aguardar o barco para voltar para Belém, como demorou e percebi o fluxo de pessoas, decidi permanecer no local para almoçar, pois já era a hora do almoço, e poder conversar com algumas pessoas que estavam ali, percebi como uma oportunidade para fazer parte da minha pesquisa.

Conseguí me aproximar de algumas pessoas, percebendo que elas eram quase todas visitantes, que estavam a passeio em Belém e resolveram conhecer o Combu, em um passeio rápido e próximo da capital, muitos tinham os voos marcados para a tarde de quarta-feira.

Uma das iniciativas para que os visitantes escolham o restaurante “Combu Grill” para passar o dia, é o fornecimento sem custos de uma porção de camarão e uma caipirinha, no momento que você consome algo ou a partir do embarque no terminal, quando os barqueiros entregam um panfleto que dá direito ao camarão e a caipirinha. É uma forma de conseguir clientes em dias de semana, pois aos feriados e finais de semana, o mesmo não acontece.

Passei a tarde toda nesse restaurante, conversei com algumas turistas, aproveitei para entrevistá-las, e na penúltima embarcação, retornei para Belém.

Portanto, a abordagem etnográfica consiste em “está dentro para compreender, mas ao mesmo tempo tem que estar fora para racionalizar a experiência e poder construir um objeto científico legítimo” (Caria, 2002, p. 13). Nesse primeiro momento, a observação, quer na modalidade participante ou na não participante, se destacou como uma das técnicas mais importantes e possível para que ocorresse o levantamento de dados e de informações iniciais.

Depois que vieram as primeiras visitas e as primeiras observações ficou mais fácil observar e trazer para o trabalho o objetivo da análise, sendo assim, as visitas ao Combu se desenvolveram no dia 22 de outubro de 2022 e pude presenciar a comemoração de um aniversário na ilha, constata-se assim, que muitas pessoas vão a ilha para comemorar os seus aniversários, assim como especificado no discurso de uma entrevistada, “Já vim algumas vezes ao Combu, já até comemorei aniversários aqui, gosto muito” (Entrevista, informante 16, ilha do Combu).

Vale ressaltar que nem tudo pode ser captado ou observado com um olhar dos métodos móveis, felizmente ou infelizmente, eu como pesquisadora entendo que é algo natural e que muitas vezes o nosso olhar não consegue captar todas as dinâmicas que se apresentam em campo, principalmente quando se analisa a fluidez de algo que se move, ressalta-se, porém, que o não movimento também fazem parte desse processo e muitas vezes o olhar nos deixa escapar.

Essa construção de metodologias que sejam ou se adequam as pesquisas em “tempo real” sobre realidades tão dinâmicas e que se apresentam em contextos divergentes (Sheller, 2015). Acredito que essa seja uma das fragilidades que esse trabalho

traz, assim como enfatiza Bergson ([1919] 1960, p. 317) quando sinaliza que uma das maiores dificuldades da pesquisadora, que tem em sua análise a dificuldade de observar e analisar o que é de fato móvel, principalmente na Amazônia em que as dinâmicas são totalmente específicas e cheias de simbolismos e por isso acabam “escapa[ndo] às perseguições da ciência”.

Outra visita que ocorreu na ilha do Combu e que proporcionou uma experiência interessante para a pesquisa, foi no dia 11 de junho de 2023. Tudo começou a partir de um vídeo sobre Belém que eu assisti no *youtube*, e por meio desse vídeo conheci a Lana, filha de um morador na ilha do Combu, mais especificamente no Furo do Benedito.

Comecei a seguir ela nas redes sociais, e a partir de então descobri que a mesma leva grupos para praticar Yoga na ilha (figura 45), comecei a conversar com ela e acabei acompanhando um grupo em uma das tantas práticas de yoga proporcionada por ela.

Figura 45: Prática de yoga



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Espaço reservado para a prática de yoga no Combu, localizado do outro lado da ilha, no Furo do Benedito. Nesse espaço as pessoas podem relaxar, desconectar-se da cidade e praticar algo que além do relaxamento nos proporciona um momento entre a gente, o nosso corpo, a natureza, as conexões e as nossas raízes.

O estar indo junto com o grupo foi uma maneira de me mover junto com o meu objeto de pesquisa [...] como modo de compreender os fenômenos” estudados (Fincham *et al.* 2010, p. 171), no entanto, autores como Büscher e Veloso (2018) sinalizam que esse estar junto não precisa ser algo exagerado a ponto de interferir nas experiências dos agentes, mesmo mantendo uma certa distância o método é capaz de ajudar o pesquisador a trabalhar, analisar, quantificar, qualificar, depurar, “limpar” e, por fim, preparar os dados para publicação, mesmo que para isso se faça necessário utilizar as experiências dos agentes.

Portanto, para essa análise eu optei por intercalar as vivências de cada agente, com o que eu também presenciei em campo. Todas as entrevistas que eu fiz, com os participantes da prática do yoga, foram feitas via *whatsapp* na semana seguinte, com o motivo de não interferir na experiência de cada agente no momento da sua prática.

Vale ressaltar que nem todos os praticantes do yoga se disponibilizaram a contribuir com a pesquisa, alguns iniciaram pelo *whatsapp*, mas não terminaram a entrevista e outros nem responderam a minha abordagem, que já não era a inicial, pois no final da vivência na ilha, a Lana me deixou à vontade para explicar a minha pesquisa e para perguntar se eles estariam dispostos a participarem, e todos confirmaram, que estariam.

Sendo assim, segue um relato da experiência de uma das participantes:

Bom, referente a minha experiência, eu sempre gosto de ir ao Combu, porque eu consigo entrar em contato com a natureza, é, entrar em contato com o rio já que eu sou uma pessoa que vem do interior, mais precisamente essa última vez é, a experiência, foi uma experiência muito transformadora porque eu consegui sentir um pouco mais a natureza, eu estava ali num lugar onde já não tem muito aqueles restaurantes, então o contato com a natureza, com a paz que ela transmite foi muito maior, e também é ver o tanto que é, o turismo naquela região tá modificando essa própria região por causa, é, não só do lixo que é produzido pelo turismo, mas também pela erosão que esse turismo predatório tá causando na região e que fazem as pessoas desse local sofrerem muito, e assim uma experiência que eu tive, é boa lá, é foi entrar em contato com os produtos que aquelas pessoas de lá produzem, que eu acho que é muito importante, que deveria ser um pouco mais é, incentivado, tinha que ter algum tipo de incentivo pra esses produtores de produtos que veem diretamente da floresta, que são algo bem mais natural para ser consumido (Entrevista, informante 9, ilha do Combu).

A figura 46 retrata a imagem que é visualizada no furo do Benedito, sem o fluxo tão constante de pessoas e de embarcações, além de podermos observar de perto a realidade ribeirinha e as dinâmicas que se desenvolvem no local.

Figura 46: Floresta e rio na ilha do Combu



Fonte: Meguis (2023).

Nota: O encontro do rio com a floresta que formam e fazem parte da dinâmica local e das relações que se constroem e se reconstroem no dia a dia e ir e vir quando se tem o rio como a rua da canção composta por Paulo André Barata, segue o trecho da música: “Esse rio é minha rua. Minha e tua, mururé. Piso no peito da lua. Deito no chão da maré”.

Ao mesmo tempo que foi algo interessante, foi muito diferente do que eu já havia pesquisado na ilha do Combu, pois além de ser no lado da ilha em que não se observa muitos restaurantes, é um lugar que não recebe muitos visitantes, observa-se mais casas de moradores, com uma dinâmica totalmente diferente do lado da ilha em que os restaurantes e bares fazem parte constante da paisagem local, até o embarque acontece em outro local, ocorre no Porto Ednaldo Macolá, feira do açaí localizado no bairro do Jurunas em Belém e não no Terminal Fluvial Turístico da Praça Princesa Isabel.

Nesse contexto percebe-se que a rotina é diferente, o consumo e as práticas também, no entanto, os visitantes locais ainda consegue construir uma relação simbólica que motivam as atividades desempenhada nessa outra parte da ilha, talvez menos turísticas e construída com mais respeito e afeto, não que do outro lado essa relação também não aconteça, porém ela se torna mais visível a partir da visão dos visitantes que

vão praticar o yoga do que os que vão em busca de um dia de lazer nos bares e restaurantes do Combu.

O simbólico, que se entende como abstrato para determinadas localidades, e se manifestam das diversas formas de representação social, cultural e ambiental, é observado quando uma das visitantes retoma, em seu relato, as suas origens, “Gosto de lugares de natureza, e lá traz bastante um pouco das minhas raízes do interior de Belém. Meus pais são de Limoeiro do Ajuru, um município bem pequeno” (Entrevista, informante 6, ilha de Combu).

Outra questão que a análise abordou foi relacionada a mobilidade urbana dos visitantes da ilha do Combu, como eles conseguiram ter acesso aos portos de embarque e desembarque, pois entende-se que muitos não conseguem ter acesso a ilha, seja por falta de transportes na cidade de Belém, pelos valores cobrados nas embarcações ou mesmo pela infraestrutura dos portos, das embarcações, as quais não conseguem ser acessíveis a todos.

Quase todos os visitantes costumam utilizar um transporte particular para chegar ao terminal hidroviário Ruy Barata e ao porto Ednaldo Macolá, pois as linhas de ônibus demoram mais, além da maioria não fazerem o trajeto para ter acesso ao porto Ednaldo Macolá (figura 46), assim como pode ser visualizado na resposta a seguir: “Quando eu venho para a ilha do Combu eu utilizo um uber ou táxi e no porto na praça Princesa Isabel eu pego o, o barco” (Entrevista, informante 10, ilha do Combu).

Figura 46: Porto Ednaldo Macolá



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Porto Ednaldo Macolá-Feira do Açaí localizado no bairro do Jurunas, a dinâmica é totalmente diferente do Terminal Turístico localizado no bairro da Condor. Percebe-se a confluência de pessoas e mercadorias, além de um fluxo maior, vale ressaltar que a foto foi capturada em um final de semana, em que o fluxo é bem menor que no terminal da Condor.

Além de não serem acessíveis para os deslocamentos diários dos moradores que vivem na ilha, e que pagam os mesmos valores do visitante, destaca-se, assim, a seguinte resposta:

Eu tenho um transporte particular, mas as vezes acontece a situação do meu transporte tá quebrado ou do moço que me leva tá ocupado aqui fazendo alguma coisa e eu tenho que morrer nos 20 reais, pra ir e para voltar, isso se for só eu, se eu vim de lá cheia de carga, eu tenho que pagar também pela carga. Tem que alugar praticamente um barco exclusivo (Entrevista, informante 17, ilha do Combu).

Os projetos sem integração a partir de políticas públicas, as quais são pensadas e inseridas na ilha do Combu de forma isolada, corrobora para o aumento das desigualdades sociais a partir do acesso, enquanto uns tem a facilidade, por meio de recursos financeiros, outros, os dependentes do transporte público que se encontram nas ilhas, não possuem a mesma facilidade (Epichin, 2017).

Na pesquisa feita Aires *et al.* (2020), a qual buscou avaliar a infraestrutura de transporte à Ilha do Combu a partir da opinião do visitante, afirmou por meio dos dados levantados que as condições estruturais apresentadas aos visitantes e ao morador são precárias, e por esse motivo não oferecem segurança e acessibilidade, principalmente quando o público alvo são os idosos e as Pessoas Com Deficiência (PCDs). Refletindo diretamente na vida do ribeirinho e na atividade turística desenvolvida na ilha.

Vale ressaltar que apesar do objetivo da análise volta-se para as questões referentes as mobilidades turísticas e ser sabido que o novo paradigma das mobilidades vai para além do tema mobilidade urbana analisada, e com o enfoque para transporte fluvial (Creswell, 2010; Urry, 2000, 2007).

O objetivo foi trazer, com esses relatos, questões que ultrapassam os movimentos dos corpos, mas ao mesmo tempo influenciam nesse movimento ou nesse não movimento, como nessa caso o acesso a ilha do Combu e o deslocamento interno.

Alicerçada a partir do debate trazido por Sampaio, Brito e Ribeiro (2023) os quais afirmam que o virtual transpassa e concatena as relações sociais, culturais, econômicas, políticas e de poder, cujas estão ordenadas pelas lentes da mobilidade.

Dando seguimento a pesquisa, foi necessária a utilização da netnografia, a qual consiste na utilização de ferramentas *on-line* para analisar e interpretar as experiências descritas pelos sujeitos em suas redes sociais (Kozinets, 1997).

A palavra netnografia surge da junção de *nethnography* = net + *ethnography*, tendo a sua origem a partir de um grupo de pesquisadores norte-americanos, os quais por volta da década de 1990, fizeram uma análise minuciosa detalhando em suas abordagens as características dos atores sociais, tendo como ferramenta o meio eletrônico (Braga, 2006).

Foi por meio do virtual e de pesquisas nas redes sociais, mais especificamente no *instagram*, que me deparei com um relato de experiência cheio de simbologia e particularidade, o qual chamou a minha atenção e me fez refletir ainda mais sobre o estar/viver/ser ribeirinho na Amazônia, com toda a sua diversidade cultural e simbólica.

O relato é de uma praticante do yoga, eu não estive presente na vivência feita por ela, mas tive contato nas redes sociais a descrição da sua experiência e da sua opinião sobre a relação simbólica que foi proporcionada a ela:

Desde que voltei pra Belém tenho dito o quanto só consegui compreender o que é ser Amazônida depois que saí daqui e fui morar Amazônia adentro, indentro, num reiventado de mim. Não basta

mergulhar no rio ou ver o verde. É preciso sentir a lama no fundo do leito e o cheiro do quase mangue que nos permeia. Apenas atravessar pra lado de lá, no Combu, é ser turista na própria casa. Essa é a turistagem que tem imperado na ilha, num relacionamento utilitarista-turista, de quem só olha para o Combu como seu produto do consumo de domingo. Ter ido hoje ao Furo do Benedito, dentro da perspectiva do meu conhecer Amazônida, me conecta ao ser insular real, apesar de urbano que somos. É lá, nos furos do ao redor do circuito dos bares e restaurantes, que vive quem de fato compreende o ser ribeirinho, pois é de fato ribeiro. O turismo sem regras que tem sido feito no Combu está deteriorando a ilha que sofre com o rápido avanço do assoreamento e da poluição das águas desse rio que, antes de ser estrada de atravessar, é parte de nós, do nosso sagrado. Foi bonito ter ido ao Furo e só agradeço cada segundo da lindeza leve e real que foi esta manhã de domingo. Mas é preciso estar alerta para tudo que nos move, pois é tudo sagrado (relato de um visitante feita em uma publicação no *instagram*, Belém, 20 de agosto de 2023).

Por meio da análise feita nas redes sociais virtuais (*instagram*), foi possível relacionar as interações entre o visitante e a ilha do Combu. As conexões que se criam, se fortalecem por meio da relação de ser turista na sua própria cidade, muitas vezes elas acontecem sem reflexões, por outras as reflexões são gritantes e necessárias, como pode ser observado no relato acima.

O relato nos faz refletir sobre o turismo como uma atividade apenas voltada para o consumo de lugares, do meio ambiente e porquê não de pessoas. Essa relação ocorre também a partir da visita do “turista” em sua própria cidade, o qual muitas vezes até conhece a realidade, mas que não cria uma relação de respeito, afeto e simbologia.

O que acaba corroborando com o acesso e com o turismo de um na ilha do Combu é você conseguir conciliar, em apenas 30 minutos de trajeto, a relação entre o urbano e o ribeirinho. As idas e vindas proporcionam, a depender do passeio e do objetivo do visitante, a fuga da dinâmica da cidade, a vivência proporcionada pelo contato com o rio e a floresta. Como pode ser observado nas falas abaixo:

Na minha opinião a vantagem de ir para o Combu é que é uma ilha perto, a gente consegue acessar rápido, o contato com a natureza, com as pessoas e com a comida local e o tempo de lazer, que é muito bom, né?! Muito proveitoso, por ser uma viagem curta, então dá para aproveitar o dia lá e voltar cedo e chegar cedo em casa e tá com as forças renovadas pra, pra rotina diária (Entrevista, informante 5, ilha do Combu).

No entanto, esse acesso rápido nem sempre é algo positivo, pois o fluxo de pessoas e de embarcações acaba ocasionando os problemas que são observados na ilha, como erosão, produção e descarte de lixo, entre outros.

Ao mesmo tempo que faz uma crítica a esse turismo que impera do outro lado da ilha, traz um relato de experiência em que a relação cultural e o olhar para dentro dessa conexão é fortalecida, por meio da prática de yoga. Sendo, vivendo e experienciando na Amazônia com a sua dinâmica singular e necessária para a proteção da floresta, do rio e da vida que ali impera.

Quando o olhar se volta para o desenvolvimento local, autores como Neiva (2022) sinaliza que apenas uma parte da população da ilha do Combu consegue acessar diretamente os benefícios do desenvolvimento econômico proporcionado pelo turismo. Além de enfatizar que o maior benefício da atividade é a geração de emprego e renda, o que acaba não contribuindo para o desenvolvimento local, o qual concatena em uma mesma atividade questões sociais, ambientais, culturais e econômicas. As primeiras acabam ficando em segundo plano, principalmente quando podemos observar a circulação de transportes (figura 48) que influenciam na erosão dos furos na ilha.

Figura 48: Lanchas no Combu



Fonte: Meguis (2023)

Nota: As lanchas são algo frequente dentro dos furos na ilha do Combu, principalmente aos finais de semana e feriados. Diferente dos transportes, os quais possuem regulamentação para transitar dentro da ilha, e que respeitam a velocidade dentro dos furos para não contribuir com a erosão, as lanchas e os *jets ski* não seguem com o mesmo respeito e consciência para com a natureza e com os moradores locais.

Além da erosão, outro problema causado pelos usos de lanchas e *jets ski* nos acessos à ilha do Combu é o lixo despejado no rio pelos usuários desse transporte, assim como foi relatado por uma moradora da ilha, “uma vez fiquei observando uma lancha com alguns passageiros, estavam comemorando algo, acho que um aniversário, em meio a maior barulheira, eles soltaram confetes no meio do rio, sem o mínimo de preocupação” (Entrevista, informante 15, ilha do Combu).

Seguindo com as visitas e com um olhar atento as práticas desenvolvidas na ilha do Combu. No dia 23 de setembro de 2023 foi a vez de fazer a trilha do chocolate. Iniciei a partir do momento que eu observei um anúncio (figura 49) na página do *instagram*, sobre uma promoção em que todos pagariam meia para participar da trilha, resolvi aproveitar a oportunidade para observar outras experiências que os moradores proporcionam aos visitantes dentro da ilha.

Figura 49: Divulgação da trilha do chocolate



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Captura de tela obtida da página “filhas do Combu” no *instagram*. Divulgação informando a data, o valor, os horários, a quantidade de pessoas por horário e o site para a compra do ingresso.

As redes sociais serviram de ferramenta importante para a minha pesquisa, pois elas puderam, mesmo que de longe (do outro lado da tela), aproximar-me das informações relevantes e fundamentais para dar seguimento a pesquisa, essa aproximação por meio das redes sociais faz com que “As fronteiras territoriais são cruzadas pela virtualidade” (Sampaio; Brito; Ribeiro, 2023, p. 8).

No espaço virtual pode-se perceber a aproximação de pessoas, de informações, de destinos, os quais se configura como uma nova possibilidade para as mobilidades turísticas. Em que se pese principalmente em locais como a Amazônia, já que o acesso não é facilitado, seja pela infraestrutura das embarcações ou dos portos e principalmente por questões geográficas e naturais, que tornam os destinos ainda mais distante.

Dando prosseguimento a visita, no dia 21 de setembro a guia de turismo entrou em contato via *whatsapp* para passar as instruções com informações gerais a respeito do passeio, como por exemplo, horários, vestimentas, local de embarque, quem procurar no terminal, os cuidados com a pele (uso de repelente e protetor solar), além de um *card* informativo.

Essa visita proporcionou momentos interessantes, pois pude observar e entender um pouco mais sobre a produção do cacau artesanal na ilha, não apenas a produção, mas uma parte do processo de plantio e colheita. Podendo aprender um pouco mais sobre o conhecimento da comunidade da ilha do Combu e como foi, que a dona Nena, ribeirinha, filha da ilha do Combu, conseguiu produzir o chocolate orgânico, sabendo que a logística local é totalmente diferente do centro urbano, de indústrias e de fábricas, as quais são de fácil acesso para o consumidor final.

Foi possível também, a construção do contato mais direto com a floresta, pois na maioria das vezes que eu visito o Combu, acabo praticando o lazer de um dia, ou sendo turista na minha própria cidade. As barreiras dos bares e dos restaurantes, acabavam contribuindo para que o meu acesso e a minha experiência não fosse para dentro da floresta.

E assim, foi possível compreender um pouco mais sobre o desenvolvimento do turismo na ilha. E as dinâmicas e relações criada na fábrica de chocolate com a população local. Os trabalhadores, contratados pela do Nena, são moradores da ilha, e emprega-os com carteira assinada, gerando emprego e renda, por meio da atividade turística.

Sabendo-se que a comunidade que vive da extração dos frutos que coletam na floresta, característica das comunidades ribeirinhas. Fazito *et al.* (2017) destacam que a atividade turística pode e deve contribuir para o desenvolvimento individual e coletivo, a partir do momento em que possibilita a consciência crítica, o autoconhecimento e o respeito ao meio ambiente, contribuindo diretamente para o desenvolvimento local de uma determinada região.

O sucesso do chocolate artesanal, extraído e fabricado na ilha do Combu se expandiu e a dona Nena já conseguiu abrir uma filial da sua loja na cidade de Belém, inclusive alguns participantes da trilha já conhecem a filial.

Conseguí me aproximar de alguns participantes, por meio de conversas explicando sobre a minha pesquisa, e por fim perguntei se os mesmos poderiam participar em um outro momento da entrevista, a qual seria via *whatsapp*. A escolha por não fazer a entrevista no momento da trilha e do primeiro contato, foi justamente para não interromper a experiência que estava sendo vivida, além de estarmos seguindo um roteiro com uma guia, a qual estava nos explicando cada detalhe da produção, da história, da floresta e das relações criadas entre os moradores.

E nesse sentido, a minha abordagem como pesquisadora poderia de alguma forma afetar as experiências e as relações que se construíam no momento da trilha. Sendo assim, segue um relato de uma participante, a qual é nascida em Belém, mas vive em São Paulo a mais de 10 anos, veio com o objetivo exclusivo de fazer a trilha:

Foi uma experiência totalmente positiva, é, primeiro eu queria realmente conhecer, é, como que era feita, como que é feita a fabricação do chocolate, né?! E, a guia, é, foi muito, ela explicou tudo muito bem, e, todas as fases, né?! Então, era isso realmente que eu tava buscando, e foi muito instrutivo, e, é sempre, pra mim é sempre positivo quando eu tenho esse contato mais próximo assim, com o produto que eu consumo, e, e que eu admiro, né?! Do ponto de vista da cadeia de produção assim, é um, esse chocolate é feito de forma artesanal, né?! Uma escala industrial, então foi muito produtivo ter esse contato, é, teve, a gente pode experimentar, né?! Algumas coisinhas, tinha, teve brigadeiro, pão, bolo, o chocolate quente, tava tudo incrível, tava tudo uma delícia, é, tudo ali, toda a experiência, eu percebi que é tudo muito bem feito, não só o chocolate, mas o próprio, é, a própria excursão, é. E a lojinha que eu não conhecia, é, quando eu fui em 2017 era, era naquele primeiro espaço, pequenininho, né?! Agora a loja tá bem maior e eles são, é, oferecem mais produtos, dessa vez, por exemplo, eu trouxe um licor de Araçá, que antes não, que antes não tinha, né?! É, enfim, foi uma experiência totalmente, totalmente positiva, é, a parte da trilha, também, foi muito legal, muito, muito, vê, vê as, vê as árvores, nossa a Samaúma, então, sou fã dessa árvore, eu vi uma no, no jardim botânico

do Rio de Janeiro, e fiquei impressionada assim, então ver de novo pra mim foi muito, foi um momento muito feliz assim, e os pés de cacau e o próprio terreno, assim, enfim, foi tudo muito positivo, eu adorei, adorei de verdade.

Alguns visitantes, como pode ser observado no relato a cima, buscam por experiências que aproximem eles do produto final que é consumido, e a trilha do chocolate consegue proporcionar essa aproximação (figura 50), entre a produção e o público alvo consumidor. Além de poder conhecer sobre as plantações que tem no quintal da dona Nena, compreendendo para que serve cada planta, bem como a organização feita por ela em seu terreno.

Figura 50: Degustação do nibs de cacau



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Todos os participantes da trilha, durante as explicações feitas pela guia de turismo, têm direito a degustação do chocolate em todos os processos. Esse na imagem é o nibs de cacau. A semente da fruta vira amêndoa de cacau, posteriormente torrada, vira a pasta bruta, em seguida refinada, para finalmente produzir as barras de chocolate.

Alguns frutos são encontrados na ilha, entre eles: o açaí (*Euterpe oleracea*); a banana (*Musa*); o coco (*Cocos nucifera*); o buriti (*Mauritia flexuosa*); o araçá (*Psidium cattleianum*); o taperebá (*Spondias mombin L.*); o ingá (*Inga fagifolia (L.) Willd. ex Benth.*); o cupuaçu (*Theobroma grandiflorum*); o cacau (*Theobroma cacao L.*), entre outros. E muitas árvores, como a Samaúma (figura 51) típica da região Amazônica e encontrada na ilha do Combu.

Figura 51: Árvore Samaúma



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Conhecida pela sua grandiosidade e beleza, a Sumaúma ou Samaúma (*Ceiba pentrandia*) é uma árvore que é encontrada na Amazônia. Considerada sagrada para os antigos povos maia e povos indígena, a palavra samaúma é usada para descrever a fibra obtida dos seus frutos. A planta é conhecida também por algodoeiro. Atinge 50 metros de altura e seu tronco chama atenção pela sua grandiosa dimensão de até 3 m de diâmetro (<https://portalamazonia.com/amazonia/conheca-a-arvore-rainha-da-amazonia-a-gigantesca-sagrada-sumauma>).

A ilha do Combu é entrecortada por igarapés e furos. A trilha do chocolate e a casa do chocolate estão localizadas no braço do rio Guamá, o qual possui 5 km de

extensão, e segundo a guia “não vai para lugar nenhum”, ou seja, tudo que segue em direção ao braço do rio do igarapé Combu, volta para o rio Guamá.

Várias informações foram repassadas aos visitantes que estavam fazendo a trilha, relacionadas a como surgiu a trilha (figura 52), a fábrica de chocolate e todo o aprendizado e esforço da dona Nena, que Nena estudou e se formou em 2019 e criou a sua própria linha de chocolate, a zero lactose. São 4 linhas, todas com nomes lúdicos que se referem a características locais, como por exemplo, samaúma, ribeirinho, aroma do Combu e caboco, fabricados com massa pura e manteiga de cacau.

Figura 52: Trilha do chocolate



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Todos os participantes da trilha, durante as explicações feitas pela guia de turismo, têm direito a degustação do chocolate em todos os processos.

A trilha pode nos proporcionar um momento com a floresta, o que é diferente do lazer de um dia praticado na ilha do Combu, com o banho de rio e a socialização nos bares e nos restaurantes. Com a trilha podemos adentrar a floresta e compreender sobre o dia a

dia do ribeirão, do morador local e a sua relação com o meio ambiente, nesse caso a floresta.

O móvel ou não móvel nos permite compreender as realidades visualizadas na ilha do Combu, e por vezes pode ser usado como um processo de interpretação do campo. “É um método, então, que se preocupa com as realidades produzidas por movimentos que se dão em diferentes escalas” (Büscher; Veloso, 2018, p, 139).

Neiva (2022) destaca que para ocorrer o alcance do desenvolvimento local é necessário pensar e repensar o turismo na Amazônia, e em áreas como a ilha do Combu, o cidadão precisa ter acesso à saúde, à educação, ao transporte, mas também compreender o seu papel na sociedade e a contribuição das suas atitudes.

É interessante observar por meio das imagens e das falas dos entrevistados, que os mesmos entendem as mobilidades para além das visões que trazem para o debate as questões operacionais sobre os transportes. Destaca-se assim, aspectos que somam, as suas compreensões, como as dinâmicas ribeirinhas, no sentido que interferem diretamente no estilo de vida móvel, como pode ser observado na fala a seguir:

O que eu acho que pode melhorar na ilha primeiramente é, acredito a questão das embarcações, é, ser um pouco mais em conta a travessia principalmente para os moradores, né?! Não só pros turistas, e, uma coisa que eu sempre observo que precisa melhorar na ilha é a questão do acesso a água potável, porque até onde sei é, a água potável ali ela é levada por algumas embarcações que vão de vez em quando e sendo que existe como, é, ter poços artesianos na ilha e seria, é, uma coisa que precisaria ser viabilizado, principalmente pros moradores, é, a outra coisa que teria que ser melhorado na ilha é a questão da fiscalização dessas embarcações que vão pra lá, principalmente que levam turistas (Entrevista, informante 15, ilha do Combu).

Os entrevistados sinalizam, em suas falas, o acesso dos moradores locais a questões básicas como o acesso ao transporte e a água potável, além do deslocamento dentro da ilha de embarcações que levam turistas para passeios ou para restaurantes. Assim como salientado por Neiva (2022 p. 121) e corroborado por sua pesquisa de campo, quando um dos seus informantes relata que o acesso a água potável, só é possível por meio do pagamento de “[...] R\$3,50 em 20 litros de água de poço artesiano de localidades próximas a Ilha”.

Eu pude vivenciar essa experiência na ilha do Combu, quando Dona Nena me ofereceu água e salientou que o gosto de cloro poderia estar mais presente, já que a mesma

teria acabado de misturar na água, pois estava sem tempo e sem gente para buscá-la no poço artesiano mais próximo da sua casa.

As questões relacionadas ao transporte também são destacadas. Mesmo sabendo que o transporte fluvial não é o componente principal da minha análise, mas se caracteriza como um dos elementos essenciais para a chegada na ilha do Combu e para o deslocamento dentro dela, facilitando assim o contato com a paisagem e com o rio, e foi citado pelos entrevistados como objeto importante para o acesso, não só o transporte fluvial, mas o rodoviário:

Pra ir até a ilha do Combu eu pego um transporte até a praça princesa Isabel que aí varia, é, já fui muito a pé, porque não é longe, é perto, é próximo da minha casa, então eu ia, eu já fui a pé de casa até a praça princesa Isabel, também já fui de ônibus, é, de casa até a praça princesa Isabel e também, é, já fui de uber de casa até a princesa Isabel. A praça que é lá onde a gente embarca, mas, mas recentemente tenho ido só de uber pra falar a verdade, mas já fui muito de ônibus e a pé, porque é bem pertinho. De lá da praça princesa Isabel a gente atravessa até a ilha do Combu por meio fluvial, antigamente, bem antigamente a gente ia de pó pó pó, que é enfim, aquele barquinho que a gente já conhece, a gente ia de pó pó pó, só que de um tempo pra cá, depois que teve uma regulamentação a gente atravessa de voadeira, né?! Aí na volta é o trajeto contrário, pega a voadeira e vem até a praça e depois pega um transporte ou então volta a pé pra casa (Entrevista, informante 4, ilha do Combu).

Já para o morador local a relação com a mobilidade por meio do rio é algo constante e faz parte do seu dia a dia, seja para resolver um problema em Belém ou mesmo para visitar um parente. Nessas idas e vindas, a relação com o rio apenas se fortalece por meio de uma relação simbólica e cultural contínua.

Assim como foi destacado por uma entrevistada, moradora da ilha do Combu: “Com muito orgulho. O ribeirinho é a pessoa que mora na beira do rio, né?! E tem todo esse contato com o rio, né?! Pesca, anda de canoa, anda de barco, pra mim é um, é o que nos identifica, nos classifica como ribeirinho” (Entrevista, informante 11, ilha do Combu). Outro morador acrescenta: “Pescar, e ficar com a família, sair com a família [...]” (Entrevista, informante 7, ilha do Combu).

Existe uma relação simbólica, econômica, social e cultural com o rio, e nas cidades ribeirinhas surgem relações que compõem um urbano ou “ribeirourbano” (Montoia, 2018), que se refere à junção do urbano com o ribeirinho, se diferenciando do urbano, que é visualizado nas grandes metrópoles.

Sim, sim, sim, pra mim ser, pra ser um ribeirinho, pra ser ribeirinho não considero como se morar na ilha, não, porque, por exemplo, tem gente que tem, que mora na ilha mas trabalha em Belém, pra mim, pra se considerar ser um ribeirinho o cara tem que saber pescar, pra mim tem que apanhar um açaí, tem que fazer coisas que eram feito antes, pra poder se considerar um ribeirinho (Entrevista, informante 7, ilha do Combu).

Como observado na fala do informante, nem toda cidade que tem o rio em sua margem é caracterizada como ribeirinha. Uma das particularidades para que a cidade seja considerada ribeirinha é quando a dinâmica local sofre a influência dos rios, e as atividades se caracterizam “ao tempo da natureza” (Trindade Jr., 2010, p. 39).

Como pode ser observado nas respostas dos entrevistados, os moradores destacam a pesca como algo característico de ser ribeirinho e do contato que é construído e reconstruído com o rio no dia a dia de quem vive no Combu. Destaca-se também a resposta de uma moradora de Belém, a qual sempre que possível vai ao Combu:

Conexão com o rio, acho que toda vez que, que eu vou em uma praia de rio ou que eu vou em um rio mesmo, tipo aqui no Combu, eu tenho a sensação de que eu tô me lavando mesmo, sabe?! Lavando a energia, é, me renovando, coisas que a gente é, imagina, né?! Sei lá, parece que tô me aliviando de alguma maneira, de alguma coisa assim, sabe?! Deixando energia e trazendo energia nova, então, é, quando eu vou num lugar assim, por exemplo, aqui na ilha do Combu e não me molho no rio, não me lavo no rio, parece que eu não tô, eu não tô recarregando energia, sabe?! É a única coisa que veio na minha cabeça, então, eu acho que rio é lugar de renovação, de energização (Entrevista, informante 9, ilha do Combu).

Essas dinâmicas locais contribuem para a diversidade de motivações, que levam as pessoas a visitarem a ilha do Combu, mas todas as respostas destacaram a possibilidade de estar próximo ao rio e a floresta, além da conexão com as especificidades locais, sendo assim:

Os benefícios pra quem vai é poder desfrutar o passeio, o contato com a natureza, a tranquilidade, o rio. Enfim, são ganhos na qualidade de vida, na saúde mental, na energia das pessoas. Para quem recebe os visitantes, no caso os comércios locais, acredito que é a geração de trabalho e renda que essas visitas podem gerar (Entrevista, informante 4, ilha do Combu).

O que me faz visitar a ilha do Combu é o contato com a natureza, com a nossa cultura local e com a facilidade que tem de atravessar, é rápido, é prático, tem barco toda hora, o deslocamento da minha casa até a praça

Princesa Isabel é rápido, então é um lugar acessível e na ilha também, se eu quiser ir de um ponto a outro tem barco toda hora, então é muito acessível (Entrevista, informante 4, ilha do Combu).

Como pode-se observar nas respostas dos entrevistados quando a pergunta está direcionada ao motivo de visitar as ilhas do Combu, tem como principal motivação a possibilidade de contato com a natureza, com o rio e, por ser próxima a Belém, faz com que as pessoas possam buscar e encontrar o lazer que muitas vezes não se encontra na metrópole.

Além de ter algumas opções de lazer, como trilhas, tomar um banho no rio, entre outros, para muitos é acessível financeiramente e a localização contribui para o acesso.

O Combu ganha visibilidade por proporcionar uma prática de lazer diferente do que se encontra na cidade de Belém, o contato com a natureza, poder renovar as energias por meio de um banho de rio, além de gerar emprego e renda. A praça Princesa Isabel (figura 53), onde está localizado o terminal fluvial turístico Ruy Barata, localiza-se na rua Bernardo Sayão, no bairro da Condor, um dos bairros periféricos da cidade de Belém, por esse motivo se torna uma das ilhas frequentadas por moradores próximos, por ser rápido e acessível.

Figura 53: Terminal Fluvial Turístico da Praça Princesa Isabel, antes da reforma



Fonte: <https://www.minube.com.br/sitio-preferido/praca-princesa-isabel-3640391#>

Nota: Terminal Fluvial Turístico da Praça Princesa Isabel antes da reforma, a qual ocorreu em 2020 e com ela veio a construção do terminal hidroviário, onde os moradores e visitantes embarcam para a ilha do Combu.

Podemos visualizar a praça antes da reforma (figura 54) e depois da reforma em 2020 (figura 55), o descaso e o abandono pelo poder público, pois além de ser um espaço turístico, é principalmente um espaço utilizado para práticas de lazer na periferia de Belém. Como constatado na pesquisa de Lobato (2021) o bairro da Condor só possuía uma única praça como espaço de lazer, afere-se assim, a importância desse espaço para a população local.

Figura 54: Parquinho na praça Princesa Isabel, antes da reforma



Fonte: <https://www.minube.com.br/sitio-preferido/praca-princesa-isabel-3640391#>

Nota: Parquinho na Praça Princesa Isabel, como pode ser observado as condições precárias, tanto de infraestrutura como de manutenção, e por conta das chuvas na região intensifica ainda mais o acesso, impossibilitando os momentos de lazer.

Figura 55: Parquinho na praça Princesa Isabel, depois da reforma



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Parquinho na praça Princesa Isabel depois da reforma do terminal e da praça. Percebe-se uma infraestrutura melhor do que a primeira imagem, além de crianças e adultos aproveitando um domingo de lazer.

Percebo, então que não é só a ilha do Combu que compõe a paisagem local, mas a junção dos objetos que fazem parte dela e o seu entorno, como o terminal Ruy Barata e a praça Princesa Isabel. A falta de espaços de lazer na periferia de Belém possibilita, aos que conseguem acessar (questões financeiras, sociais e espaciais), a escolha de visitar a ilha do Combu.

Apenas uma visitante citou os valores como não sendo tão acessíveis, por isso nem todos que moram próximo ao Combu, conseguem inclui-lo como uma opção de lazer, principalmente por estar localizado na periferia de Belém e sabemos que os moradores não possuem condições financeiras para tal prática, assim como demonstrado no relato abaixo:

Minhas experiências no Combu foram super de boa, gostei muito de cada vez que eu fui, é, só acho um pouco excessivo os valores, é, das comidas, né?! Servidas nos restaurantes, ah, mas o ambiente são sempre agradáveis, né?! Eles preservam, é, a natureza, tudo que eles têm de natural, né?! Até as piscinas naturais são muito boas, faz com que a gente se sinta mais próximo da natureza (Entrevista, informante 10, ilha do Combu).

Verifica-se, no entanto, que apesar da entrevistada considerar os valores altos, está demonstra que é válido pela possibilidade de estar em um ambiente natural, sendo agradável por se sentir próxima a natureza, além de mencionar a preservação feita pelos moradores locais.

Por meio da pesquisa de campo, pode-se constatar que a maioria dos entrevistados são moradores do Estado do Pará, mais especificamente da cidade de Belém, principalmente aos finais de semana. Durante a semana já se percebe um fluxo maior de pessoas de outros estados, que vieram conhecer Belém, e estendem a sua visita a ilha do Combu, por ser uma travessia rápida e ser um passeio que pode ocorrer em um dia.

Portanto, a pesquisa de campo possibilitou que eu pudesse compreender e vivenciar experiências únicas na ilha do Combu, aproximando-me ainda mais das minhas raízes ribeirinhas e fazendo-me olhar para além dos restaurantes e bares, mas para as práticas diversas que são oferecidas pelos moradores locais, respeitando o rio e o seu tempo e a natureza e a sua diversidade.

Por meio dos métodos móveis foi possível que eu, como pesquisadora pudesse inserir o “novo paradigma das mobilidades” (Sheller e Urry, 2006), na análise desenvolvida, tendo o movimento como elemento essencial, mas para que esse pudesse ser entendido, o meu olhar voltou-se para o não movimento, como um componente importante da dinâmica ribeirinha, com o seu tempo e suas particularidades.

Para tanto, a abordagem etnográfica foi fundamental, para que ocorresse a troca de experiências, acopladas também aos caminhos teóricos que foram se estabelecendo ao longo do processo de escolha da análise, respeitando assim o meu campo de estudo. A ilha do Combu é composta por pessoas (visitantes e moradores), que possuem formas específicas de vivenciar as suas próprias realidades e os lugares que visitam com objetivos diversos, como a prática da atividade turística, a busca pelo lazer, momentos de contemplação e conexões variadas.

7.3 A ilha de Cotijuba

“O paraíso de água doce bem próximo a cidade de Belém”



No geral, quando converso com as pessoas que vão ou foram a Cotijuba, o motivo que apresentam, sempre está ligado a oportunidade de aproveitar praias limpas e de água doce, o que torna a ilha singular, além de sinalizarem a beleza das praias e as caracterizarem como um paraíso de água doce próximo à cidade de Belém:

Gostei muito das minhas experiências em Cotijuba, é, andar naquelas charretezinhas que são bem acessíveis, é, que tem como a gente se locomover por lá, é, os valores também, eu acredito que são acessíveis, é, em relação a transporte e tudo mais, a comida também está em uma base boa, as praias são limpas, perto das que são mais populares, né?! Tipo Mosqueiro, Outeiro, enfim, elas, acredito, ao meu ver são um pouco mais organizadas (Entrevista, informante 6, ilha de Cotijuba).

Um dos motivos que fazem os visitantes escolherem a ilha de Coijuba como uma opção de lazer, acontece porque Belém possui uma área insular extensa, formada por 43 ilhas, entre ilhas ao Norte (15), ilhas ao Centro Leste (3), ilhas do Sul (8) e ilhas do Extremo Oeste (17) na qual encontra-se a ilha de Cotijuba (Melo, 2008).

Figura 56: Práticas de lazer na ilha de Cotijuba



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Práticas de lazer na ilha de Cotijuba na praia do vai quem quer, uma das praias mais visitadas da ilha, cheia de restaurantes e pousadas. Algumas comidas típicas são encontradas nos bares e restaurantes, como por exemplo, peixes, açaí, camarão, sucos de frutas da região, entre outros.

No dia 24/11/2021 fiz a primeira visita à Ilha de Cotijuba (figura 57), depois de eu passar por um processo de mudança na abordagem de observação, que viera a partir da etapa de qualificação da tese, o que estava fundamentado no processo de construção da pesquisa enquanto um método de investigação fora modificado: das redes de Castells (2002), passou-se a usar a abordagem etnográfica de Magnani (2009) junto aos métodos móveis (Merriman, 2013 e Büscher; Veloso, 2018).

Figura 57 – Mapa ilustrativo da parte interna da ilha de Cotijuba



Nota: Mapa ilustrativo da parte interna da ilha de Cotijuba, destacam-se 12 praias dentro da ilha. Praia Fazendinha; praia Poção; praia Seringal; praia Pedra Branca; praia Vai quem quer; praia Flexeira; praia Funda; praia Romana; praia Saudade; praia Amor; praia do Farol e Prainha.

O processo de leitura e de conseguir compreender algo que não estava previsto no início, causou um pouco de estranhamento, reflexões e até mesmo novos entendimentos do que poderia ser a pesquisa, e das mudanças que uma nova abordagem traria para a análise. Com essa visão diferente do que se pretendia, surge a curiosidade do que não se pretendia, e nesse processo as indagações se transformam em questões a serem investigadas, que pautadas em problemáticas, trazem reflexões sobre a vida social móvel.

E assim sigo esta seção descrevendo as minhas experiências na ilha de Cotijuba, junta a ela trago as vivências dos agentes, conversando com autores, os quais trazem reflexões que coadunam com o que foi vivenciado no campo.

No dia 24/11/2021, no horário de 12h (destaca-se que esse é o único horário de viagem), depois de já ter iniciado essa mudança e algumas leituras, achei necessário fazer uma primeira observação a realidade da ilha de Cotijuba, fui de barco (figura 58) direto do ver-o-peso, o valor cobrado nesse acesso é R\$10,00, apenas a ida. Esse é o transporte mais utilizado pelo morador local, que busca fazer compras no mercado ver-o-peso ou ter acesso a consultas nas proximidades de Belém.

Figura 58: Embarcação utilizada na viagem de Belém para Cotijuba



Fonte: Meguis (2021)

Nota: Embarcação que sai do mercado do ver-o-peso, no horário das 12h, no qual a maioria dos usuários são os moradores locais. Percebe-se na imagem a seguinte frase religiosa: “Protegido por Deus”, frase que é encontrada em algumas embarcações na região e em todos os coletes salva vidas dentro da embarcação. Observa-se também, a falta de acessibilidade, pois não tem uma ponte conectando o acesso do trapiche para a embarcação.

A viagem, saindo do ver-o-peso, dura em torno de uma hora e trinta minutos, e na minha observação este seria o transporte mais adequado para que a viagem se constitua como um atrativo turístico, pelo tempo, pela paisagem que foi possível observar e pela

oportunidade de contato direto com a população local, que está mais acessível e disposta a conversar.

Conheci um senhor no barco, e por meio de uma conversa pude perceber que existe um descontentamento com a chegada do “progresso”, além de não ter interesse e não concordar com a introdução das motorretes (figura 59) e do moto táxi no local.

Este senhor destacou que a inserção desses meios de transporte, estão contribuindo para o tráfico de drogas, e que segundo ele está muito presente na ilha de Cotijuba. Acontecimento esse que veio por meio do “progresso”. Este senhor trabalha com os bondinhos há algum tempo no local, e foi a Belém para uma sessão de fisioterapia no punho que estava lesionado.

Figura 59: Motorrete



Fonte: Meguis (2021)

Nota: Motorrete que faz o deslocamento dentro da ilha de Cotijuba. Como pode-se observar algumas motorretes são propriedades de pousadas locais, essa da imagem é da pousada Farol. Atrás pode-se perceber também, as ruínas do antigo presídio.

Depois que cheguei em Cotijuba, fiquei a tarde toda no terminal hidroviário Antônio Tavernard observando a movimentação e até mesmo a não movimentação dos trabalhadores, que prestam serviço à população por meio do moto táxi. E aguardavam, em meio a uma partida de dominó (figura 58), o próximo barco que viria a atracar no

terminal, e que atentos pudessem abordar as pessoas para fazer o seu deslocamento para algum lugar específico na ilha.

Figura 60: Prestadores de serviço (moto taxistas)



Fonte: Meguis (2021)

Nota: Prestadores de serviços (moto táxi), aguardando em meio a uma partida de dominó a chegada do próximo barco para fazer o deslocamento das pessoas dentro da ilha de Cotijuba.

As chegadas dos barcos, a partir de Icoaraci, acontecem de hora em hora, e os moto taxistas já abordam as pessoas na chegada da embarcação, em meio ao desembarque de pessoas e mercadorias.

Em meio a essa primeira observação, posso destacar algumas movimentações que estavam sendo feitas, com relação ao processo de instituição de APA na ilha. De um lado os que são a favor e que enfatizam os pontos positivos e, do outro os que são contra e ressaltam os principais pontos negativos. Os que são a favor sinalizam que a falta de conhecimento é o que tem causado a visão contrária, além das questões políticas que influenciam os dois lados do processo.

Fui em algumas casas de moradores locais para pegar o contato, conhecer, ser conhecida e falar mesmo que minimamente sobre a minha pesquisa, com objetivo de na próxima viagem poder entrevistá-los. Nesse primeiro momento, o meu objetivo foi conversar bastante, ouvir e observar.

A aproximação das pessoas (a partir do meu contato) é uma maneira de ser observado e observar, se familiarizar e ser familiarizado, não ser alguém totalmente estranho, mas alguém que está de alguma forma inserido no local, começando a fazer parte do cotidiano, para poder assim conquistar a concordância da minha presença, facilitando assim a observação das práticas sociais, buscando o encontro com o outro (morador e visitante), a partir das minhas curiosidades e dos meus questionamentos (Rocha; Eckert, 2008).

Por compreender que as pessoas formam o espaço social e as mesmas necessitam utilizar os meios de locomoção para ter acesso, especialmente na ilha de Cotijuba, que muitos moradores se dirigem diariamente para Belém e pagam um valor alto, se tornando inacessível para a maioria.

Seria fundamental pensar políticas públicas que pudessem englobar o morador local, seja no transporte público (figura 61) oferecido pela prefeitura de Belém, bem como no transporte que é fornecido por outras empresas.

Figura 61: Embarque e desembarque no navio da prefeitura



Fonte: Meguis (2022)

Nota: Barco da prefeitura que faz o trajeto Icoaraci-Cotijuba e Cotijuba/Icoaraci. O serviço de transporte fluvial ofertado pela Prefeitura de Belém, por meio da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (Semob). Aproximadamente 27 mil passageiros por mês utilizaram o serviço da linha Icoaraci-Cotijuba no período de janeiro a fevereiro de 2022, incluindo usuários portadores de meia-passagem e de gratuidades.

Por mais que o transporte não seja o componente principal para compreender, na minha análise, a mobilidade na ilha de Cotijuba, ele se caracteriza como um dos elementos essenciais para os deslocamentos. Facilitando o acesso a ilha, contribuindo para o contato com a paisagem e com o rio e a floresta, além dos deslocamentos feitos internamente, e por essas questões, ele foi citado pelos entrevistados como única possibilidade para o acesso:

Utilizei uber, vim de uber, logo em seguida a gente pegou um barquinho, passamos 45 minutos, viagem tranquila, viagem boa, a maré tava a favor, é, depois pegamos a moto charrete, e viemos para cá, pra taperi, né?! E é super tranquilo, super de boa. Acredito que é mais pra quem tá mais reservado, quem quer uma coisa mais reservada, mais calma, mais tranquila, quem procura isso pra cá é muito bom, mas quem procura agito, mais, uma coisa mais, é, mais agitada, bem mais, é, outra vibe, né?! Acho que é mesmo pra lá, né?! Mais pra lá, pra, como é mesmo o nome?! É, vai quem quer, mas o meio alternativo pra vir é bem mais, é, como é que eu posso te dizer? Acessível, diferente de tu ir pro Marajó, que já é aqueles horários mais certos, mas pra vir pra cá, é bem mais fácil, não sei pra voltar, que a gente ainda não voltou (Entrevista, informante 1, ilha de Cotijuba).

A mobilidade é mais que um simples deslocamento de pessoas, envolve também qualidade de vida, como uma forma de se apropriar do espaço público, de revalorização das cidades, bem como outros aspectos. Assim sendo, “[...] Políticas públicas de transporte de massa devem ser vistas como políticas sociais, pois diminuem as desigualdades e levam qualidade de vida, além de movimentarem a economia, devido aos investimentos envolvidos na cadeia produtiva” (De Paula, 2016, p. 11). O que se observa na ilha de Cotijuba, é que a distância é um dos motivos para não visitar a ilha de Cotijuba:

O que me levou a visitar pela primeira vez a ilha de Cotijuba, foi a curiosidade que eu sempre tive, eu sei que era um passeio legal, os meus amigos falavam dos seus passeios, contavam histórias muito legais, falavam da ilha do amor que era uma paz e tal, então, eu sempre tive essa vontade muito grande de ir, não tinha ido antes por conta de que, é, ou alguma questão financeira ou, sei lá, não teria uma companhia, especialmente por conta da distância da minha casa em Belém até o trapiche ali em Icoaraci que leva a gente pra Cotijuba, isso também pra mim era, me impedia algumas vezes, deixou de ser prioridade por conta disso, se eu morasse próximo ao trapiche, aí talvez esse passeio teria acontecido bem antes, né?! Estou indo com mais de 30 anos de idade, é isso que me atraiu, inicialmente (Entrevista, informante 2, ilha de Cotijuba).

A observação e o ouvir, possibilitaram que eu pudesse fazer algumas reflexões sobre o local, podendo estar atenta aos arranjos e modificações dos saberes e das práticas cotidianas, demonstrando as diversidades e singularidades dos fenômenos culturais, sociais, econômicos e políticos, para além das suas formas institucionais e definições oficializadas que legitimam os discursos em uma estrutura de poder.

Tudo que fora observado, se caracterizava como algo novo, ou seja, que causava um certo estranhamento, assim como destacado por Magnani (2009) em sua pesquisa sobre a etnografia como prática e experiência:

Por outro lado, esse mesmo desconhecimento era visto como o responsável por uma das condições clássicas de realização da pesquisa etnográfica, que é o estranhamento: para quem é introduzido pela primeira vez num meio que lhe é estranho, tudo é significativo, nada pode ser previamente hierarquizado numa escala de valores entre o insignificante e o relevante: tudo é digno de observação e registro (Magnani, p. 141, 2009).

A escuta atenta possibilitou que eu pudesse, de alguma forma, entrar minuciosamente no local, que em seguida se tornou uma relação mais profunda, viabilizando a troca de experiências sendo compartilhadas de forma natural, tendo o espaço cotidiano como um universo para a pesquisa. Os acontecimentos, na ilha de Cotijuba, estão ligados ao contexto político, social, ambiental, cultural e econômico, em que a ação humana se desenvolve.

Associando a ação humana ao meio ambiente, o meu olhar voltou-se para questões relacionadas ao desenvolvimento local na ilha. Destaco, então que compatibilizar as dimensões sociais, ambientais e econômicas é um desafio encontrado, para que ocorra o desenvolvimento local.

Com relação a questão ambiental o modelo de desenvolvimento deveria estar pautado na garantia que os ecossistemas possam se auto reparar. Relacionado as questões sociais, o acesso às políticas públicas de lazer, de transporte, de saúde, entre outras, garante a equidade social das gerações presentes e futuras (Moreira, 2023). Na realidade da ilha de Cotijuba ainda não consegui observar a concatenação das questões ambientais, sociais e econômicas.

Dando seguimento a pesquisa e descrevendo a minha experiência na ilha, hospedei-me em um hotel de uma moradora local, o que possibilitou o acesso à praia e aos restaurantes que ficam nas proximidades, e decidi almoçar e jantar no restaurante de uma moradora da ilha, para conversar e trocar informações.

Uma observação relevante é que todas as pessoas que eu tive contato e que eu pude conversar minimamente, moram em Cotijuba há mais de 20 anos, vieram a primeira vez para visitar, se agradaram e acabaram construindo as suas residências e permaneceram. E quase todas elas têm algum estabelecimento que trabalham com o turismo (hotel, transporte e restaurante), nesse sentido, a atividade turística se constitui como uma forma de subsistência.

Conversei com alguns moradores, que sinalizaram a ilha do Combu, como um exemplo positivo da prática do turismo, e por isso tentam se espelhar nas atividades desenvolvidas na mesma. Mesmo sabendo que são realidades totalmente diferentes, e que os empreendimentos da ilha do Combu, são em sua maioria geridos por empreendedores, que não são moradores locais.

Vejo que além do poder público, os moradores da ilha de Cotijuba, também veem a ilha do Combu com um olhar diferenciado, seja pelas políticas que são implementadas no local ou mesmo pelas dinâmicas desenvolvidas pelos empreendedores, e o turismo como possibilidade de geração de emprego e renda é um dos principais motivos.

Além do turismo, outras questões foram levantadas, como por exemplo, dos cursos de capacitação para os trabalhadores do transporte fluvial, que ocorreu na ilha do Combu e que os moradores da Ilha de Cotijuba queriam participar. Veem como um processo de qualificação necessário para que o turismo possa ter mais benefícios, principalmente no que se refere ao transporte local, facilitando o acesso de visitantes a ilha.

Esse primeiro contato, possibilitou que eu pudesse olhar para o turismo na ilha de Cotijuba, a partir da necessidade de reflexão e de reformulação da concepção, do planejamento e da execução do mesmo, trabalhando dentro do aspecto de desenvolvimento local, embasado em pressupostos locais de desenvolvimento.

Dando seguimento a pesquisa, no segundo dia 25/11/2021, como já havia conhecido a dona do hotel que trabalha também no Movimento das Mulheres das Ilhas de Belém (MMIB)⁵ combinei com ela de me familiarizar com o local, e conhecer algumas pessoas que poderiam ser entrevistadas posteriormente.

⁵ O Movimento das Mulheres das Ilhas de Belém (MMIB), que participa de fóruns de discussão na capital, em conjunto com outras associações e cooperativas. Além de Cotijuba, o projeto atua em outras ilhas do Município. As discussões perpassam pela questão da independência financeira e pessoal das mulheres, além da violência doméstica (ALMEIDA, 2018).

Hall (2008) destaca que para compreender as mobilidades, deve-se olhar não, somente para o visitante, mas para o morador local e suas dinâmicas, estejam elas em movimento ou não, como “uma forma de mobilidade temporária, e, como tal, é aproximada e conceitualmente análoga em escopo e sentido a outras formas de movimento” (Hall, 2008, p. 15).

Quando eu estava me direcionando para o MMIB, tentando encontrar um meio para me deslocar, acabei encontrando um senhor que é dono de uma pousada e se prontificou em me levar, pagando o valor normal de R\$10,00.

Como a moto deu um problema no caminho e ainda não estávamos tão distantes da pousada dele, tivemos que voltar para que ele pudesse consertar e nós pudéssemos seguir caminho, enquanto ele consertava ficamos conversando sobre diversos assuntos, entre eles, a possibilidade da ilha se constituir ou não como uma APA, ele era a favor e relatou os seus motivos, um deles era a possibilidade de melhorar o deslocamento das pessoas dentro da ilha e segundo ele de ter apenas moto táxis credenciados, fazendo esse deslocamento.

Depois de alguns minutos, nós nos direcionamos ao MMIB (figura 62) e algumas reuniões estavam acontecendo no local, uma sobre zoonoses e outra relacionada à criação de uma cooperativa, nessa última tinham alguns agentes presentes, como por exemplo, representante da prefeitura, representantes do setor hoteleiro, representantes dos transportes, representantes dos comerciantes, entre outros.

Não consegui identificar sobre o que seria essa cooperativa, pois a presidente do MMIB sempre que fora perguntada não quis entrar em detalhes e nem falar sobre o que seria a cooperação, e não me deixou participar da reunião.

Figura 62: Portão de entrada da sede do MMIB



Fonte: Meguis (2021)

Nota: Portão de entrada da sede do MMIB em Cotijuba. Em meio a uma plantação de flores pode-se encontrar o portão de madeira para o acesso, que é bem acolhedor, apesar de ter um mato alto na frente em meio a cerca de madeira.

Alguns conflitos puderam ser observados nos relatos e nas movimentações dos atores, como os conflitos religiosos que diretamente influenciam e criam conflitos políticos, seja relacionado à transformação da ilha em uma APA ou mesmo em reuniões coletivas para decidir sobre alguma ação local.

Vale ressaltar também, que as pessoas desconhecem as informações do Plano Diretor de Belém e que diretamente afetam a ilha. Ocorrendo assim críticas ao mesmo, no sentido de que Cotijuba não é uma metrópole e sim um bairro de Belém. Muitas diretrizes não cabem na realidade local, no sentido de que Belém é totalmente diferente da ilha, referentes a questões ambientais, sociais, políticas e culturais.

Assim sendo, não tem definição se a ilha é uma área urbana, rural, ou mesmo se é rural com as suas próprias características, o que poderia mudar algumas questões, como por exemplo, relacionadas ao transporte, à energia, à saúde, à educação, entre outros.

Apesar da ilha ser administrada pelo distrito administrativo de Outeiro, o vínculo maior acontece com o distrito de Icoaraci, e o representante distrital quase não atua localmente (seja por falta de recursos humanos, financeiros ou mesmo falta de vontade). A falta de vontade foi relatada várias vezes pelos moradores locais.

As impressões etnográficas, a partir da minha primeira visita a ilha de Cotijuba possibilitou, como se verá a seguir, um campo novo, desafiador, uma nova percepção fora aguçada, por meio de uma abordagem diferente da inicial, nesse caso a mobilidade a partir do uso da etnografia ganhou destaque e pode afunilar novas percepções minhas em campo.

Por meio desses relatos parciais, pude verificar algumas situações que ocorreram no campo, que me fizeram identificar duas circunstâncias divergentes das primeiras impressões da experiência etnográfica, sendo elas: como primeira impressão, o meu contato com um tema e campo que não eram completamente desconhecidos, mas que foram sendo descobertos e aprimorados ao longo do processo e, como segunda: foi a partir do contato com a ilha e com os sujeitos, que eu pude vivenciar as minhas próprias experiências em campo, e compreender a dinâmica singular da ilha de Cotijuba.

Outras viagens e pesquisas a campo foram feitas a ilha de Cotijuba com o objetivo de levantar mais informações a respeito do objetivo da pesquisa, além de captar imagens, fazer entrevistas e fazer observações necessárias para prosseguir com a análise proposta.

No dia 05/01/2022, o principal objetivo dessa viagem a campo foi bater fotos e fazer observações no campo, como era um dia de semana, o fluxo de pessoas é bem menor. A maioria dos sujeitos são moradores da ilha e costumam transitar entre Cotijuba e Icoaraci para resolver problemas de saúde, ir trabalhar, resolver algum problema no banco, entre outras coisas. Poucas pessoas vão a Cotijuba para a prática do lazer, no entanto ainda consegui observar alguns grupos que vão à procura do lazer de um dia.

Consegui acompanhar um grupo de amigos e familiares, uma das visitantes mora atualmente em São Paulo, mas é de Belém, sempre que vem de férias a Belém reuni amigos e família para passear em algumas ilhas e Cotijuba é uma delas, ela relatou um pouco da experiência que teve na ilha:

A minha experiência foi com a minha família e os meus amigos, é, pegamos um uber na frente de casa, viemos até o trapiche de Icoaraci, acho que o trajeto deve ter durado de 40 minutos a 1h, é, chegando lá, é, atravessamos num barco, a gente pagou um valor na bilheteria e atravessamos até o outro lado, chegando lá, a gente pegou um outro transporte, acho que é a jardineira, fomos até a praia, chegando lá, é, próximo a praia, é, os comerciantes, donos de bares, restaurantes, começaram a, a, abordar a gente, é, isso incomodou um pouco, porque é chato ficar dizendo não, e ser abordado dessa maneira, porque a gente nem sabia onde a gente ia almoçar e, rola uma concorrência forte ali entre eles, então isso incomodou um pouco, mas ao mesmo tempo entendo, né?! Que eles precisam, é, garantir os seus clientes e a

abordagem foi daquela maneira, é, sem muito critério. A gente escolheu um lugar lá pra ficar e não me arrependo, fomos muito bem atendidos, a comida era boa, a cerveja gelada, é, a cozinheira, fizeram uma propaganda dela lá na frente, até o concorrente falou que era uma boa escolha e realmente era, era comida muito gostosa, é, e a gente passou o dia inteiro lá. Como é dia de semana, foi muito tranquilo, tava numa paz do senhor, é, pra mim foi maravilhoso ter passado esse dia lá, é, no final da tarde voltamos, é, voltamos fazendo o percurso contrário [...] (Entrevista, informante 2, ilha de Cotijuba).

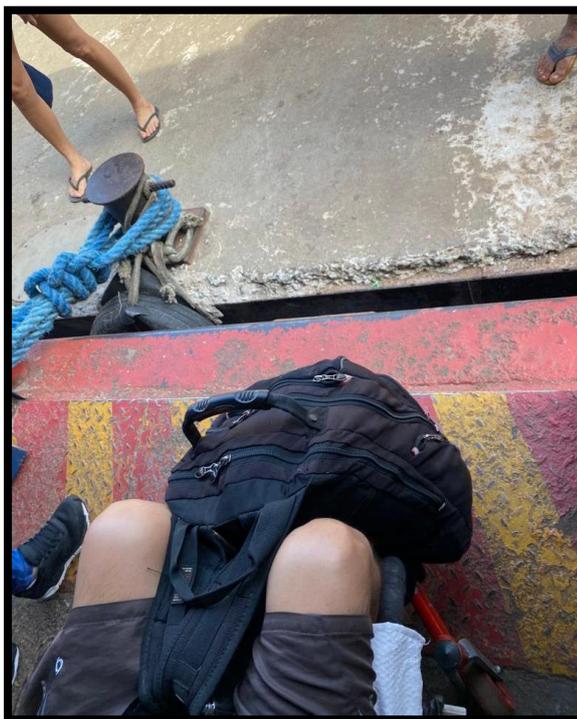
A experiência é algo muito particular e a entrevistada relata detalhadamente a sua vivência na ilha de Cotijuba. Percebo que cada realidade pesquisada cria experiências individuais e coletivas e por meio delas eu pude compreender os desafios e as dificuldades em estudar as mobilidades a partir da abordagem etnográfica e dos métodos móveis.

O meu olhar precisou estar atento em tentar expandir os horizontes e me esforçar, mesmo que minimamente, a enxergar como pesquisar as divergentes mobilidades, as quais atraíram, durante a pesquisa, a minha atenção. Esse foi um grande desafio nesse campo tão dinâmico e tão interessante, que é pesquisar as mobilidades ribeirinhas na Amazônia.

Para compreender as mobilidades, devo me ater a acessibilidade, que não será compreendida, nessa análise, como um conjunto de regras referentes a finalidades destinadas a atender um universo específico de indivíduos, e sim como um atributo que engloba as especificidades das pessoas, com as suas diferenças culturais, físicas, sociais, econômicas e ambientais, além das características locais.

Essa falta de acessibilidade dificulta o acesso à ilha de Cotijuba, em meio a pesquisa de campo, foi possível observar apenas uma Pessoa com Deficiência-PCD e estava com dificuldade para embarcar e desembarcar, sendo necessária a ajuda de uma pessoa desconhecida para colaborar com seu acesso, como pode ser observado nas figuras 63 e 64.

Figura 63: Cadeirante e ponte de desembarque



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Como pode-se observar na imagem o navio não possui uma rampa de acesso para o embarque e para o desembarque de pessoas que utilizam cadeiras de rodas ou possuem a mobilidade reduzida. Tem uma pequena distância entre o navio e a rampa de desembarque, o que acaba dificultando o acesso para todos.

Figura 64: Cadeirante sendo ajudado por uma visitante



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Cadeirante sendo ajudado por uma visitante em seu desembarque em Cotijuba, pois a rampa de acesso é íngreme, o que acaba dificultando o acesso de pessoas com a mobilidade reduzida.

Mobilidade desiguais são geradas pelas divergências socioeconômicas. A ilha de Cotijuba é destacada como espaços para visualizar e entender como ocorre esse processo de mobilidades desiguais em locais que são classificados como ribeirinhos, tendo o turismo e o lazer, como práticas cotidianas, e os conjuntos de relações são feitos e refeitos.

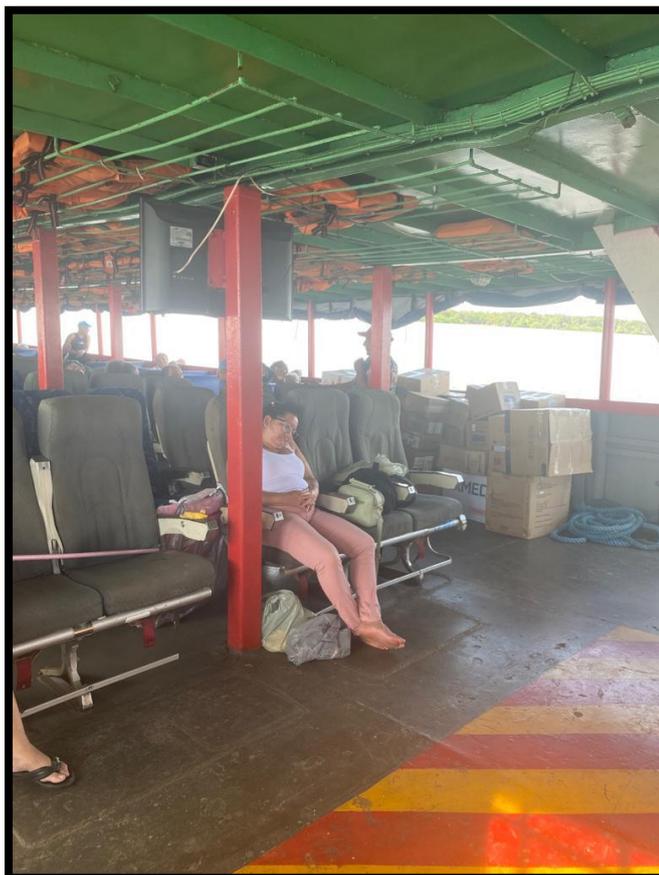
Desde diferentes matrizes disciplinares, quem se identifica com essa proposta atribui centralidade às linhas que conectam os pontos e dão complexidade ao movimento – realizado ou impedido, mas sempre regulado por normas e saberes – de pessoas e capitais, bens e imagens, informações e tecnologias, riscos e serviços (Freire-Medeiros; Lages, 2020, p.122).

As especificidades devem ser encontradas na ilha de Cotijuba, proporcionando ao cidadão o acesso aos serviços necessários para exercer a sua cidadania, ou seja, ter acesso ao transporte, que possibilita a mobilidade e aos demais componentes do art. 6º da Constituição Federal, que são os direitos sociais, como a educação, a saúde, o trabalho e o lazer.

No entanto, o que observei na ilha de Cotijuba, foi a impossibilidade da população, que possui alguma dificuldade de locomoção, ter acesso ao mínimo, “Assim, diferença e desigualdade vão se articular no processo de apropriação espacial, definindo uma acessibilidade que é, sobretudo, simbólica” (Serpa, 2007, p. 10).

Prosseguindo com a análise, no dia 09/05/2023, essa visita foi organizada por mim, junto ao MMIB como uma visita de campo proporcionado aos alunos da Universidade Federal do Pará (UFPA), mais especificamente aos alunos de mestrado e doutorado do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA).

Figura 65: Parte interna do navio para Cotijuba



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Parte interna da embarcação que faz o trajeto para Cotijuba, mais especificamente o navio utilizado pela prefeitura. O objetivo é ilustrar o deslocamento de pessoas e mercadoria em uma mesma embarcação, como pode ser observado no lado direito da imagem.

Por eu ter o contato da representante do MMIB a abordagem para o agendamento ocorreu de forma rápida. Entrei em contato no dia 25/04/2023 no mesmo dia tive uma resposta, agendamos para o dia 09/05/2023. Eu encontrei com os alunos e a professora no porto de embarque e desembarque de Icoaraci antes das 9h00, para que desse tempo de embarcamos no navio (figura 65) da prefeitura de Belém.

Chegamos no terminal hidroviário Poeta Antônio Tavernard, por volta das 10h, encontramos com uma das representantes do MMIB, que já estava nos aguardando no terminal, com um transporte reservado para o nosso deslocamento e seguimos para o MMIB. Para descrever melhor a nossa visita, vou utilizar o relato de um dos estudantes:

Descrevendo a minha experiência em Cotijuba, eu posso citar que foi uma visita guiada por que foi organizada junto a você e ao MMIB principalmente, então, nós tivemos todo um roteiro com relação ao nosso passeio, a nossa atividade de campo, portanto nós tivemos guia do MMIB, e, com isso, nós pudemos visitar locais que já estavam pré-

estabelecidos no nosso roteiro que foram inicialmente a sede do MMIB, posteriormente fomos a residência da dona Deca - acredito, nome dela seja esse- onde nós pudemos, é, ter uma experiência em locu, observando a, a, a, as plantações dela, no quintal dela, é, onde podemos também, observar a experiência da, da colheita da Priprioca, e, além disso nós posteriormente fomos ao restaurante que fica na ilha do vai quem quer, oh perdão, no restaurante que fica no vai quem quer, que agora eu não tô lembrando exatamente o nome do restaurante, mas é onde fazem o brigadeiro de priprioca, e, e o, nós tomamos banho na praia, após o almoço e depois tivemos essa experiência do retorno de bondinho e ao chegar ao trapiche de Cotijuba, pra voltar pra Belém, nós fizemos uma rápida visita as ruínas do presídio de Cotijuba (Entrevista, informante 5, ilha de Cotijuba).

Depois de adentrarmos a sede do MMIB e conhecer um pouco da história da associação e da ilha de Cotijuba (figura 66), as mulheres, que fazem parte do mesmo, prepararam um café da manhã com os produtos locais (figura 67). Um café repleto da culinária local. Eu, enquanto moradora de Belém e por conhecer um pouco da nossa culinária, nunca havia experimentado algo parecido.

Figura 66: Conhecendo um pouco da sede do MMIB



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Visita feita a sede do MMIB, com a monitoria da coordenadora, a qual foi atenciosa e fez questão de explicar um pouco da história da associação e do espaço. Os alunos puderam conhecer um pouco mais da história do MMIB e da organização, podendo fazer perguntas, tirando as dúvidas que foram surgindo ao longo da visita.

Figura 67: Café da manhã oferecido pelas mulheres participantes do MMIB



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Café da manhã preparado e oferecido pelas anfitriãs do MMIB, para a produção das tapiocas elas utilizaram produtos regionais, como por exemplo, o cupuaçu, a priprioca, entre outros, tornando assim, uma experiência única, não apenas visual, mas dos gostos e sabores.

A culinária paraense por ter as suas raízes na cultura dos povos tradicionais, como os indígenas e os quilombolas, acaba utilizando os produtos da floresta para elaborar os pratos típicos, trazendo sabores únicos e especiais para a mesa do paraense e do visitante.

Em Cotijuba não foi diferente, as anfitriãs conseguiram aproveitar os produtos que são encontrados na ilha, além de valorizar a culinária local, contribui diretamente para a valorização e utilização com consciência e respeito, dos produtos da floresta.

Em algumas regiões do Brasil, a produção e o processamento tradicionais de alimentos e a agricultura familiar criaram culturas alimentares peculiares. Como exemplo temos a culinária paraense, uma cozinha tradicional única, pouco conhecida por muitos e distinta dos padrões alimentares do restante do país. O vatapá, a maniçoba, o tacacá, as frutas como o bacuri, o cupuaçu e o açaí e muitos outros alimentos são exemplos dessa gastronomia que comumente é vista em lares paraenses (Ladeira; Lima, p. 115, 2021).

A culinária simboliza, além de uma necessidade biológica, as referências culturais, sociais e simbólicas de uma determinada localidade, com as suas especificidades (Barroco; Barroco, 2008). Valorizar e utilizar o que a floresta nos

proporciona é uma maneira de reconhecer a importância, não apenas do alimento, mas do respeito a natureza.

Seguindo o roteiro pré-estabelecido pelo MMIB, nós nos direcionamos a casa de uma das moradoras, que possui uma das maiores plantações de pripioca em Cotijuba (figura 68), e nos recebeu para mostrar e explicar sobre a sua plantação, sobre a colheita e contar um pouco sobre a sua história.

Figura 68: Moradora da Ilha de Cotijuba e a sua plantação de pripioca



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Dona Deca umas das moradoras da ilha de Cotijuba, a qual faz parte do MMIB e no seu quintal possui uma extensa plantação de pripioca. A visita na sua residência faz parte do roteiro do MMIB, ela recebe com toda a simplicidade e com muita paciência explica um pouco sobre a sua plantação, além de colher e nos oferecer a semente da pripioca.

Depois de conhecermos um pouco da plantação e da colheita da pripioca, na casa da dona Deca, a visita seguiu para o restaurante na beira da praia do Vai Quem Quer, onde fomos almoçar e poder ficar mais próximos do rio e estabelecer o nosso contato e a nossa experiência pessoal e coletiva, ou seja, ter o nosso momento de lazer, depois de ter

aprendido sobre o MMIB, a ilha de Cotijuba, as relações que se estabelecem entre as mulheres e a plantação da priprioica.

O almoço foi tipicamente paraense, o peixe frito (figura 69) é um dos carros chefes da região amazônica, acompanhando pelo típico feijão, arroz e farofa, no final como sobremesa, degustamos o brigadeiro de priprioica (figura 70), exclusivo da ilha de Cotijuba.

Figura 69: Almoço em Cotijuba



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Esse prato é uma imagem muito visualizada nas casas dos paraenses, faltou apenas o açaí para complementar e para deixar essa imagem ainda mais paraense. O peixe frito é tão paraense que existe até “a academia do peixe frito” criada por Bento Bruno de Menezes Costa, que foi um escritor brasileiro, apesar de ser manauara, era membro da Academia Paraense de Letras e construiu toda uma história pelos caminhos do ver-o-peso (Wanzeler, 2018).

Figura 70: Brigadeiro de priprioca



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Brigadeiro de priprioca. Doce feito com a priprioca possibilitando dessa forma um sabor e uma apresentação bem diferente do brigadeiro tradicional que é feito com chocolate.

O interessante em ser uma pesquisadora na Amazônia é poder intercalar conhecimento e lazer, poder compartilhar com os colegas de classe não apenas o conhecimento, mas também as nossas experiências pessoais em campo, ampliando a sala de aula e observando na prática o que nós tanto discutimos na universidade. Essa troca de conhecimento, teórico e empírico com os moradores locais, são de suma relevância para o nosso crescimento acadêmico individual e coletivo.

Eu já havia ido em Cotijuba nesse contexto, talvez, tenha sido uma das minhas primeiras vezes na ilha, e foi lá na graduação que me despertou o interesse por compreender um pouco mais a dinâmica que ali se estabelecia, não apenas na área do turismo, mas nas diversas áreas, como saúde, educação, lazer e políticas públicas locais, as quais direta ou indiretamente estão ligadas a atividade turística.

Trazendo as lentes das mobilidades para a análise do turismo, a qual não se prende a vida social, ao cotidiano, ao dia a dia, integrando assim, os processos que se estabelecem (Coles; Hall, 2006; Hannam; Butler; Paris, 2014), ou seja, as relações que se cruzam e se constroem entre os visitantes, os moradores, o destino, os quais contribuem diretamente para a experiência que se cria e se recria.

E assim, o imaginário se estabelece por meio das imagens dos lugares, as quais são repassadas pelas mídias digitais e despertam símbolos no imaginário individual e coletivo. Essas simbologias particulares, faz com que os visitantes busquem conhecer a ilha de Cotijuba.

Já tinha vontade de conhecer a ilha de Cotijuba bastante comentada no Instagram, destaque para as paisagens nas imagens e me despertou curiosidade. O tempo de viagem, a acessibilidade com viagens a toda hora, pra quem tem um dia corrido também fez com que se tornasse possível ir conhecer o local (Entrevista, informante 1, ilha de Cotijuba).

A partir das entrevistas pude perceber as relações criadas e recriadas quando os visitantes têm o contato direto com a ilha, com todo o imaginário e com a simbologia que ela representa., quando eu perguntei se foi possível criar uma relação com o rio, o entrevistado descreveu da seguinte forma:

Existiu sim um vínculo, e ocorre justamente quando você se desconecta do mundo da correria do dia a dia, quando você se desprende do uso dos eletrônicos e sente a calma das águas batendo nos pés e molhando seus cabelos. Quando você vê que ali é não é só sobre você e sobre algo muito maior. É sobre dar valor a pequenos momentos, é sobre agradecer o que nos foi dado e preservar (Entrevista, informante 6, ilha de Cotijuba).

Esse o campo das relações que se configuram e reconfiguram em Cotijuba, assim como as dinâmicas feitas pelos grupos, dão forma e sentido as experiências vivenciadas.

Entendo assim, que as mobilidades se constituem como uma referência empírica, partindo do princípio de que se pode estudar fenômenos, por meio do vínculo de práticas, e de movimentações, que se conectam com as pessoas, com os objetos e com o meio em que estão inseridas ou se inserem. Assim como pode ser observado na figura 71, as conexões que se criam no embarque e desembarque de pessoas e mercadorias.

Figura 71: Embarque para a ilha de Cotijuba



Fonte: Meguis (2022)

Nota: Embarque no terminal de Icoaraci para a ilha de Cotijuba. Contata-se que pessoas e mercadorias embarcam juntos no mesmo navio. Algumas pessoas ainda utilizavam máscaras para se prevenir do Corona vírus, ainda era uma medida obrigatória, mesmo observando uma pessoa sem o uso da máscara de prevenção.

É cabível ressaltar que as tecnologias de comunicação e de transporte configuram e reconfiguram a maneira como as pessoas têm se conectado aos lugares, e entre si, influenciando o sentido dos papéis socioculturais. Eu percebi na ilha de Cotijuba os desafios do acesso precário e o quanto influencia diretamente na imobilidade, produzindo contextos mais explícitos de uma mobilidade desigual.

O tempo é considerado como um influenciador da estadia e das práticas desenvolvidas pelos agentes na ilha, “já não há ‘para frente’ e ‘para trás’; o que conta é exatamente a habilidade de se mover e não ficar parado” (Bauman, 1998, p. 113), no sentido de poder aproveitar o momento com a família e com os amigos. Sendo assim, segue o relato de experiência móvel de uma das visitantes a ilha de Cotijuba:

A gente pegou um uber em casa foi até o trapiche lá em Icoaraci e aí dá um pouco mais caro, aí de lá a gente pegou uma embarcação, um barco, tinha dois andares, a gente seguiu até Cotijuba, atravessou o rio, foram uns 30 minutos mais ou menos, chegando lá pegamos outro transporte, que agora eu não lembro - esqueci o nome, eu acho que é jardineira, se não me engano-, a gente pegou esse transporte e foi até a praia, na volta a gente pegou moto táxi, não foi a jardineira, a gente pegou um moto

táxi até o centrinho, ali onde a gente embarca no barco, aí pegamos o barco fomos até, é, o outro lado, até o trapiche de Icoaraci e mais uma vez um uber até chegar em casa (Entrevista, informante 02, ilha de Cotijuba).

Compreendo, assim, que a mobilidade turística, a qual coloca em contato os lugares, as pessoas, as subjetividades, os espaços criando relações são a produção e reprodução das práticas construídas pelos indivíduos, as quais podem estar em movimentos ou não.

Portanto, o método utilizado nesse estudo, foi o mover-se junto, por meio da observação ou de conversas com os informantes, eu ressalto que nem sempre foi necessário que os agentes estivessem em movimentos, em alguns momentos eles se encontravam parados na orla, no barco, aguardando para embarcar (figura 72), e sentados na praia para serem atendidos, aproveitando e contemplando a paisagem local ou aguardando o próximo barco que iria sair.

Figura 72: Espaço em Icoaraci, utilizado para a espera do embarque para Cotijuba



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Um dos poucos espaços que os usuários encontram para sentar e aguardar o embarque nos transportes para a ilha de Cotijuba, como pode ser observado na imagem é um espaço sujo e com nenhuma infraestrutura para que as pessoas possam permanecer mais tempo aguardando.

As dinâmicas estabelecidas entre a ilha de Cotijuba, a cidade de Belém e o distrito de Icoaraci são fundamentais para compreender as questões que perpassam pelo desenvolvimento local, no sentido de que a maioria dos direitos dos cidadãos só são de fato supridos em Belém e em Icoaraci.

Compreendo assim, que o desenvolvimento local vai além das questões econômicas, principalmente na Amazônia, que é uma região extensa e cheia de diversidade. Quando a pergunta busca compreender o que poderia melhorar na ilha de Cotijuba, um dos informantes sinaliza os direitos básicos, como pode ser observado:

É um tanto difícil falar das características que podem ser melhoradas na ilha enquanto turistas, porque apesar de existir um, uma certa dificuldade no deslocamento que fica muito restrito ao bondinho e as motos, é, o transporte terrestre no caso, é, e ele ser realizado por meio de, de estradas de barro, que alagam com muita facilidade durante o período chuvosos e que são muito irregulares, é, eu acho que essa é uma característica muito particular da experiência de quem vivência Cotijuba, então, penso que por um lado poderia ser interessante que a gente tivesse uma adaptação dessa estrutura, onde a gente pudesse realizar o deslocamento de uma maneira um pouco mais fácil, mas ao mesmo tempo acho que isso também faz parte da experiência de Cotijuba, de ter essa estrada de, de chão batido, e fazer esse, esse, esse deslocamento por meio dos bondinhos, principalmente, eu creio que já é algo cultural, é muito difícil falar na, na adaptação, mas do ponto de vista dos moradores eu sinto uma carência muito grande, não é que eu sinto, na realidade tem informações de uma carência muito grande de serviço de infraestrutura básica, de saneamento, de fornecimento de água adequados e, e principalmente de serviços de apoio a saúde e até mesmo a educação por parte dos agentes públicos, mas, especialmente no que tange a saúde, como foi citado pelas representantes do MMIB, que existem carências com relação as atividades realizadas pela unidade básica de saúde do, do, da ilha, além de não ter um, um, um, um cuidado específico voltado a, a saúde mental, a outras características de assistência social (Entrevista, informante 5, ilha de Cotijuba).

Os modelos econômicos e produtivos que visam o desenvolvimento local tendo como ponto de partida a exploração dos recursos ambientais e sociais, resultam em desconsiderar os direitos sociais dos indivíduos, o que acabam ensejando problemas como foi citado pelo informante 5, o qual destaca a falta de uma estrutura básica dentro da ilha relacionado a saúde não apenas a física, mas a mental, saneamento e acesso dos moradores a água potável.

A característica da ilha (figura 73 e 74) é algo particular e influencia diretamente na experiência de cada visitante, principalmente por ser algo que dificilmente ele poderá vivenciar em outro lugar. Ao mesmo tempo que causa um desconforto ao informante, ele sinaliza a relevância cultural desse trajeto, além de ter também a influência do meio ambiente, já que a ilha não pode ser asfaltada por ser uma APA.

Figura 73: Estrada próxima ao terminal em Cotijuba



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Rua principal em Cotijuba a qual possibilita o acesso as praias e ao centro da ilha. Vale ressaltar que essa é a única rua que é revertida pelo bloquete, porém não é toda revertida, apenas uma parte.

Figura 74: Estrada para o acesso as praias dentro da ilha de Cotijuba



Fonte: Meguis (2023)

Nota: As outras ruas que são acesso as praias, mais dentro da ilha são ruas de barro batido. Essa característica das ruas de Cotijuba contribuem diretamente para as experiências dos visitantes e para a aventura que é andar de motocharretes e de bondinhos dentro da ilha.

“Não há dúvida de que é uma região rica em biodiversidade, metais preciosos, petróleo, gás natural, *água potável*, entre outros” (Júnior *et al.* p. 17, 2016, grifo meu), mesmo a região sendo rica em água potável, o acesso das populações, em especial as ribeirinhas, a esse recurso natural ainda é dificultado por questões de políticas públicas locais.

Para compreender o turismo, no sentido de poder analisar quaisquer aspectos que se relacionam com a atividade, seja questões relacionadas ao desenvolvimento local, a mobilidade urbana, ao lazer, até mesmo as políticas públicas.

Por essa questão optei por utilizar as mobilidades turísticas, que não é um sinônimo de turismo, mas um tema ou um objeto, passível de possibilitar entendimentos capazes de distinguir sensações, experiências e paisagens turísticas (figura 75) nas suas diferentes nuances.

Figura 75: Paisagem observado no caminho à ilha Cotijuba



Fonte: Meguis (2023)

Nota: Paisagem típica da região Amazônica, na qual nós observamos o rio, a floresta, as casas de madeiras e as canoas também de madeira. O rio além de ser o caminho para o deslocamento é também o local de onde os moradores tiram parte da sua subsistência e da sua economia, assim como a floresta, além da relação simbólica que vai muito além da subsistência e do deslocamento, mas das relações de afeto, carinho e amor.

As redes sociais conseguiram estreitar a aproximação minha com os visitantes da ilha de Cotijuba, a partir de suas experiências, por isso, a tecnologia colaborou com a aproximação dos agentes que eu não conseguira acessar presencialmente, seja por questões sociais, físicas, culturais e econômicas (Guttentag, 2010).

Para tanto foi necessário utilizar a *internet* como uma ferramenta para compreender as práticas, a partir da netnografia que é um mecanismo de investigação e de interpretação para compreender relatos e experiências, que foram e são compartilhadas nas redes sociais (Kozinets, 1997). Capaz de aproximar pessoas que já visitaram a ilha de Cotijuba e descrever as suas experiências, algumas mais parecidas, outras com nenhuma semelhança. Como pode ser observado no seguinte relato:

A primeira vez que fui, minha mãe me disse que ficar atenta a qualquer sinal, já que sou muito sensível a isso, no momento em que cheguei perto dessas ruínas eu senti bater muito forte no meu peito, como se alguém tivesse me empurrado muito forte, é ouvi um grito bem alto, e o meu corpo começou a doer no extremo, fui chorando de dor até chegar na Pedra Branca, mesmo assim não me senti bem, quando cheguei em casa ainda passei mais de uma semana com tonturas muito fortes e dores de cabeça! (relato de um visitante feita em uma publicação no *instagram*, Belém, 18 de julho de 2023).

Na vivência relatada, eu observo às questões espirituais dentro da ilha de Cotijuba. Nessa mesma publicação outros visitantes relataram sensações parecidas quando foram a ilha. As práticas religiosas são resgatadas nas experiências de visitantes e moradores na/da Amazônia.

Consigo compreender que viver experiências e falar delas na/da Amazônia é algo diverso e complexo, não existindo assim, a probabilidade de o assunto findar-se (Gonçalves, 2010) e cada visitante consegue construir uma relação única com o local, partindo das suas concepções sociais, culturais e até mesmo espirituais.

Diante do exposto, as particularidades que fazem parte das mobilidades contemporâneas possibilitam e explicam, de forma direta ou indireta, o que seria o turismo, no entanto, “nem sempre suas especificidades são levadas em conta – quase sempre porque o turismo é estudado de maneira limitada, com maiores atenções a suas vertentes econômicas ou operacionais” (Allis, 2016, p. 97).

Portanto, foi possível trazer para o debate as experiências dos informantes, as minhas vivências, enquanto pesquisadora e moradora da/na Amazônia, com o campo, e análises feitas por diferentes autores. Essa relação entre experiências foi o meu maior desafio durante o percurso da escrita, mas foi possível a partir da utilização dos métodos móveis e da abordagem etnográfica.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Compreender que as cidades Amazônicas são formadas por características urbanas e ribeirinhas, as quais compõe a vida social móvel nas ilhas do Combu e de Cotijuba, são essenciais para entender os modos de vida, os valores e os hábitos que se configuram tendo o rio e a floresta, não apenas como um local para o escoamento de pessoas ou de passagem, mercadorias e sobrevivência, mas de ideias, de singularidades e de simbologias que fazem parte do modo de viver ribeirinho.

Esta pesquisa se orientou pelo objetivo de analisar como se desenvolve as mobilidades turísticas nas ilhas do Combu e de Cotijuba, considerando as dinâmicas de deslocamentos e as potencialidades socioeconômicas das relações simbólicas e culturais dos diferentes grupos sociais e sua relação com os rios. Para tanto, foi necessário identificar e analisar a importância da atividade turística e do lazer ligados à dimensão e/ou vivência com os rios na Amazônia e sua participação nos processos de desenvolvimento local; analisar o papel da paisagem para as ilhas do Combu e de Cotijuba na construção da atividade turística, no sentido de que a experiência de trajeto pode proporcionar o contato com a paisagem do destino.

Para o alcance do objetivo, a abordagem etnográfica foi utilizada como ferramenta de análise, não a partir de um trabalho antropológico, mas para que ocorresse a troca de experiências, de ideias e das realidades que fazem parte da região Amazônica. Quatro agentes são visualizados no decorrer da pesquisa, sendo eles: o morador que vive na Amazônia; eu que sou a pesquisadora ao mesmo tempo que vivo, estudo a região; o visitante, o qual tem um imaginário construído com relação a Amazônia e os autores que pesquisam a região e/ou possuem produções sobre as discussões levantadas no decorrer desta tese.

Durante a pesquisa, eu observei que o turismo e o lazer nas ilhas do Combu e de Cotijuba fazem parte do cotidiano das ilhas e dos moradores, produzem e caracterizam as mobilidades turísticas, as quais constroem as dinâmicas que se estabelecem localmente (banho no rio, prática de yoga, um domingo na praia, o passeio de barco, a trilha do chocolate, entre outros), assim como destacado por Allis, Moraes e Sheller, quando dizem que “as mobilidades turísticas envolvem complexas combinações de movimentos e pausas, realidades e fantasias, lazer e trabalho” (2020, p. 276).

A proximidade com Belém permite que as pessoas pratiquem o lazer em um dia, fugindo, mesmo que por algumas horas, da sua rotina e do trânsito urbano, possibilitando

o contato com o rio, com a floresta e com as praias. É uma questão fundamental, que possibilita que os cidadãos busquem as suas experiências e vivências nas ilhas.

O desenvolvimento local acontece nas ilhas por meio da atividade turística e tendo o rio e a floresta como fontes primordiais para tal. Muito ainda se questiona sobre o desenvolvimento na Amazônia, em especial nas comunidades tradicionais, que possuem as suas próprias dinâmicas e o seu entendimento sobre o que é o desenvolvimento e como alcançá-lo.

Consegui constatar, a partir da análise, que o desenvolvimento local na ilha de Cotijuba, tendo o turismo como uma ferramenta de alcance, ocorre de duas formas: 1) a que visa o emprego e renda e cria métodos locais viáveis para alcançá-los, como as iniciativas do Movimento das Mulheres das Ilhas de Belém – MMIB, e 2) a que se baseia na especulação imobiliária, que expulsa o morador local e abre oportunidade para os empresários se estabelecerem na ilha, com a compra e venda de terrenos.

Iniciou-se assim, um ritmo local, a partir da massificação do turismo, do crescimento demográfico, da ocupação desordenada e da especulação imobiliária. Notei que a população está crescendo na ilha sem ter acesso ao mínimo, como saúde, água potável, saneamento básico e a acessibilidade para os deslocamentos diários.

Na ilha do Combu também se observa as duas formas de desenvolvimento local baseado no turismo. Iniciativas como a prática de yoga e a trilha do chocolate, as quais oportunizam experiências divergentes das ofertadas pelos bares e restaurantes, possibilitando ao visitante conhecer um pouco mais sobre a vida ribeirinha, além de proporcionar emprego e renda para os moradores locais. O que se contrapõe a compra e venda de espaços por pessoas que não fazem parte da ilha, construindo mais restaurantes, bares e hospedagem, contribuindo para o fluxo intenso de pessoas e de embarcações, causando erosão, produzindo mais lixo sem o descarte adequado.

A partir dessas ponderações, ainda pude visualizar que o desenvolvimento é ofertado tão somente para alguns. A coexistência da dialética de temporalidades presente na região, caracterizada pelos tempos lentos (singularidades regionais) e pelo tempo rápido (criado pela sociedade capitalista) se relacionam e dão forma às mobilidades e ao não movimento.

Com o crescimento e a ampliação da ilha do Combu, a construção de bares e restaurantes, espaços disponibilizados ao setor comercial, que obrigam os moradores a buscarem moradia em outros locais, segregando ainda mais a ilha e fazendo com que o morador, o ribeirinho, se fixe em outros locais.

Na ilha de Cotijuba, eu constatei, o mesmo movimento, um pouco mais lento, no entanto, trazendo os mesmos problemas para a ilha. Outra ponderação que pode ser feita é com relação à população mais idosa que está sendo “esquecida” (como colocado por uma moradora local), muitos familiares compram terrenos e deixam os idosos morando, mesmo sabendo, que a ilha não possui uma infraestrutura de saúde e até de deslocamento para suprir a necessidade desse público.

Enquanto abordagem teórica, a etnográfica foi o fio condutor capaz de me fazer compreender a realidade local a partir de um olhar de dentro e de fora. De dentro quando eu, com as minhas raízes ribeirinhas, deixo-me influenciar pela experiência proporcionada em campo. E de fora quando observo o fenômeno enquanto pesquisadora, tentando não me deixar influenciar pelas minhas raízes. Pondero que foi impossível não me deixar influenciar, mesmo que indiretamente.

Foi por meio da abordagem etnográfica, que eu, como pesquisadora, consegui alicerçar a prática de campo, facilitando a inter-relação entre mim e os agentes locais e suas vivências. A observação e os registros (diário de campo, fotografias, vídeos, entre outros), foram capazes de relacionarem-se em uma abordagem conjugada com as entrevistas, as conversas, as observações e as anotações.

E assim consegui chegar a pergunta, que norteou a tese, sendo ela: como se dá a relação dos diferentes grupos sociais na produção das dinâmicas ribeirinhas, tendo as mobilidades como perspectiva analítica e as ilhas do Combu e de Cotijuba como estudos de caso? E a resposta, que emergiu deste profundo trabalho de pesquisa pode ser condensada pelo vínculo criado por tais grupos sociais com o meio ambiente e com as dinâmicas locais, que consegue interligar as mobilidades turísticas, as quais reproduzem o campo dos fenômenos sociais, culturais e ambientais nas ilhas do Combu e de Cotijuba; A partir da visão dos visitantes, dos moradores locais e da pesquisadora, constatei a combinação de ideias, visões de mundo e relações com a Amazônia ribeirinha e tudo que ela representa individualmente e coletivamente.

Partindo das mobilidades e do seu amplo enfoque, observei as relações dos moradores e dos visitantes com as ilhas; as mobilidades turísticas e as suas intervenções na realidade ribeirinha; as formas desiguais de produção e acesso à mobilidade; e as particularidades ribeirinhas.

O turismo, por sua vez, se destaca como um componente da mobilidade. Repensar o turismo a partir de suas mobilidades, considerando não apenas as práticas cotidianas de deslocamento como uma experiência construída por meio da prática do lazer, mas como

uma prática social significativa, moldada pelo meio ambiente, pela cultura, pelas relações de poder e simbólicas, pelas estruturas sociais, além das tecnologias de transporte e de informação (Urry, 2007; Cresswell, 2010).

Outra questão, também debatida é o paradigma das mobilidades, e as características dos sujeitos, das informações, dos objetos, das ideias, dos recursos, do imaginário, do simbólico, dos lugares, das paisagens, das imagens, e como esses componentes têm relação direta com a prática da atividade turística, o quanto elas são interdependentes e estão interligadas.

A segunda pergunta feita durante a análise foi: como as mobilidades ribeirinhas participam dos processos de desenvolvimento local na Amazônia urbana e ribeirinha? Para pensar a mobilidade urbana e ribeirinha, considera-se o processo de ocupação a partir da sua perspectiva histórica e da relação que as cidades Amazônicas sempre tiveram com o rio e com as práticas que se desenvolviam dentro dele e ao seu redor. A ocupação insular ocorreu às margens dos rios e até hoje acontece, seja em busca da tranquilidade, dos espaços verdes e do contato com a natureza proporcionados pelas ilhas, ou em busca do turismo como uma atividade que gera emprego e renda.

Refletir sobre o desenvolvimento face às mudanças climáticas, que estão cada vez mais evidentes, principalmente no ano de 2023, em que o planeta está passando por recordes de temperatura, enchentes, ondas de calor e queimadas, as quais refletem diretamente nas sociedades (Provisional State of the Global Climate 2023). Vivenciando esse cenário, percebe-se que os seres humanos não estão conseguindo conciliar as várias questões sociais, econômicas e ambientais para manter o equilíbrio entre os mesmos e o meio ambiente.

Torna-se importante que as relações sociais, culturais, políticas e econômicas sejam reconhecidas, valorizadas e inseridas nas políticas públicas. E que a singularidade seja considerada nos planos de ação governamental, assim como o desenvolvimento local seja reavaliado como estímulo às características locais e para que a população ribeirinha possa ter a sua cultura respeitada e valorizada, minimizando as migrações que, muitas vezes, são forçadas pela busca por uma “vida melhor na cidade” (Furtado; Sousa, 2006).

Essas mudanças têm reflexo ainda maior nas ilhas do Combu e de Cotijuba. Nas duas percebe-se os problemas ambientais causados pelas mudanças climáticas e pelas práticas dos visitantes. Do mesmo modo, o aumento do assoreamento, da produção de lixo sem o devido descarte (algumas vezes as pessoas descartam os seus lixos no próprio rio), e da especulação imobiliária, dentre outros.

Em contrapartida, por meio da pesquisa percebeu-se que há visitantes contrários a esse processo de degradação e que buscam uma conexão diferente com as ilhas, além de criarem momentos de intensificação da relação de respeito e cuidado com o meio ambiente, com a população que ali vive, com o rio e com a floresta.

A última pergunta baseou-se na seguinte indagação: de que maneira as experiências de trajeto participam da construção das experiências turísticas no contexto das dinâmicas ribeirinhas?

E assim eu pude confirmar a segunda hipótese levantada de que a experiência de trajeto, na interface com as paisagens ribeirinhas, conforma parte importante da atratividade turística amazônica, pois, por meio da pesquisa, constatou-se que o deslocamento até o destino se destaca como um componente fundamental da viagem. Isso é especialmente relevante nas ilhas do Combu e de Cotijuba, haja vista que as características naturais dessas ilhas proporcionam contatos entre o meio, a paisagem e o destino. Portanto, caracterizar-se-iam como trocas e contatos culturais entre o visitante e o local visitado, no momento da sua mobilidade e do seu não movimento.

Foi possível corroborar a primeira hipótese levantada de que as mobilidades, sejam como objeto ou como enfoque de análise, contribuem para entender os fluxos e os fixos nas ilhas do Combu e de Cotijuba, em especial nas suas manifestações turísticas.

Apesar de o movimento e o mover-se junto ser crucial para a pesquisa e para cada momento escolhido por mim, como o yoga, a trilha do chocolate, visitas marcadas e momentos seguindo grupos ou pessoas individualmente, vale ressaltar que o não movimento também fez parte da pesquisa e ele fala muito sobre as pessoas e suas experiências individuais e coletivas. Quando você está com o corpo parado observando o rio, ele sim te faz estar em movimento, pois o rio continua a correr, levando histórias que se constroem e se reconstroem nessa dinâmica. Os barcos continuam a se mover, as ideias e os pensamentos continuam, paulatinamente, em constante movimento.

Parte do pressuposto que “No marco deste novo paradigma é imperioso reconhecer e estudar as imobilidades como parte constitutiva das mobilidades, não como contrário, mas como parte constitutiva das mobilidades” (Allis, 2023, p. 189). O maior desafio durante a pesquisa foi entender que os estudos das mobilidades estão para além dos transportes e de questões, as quais perpassam pela mobilidade urbana e que o não mover também contribui para compreender a Amazônia e a sua singularidade.

Esse profuso universo das mobilidades pôde trazer para o debate questões como: apanhado histórico, destacando a relevância das ilhas do Combu e de Cotijuba para o

estado do Pará, em especial a cidade de Belém; a virada das mobilidades influenciada pela vida social móvel foi capaz de embasar a análise. O processo de urbanização também foi debatido, por refletir diretamente nas mobilidades e nas disparidades sociais, principalmente na região Amazônica, além de ser possível compreender como ocorreu e ocorre a organização das cidades, que facilita o movimento de uns e em contrapartida, dificulta de outros.

As dinâmicas sociais culturais, econômicas e políticas que se constroem em busca do desenvolvimento local nas ilhas, em que o novo se impõe e com ele surgem novas formas de agir, pensar e construir a região a partir das dinâmicas locais. Os discursos como região atrasada, por ter a sua própria dinâmica e o seu tempo lento, quando partimos de um olhar voltado do capital e as dinâmicas do capitalismo, no qual a sociedade vive em constante movimento, pautaram a reflexão sobre a teoria do desenvolvimento.

As fricções, a lentidão e a desaceleração, a distância, os tempos, os ritmos, os sistemas, as infraestruturas, as logísticas, os portos, os barcos, os terminais, o abastecimento de água, a culinária, a produção e o descarte do lixo, os visitantes, os moradores, os deslocamentos ribeirinhos, os hábitos, as simbologias, as histórias, as fotografias, as trocas de informações, as relações criadas e desenvolvidas com o rio e a floresta, foram compreendidas a partir das mobilidades.

Assim sendo, permito-me a concluir esta análise partindo do entendimento de que estudar a Amazônia é algo complexo, diverso e em constante movimento, por isso esta análise poderá servir de arcabouço teórico e analítico para outras pesquisas.

Portanto, as dinâmicas nas ilhas do Combu e de Cotijuba vão além do que o trabalho analisou. O exposto foi apenas uma exegese de uma pequena parte da Amazônia, muito ainda pode e deve ser observado e estudado, a partir de outros olhares e enfoques dos pesquisadores, em especial os daqui, enriquecendo ainda mais o estudo das mobilidades e contribuindo para dar voz e visibilidade para a região Amazônica, para os povos que aqui vivem e para os pesquisadores locais.

Deixo para reflexões futuras sobre as mobilidades, que não tratam apenas das questões relacionadas ao transporte, mas sobre a vida ribeirinha no contexto da urbanização Amazônica, mais especificamente nas ilhas do Combu e de Cotijuba. Além dos dois agentes que eu trouxe para a análise – o morador local e o visitante- eu incluiria, o poder público e os representantes das empresas que trabalham com o turismo e até mesmo com o transporte local, para dialogar com as experiências e com os problemas que foram destacados, nessa análise, pelo morador e pelo visitante.

E por último, outra pesquisa que pode ser interessante, para um olhar posterior e para influenciar outros pesquisadores, seja do turismo ou de outras áreas, seria trazer práticas diferentes das que foram descritas nesse trabalho, fazendo com que as sociabilidades possam ser compreendidas a partir de outros movimentos, seja na floresta ou nos rios, a partir da certeza de que outras infinitas práticas acontecem nas ilhas do Combu e de Cotijuba.

REFERÊNCIAS

Adrião, D. G. da S. **Sociedade e Ambiente: o turismo como agente e objeto de mudanças sociais e ambientais na Ilha do Combu**. VI Encontro Nacional da Anppas. Belém – PA – Brasil. 18 a 21 de setembro de 2012.

Adams, T. E.; Ellis, C.; Jones, S. H. Autoethnography. **The International Encyclopedia of Communication Research Methods**. Jörg Matthes (General Editor), Christine S. Davis and Robert F. Potter (Associate Editors). JohnWiley & Sons, Inc. Published 2017.

Aires, J. C. A. *et al.*, **A Avaliação do Visitante Sobre a Infraestrutura de Transporte à Ilha do Combu, um Atrativo Turístico Amazônico de Belém (Pa)**. Observatório de Inovação do Turismo - Revista Acadêmica. Vol. XIV, nº 3, dezembro – 2020.

Allis, T. **Em busca das mobilidades turísticas**. PLURAL, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP, São Paulo, v.23.2, 2016, p.94-117.

Allis, T. Mobilidades e turismo. In: Panosso Netto, A.; Uvinha, R. R. (org.). **Lazer e turismo: perspectivas no âmbito da pós-graduação no Brasil**. São Paulo: Edições EACH, 2023. p. xx-yy. (Coleção desenvolvimento do turismo, 4). DOI 10.11606/9786588503447.

Allis, T.; De Paula, A. T. **Confinamento de trabalhadores de cruzeiros marítimos em tempos de pandemia: uma análise à luz das mobilidades**. Observatório de Inovação do Turismo - Revista Acadêmica. Vol. XIV, nº Especial, dezembro – 2020.

Allis, T., Moraes, C. M. Dos S. Sheller, M. **Revisitando as mobilidades turísticas**. RTA | ECA-USP | v. 31, n. 2, p. 271-295, maio/ago., 2020.

Allis *et Al.*, **Metropolização e Mobilidades Turísticas em/entre São Paulo e Baixada Santista em Tempos de Pandemia**. Geo UERJ, Rio de Janeiro, n. 39, e61342, 2021.

Almeida, M. A. B De.; Gutierrez, G. L.; Marques, R. **Qualidade de vida: definição, conceitos e interfaces com outras áreas, de pesquisa**. São Paulo: Escola de Artes, Ciências e Humanidades – EACH/USP, 2012. 142p.: il.

Almeida, R.; Guerrero A.; Fiori, S. **Geografia e cartografia para o turismo**. São Paulo, 2007.

Almeida, R. H. C. **Mulheres Amazônicas e sua Relação com Empresas de Biocomésticos: Entre Novas Ruralidades e Velhas Concepções de Gênero**. XX REDOR- Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudo e Pesquisa Sobre Mulher e Relação de Gênero. Feminismos, ativismos e produção do conhecimento. UFBA Salvador – BA. 4 a 7 de dezembro de 2018.

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

Alvarez, W. De P.; Costa, D. F Da.; Herrera, R. C. Transformação na Paisagem do Reassentamento Rural Coletivo, Travessão Km 27, Vitória Do Xingu/Pa. **Nova Revista Amazônica** - Volume VII - Nº 03 – Dezembro, 2019.

Amaral, K. A.; Moutinho, M. T.; Corrêa, I. C. A. **Cartografia Aplicada ao Turismo na Ilha de Cotijuba (Belém-PA)**. Anais do XXVII Congresso Brasileiro de Cartografia e XXVI Expositiva. 6 a 9 de novembro de 2017, SBC, Rio de Janeiro - RJ, p. 1550-1554.

Amaral, A.; Natal, G.; Viana, L. **Netnografia como aporte metodológico da pesquisa em comunicação digital**. Sessões do Imaginário, Porto Alegre, ano 13, n. 20, p. 34-40, dez. 2008.

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**. Lisboa: Edições 70 Ltda, 1977.

Bardin, L. **Análise de conteúdo** (L. de A. Rego & A. Pinheiro, Trans.). Lisboa: Edições 70. (Obra original publicada em 1977). 2006.

Bardin, L. **Análise de conteúdo** / Laurence Bardin; tradução Luís Antero Reto, Augusto Pinheiro. – São Paulo: Edições 70, 2011.

Barroco, L. M. S.; Barroco, H. E. A Importância da gastronomia como patrimônio cultural no turismo baiano. **TURyDES**, v. 1, n. 2, 2008.

Bastos, M. M. R. D. **Geografia dos transportes: Trajetos e conflitos nos Percursos Fluviais da Amazônia Paraense: Um estudo sobre os acidentes em embarcações**. 2006. 59 f. Dissertação apresentada Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, agosto de 2006.

Becker, B. K. Fronteira e Urbanização Repensadas. **Revista Brasileira de Geografia**, 51 (3-4), 1985, p. 357- 371.

BELÉM. Lei Municipal n. 8.655/08, de 30 de junho de 2008. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém, e dá outras providências. **Diário Oficial [do Estado do Pará]**, Pará, v. 3, n. 6, p. 70, 30 out. 2008.

Bello, L. A. L.; Hüffner, J. G. P. Análise dos impactos ambientais da expansão urbana na ilha de Cotijuba, Belém-PA. **Caminhos de Geografia Uberlândia**. v. 13, n. 44 Dez/2012 p. 286–298.

Bergson, H. ([1919] 1960), *Creative evolution*. Londres, Macmillan.

Bertrand, G. Paisagem e geografia física global: esboço metodológico. **Caderno de Ciências da Terra**, n. 13, p. 1-27, 1971.

Blanco, C. J. C.; Neves, P. B. T Das.; Conde, C. L da. R. Análise do tempo de viagem de casa ao local de trabalho dos brasileiros considerando as cinco regiões do país. **E-METROPOLIS**. nº 38 ▪ ano 10 | setembro de 2019.

Boareto, R. “A Política de Mobilidade Urbana e a construção de cidades sustentáveis”. **Revista dos Transportes Públicos** – ANTP (Associação Nacional dos Transportes Públicos). São Paulo: ANTP, 2008.

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**, Vol. 2, n. 1, 2005, p. 68 – 80.

Braga, A. Técnica etnográfica aplicada à comunicação online: uma discussão metodológica. **UNIrevista**, v. 1, n. 3, p. 1-11, jul. 2006.

Branco, S. P. V. M. **Estudo e aplicação de sistemas BRT-Bus Rapid Transit**. 2013.

BRASIL, Ministério das Cidades. Plan Mob: construindo a cidade sustentável – **Caderno de referências para elaboração de plano de mobilidade urbana**. Ministério das Cidades, Brasília, 2007.

Cardoso, C. E. P. Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais. **Tese de doutorado**, Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, SP. 2008.

Carneiro, J.; Allis, T «**Mobilidades, etnografia e turismo: um panorama sobre metodologias etnográficas na literatura**», Etnográfica [Online], Artigos em pré-publicação, posto online no dia 31 janeiro 2024, consultado o 01 fevereiro 2024. URL: <http://journals.openedition.org/etnografica/15011>

Carneiro, R. **O papel do Estado e as reformas na Administração Pública: da Constituição Federal de 1988 ao contexto Pós Pandemia/ Ricardo Carneiro, Flávia de Paula Duque**. Brasil. – Rio de Janeiro: Fundação Oswaldo Cruz, 2021.

Caria, T. “A construção etnográfica do conhecimento em ciências sociais: reflexividade e fronteiras”, em T. Caria (org.), **Experiência Etnográfica em Ciências Sociais**. Porto, Afrontamento, 9-20. 2002.

Castells, M. **A sociedade em rede**. 6. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

Castro, E. Introdução: uma incursão temática à Belém. In: **Belém de águas e ilhas**. Edna Castro, organizadora. Belém: CEJUP, 2006.

Castro, E. Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas. In: **Cidades na floresta**. São Paulo: Annablume, 2008.

Castro, E. Urbanização, Pluralidade e Singularidades das Cidades Amazônicas. In: Castro, Edna (Org.). **Cidades na floresta**. São Paulo: Annablume, 2009.

Castro, E; Santos, M. A. Belém de água e de portos: ação do Estado e modernização na superfície. In: **Belém de águas e ilhas**. Edna Castro, organizadora. Belém: CEJUP, 2006.

Castro, D. M de *et al.* Influência das Políticas Públicas nos Investimentos em Infraestrutura Logística: Um Estudo da Situação do Estado de Mato Grosso Do Sul. **Revista Gestão e Conhecimento**. Publicação semestral da Faculdade FACET. Faculdade de Ciências Sociais e Aplicadas do Paraná Volume 9, nº2- Jul/Dez 2015.

Cellard, A. A análise documental. In: POUPART, J. *et al.*, **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 295-316.

Cechinel, A *et al.* Estudo/Análise Documental: uma Revisão Teórica e Metodológica. **Criar Educação – PPGE – UNESC**, Criciúma, v. 5, nº1, janeiro/Junho 2016.

Chang, H. *Autoethnography as method*. Walnut Creek, CA: Left Coast Press, 2008.

Cirilo, B. B. **O processo de criação e implementação de unidades de conservação e sua influência na gestão local: o estudo de caso da área de proteção ambiental da ilha do Combu, em Belém/Pa.** 2013. 197 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2013.

Cirilo, B. B.; Almeida, O. T de. O Conselho Gestor da Área de Proteção Ambiental da Ilha do Combu e a Experiência da Gestão Compartilhada. **Revista de Estudos Sociais**. Ano 2015. N.34. V.17.

Cohen, E.; Cohen, S. A. Current sociological theories and issues in tourism. **Annals of Tourism Research**, 39(4), 2177-2202. 2012.

Cohen, E.; Cohen, S. A. A mobilities approach to tourism from emerging world regions. **Current Issues in Tourism**, 18(1), 11-43, DOI: 10.1080/13683500.2014.898617. 2015.

Coles, T.; Hall, C. M.; Duval, D. T. Mobilizing Tourism: A Post-disciplinary Critique, **Tourism Recreation Research**, 30(2), 31-41. 2005.

Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

_____. **Lei nº 10.257/2001**. Estatuto das Cidades. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm> Acesso em 05 mai. 2021.

_____. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**. Brasília, 4 de janeiro de 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em 05 mai. 2021.

Corrêa, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo, Ática, 1989.

Corrêa, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 49, n. 3, p. 39-69, jul. 1987.

Costa, S. M. F da *et al.*, Crescimento urbano e ocupação de várzea em pequenas cidades da Amazônia: uma discussão premente. **Geografia, Ensino & Pesquisa**, Vol. 20 (2016), n.1, p. 114-129. ISSN: 2236-4994 DOI: 10.5902/2236499419094.

Costa, S. M.F.; BRONDIZIO, E.S. Cities along floodplain of the Brazilian Amazon: characteristics and trends. In: Pinedo-Vasquez, M.; Ruffino, M.L.; Padoch, C.; Brondizio, E.S. **The Amazon Varzea – the decade past and the decade a head**. New York: SPRINGER, 2011.

Costa, S. M. F. *et al.*, Pequenas cidades do estuário do rio Amazonas: fluxo econômico, crescimento urbano e as novas velhas urbanidades da pequena cidade de Ponta de Pedras. **REDES - Rev. Des. Regional**, Santa Cruz do Sul, v. 17, n. 2, p. 56 - 74, 2012.

Couto, M. H. S. H. F. do. **Qualidade de vida dos usuários do transporte fluviomarítimo na Amazônia: Acessibilidade e Políticas Públicas**. Tese (Doutorado). – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2015.

Cresswell, T. Towards a politics of mobility. **Environment and Planning D: Society and Space**, 28, 17-31. 2010.

Cruz, R. de C. A. **Política de turismo e território**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2002. (Coleção Turismo).

Cruz, V. C. O rio como espaço de referência identitária: reflexões sobre a identidade ribeirinha na Amazônia. In: Trindade Jr., S.-C. C.; Tavares, M. G. C. (Orgs.). **Cidades ribeirinhas da Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA. 2008. p. 611-616.

Cunha, M. I. “**Linhas de redefinição de um objeto: entre transformações noterreno e transformações na antropologia**”, *Etnográfica*, 18 (2): 403-413. DOI : 10.4000/etnografica.3761. 2014.

Damião, A. P. Espaço Urbano, Produção do Espaço e Segregação Socioespacial: O Espaço Urbano Capitalista e o Caso de Marília/SP. **Revista LEVS/UNESP-Marília**. Edição 14. Novembro. 2014.

De Paula, M. **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**/Marilene de Paula, Dawid Danilo Bartelt, (Orgs). – Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016.

De Sá, F. Z.; De Araújo Gastal, S. **Turismo, Mobilidade e Pós-Modernidade: Interrelações Iniciais**. *International Journal of Safety and Security in Tourism/Hospitality*, v. 22, n. 4, 2021. Disponível em: https://www.palermo.edu/Archivos_content/2021/negocios/ijsth/04-Susana-Gastal-yZaltro-de-Sa.pdf. Acesso em: 27 out. 2023.

Dergan, J. M. B. **História, Memória e Natureza: As Comunidades Da Ilha Do Combu-Belém-Pa.** Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Pará. 2006.

Dias, A. C. **Avaliação da política pública de mobilidade urbana do Ministério das Cidades e impacto no Planejamento Urbano das Médias Cidades.** Curso de Especialização em Planejamento e Estratégias de Desenvolvimento. ENAP Escola Nacional de Administração Pública. 2018.

Diário do Pará (DOL). Disponível em <https://dol.com.br/noticias/para/661012/ilha-de-cotijuba-pode-se-tornar-area-de-protecao-ambiental?d=1>. Acesso em: 15 Ago. 2021.

Elliot, A.; Urry, J. **Mobile lives.** London: Routledge, 2010.

Epichin, K. S. Espaço urbano e mobilidade sustentável: um olhar reflexivo sobre Políticas Públicas de municípios da região metropolitana da grande Vitória/ES. **e-metropolis.** nº 31. Ano 8 | dezembro de 2017.

Fazito, M.; Rodrigues, B.; Nascimento, E.; Pena, L. C. S. O papel do turismo no desenvolvimento humano. **Paper do NAEA**, Volume 26, Nº 1 (Edição 372). ISSN 15169111. 2017.

Fechine, E. F. G. **Condições de vida e trabalho das mulheres ribeirinhas do rio Madeira.** Porto Velho: Fundação UFRO, 2008. Disponível em:<<http://itaporanga.net/genero/1/GT10/08.pdf>>. Acesso em 26/08/2021.

Fonseca, J. M. Paisagens e Imagens Amazônicas: Os Caminhos do Imaginar, Olhar e Sentir. **Dissertação (mestrado)** - Universidade Federal de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação do Departamento de Geografia (IGC/ UFMG), Belo Horizonte, 2016.

Freire-Medeiros, B.; Lages, M. P. A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. **Revista Crítica de Ciências Sociais.** 123, Dezembro, 2020: 121-142.

Freire-Medeiros, B.; Telles, V. S.; Allis, T. Apresentação: por uma teoria social on the move. **Tempo Social**, São Paulo, v. 30, n. 2, p. 1-16, 2018.

Freire-Medeiros, B.; Pinho, P. de S. O turismo num mundo de mobilidades. **PLURAL**, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP, São Paulo, v.23.2, 2016, p.5-16.

Furtado, L. G.; Sousa, M. A. M, De. Belém, ocupação humana e uso de recursos no estuário. In: **Belém de águas e ilhas.** Edna Castro, organizadora. Belém: CEJUP, 2006.

Gil, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

Godfrey, B. J.; Browder, J. O. Disarticulated urbanization in the Brazilian Amazon. **Geographical Review**, [S. l.], v. 86, n. 1, p. 441-445, 1996.

Gomes, F. F.; Batista, S. S. M. Relações de Trabalho e Organização da Produção: precarização e extrativismo na Ilha do Combu em Belém/PA. **V Jornada Internacional**

de Políticas Públicas (V JOINPP) “Estado, Desenvolvimento e Crise do Capital”. Universidade Federal do Maranhão (UFMA). 2011.

Gomes, C. M.; Minayo, M. C. de S. **Enfoque Ecológico de Saúde: Uma Estratégia Transdisciplinar.** Interfacehs, 2016.

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>. Acesso em: 27 fev. 2021.

Gonçalves, C. W. P. **Amazônia, Amazônias.** São Paulo: **Contexto**, 2010.

Guerra, G. A. **Os Efeitos da Ocupação Urbana no Extrativismo Vegetal da Ilha de Cotijuba.** Belém-PA, Universidade da Amazônia, Editora Unama, 2007.

Guttentag, D. A. Virtual reality: applications and implications for tourism. **Tour Manage**, v. 30, n. 5, 637-651. 2010. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2009.07.003>. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0261517709001332?via%3Dihub>. Acesso em: 27 out. 2023.

Hall, C. M. “Of time and space and other things: laws of tourism and the geographies of contemporary mobilities”. In: Burns, Peter M.; Novelli, Marina. **Tourism and mobilities: local-global connections.** Oxfordshire: CABI International, 2008, p. 15-32.

Hall, C. M.; Williams, A. (Eds.) **Tourism and Migration: New Relationships between Production and Consumption.** Dordrecht. Kluwer. 2002.

Hannam, K.; Sheller, M.; Urry, J. Editorial: mobilities, immobilities and moorings. **Mobilities** 1(1), 1-22. 2006.

Harvey, D. **Cidades rebeldes.** São Paulo: Martins Fontes, 2014.

Honda, Y. F. **Área de Proteção Ambiental da Ilha de Algodão: Conflitos Socioambientais e Perspectivas de Governança.** Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local da Amazônia (PPGEDAM) da Universidade Federal do Pará (UFPA). 2018.

Huffner, J. G. P.; Vieira, S. M. **A Influência do Turismo na Degradação Ambiental e na Ocupação Desordenada de Áreas Naturais Urbanas: O Estudo de Caso da Ilha de Cotijuba (Belém-PA).** 2011.

Huertas, D. M. **Da Fachada atlântica ao âmago da hiléia: integração nacional e fluidez territorial no processo de expansão da fronteira agrícola.** 2007. 315f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Departamento de Geografia, faculdade de filosofia, letras e ciências humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade, **IDEFLOR-BIO.** 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.

Julio, E. *et al.*, Estruturação de Aplicação da Análise de Conteúdo. **Revista Ciências Exatas** | Vol. 23 | Nº. 2 | Ano 2017.

Júnior, A de, G. A Religiosidade em Comunidades Ribeirinhas da Amazônia: Vivência da Espiritualidade a partir de Saberes e Cultura Popular em Relação com Movimentos e Organizações Sociais. **Revista Terceira Margem Amazônia**. VOL 2 • N. 6 • JAN/JUL.2016.

Kozinets, R. V. **On netnography: initial reflections on consumer research investigations of cyberculture**. Evanston, Illinois, 1997.

Ladeira, L. B.; Lima, A. S. Tradição e culinária na Estação das Docas, Belém (PA). **Revista Mangút: Conexões Gastronômicas**. ISSN 2763-9029. Rio de Janeiro, v. 1 n. 2, p. 112-132, dez. 2021.

Lannutti, P. J. Um chat produtivo – Entrevistas por mensagens instantâneas. **Coletas de dados qualitativos: um guia prático para técnicas textuais, midiáticas e virtuais /sob direção de Virginia Braun, Victoria Clarke, Debra Gray; tradução de Daniela Barbosa Henriques**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2019.

Lefèbvre, H. **A cidade do capital**. Tradução: Maria H. R.; Ramos. M. J. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

Lévi-Strauss, C. **Antropologia estrutural**. Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro. 1991.

Lévy, J. **L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique**. Paris, Presses de Sciences Po. 1994.

Lima, J. J. F. Limites e impasses da mobilidade urbana em Belém do Pará. In: **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**/Marilene de Paula, Dawid Danilo Bartelt, (orgs.) – Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016.

Lima, M. M. **A ribeira & a orla: espacialidades e territorialidades urbanas ribeirinhas em uma cidade amazônica em transformação**. Dissertação (mestrado em geografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará. Belém, 2013.

Lima, M. M. **Territórios de uso comum na Amazônia: relação sociedade-natureza e modernização do espaço regional**. 2020. 375 f. Tese (Doutorado em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2020.

Maanen, J. V. Reclaiming qualitative methods for organizational research: a preface, In: **Administrative Science Quarterly**, Vol. 24, no. 4, December 1979, pp 520-526.

Machado, L. O. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, p. 110-137, 1999.

Malinowski, B. **O nativo em “carne e osso”**. In: Durham, Eunice (org). Malinowski. São Paulo: Ática, 1986. (Coleção Grandes Cientistas Sociais, 55).

Magnani, J. G. C. A antropologia urbana e os desafios da metrópole. **Tempo Social – USP**. 2003.

Magnani, J. G. C. De Perto e de dentro: Notas Para Uma Etnografia Urbana. **REVISTA Brasileira De Ciências Sociais – RBCS**. Vol. 17 no 49 junho/2002.

Magnani, J. G. C. Etnografia como prática e experiência. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 15, n. 32, p. 129-156, jul./dez. 2009.

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

Marchetti, D. S.; Ferreira, T. T. Situação atual e perspectivas da infraestrutura de transportes e da logística no Brasil. **BNDES setorial**, v. 2, p. 232– 270, 2012.

Maricato, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

Martins, G. A.; Theophilo, C. R. **Metodologia da investigação científica para ciências sociais aplicadas**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

Mascarenhas, A. L. Dos S. **Análise Geoambiental da Ilha de Algodual-Maiandeu/PA**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Geografia do Centro de Ciências da Universidade Federal do Ceará. 2006.

May, T. **Pesquisa social: questões, métodos e processos/ trad. Carlos Alberto Silveira Netto Soares**. – 3. Ed.- Porto Alegre: Artmed, 2004.

Matta, R. A. A. **Espacialidade e sustentabilidade na Ilha do Combu: um olhar sobre a interface urbano-insular como forma de contribuir para a conservação do espaço na construção da sustentabilidade local**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Instituto de Tecnologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2006.

Meguis, T. R. B. Turismo de base comunitária: uma análise sobre a Ilha de Cotijuba - Belém 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. **Transporte Fluviomarítimo e Turismo: A viagem à Soure e as perspectivas de desenvolvimento local**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido – PPGDSTU, Belém, 2018.

Melo, O. do C. **A comunidade e a construção do lugar na Ilha de Cotijuba (PA)**. EGPA (Escola de Governo do Estado do Pará) Programa de Pós-graduação em Geografia –PPGEO/UFPA – 2008.

Merino, E. Audiência Pública a lei de Mobilidade Urbana no Brasil constatações e desafios. **Comissão Especial de Mobilidade Urbana**. Rio Grande do Sul, ago. 2013.

Merleau-Ponty, M. **“De Mauss a Claude Lévi-Strauss”**. Textos Seleccionados, São Paulo, Editora Abril Cultural, coleção Os Pensadores. 1984.

Milan, G. S.; Vieira, G. B. B. Proposição de um modelo conceitual em torno da prática de governança em cadeias logístico-portuária. **Revista Gestão Industrial**, v. 7, n. 4, p. 154–174, jan. 2011.

Minayo, M. C. de S. (Org). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 31. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. **Módulo I: Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades, Brasília, Março, 2006. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/CursoSemob/modulos.html>.

Miranda, L. M. Cidades, águas e ilhas no estuário amazônico. **Labor & Engenho**, Campinas [SP] Brasil, v.9, n.2, p.81---92, abr./jun. 2015.

Montardo, S. P.; Rocha, P. J. Netnografia: incursões metodológicas na cibercultura. **Revista E-compós**, Brasília, v. 4, n.55, 2005. Disponível em : < <http://www.e-compos.org.br/ecompos/article/view/55/55>>. Acesso em: 08 nov. 2023.

Montoia, G. R. M. **As escalas decisórias das políticas públicas e dos programas de investimento e a repercussão no local: um estudo das pequenas cidades do delta do rio Amazonas**. São José dos Campos: Universidade do Vale do Paraíba, 2018.

Montoia, G. R. M.; Costa, S. M. F da. O ribeirurbano e as cidades da Amazônia: a construção de uma antropogeografia. **Novos Cadernos NAEA** • v. 22 n. 2 • p. 183-204 • maio-ago 2019.

Morais, J. S. **Proposta de método para avaliação de qualidade do transporte público urbano por ônibus utilizando a teoria das representações sociais**. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Faculdade de tecnologia da Universidade de Brasília. Brasília, 2012. 108f.

Morales, P. R. G. D.; D’agosto, M. A.; Souza, C. D. R. Otimização de Rede Intermodal para o transporte de soja do norte do Mato Grosso ao porto de Santarém. **Journal of Transport Literature**, v. 7, n. 2, p. 29–51, abr. 2013.

Moreira, E. Belém e sua expressão geográfica. **Belém: Imprensa Universitária**, 1966.

Moreira, F da. S de. A. **O Ideário do Desenvolvimento Sustentável e a Captura das Capacidades Estatais na Amazônia Brasileira: as contradições no caso do estado do**

Pará. Tese (Doutorado). – Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2023.

Neiva, R. M. S. **Turismo, áreas naturais protegidas e desenvolvimento:** uma análise da área de proteção ambiental Ilha do Combu (Belém -Pará – Brasil). Dissertação (Mestrado em Turismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro Ciências Sociais Aplicadas, Programa de Pós Graduação em Turismo. Natal, RN, 2022.

Nóbrega, W. R De. M.; Figueiredo, S. L. Desenvolvimento e participação no Programa de Regionalização do Turismo. **Desenvolvimento e Sustentabilidade.** Oriana Trindade de Almeida, Sílvio Lima Figueiredo; Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr. (Orgs) - Belém: NAEA, pp. 29-44. 2012.

NOVA CARTOGRAFIA SOCIAL DA AMAZONIA. Ribeirinhos das ilhas de Belém. Manaus: UFAM; Belém: IAGUA, 2008. (**Série Movimentos Sociais e Conflitos nas Cidades da Amazônia, 8**).

Oliveira, J. A. **Cidades na selva.** Manaus: Valer, 2000.

Oliveira, J. A. A cultura na (das) pequenas cidades da Amazônia brasileira. In: VIII Congresso Luso-afro-brasileiro de Ciências Sociais, **Anais.** 2004, p. 1-10.

Oliveira, J. A.; Schor, T. Das cidades da natureza a natureza das cidades. *In:* Trindade Jr., S. C; Tavares, M. G. (Org.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia:** mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008. p. 15-26.

Oliveira, M. M. **Como fazer pesquisa qualitativa.** Petrópolis, Vozes, 2007.

Pantoja, B. F. *et al.* Percepção E Expectativa do Usuário Quanto a Implantação do Sistema BRT-Belém. **XXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transportes da ANPET.** Recife, 29 de outubro a 01 de Novembro de 2017.

Paula, E. A De.; Morais, M De. J.; Silva, S. S Da. Cercamento das florestas sob o Capitalismo verde: miradas desde a fronteira tri Nacional Brasil/Peru/Bolívia. **Novos Cadernos Naea,** v. 18, n.1, p. 213-232. 2015.

Peirano, M. Etnografia não é método. **Horizontes Antropológicos,** Porto Alegre, ano 20, n. 42, p. 377-391, jul./dez. 2014.

Pereira, V. B. **Transportes:** História, crises e caminhos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015.

Pinheiro, A. De C. L.; Ponte, J. P. X.; Rodrigues, R. M. A política de transporte público e a estruturação do espaço urbano na região metropolitana de Belém. COSTA, M. A.; MARGUTI, B. O. (org.). Funções públicas de interesse comum nas metrópoles brasileiras: transportes, saneamento básico e uso do solo. Brasília: **IPEA,** 2014. v. 2, cap. 11, p. 291-322. Disponível em: <http://livroaberto.ufpa.br/jspui/handle/prefix/484>. Acesso em: 25 maio de 2021.

Pinho, P. De S.; Freire-Medeiros, B. Teorizações indisciplinadas: (i)mobilidade como metáfora, conceito e método. **PLURAL**, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP, São Paulo, v.23.2, 2016, p.118-125.

PNT- Política Nacional de Transportes: Resumo Executivo/Livro de Estado e Caderno das Estratégias Governamentais. **Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil**. Brasília: MTPA, 2018.

Pontes, T. F. **Avaliação da mobilidade urbana na área metropolitana de Brasília**. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília. Brasília/DF. 2010.

Quaresma, H. D. A. B. **O desencanto da princesa**: [pescadores tradicionais e turismo na área de proteção ambiental de Algodual/Maiandeuá]. Belém: NAEA/ UFPA, 2003.

Ribeiro, B. G.; Cardoso, A. C. D.; Bezerra, F. N. C. A dualidade do ambiente natural/urbano e suas perspectivas em Cotijuba-Pa. **III Seminário Nacional sobre o Tratamento de Áreas de Preservação Permanente em meio Urbano e Restrições Ambientais ao Parcelamento do Solo- APPURBANA**. UFPA- Belém. 2014.

ROCHA, A. L. C da.; ECKERT, C. Etnografia: Saberes e práticas. **Ciências humanas: pesquisa e método**. Editora da universidade, Porto Alegre, 2008.

Rodrigues, Á. F. A. C. **A Produção do Espaço pelo e para o Turismo na Área de Proteção Ambiental da Ilha do Combu (Belém-Pará)**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido – PPGDSTU, Belém, 2018.

Rodrigues, Á. F. A. C. Consumo na e da natureza: políticas ambientais e práticas de turismo na ilha do Combu. **Paper do NAEA**. Volume 28, Nº 3 (453). 2019.

Rolnik, R.; Klintowitz, D. (I) Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados** 25 (71), 2011.

Rosa, C. C Da.; Cabral, E. R. Os Impactos Socioambientais e Econômicos do Turismo: O Caso da Ilha do Combu, No Entorno da Cidade de Belém –PA. **VII CODS - A Gestão das Organizações em Tempos de Transição (BELÉM/PA)**. 2016.

Sampaio, E. A De. A. Brito, C. O. Ribeiro, J, S. In: Allis, T.; Moraes, C.; Catalano, B. (org.). **Mobilidade turísticas**: debates e estudos contemporâneos. São Paulo: Edições EACH, 2023. p. 04-21. (Coleção desenvolvimento do turismo, 5). DOI 10.11606/9786588503324.

Santana, R. **Território e gênero devida de uma população ribeirinha na ilha de Cotijuba. Belém Pa**. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Federal do Pará: Belém, 2002.

Santos, B de. S. Introducción: las epistemologías Del Sur In: CIDOB (org.), **Formas OTRAS. Saber, nombrar, narrar, hacer**. Barcelona: CIDOB Ediciones,. 9-22. 2012.

Santos, M. **Técnica, espaço, tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994b.

Santos, M. **Metamorfoses do espaço habitado:** fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988. (Col. Geografia: Teoria e Realidade, 16).

Santos, M. **A natureza do Espaço:** Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. 8. Reimpr.- São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

Santos, S. M. A. O método da autoetnografia na pesquisa sociológica: atores, perspectivas e desafios. **PLURAL**, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP, São Paulo, v.24.1, 2017, p.214-241.

Santos, V. C. **Requalificação urbana da paisagem de várzea da Vila da Barca - Belém/Pará e suas consequências.** 2012. 131f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

Santos, V. C *et al.* Paisagem e Percepção Socioambiental em Áreas de Várzeas Urbanizadas, Belém-Pará. **Nova Revista Amazônica** - Volume VII - Nº 02 - Setembro 2019.

Sathler, D. **As redes para além dos rios:** urbanização e desequilíbrios na Amazônia Brasileira. 2009. 178 f. Tese (Doutorado em Demografia) – Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

Scherer-Warren, I. Manifestações de Rua no Brasil 2013: encontros e desencontros na política. **CADERNO CRH**, Salvador, v. 27, n. 71, p. 417-429, Maio/Ago. 2014.

Seabra, L. O.; Taco, P. W. G. Mobilidade Urbana no Brasil: antecedentes e perspectivas à luz dos mecanismos de gestão. **XVIII Congresso Panamericano de Ingenieria de Transito Transporte Y Logistica 2014.** 11 a 13 de junho de 2014.

Serpa, Ângelo. **O espaço público na cidade contemporânea.** São Paulo, Contexto, 2007.

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.

Sheller, M. Theorising mobility justice. *Tempo Social*. **Revista de sociologia da USP**, v. 30, n. 2. pp. 17-34. 2018.

Sheller, M; Urry, J (orgs.). **Tourism mobilities:** places to play, places in play. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2004.

Silva, C. R. Da. **Ambiente e qualidade de vida da população cabocla da Ilha de Cotijuba, Belém-Pará.** Trabalho de Conclusão de Curso – TCC. Departamento de Geografia. CFCH UFPA. 2003.

Silva, F. N. **Políticas urbanas para uma mobilidade sustentável: do diagnóstico às propostas.** In: GeoInova 10, p. 157-174, 2004.

Silva, I. das D. **Massificação Do Lazer Em Áreas Naturais Amazônicas E Suas Repercussões Ambientais:** o caso da ilha de Cotijuba em Belém. Programa de pós-graduação em Meio Ambiente, Universidade Federal do Ceará, 2001.

Silva, M. D. M.; Simonian, L. T. L. Trânsitos de uma sustentabilidade: mobilidade urbana como fator de felicidade. **Estado, sistemas produtivos e populações tradicionais.** Org: Mirleide Chaar Bahia, Durbens Martins Nascimento. Belém: NAEA, 2014.

Silva, T. S. N Da.; Souza, C. F. Percepção dos impactos do Turismo pelos moradores da Praia do Farol - Ilha de Cotijuba/PA. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional.** G&DR • v. 9, n. 1, p. 262-280, jan-mar/2013, Taubaté, SP, Brasil.

Silva, A. A.; Steward, A. M. A valorização do trabalho das mulheres na comunidade do Igarapé Combu, Ilha do Combu-Pará. **Agricultura Familiar: Pesquisa, Formação e Desenvolvimento • Belém • v.13 , nº2 • p. 208-229 • jul-dez. 2019.**

Singh, D. Z. Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana. **Tempo Social, revista de sociologia da USP**, v. 30, n. 2. pp. 35-54. 2018.

Souza, C. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45.

Tosta, E.; Kunz, J. G. Mobilidade e Turismo: Construindo um Mapa Conceitual. **V Encontro Semintur Jr.** UCS - Universidade de Caxias do Sul. 2014.

Trindade Jr, S. C. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico- científico informacional no espaço amazônico. **Revista IEB**, n. 51, p. 113-137, 2010.

Trindade Jr, S. C. Formação Metropolitana de Belém (1960-1997). -1. Ed. – Belém, PA: **Paka-Tatu**, 2016.

Trindade Jr, S. C. Cidade e Floresta: Paisagens, Interações e Horizontes de Vida Urbana na Amazônia. **Ciência Geográfica** - Bauru - XXV - Vol. XXV - (1): Janeiro/Dezembro – 2021.

Trindade Jr., S. C.; Leite, G. C. da S.; Oliveira, H, M, P de. O pensamento de Milton Santos e a Amazônia. –Rio de Janeiro: **Consequência Editora**, 2021.

Trindade Jr., S. C.; Santos, E. R. C.; Ravena, N. A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém. In: **Belém: a cidade e o rio na Amazônia.** Trindade Jr, S. C.; Silva, M. A. P. (Orgs.). Belém: EDUFPA, 2005.

Trindade Jr., S. C da.; Amaral, M. D. B.; Santos, E. R. C. Estado, políticas urbanas e gestão do espaço na orla fluvial de Belém. In: **Belém de águas e ilhas.** Edna Castro, organizadora. Belém: CEJUP, 2006.

Towner, J. **What is tourism's history?** *Tourism Management* 16(5), 339-343. 1995.

Urry, J. **Sociology beyond societies: Mobilities for the Twenty-first Century.** London: Routledge. 2000.

Urry, J. **Mobilities.** London: Polity, 2007.

Urry, J. **Mobilities.** Cambridge, Malden: Polity, 2007.

Urry, J. **What is the future?** Cambridge: Polity. 2016.

Vasconcellos, E. A. A crise do planejamento de transportes nos países em desenvolvimento: reavaliando pressupostos e alternativas. **Transportes**, v. 3, n. 2, p. 7-26, 1995. Seção Especial. Disponível em: <<http://goo.gl/cGebIs>>. Acesso em: 25 maio de 2021.

Vasconcellos, E. A. Entrevista. Idas e vindas passado, presente e futuro da mobilidade urbana no Brasil. **e-metropolis**. n° 30 ▪ ano 8 | setembro de 2017.

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.

Ventura Neto, R. da S.; Cardoso, A. C. D. **Ocupação de margem de rio na metrópole amazônica: origem local e tendências globais.** 2012. Acesso em: 20 de ago. 2021. Disponível em :<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/APP/article/view/3858>

Vicentini, Y. **Cidade e história na Amazônia.** Tese (Doutorado em Planejamento Urbano) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1994.

Vinuto, J. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Temáticas**, Campinas, v. 22, n. 44, 2014.

Ximenes, J. Cidade e água: Belém do Pará e estratégias de reapropriação das margens fluviais. **Arquitextos**, v. 085, p. 2, 2007.

Wanzeler, R de. S. **Peixe Frito, Santos e Batuques: Bruno de Menezes em Experiências. Etnográficas.** Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Antropologia (PPGA), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 334 f. 2018.

Wilhelm, J. Mobilidade urbana: um desafio paulistano. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 07-26. 2013.

APÊNDICE A: ROTEIRO DE ENTREVISTA (USUÁRIOS)

Público alvo: usuários do transporte (moradores locais).

Data: ____ de ____ 2022

1. Há quanto tempo você mora na ilha?
2. O que te levou a morar na ilha?
3. Quais são as dificuldades de morar na ilha?
4. Quais são os meios que você utiliza para se mover dentro da ilha?
5. Qual a sua opinião sobre os meios que você utiliza para se movimentar?
6. Qual a sua opinião sobre a atividade turística na ilha?
7. Você percebeu algumas mudanças relacionadas aos meios de locomoção na ilha?
8. Você acha que a paisagem pode ser considerada enquanto um atrativo turístico?
9. Você se considera ribeirinho?
10. Qual a sua relação com o rio? Descreva!

APÊNDICE B: ROTEIRO DE ENTREVISTA (USUÁRIOS)

Público alvo: visitante.

Data: ____ de ____ 2022

1. Qual o seu local de residência?
2. Como você ficou sabendo sobre a ilha?
3. O que você entende por mobilidade?
4. Qual a sua motivação para viajar para Combu/Cotijuba?
5. Qual a sua opinião sobre a atividade turística?
6. Quais meios de informação você utilizou para chegar na ilha?
7. Quais foram os meios de deslocamento que você utilizou para chegar até a ilha?
8. Como você percebe a atividade turística?
9. Você acha que a paisagem é um atrativo turístico? Por quê?
10. Qual foi caminho que você fez?
11. Como foi a sua experiência? Descreva!
12. Você pretende voltar?
13. Qual a sua relação com o rio? Descreva!

APÊNDICE C: TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO- TCLE

Prezado (a) Senhor (a),

Esta pesquisa é sobre **Mobilidade Turísticas**, sendo desenvolvida por **Thiliane Regina Barbosa Meguis**, do doutorado em Planejamento do Desenvolvimento do Trópico Úmido do NAEA-UFPA, sob orientação da Profa. Mirleide Chara Bahia.

O objetivo do estudo é: **analisar como se desenvolvem as mobilidades turísticas nas ilhas do Combu, e de Cotijuba, levando em consideração a dinâmica de deslocamentos e as potencialidades socioeconômicas das relações simbólicas e culturais dos diferentes grupos sociais e sua relação com os rios.**

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 pesquisadora estará a sua disposição para qualquer esclarecimento que considere necessário em qualquer etapa da pesquisa.

Assinatura da pesquisadora 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 2022.

Assinatura do participante

Caso necessite de maiores informações sobre o presente estudo, favor entrar em contato com thilianemeguis@gmail.com