



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



ÁGILA FLAVIANA ALVES CHAVES RODRIGUES

**OS ESPAÇOS INSULARES DE BELÉM:**

usos e consumos da natureza na Amazônia metropolitana e suas contradições socioespaciais

BELÉM-PA  
2024

ÁGILA FLAVIANA ALVES CHAVES RODRIGUES

**OS ESPAÇOS INSULARES DE BELÉM:**

usos e consumos da natureza na Amazônia metropolitana e suas contradições socioespaciais

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará, como requisito final para obtenção do grau de Doutora em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental.

Área de concentração: Desenvolvimento Socioambiental.

Orientador: Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior.

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)

---

R696e Rodrigues, Ágila Flaviana Alves Chaves.

Os espaços insulares de Belém: usos e consumos da natureza na Amazônia metropolitana e suas contradições socioespaciais / Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues. — 2024.

512 f.: il. color.

Orientador(a): Prof. Dr. Saint-clair Cordeiro da Trindade Júnior Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Pará, Núcleo de

Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2024.

1. Produção social do espaço. 2. Metropolização. 3. Políticas públicas. 4. Vida cotidiana. 5. Ilhas de Belém. I. Título.

CDD 711.4

---

ÁGILA FLAVIANA ALVES CHAVES RODRIGUES

**OS ESPAÇOS INSULARES DE BELÉM:**

usos e consumos da natureza na Amazônia metropolitana e suas contradições socioespaciais

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará, como requisito final para obtenção do grau de Doutora em Ciências: Desenvolvimento Socioambiental.

Área de concentração: Desenvolvimento Socioambiental.

Aprovada em 23 de fevereiro de 2024.

**Banca Examinadora**

---

Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior – Orientador  
PPGDSTU – NAEA/UFPA

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Mirleide Chaar Bahia – Examinadora Interna  
PPGDSTU – NAEA/UFPA

---

Prof. Dr. Thales Maximiliano Ravena Cañete – Examinador Interno  
PPGDSTU – NAEA/UFPA

---

Prof. Dr. Michel de Melo Lima – Examinador Externo  
PPDMU/Unama

---

Prof. Dr. Tiago Veloso dos Santos – Examinador Externo  
ProfEPT/IFPA

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Nirvia Ravena – Suplente  
PPGDSTU – NAEA/UFPA

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Goretti da Costa Tavares – Suplente  
PPGEO – IFCH/UFPA

Dedico este trabalho para a razão do meu viver, minha Maria Stella, e para todos os sujeitos-insulares que participaram, junto comigo, dessa caminhada.

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus por permitir que eu superasse os obstáculos e adversidades que surgiram nos últimos anos.

Aos meus pais, Eni Machado Chaves e Francisco Martins Chaves, pelo apoio incondicional e ensinamentos, de fé e de vida. Ao meu irmão, Bruno Machado Chaves, parceiro de sonhos e de conversas despreziosas que tanto acalmaram minha mente e coração. Agradeço ao meu companheiro e melhor amigo, Diego Nery Rodrigues, por me mostrar todos os dias que o fim dessa jornada poderia ser alcançado. Amo você! À minha afilhada Tais Alves Ribeiro, à Yasmim Nery e à minha sogra Solange Nery Rodrigues, por toda preocupação e ajuda nas tarefas diárias que tanto contribuíram com meus avanços na escrita. Também cabe agradecer aos amigos, aqui representados por essas duas irmãs de coração, Wanessa Freitas de Aviz e Jamily Souza, cada palavra de carinho e de consolo nos momentos de angústia foram de suma importância.

Ao meu orientador, Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, obrigada por ser meu ponto de referência nesse caminhar, que não iniciou no doutorado, nem mesmo no mestrado, mas na graduação, quando tive o primeiro contato com seus textos que tanto me instigaram a pensar Belém por um outro olhar, mais crítico e preocupado com as mazelas e bonanças. Desculpe pela(s) ausência(s) e falha(s). Agradeço ainda aos amigos do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Ordenamento Territorial e Urbanodiversidade na Amazônia (Geourbam), em especial, aos queridos Helbert, Érica, Victor, Gabriel Leite e Gabriel “Manauara”, pelos incentivos e pelas conversas, virtuais e presenciais, tão importantes. Vocês tornaram o meu dia a dia mais leve e alegre.

Aos professores do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), agradeço pelos conhecimentos acadêmicos compartilhados. Aos membros da banca, Professora Dra. Mirleide Char Bahia, Professor Dr. Thales Ravena Cañete, Professor Dr. Michel de Melo Lima, Professor Dr. Tiago Veloso dos Santos, Professora Dra. Nirvia Ravena e Professora Dra. Maria Goretti Tavares, cada um(a) de vocês, de diferentes modos, influenciaram as minhas percepções e reflexões nessa trajetória acadêmica. Por isso, meu muito obrigada! Aos técnicos do Laboratório de Análises Espaciais Prof. Dr. Thomas Peter Hurthienne (LAENA), em especial, ao Wellington Fernandes, como também ao José Vieira e à Josilene Ferreira, integrantes da equipe técnica do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU).

Também agradeço a todos os colegas da turma de doutorado de 2019, pela companhia e pelas discussões durante as aulas. Agradeço à Universidade Federal do Pará (UFPA) e ao NAEA, instituições que marcam toda a minha formação, assim como a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), por financiar parte da pesquisa que resultou nesta tese.

Meu agradecimento aos representantes das instituições públicas e comerciantes selecionados para a pesquisa, pela concessão de entrevistas durante as atividades de campo. Minha gratidão a todos os moradores das ilhas do Combu, Cotijuba, Paquetá, Grande e Caratateua, pessoas de luta e de resistência que disponibilizaram parte do seu tempo para conversas (formais e/ou informais) que resultaram em valiosas informações para este trabalho.

Para concluir, um agradecimento especial para minha pequena, minha Stellinha, cada noite que passamos acordadas me ajudaram a (re)pensar rotas da pesquisa e, por conseguinte, da escrita. Você foi fundamental para a manutenção do meu equilíbrio físico e mental até aqui. Meu muito obrigada, amor da minha vida!

## RESUMO

Tendo por base teórica a produção social do espaço, a tese aborda a relação sociedade-natureza na Amazônia metropolitana e suas contradições socioespaciais. As ilhas de Caratateua, Cotijuba, Paquetá, Combu e Grande foram escolhidas como referências empíricas de análise, por reunirem características rurais, urbanas e híbridas, com suas particularidades econômicas, ambientais, históricas; pelas políticas de Estado e de mercado a elas dirigidas; e pelos (des)encontros, lutas e resistências dos grupos sociais nelas existentes. O objetivo principal é analisar a produção social do espaço insular de Belém a partir dos usos e consumos da e na natureza expressos em políticas e ações que estimulam o lazer, o turismo e os avanços imobiliários. Sustenta-se que as relações atendem demandas metropolitanas específicas, locais e distantes, e com aspectos de reprodução capitalista e de dominação, por vezes, mais sutis. A insularidade ora se coloca como resistência a interesses e valores não locais, ora vai ao encontro dos mesmos. Das contradições e conflitos, desencadeiam-se movimentos insurgentes de pertencimento e de reconhecimento da diferença dos sujeitos, sugerindo outras possibilidades mais criativas e posturas contestáveis face aos processos hegemônicos em curso. Tendo como método de análise o materialismo histórico e dialético, adotou-se: a) pesquisa bibliográfica de abordagens teóricas sobre espaço socialmente produzido, relações sociais de produção e vida cotidiana; b) pesquisa bibliográfica histórico-geográfica acerca das realidades empíricas analisadas; c) análise de dados primários e secundários coletados em fontes documentais; d) observação sistemática da paisagem em campo e em plataformas virtuais de trocas de mensagens que envolvem os ambientes e os sujeitos analisados; e) e realização de entrevistas semiestruturadas com representantes do poder público ligados à administração distrital e às políticas públicas de turismo e lazer, antigos moradores que possuem liderança política e comunitária, e novos e antigos moradores que exercem atividades comerciais. Os resultados mostram que, em virtude da metropolização de Belém, a partir de 1960, os processos urbanos e suas repercussões econômicas, sociais e ambientais avançam diferencialmente sobre os espaços insulares. Assim, as novas formas de conceber alguns deles vêm gradativamente transformando a vida dos seus moradores, que passam a ser influenciados pela presença de agentes exógenos e do Estado, e de interesses distintos quanto aos usos para fins de lazer e turismo, tornando-os propícios a novas aspirações econômicas e disputas espaciais. Há também os que se veem diretamente atingidos pela expansão urbana, neles surgindo bairros onde predominam assentamentos residenciais cujos problemas induzem a luta por permanência e acesso digno aos serviços públicos,



convivente com a presença de ações do Estado e do capital imobiliário. Em outros, intercalam-se residências permanentes e de uso ocasional que se imbricam e/ou disputam posição com pousadas e segundas residências para fins turísticos. Há, por fim, aqueles em que, mesmo com aniquilamentos e invisibilizações, a vida cotidiana tradicional ribeirinha perdura nas construções, na configuração territorial e nos laços afetivos e de identidade, fortemente vinculados aos rios e à floresta. Tais diferenciações permitiram reconhecer uma tipologia insular para o município de Belém que foi confrontada com as perspectivas de planejamento e de gestão existentes e concebidas para as especificidades desses mesmos espaços.

**Palavras-chave:** produção social do espaço; metropolização; políticas públicas; vida cotidiana; ilhas de Belém.

## ABSTRACT

Based on the theoretical framework of the social production of space, the thesis addresses the society-nature relationship in the metropolitan Amazon and its socio-spatial contradictions. The islands of Caratateua, Cotijuba, Paquetá, Combu, and Grande were chosen as empirical references for analysis, as they combine rural, urban, and hybrid characteristics, each with its economic, environmental, and historical particularities. Additionally, they were selected due to the state and market policies directed towards them, as well as the (dis)encounters, struggles, and resistances of the social groups existing within them. The main objective is to analyze the social production of the island space in Belém based on the uses and consumptions of and in nature, as expressed in policies and actions that promote leisure, tourism, and real estate developments. It is argued that these relationships meet specific metropolitan demands, both local and distant, with aspects of capitalist reproduction and domination, which are sometimes more subtle. Insularity, at times, poses itself as resistance to non-local interests and values, while at other times, it aligns with them. From these contradictions and conflicts, insurgent movements of belonging and recognition of differences emerge, suggesting alternative and more creative possibilities, along with contestable stances regarding ongoing hegemonic processes. Methodologically, the following procedures were adopted: a) bibliographic research about theoretical approaches related to socially produced space, social relations of production, and daily life; b) bibliographic research concerning the history and geography of the analyzed empirical realities; c) analysis of primary and secondary data collected from documentary sources; d) systematic observation of the landscape in the field and on virtual messaging platforms involving the analyzed environments and subjects; and e) semi-structured interviews with representatives of public sector associated with district administration and tourism and leisure public policies, with long-time residents holding political and community leadership roles, and with both new and old residents engaged in commercial activities. The results show that, due to the metropolization of Belém since 1960, urban processes and their economic, social, and environmental repercussions advance differentially on the island spaces. Thus, the new ways of conceiving some of them gradually transform the lives of their inhabitants, who become influenced by the presence of exogenous agents and the State, and by different interests regarding leisure and tourism uses, making them prone to new economic aspirations and spatial disputes. There are also those directly affected by urban expansion, giving rise to neighborhoods where residential settlements predominate, and the associated issues lead to

struggles for both permanence and dignified access to public services. These struggles coexist with the presence of actions from the State and real estate capital. In others, permanent and occasionally used residences alternate, intertwining and/or competing with inns and second homes intended for tourism purposes. Finally, there are those in which, despite annihilations and invisibilities, traditional riverine daily life persists in the constructions, territorial configuration, and emotional and identity bonds, strongly linked to the rivers and the forest. These differentiations allowed the recognition of an island typology for the municipality of Belém, which was compared with existing planning and management perspectives conceived for the specificities of these spaces.

**Keywords:** social production of space; metropolization; public policies; daily life; islands of Belém.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Caratateua: acesso ao Trapiche Chico Sampaio (Trapiche da Balsa) .....	90
Figura 2 – Praia da Brasília: vista do Terminal Portuário de Outeiro .....	91
Figura 3 – Caratateua: acesso ao Terminal Portuário de Outeiro (Porto da Sotave).....	92
Figura 4 – Furo das Marinhas: LogPark Grupo MB Capital.....	95
Figura 5 – Furo das Marinhas: <i>outdoor</i> de divulgação do LogPark do Grupo MB Capital.....	96
Figura 6 – Condomínio Alphaville: área administrativa .....	100
Figura 7 – Caratateua: visão da entrada para o Condomínio Alphaville.....	101
Figura 8 – Caratateua: rua de acesso ao Residencial Viver Outeiro .....	102
Figura 9 – Caratateua: entrada do Residencial Viver Outeiro.....	103
Figura 10 – Porto Fidélis: acesso.....	105
Figura 11 – Clube Aeronauta: portão de entrada.....	106
Figura 12 – Residencial Viver Outeiro: tentativa de ocupação .....	108
Figura 13 – Residencial Viver Outeiro: negociação entre a polícia militar e populares .....	109
Figura 14 – Fama: terreno voltado para o cultivo de frutas e criação de aves em sítio produtivo .....	111
Figura 15 – Fama: área de disputa na Comunidade Newton Miranda .....	112
Figura 16 – Mosqueiro: entrada de terreno do Assentamento Mártires de Abril .....	115
Figura 17 – Bairro Carananduba: comércios e residências localizados às margens da PA-391 .....	117
Figura 18 – Ponte do Cajueiro: entreposto pesqueiro de Mosqueiro .....	118
Figura 19 – Ponte do Cajueiro: empresa de pescados .....	119
Figura 20 – Mosqueiro: ocupação “Vitória do Portal”, às margens da rodovia PA-391 .....	121
Figura 21 – Bairro Carananduba: obras do Residencial Popular Viver Mosqueiro .....	124
Figura 22 – Mosqueiro: fachada de condomínio residencial localizado na orla da praia do Chapéu Virado.....	127
Figura 23 – Mosqueiro: entrada de conjunto residencial localizada na Praia do Ariramba...	128
Figura 24 – Ilha de Paquetá: grupo de residências pertencentes ao mesmo núcleo familiar .	130
Figura 25 – Ilha Grande: residência ribeirinha.....	132
Figura 26 – Ilha de Cotijuba: Comunidade Faveira .....	134
Figura 27 – Ilha de Cotijuba: Trapiche Poeta Antônio Tavernard .....	136
Figura 28 – Praça do Pescador (Ver-o-Peso): área interna do “Porto do Foca”.....	137
Figura 29 – Mosqueiro: antigo Trapiche de Mosqueiro pós-reforma .....	138

Figura 30 – Mosqueiro: Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte de Mosqueiro (IP4)	139
Figura 31 – Ilha do Combu: imóvel disponível para locação de eventos.....	158
Figura 32 – Ilha do Combu: venda de produtos artesanais do cacau .....	159
Figura 33 – Ilha do Combu: meio de hospedagem na Comunidade Beira-rio .....	160
Figura 34 – Ilha do Combu: espaço para realização de eventos e gastronomia na Comunidade Beira-rio.....	161
Figura 35 – Ilha Grande: chalé nas dependências de um restaurante .....	162
Figura 36 – Ilha Murutucu: restaurante apoiado por consultoria do SEBRAE.....	163
Figura 37 – Furo Piriquitaquara: práticas de canoagem havaiana.....	166
Figura 38 – Bairro da Condor: entrada por via terrestre para o Terminal Hidroviário Ruy Barata.....	167
Figura 39 – Ilha Grande: único estabelecimento comercial .....	193
Figura 40 – Ilha Grande: processo de secagem de cacau .....	194
Figura 41 – Caratateua: agência do Banco Bradesco no Pistão .....	196
Figura 42 – Ilha Grande: ambiente construído da Escola de Ensino Fundamental “São José” .....	198
Figura 43 – Caratateua: sala de aula da FUNBOSQUE.....	199
Figura 44 – Bairro da Condor: trapiche destinado à coleta de lixo das ilhas ao sul de Belém .....	202
Figura 45 – Ilha do Combu: anúncio de festa de aparelhagem .....	204
Figura 46 – Porto do Açaí: anúncios de festas de aparelhagem .....	205
Figura 47 – Ilha Grande: máquina de bater açaí para uso de fins domésticos .....	208
Figura 48 - Ilha de Caratateua: orla da praia do amor .....	293
Figura 49 – Blue Marina Alphaville: encarte promocional sobre opções de lazer.....	295
Figura 50 – Folder promocional de agência em São Paulo .....	315
Figura 52 – Ilha de Cotijuba: anúncio de venda de imóvel na Praia do Farol.....	316
Figura 53 – Ilha de Caratateua: anúncio de aluguel e venda de imóvel na Praia do Amor....	317
Figura 54 – Ilha de Caratateua: anúncio de aluguel e venda de imóvel nas proximidades da Praia da Brasília.....	318
Figura 55 – Ilha de Cotijuba: casa disponível para venda ou troca.....	319
Figura 56 – Ilha de Cotijuba: casa com quartos disponíveis para locação .....	320
Figura 57 – Ilha de Cotijuba: divulgação de casa secundária disponível para locação por temporada .....	321
Figura 58 – Belém: propaganda na plataforma OLX .....	331

Figura 59 – Cotijuba: Mensagens em grupo de troca de mensagens sobre serviços dos correios .....	336
Figura 60 – 7ª Rua de Icoaraci: chegada da balsa utilizada para transportar veículos e pedestres após acidente na Ponte Enéas Martins.....	346
Figura 61 – 7ª Rua de Icoaraci: local de chegada das embarcações.....	347
Figura 62 – Trapiche de Icoaraci: estrutura montada para embarque-desembarque de passageiros provenientes de Caratateua .....	348
Figura 63 – Ilha de Caratateua: chamada publicitária de clube.....	350
Figura 64 – Ilha de Caratateua: anúncio de venda de lote em condomínio.....	351
Figura 65 – Ilha de Cotijuba: placa sinaliza posição contrária a criação da APA.....	353
Figura 66 – Trapiche Antonio Tavernard: movimento de embarcações, cargas e passageiros .....	369
Figura 67 – Porto da Palha: movimento de embarcações, cargas e passageiros .....	371
Figura 68 – Ilha do Combu: uso privado do rio por restaurante.....	397
Figura 69 – “Tá Selado!”: quantitativo de temas por distritos administrativos .....	442
Figura 70 – Ilha de Caratateua: Biblioteca Comunitária “Tralhoto Leitor” .....	451
Figura 71 – Ilha de Caratateua: aulas de reforço escolar na Biblioteca “Tralhoto Leitor” ....	452

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Empregabilidade nas Atividades Características do Turismo em Belém-PA (2018-2021).....	145
Gráfico 2 – Empregabilidade nas Atividades Características do Turismo em Santarém-PA (2018-2021).....	146
Gráfico 3 – Ilhas de Belém: capacidade hoteleira entre 2010 e 2021 .....	307
Gráfico 4 – Ilhas de Belém: a presença de aplicativos virtuais de hospedagem em 2021 e 2023, o exemplo dos imóveis cadastrados no <i>Airbnb</i> .....	328
Gráfico 5 – Ilhas de Belém: a presença das <i>Online Travel Agencies</i> (OTAs), o exemplo dos imóveis cadastrados no portal <i>Booking.com</i> em 2021 e 2023 .....	328
Gráfico 6 – Belém: relação de imóveis cadastrados no <i>Airbnb</i> entre 2019 e 2022.....	330

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Ilhas do município de Belém: localização.....	35
Mapa 2 – Delta amazônico: localização dos municípios.....	77
Mapa 3 – <i>Ranking</i> das rotas nacionais, voos comerciais, para o estado do Pará (2020).....	83
Mapa 4 – <i>Ranking</i> das rotas internacionais, voos comerciais, para o estado do Pará (2020) ..	84
Mapa 5 - Ilha de Cotijuba: mapa de localização .....	291
Mapa 6 - Ilha de Caratateua: mapa de localização .....	292
Mapa 7 - Ilha de Paquetá: mapa de localização .....	356
Mapa 8 - Ilha Grande: mapa de localização .....	357
Mapa 9 - Ilha do Combu: mapa de localização .....	379
Mapa 10 – Belém: portos e trapiches de uso coletivo .....	401
Mapa 11 – Belém: fluxo de embarcações estaduais, inter e intramunicipal.....	402



## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Espaço geográfico segundo Santos: relações com os elementos do espaço turístico .....	142
Quadro 2 – Município de Belém: principais transformações e/ou intervenções que interessam à produção do espaço insular a partir da década de 1960.....	147
Quadro 3 – Notícias de jornais: o espaço insular na segunda fase de metropolização.....	175
Quadro 4 – Pará: áreas da União de interesse para gestão compartilhada durante o governo Bolsonaro.....	181
Quadro 5 – Circuitos da economia urbana: composição e características.....	216
Quadro 6 – O circuito superior, inferior e marginal na perspectiva do turismo.....	218
Quadro 7 – Belém: principais transformações que interessam a produção do espaço nas ilhas até a década de 1960.....	247
Quadro 8 – Ilhas subúrbio de lazer predominantemente popular: a importância do rio e da floresta no passado .....	299
Quadro 9 – Ilhas subúrbio predominantemente de lazer popular: principais mudanças .....	308
Quadro 10 – Ilhas subúrbio de lazer predominantemente popular: principais conflitos e tensões .....	340
Quadro 11 – Ilhas ribeirinhas: a importância do rio e da floresta no passado.....	359
Quadro 12 – Ilhas ribeirinhas: principais mudanças .....	364
Quadro 13 – Ilhas ribeirinhas: principais conflitos e tensões .....	373
Quadro 14 – Ilha ribeirinha com tendência ao lazer programado: a importância do rio e da floresta no passado .....	381
Quadro 15 - Ilha ribeirinha com tendência ao lazer programado: principais mudanças .....	386
Quadro 16 – Ilha ribeirinha com tendências ao lazer programado: principais conflitos e tensões .....	392
Quadro 17 – SETUR-PA: relatórios de gestão entre os anos de 2020 e 2022 .....	416
Quadro 18 – Município de Belém: considerações sobre o espaço insular no Plano Diretor..	425
Quadro 19 – Ilhas do município de Belém: hierarquização dos atrativos naturais e culturais .....	430
Quadro 20 – Ilhas de Belém: conhecimento sobre a AROUT e a sua atuação nas Ilhas de Cotijuba, Caratateua, Combu, Paquetá e Grande .....	434
Quadro 21 – Plataforma “Tá Selado!”: espaço de participação dos usuários e as principais demandas originárias das ilhas de Caratateua, Cotijuba, Paquetá, Grande e Combu.....	439

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 – Municípios do Delta amazônico: população calculada com base nos resultados do Censo Demográfico .....	78
Tabela 2 – População das ilhas de Belém: dados do último Censo.....	120
Tabela 3 – Região Metropolitana de Belém: relação dos Projetos de Assentamento Agroextrativistas, 1997-2015 .....	210

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABRASEL	Associação Brasileira de Bares e Restaurantes
ACM	Associação Comercial de Mosqueiro
ACTs	Atividades Características do Turismo
ADMOS	Agência Distrital de Mosqueiro
ADPF	Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental
ALEPA	Assembleia Legislativa do Estado do Pará
AMCIA	Associação dos Moradores da Ilha de Cotijuba e adjacências
ANA	Agência Nacional de Águas
APA	Área de Proteção Ambiental
APAMM	Associação dos Pequenos Agricultores do Mari-Mari
APIC	Associação de Produtores da Ilha de Cotijuba
APROAR	Associação dos Produtores Rurais da Ocupação Arlinda Gomes do Vale
ARBCIMB	Associação dos Barqueiros Ribeirinhos e condutores do Município de Belém
AROUT	Agência Distrital de Outeiro
ASACAMAM	Associação de Agricultores de Conservação Ambiental Agroecológica de Mosqueiro
ASTIB	Associação dos Trabalhadores do Transporte Marítimo das Ilhas de Belém e do Baixo Acará
AT	Áreas Turísticas
BASA	Banco da Amazônia
BELEMTUR	Coordenadoria Municipal de Turismo
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento
BNH	Banco Nacional de Habitação
BPM6	Balanço de Pagamentos Mensais
CADASTUR	Cadastro Nacional de Prestadores de Serviços Turísticos
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CDC	Coordenadoria de Desenvolvimento Comunitário
CDP	Companhia Docas do Pará

CEF	Caixa Econômica Federal
CENTUR	Centro Cultural e Turístico Tancredo Neves
CEP	Código de endereçamento postal
CEPE	Casa Escola da Pesca
CFAP	Centro de Formação e Aperfeiçoamento de Praças
CGG	Comitê Gestor de Gastronomia
CNPQ	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
CNS	Conselho Nacional das Populações Extrativistas
CNUMAD	Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
CODEM	Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém
COHAB	Companhia de Habitação do Estado do Pará
COMBEL	Coordenadoria da Mulher de Belém
CONAMA	Conselho Nacional de Meio Ambiente
CONSILHA	Conselho de Representantes da Ilha de Caratateua
COOPEBELAVISTA	Cooperativa de Embarcações da Bela Vista
COOPERBIC	Cooperativa de Barqueiros de Cotijuba
COOPERTAC	Cooperativa de Transportes Alternativos de Cotijuba
COOPETRANS	Cooperativa de Transporte Escolar e Alternativo das ilhas de Belém
COSANPA	Companhia de Saneamento do Pará
CPAOR	Capitania do Portos da Amazônia Oriental
CPH	Companhia de Portos e Hidrovias do Pará
CPM	Central de Movimentos Populares
CPRM	Companhia de Pesquisas e Recursos Minerais
CPT	Comissão Pastoral da Terra
CRAS	Centro de Referência de Assistência Social
CRC	Colônia Reformatória de Cotijuba
CTBel	Companhia de Transportes do Município de Belém
CTPM	Centro de Treinamento da Polícia Militar
DABEL	Distrito Administrativo de Belém
DABEN	Distrito Administrativo do Benguí

DAENT	Distrito Administrativo do Entroncamento
DAGUA	Distrito Administrativo do Guamá
DAICO	Distrito Administrativo de Icoaraci
DAMOS	Distrito Administrativo de Mosqueiro
DAOUT	Distrito Administrativo de Outeiro
DASAC	Distrito Administrativo da Sacramento
DDN	Diretoria de Desenvolvimento e Negócios
DIED	Diretoria de Educação de Belém
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
EBTU	Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EJA	Educação de Jovens e Adultos
FAB	Força Aérea Brasileira
FAEPA	pela Federação da Agricultura e Pecuária do Pará
FAPESPA	Fundação Amazônia de Amparo a Estudo e Pesquisas
FETAGRI)	Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado do Pará
FETRAF	Federação dos Trabalhadores da Agricultura Familiar
FIEPA	Federação das Indústrias do Estado do Pará
FITA	Feira Internacional de Turismo da Amazônia
FNO	Fundo Constitucional de Financiamento do Norte
FNP	Frente Nacional de Prefeitos
FOMENTUR	Fórum Estadual de Turismo
FUNBOSQUE	Fundação Centro de Referência em Educação Ambiental Escola Bosque “Professor Eidorfe Moreira”
FUNGETUR	Fundo Geral de Turismo
FUNPAPA	Fundação Papa João XXIII
FUNPEA	Fundação de Apoio à Pesquisa, Extensão e Ensino em Ciências Agrárias
GEF	Grupo Especializado de Fiscalização
GFlu	Grupamento Fluvial de Segurança Pública da Polícia Civil do Estado do Pará
GLO	Garantia da Lei e da Ordem
GMAPIC	Grupo de Mulheres da Associação de Produtores da Ilha de

	Cotijuba
GMB	Guarda Municipal de Belém
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMBIO	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IDEFLOR-Bio	Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade do Estado do Pará
IDESP	Instituto de Desenvolvimento Econômico, Social e Ambiental do Estado do Pará
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
IOT	Inventário da Oferta Turística
IP4	Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte de Mosqueiro
IRS	Instituto de Recuperação Social
ITERPA	Instituto de Terras do Pará
LAENA	Laboratório de Análises Espaciais Prof. Dr. Thomas Hurtienne
LAPO	Lote Agroecológico de Produção Orgânica
LGBTQI+	Lésbicas, Gays, Bissexuais, Transgêneros, Queer, Questionando, Intersexuais+
LOA	Lei Orçamentária Anual
LPA	Linha do Preamar Médio
LPM	Linha do Preamar Médio
MEGAM	Estudo dos Processos de Mudança no Estuário Amazônico pela Ação Antrópica e Gerenciamento Ambiental
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MMIB	Movimento de Mulheres das Ilhas
MPEG	Museu Paraense Emílio Goeldi
MPF	Ministério Público Federal
MPPA	Ministério Público do Pará
MST	Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra
MTUR	Ministério do Turismo
MZAN	Macrozona do Ambiente Natural
MZAU	Macrozona do Ambiente Urbano
NAEA	Núcleo de Altos Estudos Amazônicos
NULAC	Núcleo de Linguagem Arte e Cultura

ODA	<i>Official Development Assistance</i>
ODS	Objetivos do Desenvolvimento Sustentável
OLX	<i>On Line eXchange</i>
OMS	Organização Mundial de Saúde
OMT	Organização Mundial de Turismo
ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
OP	Orçamento Participativo
OS	Ordem de serviço
OS	Organização Social
OTA	<i>Online Travel Agency</i>
PAE	Projeto Assentamento Agroextrativista
PCA	Projeto de Casulo de Assentamento
PDA	Plano de Desenvolvimento da Amazônia
PDITS	Planos de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável
PDZ	Planos de Desenvolvimento e Zoneamento
PEC	Proposta de Emenda Constitucional
PEM	Plano de Estruturação Metropolitana
PEQTUR	Programa Estadual de Qualificação Profissional
PEUT	Parque Estadual do Utinga
PIB	Produto Interno Bruto
PIN	Plano de Integração Nacional
PJ	Pessoa Jurídica
PLANBIO	Plano de Bioeconomia
PLANTUR	Plano Nacional de Turismo
PM	Polícia Militar
PMB	Prefeitura Municipal de Belém
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PMIM	Parque Municipal da Ilha do Mosqueiro
PMIS	Procedimento de Manifestação de Interesse Social
PPA	Plano Plurianual
PPP	Parceria Público-Privada
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo

PROECOTUR	Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal
PROMABEN	Programa de Reabilitação Urbana e Ambiental da Bacia da Estrada Nova
PRONAF	Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar
PTA	Plano de Turismo da Amazônia
RMB	Região Metropolitana de Belém
RMM	Região Metropolitana de Macapá
RNBC	Rede Nacional de Bibliotecas Comunitárias
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SECON	Secretaria Municipal de Economia
SECTAM	Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente
SEDEME	Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia
SEDUC	Secretaria de Estado de Educação
SEEL	Secretaria de Estado de Esporte e Lazer
SEGUP	Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social
SEHAB	Secretaria Municipal de Habitação
SEJEL	Secretaria Municipal de Esporte, Juventude e Lazer
SEMA	Secretaria de Meio Ambiente
SEMAS	Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade
SEMEC	Secretaria Municipal de Educação e Cultura
SEMEC	Secretaria Municipal de Educação
SEMMA	Secretaria Municipal de Meio Ambiente
SEMOB	Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém
SEPLAN	Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação Geral
SERFHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SESAN	Secretaria Municipal de Saneamento
SETUR	Secretaria Estadual de Turismo
SFH	Sistema Financeiro de Habitação
SIDS	<i>Small Island Developing States</i>
SNUC	Sistema Nacional de Unidades de Conservação
SPU	Superintendência de Patrimônio da União
STF	Supremo Tribunal Federal



SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus
TABA	Empresa de Transportes Aéreos da Bacia Amazônica
TAC	Termo de Ajustamento de Conduta
TBC	Turismo de Base Comunitária
TCU	Termo de Concessão de Uso
TIC	Tecnologias da Informação e da Comunicação
TJE	Tribunal de Justiça do Estado
TRF	Tribunal Regional Federal
UBS	Unidade Básica de Saúde
UFPA	Universidade Federal do Pará
UNAMA	Universidade da Amazônia
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
UP	Unidade Pedagógica
UPI	Unidade Pedagógica Integrada
USF	Unidade de Saúde da Família
ZAN	Zonas do Ambiente Natural
ZEIA	Zonas Especiais de Interesse Ambiental
ZEIP	Zonas Especiais de Proteção do Patrimônio Histórico e Cultural
ZEIS	Zonas Especiais de Interesse Social

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>28</b>
<b>2 A REPRODUÇÃO DAS RELAÇÕES DE PRODUÇÃO-CONSUMO, A MERCADIFICAÇÃO DA NATUREZA E O DIREITO À DIFERENÇA NAS CIDADES .....</b>	<b>56</b>
<b>2.1 O espaço, a reprodução das relações sociais de produção e a mercadificação da natureza nas cidades.....</b>	<b>57</b>
<b>2.2 O cotidiano e a metropolização do espaço no Delta amazônico .....</b>	<b>74</b>
<b>2.3 Urbanidades, ruralidades e insularidades: elementos para a compreensão de um espaço social específico .....</b>	<b>170</b>
<b>3 RUPTURAS E CONTINUIDADES NOS PROCESSOS DE URBANIZAÇÃO E METROPOLIZAÇÃO DE BELÉM.....</b>	<b>223</b>
<b>3.1 A urbanização da Amazônia a partir do Delta .....</b>	<b>224</b>
<b>3.2 A formação urbana de Belém e de seu “constelário” insular .....</b>	<b>245</b>
<b>4 O ESPAÇO URBANO-INSULAR AMAZÔNICO: HIBRIDEZ E (RE)PRODUÇÃO DE NOVAS NECESSIDADES .....</b>	<b>278</b>
<b>4.1 Trilhas interpretativas e rotas metodológicas: o esboço inicial para a configuração de uma tipologia espacial do espaço insular de Belém .....</b>	<b>279</b>
<b>4.2 O habitat e o habitar na metrópole: tensões, contradições e conflitos no morar, no lazer e no locomover pelas ilhas de Belém.....</b>	<b>289</b>
4.2.1 As ilhas subúrbio de lazer predominantemente popular.....	290
4.2.2 Ilhas ribeirinhas .....	355
4.2.3 Ilha ribeirinha com tendências ao lazer programado.....	378
<b>5 DO ESPAÇO VIVIDO DOS SUJEITOS INSULARES AO CONCEBIDO PELOS PLANEJADORES URBANOS: NATUREZA E INSULARIDADE NA CONSTITUIÇÃO DE UMA NOVA RARIDADE .....</b>	<b>404</b>
<b>5.1 A dimensão socioespacial da insularidade e sua relevância nos planos e projetos da cidade .....</b>	<b>405</b>
<b>5.2 O direito à diferença no planejamento estratégico “ecologizado” .....</b>	<b>444</b>
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>459</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>467</b>

<b>APÊNDICE A – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos moradores das ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu .....</b>	<b>505</b>
<b>APÊNDICE B – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos recém-moradores das ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu .....</b>	<b>506</b>
<b>APÊNDICE C – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos moradores novos e antigos das ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu, que exercem atividades remuneradas de ordem imobiliária (condomínios fechados e segundas residências), turística e de lazer (condutores de embarcação e trilhas ecológicas, mototaxistas, caseiros, faxineiros e camareiras, cozinheiros, atendentes de pousadas, bares e restaurantes, auxiliares de manutenção e hidráulica, artesãos, produtores culturais como músicos, dançarinos etc.). .....</b>	<b>507</b>
<b>APÊNDICE D – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos comerciantes (moradores ou não) que atuam nas novas atividades econômicas de ordem imobiliária, turística e de lazer ou que possuam relação com as antigas práticas de lazer das ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu .....</b>	<b>508</b>
<b>APÊNDICE E – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos representantes da sociedade civil organizada (associações, cooperativas, sindicatos, movimentos sociais, agremiações, etc.) que atuam nas novas atividades econômicas de ordem imobiliária, turística e de lazer ou que possuam relação com as antigas práticas de lazer das ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu .....</b>	<b>509</b>
<b>APÊNDICE F – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos agentes imobiliários e do mercado turístico (moradores ou não) que atuam nas atividades de comercialização e locação dos condomínios fechados e segundas residências das ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu .....</b>	<b>510</b>
<b>APÊNDICE G – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos representantes das agências distritais que correspondem às ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu .....</b>	<b>511</b>
<b>APÊNDICE H – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos representantes das secretarias municipal e estadual de esporte e lazer e turismo a respeito das políticas, projetos e ações para ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu .....</b>	<b>512</b>

1

## INTRODUÇÃO

**EMBARQUE**  
EMBARKING

*O pessoal diz que ribeirinho são os nativos, quem se criou aqui, que não tem frescura de nada, como as pessoas da cidade. Eu me considero ribeirinho, porque morei minha vida toda em Outeiro. E Outeiro também é uma ilha. Única coisa que muda, é que Outeiro tem divisa com Icoaraci, tem a ponte (Novo Morador de Cotijuba, Mototaxista, 18 anos, 27 novembro de 2021).*

Os espaços insulares de Belém refletem fragmentos de diferentes momentos históricos, sociais e econômicos que ocorreram na Amazônia, desde antes da busca pelas “drogas do sertão”, no início da colonização portuguesa no século XVII, perpassando pelo período gomífero do final do século XIX e início do século XX – de forte urbanização das capitais regionais –, até a fase atual de metropolização, sendo redinamizado pela atração de contingentes populacionais das antigas áreas periféricas da cidade e pela eclosão de aspirações econômicas voltadas para as práticas de lazer e turismo.

Nas ilhas de Belém<sup>1</sup>, circuitos econômicos ligados aos usos das águas e da floresta são rearticulados a novas atividades e valores pelos grupos coletivos organizados e não organizados, em um conjunto de mediações (materiais e imateriais) que influenciam a constituição de novas territorialidades. Dessa maneira, forma-se uma economia na qual parte dos vínculos anteriores é parcialmente mantida, enquanto outros atuais são inseridos, o que nem sempre acontece de maneira consensual e igualitária, resultando daí o surgimento de contradições, tensões e conflitos.

Em se tratando da realidade brasileira, salienta-se que os espaços insulares próximos aos centros urbanos são gradativamente (re)significados pelo planejamento urbano e regional, cujas concepções e intervenções, na maioria das vezes, têm sido responsáveis tanto por reproduzir tendências e modismos globais quanto por criar imagens ligadas a uma identidade regional que, não raro, escamoteia os interesses do capital e do próprio Estado.

No que se refere a Belém, em particular, tem-se que a cidade apresenta, por um lado, a consolidação de um modo de vida moderno, sofisticado e artificializado e, de outro, o adensamento do setor terciário, do déficit habitacional, da favelização e da escassez de serviços e equipamentos urbanos (Trindade Júnior, 2016); realidade essa na qual também são encontrados resíduos de diferentes momentos históricos, sociais e simbólicos das cidades ribeirinhas amazônicas que estão enraizados nas formas e práticas inscritas no espaço urbano, onde o forte contato com o ambiente natural produz sua condição de hibridez.

É em face desse contexto que, nesta tese de doutorado, as novas formas de uso e consumo da natureza na Amazônia metropolitana e suas contradições socioespaciais se constituem como objeto de estudo, destacando-se as ilhas de Belém enquanto exemplos emblemáticos das lógicas recentes que recaem sobre a região.

Dentre os processos socioespaciais que constituem as novas formas e conteúdos da cidade, ganha destaque a reestruturação metropolitana que se dá para além do espaço

---

<sup>1</sup> O município de Belém possui ilhas fluviais circundadas “por água doce, aparecendo no leito de um rio. Sua origem pode estar ligada à própria sedimentação fluvial” (Guerra; Guerra, 2008, p. 350).

formalmente reconhecido como Região Metropolitana de Belém (RMB)<sup>2</sup> (Trindade Júnior, 2016). Nas últimas décadas, partes da área central, ocupadas pela população de baixa renda, foram sendo redefinidas em função dos interesses privados implicados com a produção habitacional voltada para uma demanda de alta renda. Em contrapartida, tem-se o surgimento de novos espaços de ocupação em outros pontos da cidade, o que culminou no processo de desconcentração econômica, práticas sociais e moradias dessa população deposta do centro.

Entende-se que essas e outras transformações são decorrentes do período marcado pela reprodução das relações capitalista de produção (Lefèbvre, 1973), que tem como esteio a divisão social do trabalho, a propriedade privada da terra, a tecnologia e o consumo. Assim, considerando que a “cidade e o urbano não podem ser empreendidos sem as instituições oriundas das relações de classe e propriedade” (Lefèbvre, 2006, p. 52-53), chama-se a atenção para a tríade moradia-trabalho-lazer, que, quando relacionada às interações realizadas na natureza, cria outras dinâmicas na parte insular de Belém, onde vínculos espaciais e sociais são rompidos ou adaptados/rearranjados pelo modo como os sujeitos se articulam.

Nas ilhas próximas ao centro metropolitano, há uma inclinação que deixa à disposição dos consumidores uma experimentação da vida cotidiana mais enraizada aos valores e à cultura local. Cria-se uma imagem de competitividade e valorização da cidade que tende a atrair investidores públicos e privados, ocorrendo, com efeito, uma paulatina subtração de direitos dos grupos de menor poder aquisitivo que ali ainda habitam.

Em algumas ilhas mais distantes do centro metropolitano, as habitações e práticas socioeconômicas, em sua maioria, reproduzem iniciativas da classe trabalhadora, que, em boa parte, reside dos novos assentamentos urbanos<sup>3</sup> fixados nesses locais nos últimos anos, reproduzindo novos espaços e interesses. Todavia, partindo do entendimento que o capital é incapaz de criar uma espacialidade totalmente coesa, torna-se igualmente possível observar, nessas mesmas ilhas, tendências de valorização do espaço.

---

<sup>2</sup>É um dos onze espaços metropolitanos oficialmente reconhecidos na Amazônia brasileira. Foi criada em 1973 com apenas dois municípios, Belém e Ananindeua. No ano de 1995, foi reconhecida sua nova configuração, incluindo Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará. Mais recentemente, em 2010 e 2011, foram incluídos respectivamente os municípios de Santa Isabel do Pará e Castanhal (Trindade Júnior; Barbosa, 2016, p. 350).

<sup>3</sup> Práticas regularizadas, ou não, do ponto de vista jurídico que viabilizam o acesso da população de baixa renda à terra urbana para fins residenciais. Incluem-se aqui ocupações urbanas, frequentemente chamadas de “invasões”, os conjuntos habitacionais produzidos sob a iniciativa direta do Estado ou da esfera privada e os condomínios residenciais populares, de iniciativa de empresas imobiliárias. Muitos desses assentamentos incluem não só as classes populares no sentido estrito do termo, como também frações da classe média empobrecida, que são obrigadas a morar em habitações de qualidade inferior e/ou em espaços de locação relativamente desfavorável. A expressão assentamento busca mostrar que essas práticas mencionadas não se colocam de maneira espontânea, mas induzidas pela lógica capitalista que preside a localização das classes sociais e de suas frações no espaço metropolitano (Trindade Júnior, 2016, p. 25).

Não obstante, sublinha-se que, de modo geral, as ilhas de Belém ainda contam com a permanência de grupos que expressam um tempo social associado a uma insularidade-ribeirinha, sendo essa marcada por práticas estreitamente ligadas aos diversos usos do rio e das matas de várzea, isto é, de vivências cotidianas de maior enraizamento cultural aos antepassados indígenas, quilombolas e caboclos<sup>4</sup>. Pequenos produtores extrativistas, pescadores e carpinteiros navais, por exemplo, são grupos que prosseguem manejando recursos naturais regionais por meio da reconstrução de vínculos e práticas socioespaciais (institucionais, comerciais, de moradia, acesso ao ensino, ao lazer e à saúde etc.).

Tais condições conferem ao ambiente insular de Belém uma parte dessa sociedade urbana, tida como reflexo, extensão e (re)produção das relações sociais de produção concebidas pelos processos de urbanização e metropolização – esse último, em curso na região. Tais processos, por sua natureza, apresentam eles próprios o conteúdo de sua negação, constituindo-se tanto por áreas de tendência à valorização econômica quanto por áreas de reprodução das relações de agentes descapitalizados.

A investigação nas ilhas de Belém analisa a existência e as proporções de práticas, objetos espaciais, projetos e políticas que se inserem nas formas de ludicidade, associadas ao entretenimento e ao lazer programado para o consumo; elementos esses capazes de criar condições – que até então não existiam nesses locais – propícias à expansão do capital, em especial o imobiliário e dos lazeres-capitalistas, mas também às atividades econômicas populares que garantem outras formas de subsistência para a população.

As ilhas de Caratateua (Outeiro), Cotijuba, Paquetá (Paquetá-açu ou Urubuoca), Grande (Paulo da Cunha)<sup>5</sup> e Combu foram selecionadas como importantes para a análise, o que se justifica pelo fato de elas serem reflexos das estratégias tanto dos sujeitos de vida

---

<sup>4</sup> A expressão “caboclo”, que, no caso da Amazônia, está intimamente associada à de ribeirinho, considera os grupos que desde o início da colonização portuguesa foram tidos como índios convertidos e “civilizados”, resultado das profundas transformações políticas e medidas socioeconômicas que atingiram a região em diversos períodos, como o incentivo à miscigenação desde o século XVIII (Costa, 2014). Até a segunda metade do século XX, esses grupos sociais eram tidos pela classe dominante como seres humanos “incompletos”, isolados e desconfiados. Mas, desde meados dos anos 1950, passam a ser interpretados em estudos e políticas não somente pelo princípio do parentesco, mas, economicamente, pela dinâmica da subsistência, enquanto agentes inseridos em uma ampla rede de relações com outros integrantes da sociedade. Com a Constituição Federal de 1988, esses grupos passaram a reivindicar determinados direitos sociais e a protagonizar conflitos acerca da posse da terra ou do direito ao uso dos rios, igarapés e lagos (Arenz, 2015).

<sup>5</sup> As ilhas de Caratateua, Paquetá e Grande possuem mais de uma nomenclatura nos mapas e documentos oficiais identificados durante a pesquisa, contudo, optou-se por utilizar no texto a alcunha mais proferida pelos moradores entrevistados no trabalho de campo. Em Caratateua, por exemplo, São João do Outeiro, “bairro mais antigo acabou reafirmando o nome da Ilha que era denominada pelos moradores por Caratateua, até hoje são resistentes a essa tomada e lutam para que o nome da ilha não seja esquecido. Da terminologia Outeiro diz-se que o significado do termo deriva de “barro branco”, advindo da imagem vista pelos viajantes. E o termo Caratateua, segundo os moradores, está relacionado a um tubérculo, um tipo de ‘batata nativa’ chamada cará inhame, muito encontrado no início de seu povoamento” Guimarães (1996, p. 33).

cotidiana tradicional quanto dos sujeitos de vida cotidiana urbana e metropolitana. Nesses espaços, sobrepõem-se urbanidades, ruralidades e insularidades determinadas pelo meio físico instável, pelos resíduos da história social, pelas determinações políticas do Estado e do mercado, bem como pelos (des)encontros, lutas e resistências dos sujeitos-insulares.

Portanto, a análise socioespacial da parte insular de Belém e do processo de metropolização do espaço nos ajudará a compreender as mudanças e a complexidade das relações que se dão entre sociedade e natureza na Amazônia – buscando superar qualquer visão dualista – e como as ilhas e seus usos são ressignificados a cada momento.

Posto isto, as questões que norteiam esta pesquisa são:

- a) quais elementos caracterizam as novas formas de uso e de consumo da natureza nas ilhas de Belém, considerando o avanço dos processos de urbanização e metropolização em curso?
- b) quais componentes indicam limitações e possibilidades de resistência e estratégias de reapropriação das ilhas por parte dos sujeitos-insulares diante dos processos de interesse mercadológico, imobiliário, turístico e de lazer?
- c) o planejamento e a gestão, em suas diferentes jurisdições, consideram a dimensão e a diversidade da vida cotidiana insular e os usos da natureza em face das políticas e das ações desenvolvidas? Como e por que isso acontece?

Para a primeira questão da problemática, busca-se entender quais são os elementos que caracterizam as novas formas de uso e de consumo da natureza nas ilhas de Belém, considerando o avanço dos processos de urbanização e de metropolização. Partindo-se da necessidade de reconstruir o processo de formação e reestruturação urbana e metropolitana da cidade a partir de suas ilhas, almeja-se revelar espacialidades e temporalidades discrepantes, conflitantes e desiguais que estão relacionadas às práticas ribeirinhas e aos incrementos econômicos que ocorrem na cidade.

Nesse processo, e de forma gradativa, surgem demandas e práticas de grupos e de sujeitos pouco interessados em conhecer ou se sentir parte das vivências reais com o rio e, muito menos, em solucionar os problemas sociais e ambientais que envolvem as ilhas. Dessa maneira, o espaço insular acaba se mostrando um ambiente favorável à reprodução de algumas lógicas hegemônicas responsáveis por (re)estruturar o espaço metropolitano.

Diante dessa primeira indagação, surge a segunda questão da problemática, mediante a qual se pressupõe que a região insular experimenta mudanças relacionadas ao processo de metropolização do espaço. Por meio dela, assim, tenta-se compreender quais componentes indicam limitações e possibilidades de resistências e estratégias de reapropriação das ilhas por



parte dos sujeitos (moradores dos novos assentamentos urbanos, populações tradicionais e movimentos sociais) no que diz respeito à ação de agentes imobiliários, turísticos e dos lazeres capitalistas. Por conseguinte, analisam-se as condições existentes para que esses grupos e indivíduos se (re)apropriem da metrópole.

Preocupa-nos entender ainda se o planejamento e a gestão urbana consideram a diversidade de ritmos do cotidiano de Belém em suas políticas, planos e projetos, entre eles a insularidade, que ora se coloca como resistência, ora vai ao encontro da urbanização, o que nos leva para a terceira questão da problemática, de fundamental relevância para esta pesquisa. Destarte, procura-se compreender se o planejamento e a gestão, em suas diferentes jurisdições, consideram – e como consideram – a dimensão da vida cotidiana insular e as diversas formas de uso da natureza nas políticas e ações fundiárias, turísticas e de lazer, e como procuram solucionar os problemas sociais e as demandas que são colocadas.

Esta tese justifica-se pela possibilidade de contribuir com a luta política dos moradores dos espaços insulares de Belém e com o planejamento e a gestão urbana comprometidos em privilegiar a diversidade urbana regional e as diferentes práticas cotidianas dos sujeitos (re)produtores do espaço. Isso porque, as políticas urbanas e ambientais vêm sendo traçadas com a progressão de racionalidades produtivas-consumistas que, ao privilegiarem o espaço concebido dos planejadores urbanos e do grande mercado, instrumentalizam os rios e outras amenidades naturais em prol de estratégias e lógicas que contribuem para o avanço do capital.

As ilhas constituem uma construção social e um modo de ser mediado pelo território, pela cultura e pela história, de forma que o insular deve ter referência em si mesmo a partir de sua relação com a sociedade circundante. Enquanto uma especificidade espacial, a insularidade condiz com a diversidade e com as diferenças que lhes são pertinentes, não nos sendo algo alheio, ainda que, geralmente, mesmo quando atrelado à dimensão ribeirinha, o insular seja analisado nas pesquisas científicas e nos projetos de planejamento urbano e regional de maneira marginal às demais dimensões.

Nesse sentido, atenta-se ao cuidado e aos perigos inerentes à visão de algumas pesquisas que consideram as ilhas como sistemas fechados ou como pequenas réplicas de comunidades e determinadas condições de vida, sem interligá-las a uma totalidade mais ampla que não se restringe ao plano econômico. Em Espínola e Cravidão (2014), a clássica definição de ilha – isto é, uma porção de terra rodeada de água por todos os lados – está longe de ser consensual entre os investigadores contemporâneos, haja vista que os estudos insulares cabem aos “cientistas do território” e aos pesquisadores interdisciplinares.

As ilhas de Caratateua, Cotijuba, Paquetá, Grande e Combu (Mapa 1)<sup>6</sup>, surgem como importantes referenciais empíricos, onde se rebatem interesses das ações estatais, dos movimentos espontâneos e de lutas coletivas. Essa articulação conflituosa é repleta de disputas entre diferentes indivíduos e seus tempos sociais. De um lado, tem-se o ritmo veloz do empreendedorismo-hegemônico de maior aproveitamento das águas e, de outro, um ritmo próprio ligado a saberes, fazeres e valores coletivos daqueles que sobrevivem desses espaços.

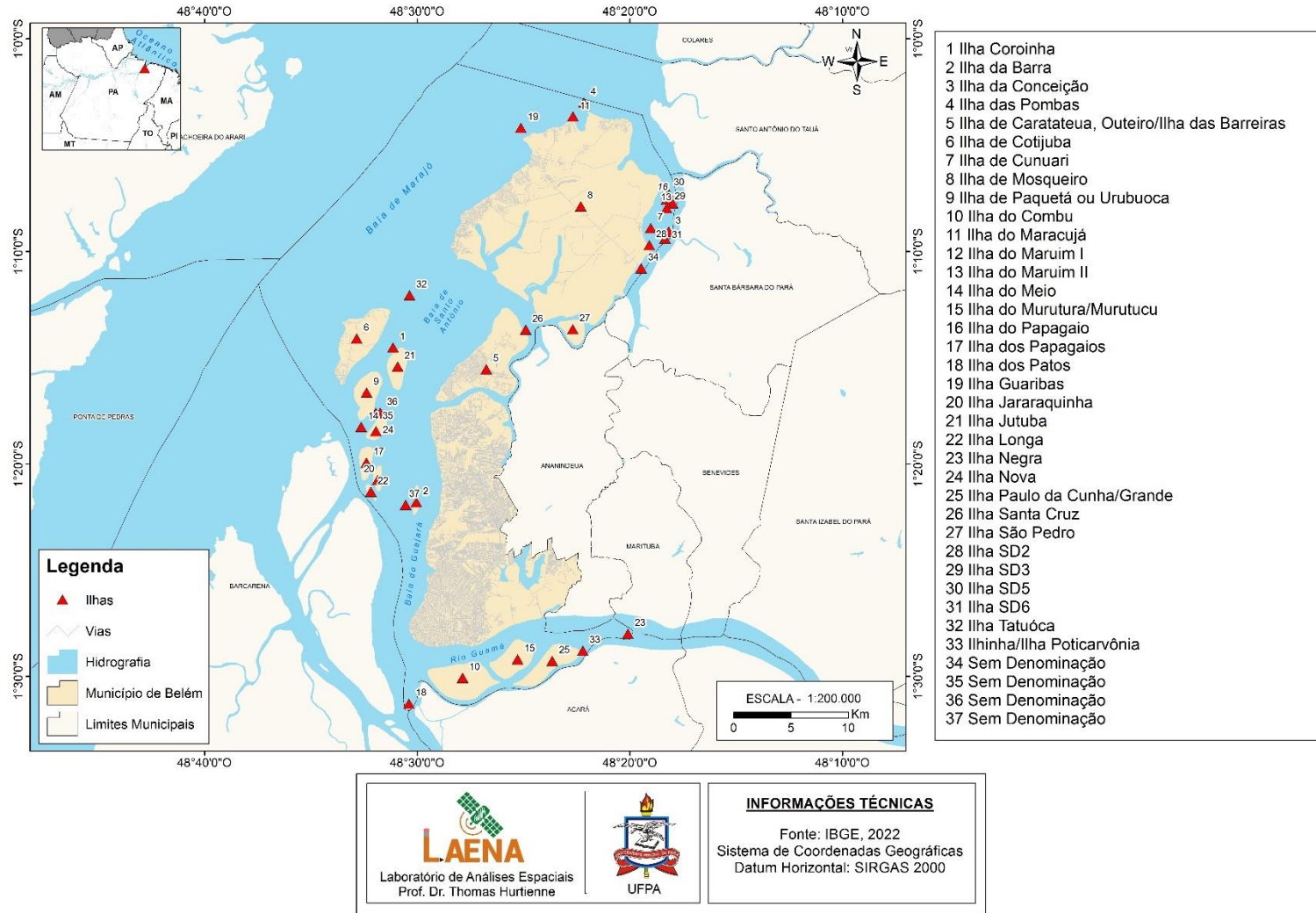
Na esfera acadêmica<sup>7</sup>, busca-se contribuir com pesquisas que corroborem com os estudos sobre planejamento urbano e sobre a heterogeneidade de modos de vida nas cidades. Enaltece-se, desse modo, o potencial revolucionário do cotidiano, tal qual Carlos (2017, p. 244), ao admitir a importância de “abrir possibilidades reais de ruptura da trivialidade e monotonia do cidadão isolado na metrópole para a constituição de uma rede que o coloque em contato maior e mais denso com o vizinho na luta por um destino comum”.

---

<sup>6</sup> Para a identificação das ilhas apontadas no mapa, considerou-se os dados vetoriais do Limite Municipal de Belém, Ilhas e Hidrografia (IBGE, 2021) e dados *raster* de imagens da série histórica do *Google Earth*, associados aos dados documentais do Anuário Estatístico do Município de Belém (Belém, 2012), da Agência Nacional de Águas (ANA, 2016) e do Mapa dos Bairros de Belém (Belém, 2014). De acordo com Miranda (2015), o número de ilhas sofreu inúmeras variações nos documentos e mapas oficiais ao longo dos séculos XIX e XX. Nos últimos anos, o IBGE identificou e qualificou quase uma centena de ilhas no entorno municipal, entretanto, em face do desmembramento do território em outros municípios, parte delas passou a compor os novos municípios instituídos, entre eles: Barcarena, Acará, Ananindeua, Santa Bárbara, Marituba e Benevides. Em 2011, a Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém (CODEM) catalogou 47 ilhas na RMB. Em 2020, a Ilha de Cintra (ou Maracujá) e uma pequena ilha sem nomenclatura nos documentos oficiais da prefeitura, ambas localizadas na parte sul de Belém, e a Ilha do Mutum (ou Mutá), localizada ao centro-leste da capital paraense, ficaram de fora dos atuais limites municipais, voltando as duas primeiras a fazerem parte do município de Acará e a última a fazer parte de Ananindeua. Para Silva e Tourinho (2017), acontece que os limites estabelecidos pelo IBGE, em comum acordo com a lei estadual, vêm contrastando com a base cartográfica usada pela prefeitura. Tais documentos e estudos que (re)definem os limites municipais revelam-se incompletos e falhos, principalmente por não considerarem aspectos relativos às territorialidades dos moradores. Na elaboração do mapa também não foi possível localizar as ilhas do Fortinho (ou Fortim) e Cruzador, registradas em mapas anteriores. Norat e Costa (2017) observaram a dinâmica de deposição e dispersão de sedimentos da baía pela ação das marés, confirmando o possível “desaparecimento” dessas ilhas. Para as autoras, anteriormente, a Ilha Nova aparecia com bancos de areia contíguos e pode ter se unido à Ilha Pequena, ganhando a alcunha de Mirim (Norat; Costa, 2017). As ilhas de Paquetá e Urubuoca (Urubuoca), atualmente, correspondem a uma ilha maior, o que, de acordo com Morais (2006), acontece quando duas ou mais ilhas se juntam para formar um único núcleo, em razão de processos erosivos ou de uma intensa redistribuição sedimentar, devido ao comportamento hidrológico dos cursos d’água, o que pode ainda ter relação direta com os impactos das ações antrópicas no entorno. Nota-se que um número maior de ilhotas aparentemente uniu-se consolidando ilhas maiores, como observado nas ilhas do Meio, Jararaquinha e Longa. No caso das Ilha da Barra (Fortim) e do Cruzador, a nomenclatura supõe que poderiam ser redutos de estruturas fortificadas. Depreende-se que a perda da maioria dessas áreas deve-se, em parte, à localização sobre sedimentos recentes, migráveis sob a forte dinâmica das marés no interior da Baía do Guajará. Exceção apenas ao desaparecimento da Fortaleza de Nossa Senhora das Mercês da Barra de Belém, utilizada como depósito de inflamáveis na década de 1940, alvo de violenta explosão que destruiu suas instalações no ano de 1947 (Norat; Costa, 2017).

<sup>7</sup> A pesquisadora do presente estudo, que sempre ocupou a posição de alguém de fora em suas incursões à algumas das ilhas de Belém, sendo ela própria “um elemento exterior às populações pesquisadas” (Bedim; Paula, 2007, p. 69), uma “outsider” (Elias; Scotson, 2000), desde a infância interage afetivamente com o cotidiano desses locais, nos períodos de férias escolares, fins de semana e feriados. Nos últimos anos, pela atuação na área de turismo, pelas atividades de extensão na docência, e pelos trabalhos desenvolvidos no mestrado, também realizou uma série de (re)aproximações e interações de ordens diversas nesses ambientes.

Mapa 1 – Ilhas do município de Belém: localização



Fonte: Laboratório de Análises Espaciais Prof. Dr. Thomas Hurtienne (LAENA) com base em IBGE (2022), ANA (2016) e Prefeitura de Belém (2012, 2014).

Assim, considerando-se a importância do tema, busca-se, como objetivo geral, analisar a produção dos espaços insulares de Belém a partir das novas formas de uso e consumo da natureza expressas em políticas e ações que estimulam o lazer, o turismo e os avanços imobiliários sobre a capital paraense. Esse objetivo subdivide-se em outros quatro específicos, sendo eles:

- a) analisar histórica e geograficamente a relação sociedade-natureza nos espaços insulares de Belém na perspectiva dos processos de urbanização e metropolização em curso;
- b) identificar e analisar os novos usos e as formas de consumo da natureza, suas tensões e contradições na produção dos espaços insulares de Belém;
- c) analisar as limitações e possibilidades correlatas aos processos de resistências e às estratégias de reapropriação das ilhas, especialmente junto aos sujeitos insulares de vivências residuais e práticas cotidianas ligadas ao rio e ao componente florestal, diante dos avanços de interesses mercadológicos imobiliários, turísticos e de lazer;
- d) analisar a efetividade do planejamento e da gestão urbana nas políticas, projetos e ações – em diferentes jurisdições – que contemplam a proteção da natureza e a permanência do modo de vida insular, correlacionando-o às rupturas e às continuidades reveladas pela dinâmica urbana e metropolitana de Belém.

A tese sustentada é que as novas formas de uso e de consumo da natureza na Amazônia têm por objetivo atender demandas, locais e distantes, cujos aspectos de dominação se mostram, por vezes, mais sutis. Nas ilhas de Belém, a complexa relação entre sociedade e natureza, combinada a circuitos da economia urbana, apresenta uma diversidade de usos, consumos e apropriações que resultam da tensão entre as urbanidades que nelas se projetam e as insularidades que ora se colocam como resistência, ora vão ao encontro da urbanização. Das contradições e conflitos, desencadeiam-se pequenos movimentos insurgentes de pertencimento e de reconhecimento da diferença dos sujeitos, sugerindo outras possibilidades mais criativas e posturas contestatórias acerca dos avanços hegemônicos.

Complementarmente, destacam-se as seguintes hipóteses secundárias:

- a) nas ilhas de maior contato com as dinâmicas urbanas, vão sendo criados cenários bastante artificializados de forte apelo à natureza, mas de pouca vivência com ela. Essa pressão urbana e ambiental conflituosa decorre da expansão imobiliária e, mais recentemente, do lazer programado ao consumo. Por outro lado, o cotidiano das ilhas é vivido, material e simbolicamente diferente, visto que reflete saberes e valores específicos da cultura e da economia local; fato que reforça a necessidade

de interpretá-las de acordo com suas particularidades e singularidades, considerando a diversidade de formas de interação com os rios e com o restante da cidade;

- b) nos espaços de lazer das ilhas de Belém, predominam atividades de subsistência dotadas de pouca normatização, conteúdo informacional e comunicacional, bem como metamorfoses de trabalho com presença variada de capital e ofícios, o que revela uma diversidade econômica que deve ser considerada nos planos e projetos pensados para essa parte da cidade;
- c) nas escalas decisórias das políticas urbanas e ambientais, são instituídas orientações etnocêntricas e contraditórias que comprometem a distribuição, os objetivos e as diretrizes das ilhas nos distritos administrativos de Belém<sup>8</sup>. Assim, o espaço concebido pelo planejamento e pela gestão urbana, em que as normas, os princípios e as hierarquias deveriam existir calcados em uma forte condição de cidadania, contribui para a criação de ambientes à “margem-rio”<sup>9</sup>, em detrimento dos ambientes ribeirinhos e/ou de beiras aos cursos d’água, que se tratam daqueles de maior possibilidade de reconhecimento do outro, da simultaneidade, dos protagonismos e da diferença.

No que diz respeito ao método de interpretação e à metodologia de investigação, elementos basilares para a realização da pesquisa científica, Marconi e Lakatos (2010, p. 65) afirmam que “não há ciência sem o emprego de métodos científicos”, existindo métodos específicos para as ciências sociais. Para essas autoras, “método” e “métodos” são concepções diferentes na pesquisa científica, ao passo em que o primeiro diz respeito a uma abordagem de interpretação e análise mais ampla e abstrata sobre os fenômenos naturais e sociais, enquanto o segundo faz referência aos procedimentos adotados para a investigação científica, de cunho mais técnico e operacional.

Nesse sentido, o materialismo histórico e dialético (Marx, 2008; Lefèbvre, 2016) foi o método científico escolhido para embasar o presente estudo. Sua opção se justifica pelas possibilidades que o trabalho com a história nos oferece, não a história imediata, mas aquela

---

<sup>8</sup> De acordo com a divisão político-administrativa, o município de Belém está distribuído em 8 (oito) distritos administrativos: Distrito Administrativo de Belém (DABEL); Distrito Administrativo da Sacramento (DASAC); Distrito Administrativo do Guamá (DAGUA); Distrito Administrativo do Entroncamento (DAENT); Distrito Administrativo do Bengui (DABEN); Distrito Administrativo de Icoaraci (DAICO); Distrito Administrativo de Outeiro (DAOUT) e Distrito Administrativo de Mosqueiro (DAMOS) (Belém, 1994).

<sup>9</sup> O uso do termo “à margem-rio” é utilizado no presente trabalho para abordar aqueles espaços analisados que se mostram de pouca vivência com o rio e com a realidade insular, ou seja, de relações artificiais, marginais e/ou superficiais com as águas e com quem delas vive (Trindade Júnior; Rodrigues, 2020).

que compreende que as contradições e conflitos da sociedade contemporânea possuem uma origem e um percurso, que contém não somente a descrição e a medição dos eventos e fatos quando os mesmos acontecem, mas a complexidade das lógicas e das relações sociais em cada momento da humanidade.

Dentre as formas de mobilização do método na pesquisa, entende-se que o mesmo nos permite uma apropriada leitura do espaço, o qual se torna a melhor referência de análise sobre a vida cotidiana, por traduzir os tipos de relações de poder nele inseridas. Dessa maneira, no tempo e no espaço está a resposta para compreender a predominância do capitalismo enquanto sistema hegemônico dominante, capaz de alcançar todos os lugares e fundamentar ações de maneira desigual e contraditória.

Em vista disso, portanto, o materialismo histórico e dialético constitui uma postura científica interessante e polêmica, por reunir um conjunto de instrumentos que nos auxiliam na compreensão do sistema capitalista dominante, seu modo de produção, acumulação de riquezas e desigualdades sociais (Marx, 1996, 2008), bem como a reprodução de relações sociais de produção que vigoram no período atual (Lefèbvre, 1973).

Isso porque, Marx (2008) reconstrói o método dialético desprendido da forma idealista estabelecida por Hegel e seus seguidores, não se movimentando puramente no limiar do abstrato, mas apoiado ao contexto histórico e em contato constante com a realidade. No campo metodológico, esse autor conseguiu reunir dois métodos aparentemente antagônicos e contraditórios em um só método científico: o materialismo (apanhado geral e material das coisas) e o histórico (as coisas em seu movimento singular). Com ele, o filósofo alemão buscou evidenciar que a produção e as relações de produção, além de serem determinadas socialmente, deveriam ser consideradas do ponto de vista de sua diferenciação temporal.

Engels (2020), grande interlocutor de Marx, define o método dialético a partir de uma série de princípios, como: o movimento da história, a ação recíproca, a mudança qualitativa, a aparência e a essência, e os conflitos. Conquanto diferentes autores da dialética materialista não estejam em acordo quanto ao número de termos ou “leis” fundamentais que regem o método, bem como sua ordem de apresentação, essas categorias analíticas em comento são postas de acordo com cada período (Engels, 2020; Lefèbvre, 1995)<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Sobre isso, destaca-se o seguinte: 1) o movimento da história é dinâmico, tendo nas formas e nas relações materiais entre os seres sociais sua base de mobilização; 2) a ação recíproca e a interação universal podem ser compreendidas como um conjunto de processos, no qual o mundo não deve ser considerado como acabado, mas como um complexo movimento em que as coisas e as ideias passam por um começo, decadência e transformação. Além dos fenômenos não existirem isolados e independentes uns dos outros, o fim de um processo é sempre o começo de outro, no qual a vontade humana intervém nos acontecimentos e ocorre sob condições determinadas. Por outro lado, todo ser é determinado por seu movimento, que, longe de ser

Marconi e Lakatos (2010) reforçam a importância de compreender o sentido da totalidade dialética, isto é, a capacidade de se isolar um componente para, em seguida, vê-lo em si, desde que não se perca a perspectiva sobre o todo que envolve as partes. As condições objetivas – aquelas dadas externamente ao ser humano – e subjetivas da realidade social são componentes de um mesmo todo, não sendo determinadas, mas condicionadas, o que permite atribuir-lhes maneiras típicas e regulares de acontecer. Destarte, uma das marcas centrais da dialética é reconhecer o caráter essencial da prática como concreta e histórica, a qual, ao lado da teoria, não aceita o afastamento entre estudar problemas sociais e enfrentá-los. Tais princípios ou “leis” se encontram na estrutura do modo de produção capitalista, nos conflitos, tensões e contradições, e nas transformações da sociedade (Marconi; Lakatos, 2010).

Dentro da concepção dialética de mundo enquanto uma totalidade aberta, em movimento, que inclui outras totalidades abertas, também em movimento, Lencioni (2018, p. 254) considera que as “relações que se estabelecem entre os elementos, sejam eles objetos, fatos, fenômenos ou processos, não se estabelecem de forma absoluta, pois não são independentes”, e que para discernir sobre um fato, um fenômeno ou um processo é necessário penetrar nele. Não com o sentido de descobrir o que se esconde atrás da sua aparência, mas para descobrir o que se esconde nela, pois, só assim, chega-se ao essencial.

Nessa perspectiva, o avanço capitalista sobre a Amazônia pode ser compreendido a partir desse instrumental importante, posto que as condições econômicas, próprias das forças produtivas e da reprodução das relações de produção, criam as contradições entre os grupos sociais no decorrer da história.

É por isso que, com base nesse método de interpretação, esta pesquisa auxiliará na investigação aprofundada do objeto de estudo, problematizado a partir das novas formas de uso e consumo da natureza na Amazônia, uma vez que suas contradições socioespaciais estão especificamente na contraposição entre os usos distintos dos espaços insulares de Belém, permeados por lógicas que influenciam a região.

---

mecânico, comporta espontaneidade e dinamismo, das circunstâncias e dos acasos. Dessa interação, as contradições aparecem atuando umas sobre as outras; 3) a contradição, isto é, a mudança dialética, trata-se de um sintoma da realidade, no qual a negação de algo também se configura em algo novo. Nela, o pensamento assume pelo menos três formas (a tese, antítese e síntese). O salto dialético consiste, simultaneamente, em continuidade (movimento profundo contínuo) e descontinuidade (o aparecimento do novo e fim do antigo), decorrendo, assim, da mudança quantitativa para a produção de uma conversão qualitativa, isto é, a mudança de um estado de qualidade para outro; 4) unidas e contraditórias, a aparência diz respeito ao imediato e ao mediato, das sensações e primeiras impressões, enquanto a essência revela as profundezas do fenômeno, vai atrás do que se esconde por trás do visível, e contém a unidade e a identidade, sendo preciso penetrar cada vez mais fundo em seu conteúdo; 5) em relação aos conflitos, fala-se da análise das tensões, lutas e resistências que constituem a dinâmica da sociedade, sempre em movimento (Engels, 2020; Lefèbvre, 1995).

O lazer, as aspirações de moradia e as formas de deslocamento estão associados às novas tecnologias da informação e comunicação; fatores esses que constituem a sociedade atual, influenciam os desdobramentos praticados no espaço e, por isso, não devem ser analisados isoladamente, mas sim a partir das relações sociais existentes.

No que concerne ao espaço, busca-se tratá-lo como produto, condição e meio para a existência dessas relações sociais. Assim, enquanto produto, por interação ou retroação, o espaço intervém na própria produção: organização do trabalho produtivo, transportes, fluxos de matérias-primas e de energias, redes de repartição de produtos etc. (Lefèbvre, 2013).

O autor em referência também aduz que, enquanto lugar mental, o espaço se traduz numa lógica formal (espaço literário, ideológico, espaço do sonho, da linguagem e do discurso); enquanto lugar social, o espaço se realiza como prática, ocupado por fenômenos sensíveis que não excluem o imaginário, os projetos, projeções, símbolos e as utopias. Portanto, a abordagem aqui tratada tem na cidade um local criado, modelado e ocupado por atividades sociais no curso do tempo histórico, compondo uma unidade dialética entre forma e conteúdo (Lefèbvre, 2013).

Salienta-se que o materialismo histórico e dialético aprofunda o debate sobre interesses em eventos que afetam o espaço, como os avanços do pensamento neoliberal. Esse, por seu turno, tem orientado as atuais políticas de renovação urbana que, inclusive, transformam as metrópoles em espaços cada vez mais competitivos. Na região amazônica, uma das expressões dessas políticas pode ser observada em projetos que limitam os usos do rio para interesses privados. Como resultado, tem-se a hierarquização e a valorização de alguns lugares em detrimento de outros, obscurecendo os problemas enfrentados pela população.

Ademais, ao considerar as críticas ao método, frequentemente focado no aspecto econômico e, de tal forma, negligente em relação à variedade de grupos sociais explorados pelo capitalismo, busca-se compreender esse modo de produção como um sistema econômico, mas, além disso, também enquanto um sistema antropológico de produção (Dardot; Laval, 2016). O desafio, entretanto, reside em promover uma análise multidisciplinar que evite confusões entre teorias, conceitos e noções introduzidos por Marx (1996, 2008), Engels (2020), Lefèbvre (1995, 2013), entre outros.

Por essa razão, ressalta-se que o materialismo histórico e dialético é recapitulado nesta tese a partir de Lefèbvre (1995), filósofo de pensamento inovador, responsável por apontar novos desdobramentos à concepção teórica do método, localizando-o dentro do período de transformações do século XX em diante. Para Xavier (2013), o método permitiu a Lefèbvre



uma apreensão singular de questões cruciais da modernidade, como o papel do Estado, a questão urbana, os processos cotidianos, dentre outros temas do conhecimento e da consciência humana, como a categoria tempo-espaço, constituída de uma série de reformulações dentro do pensamento marxista.

Lencioni (2017) considera que Lefèbvre é bastante radical ao desvendar a problemática da urbanização contemporânea, posto que demonstra sua indignação diante das perversidades nas formas de viver do período atual e como será possível se desvencilhar dessa dura realidade. Para a autora, a leitura desse filósofo vai além da visão dualista e binária outrora impregnada na concepção de diversos marxistas e faz um retorno à dialética hegeliana, na qual a análise das contradições não se estanca na negação dos termos, mas sim na transposição de qualquer conteúdo positivista, pensando-se no novo e no possível.

Gonzáles Casanova (2007), por sua vez, destaca que Lefèbvre foi um grande crítico do marxismo ortodoxo pelo descuido com a preocupação quanto à reestruturação do espaço no mercado mundial. O autor afirma que Lefèbvre possibilitou perceber que a produção de espaços do capitalismo é o que permite diminuir suas contradições. Reconhece que o filósofo, inclusive, assumiu a existência de um semicolonialismo metropolitano que explora e concentra boa parte da classe trabalhadora e de seus estratos em prol dos interesses particulares de uma classe dominante.

Assim sendo, o pioneirismo de Lefèbvre na reformulação do método permitiu um tipo novo de interpretação crítica do modo de produção capitalista e de suas contradições, conflitos e resistências. Possibilitou, também, compreender como o capitalismo avançou de maneira diferenciada sobre determinados lugares a partir da segunda metade do século XX, sobretudo aqueles relacionados às práticas que acontecem na natureza, seja em ambiente urbano ou rural, subordinando diversos grupos a uma lógica de poder externa ao lugar, destruindo e/ou recriando relações e desencadeando uma série de conflitos.

Aplicado à contemporaneidade, o método lefebvriano ajuda a compreender que a expansão e/ou dispersão das cidades, a depender da escala (local, regional, nacional ou internacional), pode se dar por motivações diversas. Portanto, buscou-se estudos que dessem conta de compreender na totalidade das cidades a existência de uma diversidade produtiva de espacialidades próprias, que, não sem contradições, demonstra diferentes formas de resistir ou se adaptar às frentes capitalistas-empendedoras que se instalam na Amazônia.

Desse modo, tem-se a perspectiva teórico-metodológica da produção social do espaço como base fundamental deste estudo, destacando-se conceitos, noções e categorias importantes para o entendimento da problemática. A forma urbana e metropolitana de Belém

é analisada a partir do cotidiano e da reprodução das relações sociais de produção, cujas dinâmicas e tendências estão arroladas a atividades produtivas e consumos diferenciados da natureza que produzem um novo espaço e/ou novas formas de uso dele.

A região insular de Belém, por sua vez, tutela processos emblemáticos relacionados à produção do espaço urbano amazônico, mormente por retratar tanto os efeitos da valorização capitalista da natureza, por meio do consumo, quanto a dispersão metropolitana que avança para os eixos periféricos (próximos e distantes) da cidade. Buscou-se, então, compreender o espaço insular a partir da totalidade na qual está inserido, resgatando as categorias forma, função e estrutura<sup>11</sup>.

Anteriormente desenvolvidas por Marx, Lefèbvre (1971, 1972) busca apreender essas categorias a partir do entendimento de totalidade espacial, por considerar fundamental sua análise em conjunto aos fenômenos sociais. Santos (2014a), outro autor importante para este estudo, propõe acrescentar a esses conceitos o de processo, como uma ação contínua em direção a um resultado qualquer. Considera que o espaço contém uma estrutura traçada por formas e por funções, mudando conforme as sociedades historicamente se transformam (Santos, 2014a).

Mesmo conduzido por um viés mais estruturalista, Milton Santos ressalta que o espaço organizado pelo ser humano é como as demais estruturas sociais, subordinada e subordinante, que, embora submetido à lei da totalidade, dispõe de certa autonomia, devendo ser analisado como tal (Santos, 2008, 2014a).

Leite (2019) destaca que Milton Santos, com sua forte ligação ao método histórico-estrutural, examina a formação do território brasileiro como uma união entre história e estrutura, sobretudo ao enfatizar a natureza hierárquica da divisão social e territorial do trabalho em seu pensamento, introduzindo conceitos como “espaços que mandam” e “espaços que obedecem”, além de “regiões do fazer” e “regiões do mandar”. À luz dessa perspectiva, Santos (2008) argumenta que não podemos ignorar as determinações estruturais da dimensão espacial do desenvolvimento capitalista nos países tidos como subdesenvolvidos ou periféricos.

---

<sup>11</sup> A forma, por ser aparente, requer certo cuidado, isto é, por ser passível de ser superada, pode ser desprezada, o que também se torna um perigo para a análise. A função consiste em tarefa ou atividade de uma forma, pessoa, instituição ou coisa. Baseada na inter-relação das partes com o todo, tanto ao que diz respeito à organização quanto ao ambiente construído, a estrutura pode ser relacionada ao modo de produção – técnicas e/ou condições para um determinado poder econômico se realizar –; nem é fixa e nem estável, tem um equilíbrio provisório e quando esse equilíbrio é abalado pode ocorrer uma desestruturação-reestruturação. Desse modo, quando analisadas com o mesmo peso de importância, tais categorias contribuem no desvelamento do espaço produzido, onde residem as contradições e as tensões, descompassos ou a falta de sincronia (Lefèbvre, 2008, 2013).

Assim sendo, em vários momentos de sua obra, Santos (2008, 2014a) expressou seu descontentamento com o fato de muitos pesquisadores sociais, incluindo alguns marxistas, não considerarem o espaço como uma instância social. Por isso, enfatiza que é importante colocá-lo no mesmo patamar das instâncias econômica, política e ideológico-cultural. Para o autor, a ausência do espaço nessa classificação se deve, principalmente, ao fato de o espaço não evoluir no mesmo ritmo e nem na mesma direção que as demais.

Os estudos de Santos (2006, 2007) carregam ainda a preocupação em analisar fatores como o consumismo, as desigualdades econômica e social e a tendência ao desenraizamento de um modo de vida cujos valores simbólicos e culturais são intimamente ligados ao lugar, o que impossibilita a construção de qualquer projeto de cidadania. Por essa razão, Santos (2007) considerava a necessidade de se pensar um movimento para a efetivação da cidadania integral, o que o levou a propor “modelo cívico-territorial”, no qual a organização e a gestão do espaço devem ser instrumentais para uma política redistributiva mais igualitária, não importando o lugar ocupado por cada indivíduo no território.

Em adição, o estudioso em referência analisou a velocidade e a profundidade da modernização e da socialização capitalista no Brasil (Santos, 2006, 2008) e constatou as formas desiguais e diferenciadas pelas quais o meio técnico-científico-informacional<sup>12</sup> atinge a todos os lugares no país, defrontando-se, entretanto, com as heranças do passado (Santos; Silveira, 2001), por ele denominadas como “rugosidades” (Santos, 2006). Nesse movimento, as diferenciações territoriais remetem a outras formas de regionalizar o território, de acordo com suas especificidades locais e regionais (Santos; Silveira, 2001), havendo necessidade, para tanto, de se estabelecer recortes espaciais<sup>13</sup> para melhor se compreender as dinâmicas socioespaciais.

Para analisar as formas e atividades econômicas pautadas em técnicas, objetos e articulações práticas da vida social sustentadas por relações de proximidade espacial, valeu-se da teoria dos circuitos da economia urbana (Santos, 2004) e suas atualizações (Silveira, 2004; Bicudo Júnior, 2006; Montenegro, 2011; Tozi, 2012), assim como das noções de tempo lento e de “flexibilidade tropical” (Santos, 2004, 2014a, 2014c) ou, nos termos de Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021), “flexibilidade equatorial”. Tais categorias decorrem da difusão das

---

<sup>12</sup>Tido como a expressão espacial do processo de globalização, Santos (2014c) elabora que o meio técnico-científico-informacional é o resultado da união entre ciência, técnica e informação no território.

<sup>13</sup>Aqui, trata-se das verticalidades e horizontalidades; as primeiras, concernentes às relações que se estabelecem entre regiões/países diferentes, pautada em relações organizacionais e hierárquicas, enquanto as segundas dizem respeito às relações de proximidade, forjadas na copresença, entre lugares dentro de uma mesma região, por exemplo (Santos, 2006).

variáveis técnico-científico-informacionais e da apropriação de base local, que demonstra as diferentes “feições” regionais assumidas pelas distintas práticas sociais e econômicas.

Outrossim, pretendeu-se evidenciar o conjunto de interações, movimentos corriqueiros, encontros, tensões e conflitos que borbulham no jogo dialético da vida cotidiana cujas atividades e agentes, com diferentes níveis de capital, trabalho, organização e tecnologia, voltam-se para a produção e organização das atividades de interesses imobiliários, turísticos e de lazer.

Esse arcabouço teórico-metodológico buscou reforçar que, nas metrópoles, *loci* de atividades modernas e das formas de trabalho realizadas com capitais reduzidos, abrigam-se diversas divisões do trabalho que estabelecem relações diferenciadas com o meio construído. Dessa maneira, pensando nas inúmeras formas de nos aproximarmos da totalidade representada pela cidade e da singularidade dos diferentes lugares e de seus sujeitos, também se fez necessário analisar as formas diferenciadas com as quais diferentes agentes econômicos e sociais se apropriam da tecnologia, da informação e das políticas organizacionais de distribuição em determinado território.

Recorreu-se constantemente às categorias de espaço e paisagem, havendo, por isso, a necessidade de considerar a diferenciação entre ambas, posto que a primeira é considerada uma instância da sociedade e contém certo movimento, ao passo que a segunda “seria, numa comparação ousada, a realidade de homens fixos, parados como numa fotografia” (Santos, 2014b, p. 79), isto é, uma síntese do que nossos sentidos podem captar.

Para Santos (2006, 2014b), a sociedade é atual, mas a paisagem, pelas suas formas, é composta de movimentos hodiernos e pretéritos. O autor ainda afirma que, por meio do espaço, a história se apresenta estruturada em formas, que também são dotadas de um conteúdo, responsável por influenciar seu curso.

Compreender os espaços rural e urbano amazônicos requer uma análise que inclua a paisagem e além do que ela nos apresenta, pois, no seu interior, encontram-se elementos, relações, símbolos e interações que constituem seu conteúdo e estão para além do perceptível. Desse modo, os entendimentos dialéticos estabelecidos não permitiram pensar cidade e ilha, rural e urbano como elementos separados, mas repletos de interações e complexidades espaciais decorrentes dessas inter-relações.

Nesse sentido, além da vasta produção intelectual de Henri Lefèbvre e Milton Santos, também houve a necessidade de considerar produções científicas que dessem conta de explicar as transformações em processo nas cidades, em especial, as dinâmicas recentes da globalização e as tendências e usos capitalistas neoliberais da natureza. Para isso, contou-se

com os trabalhos de Harvey (1996, 2005, 2006), Gottdiener (2016), Carlos (1994, 2007, 2017), Acselrad (2009a, 2009b), Dardot e Laval (2016), entre outros.

As novas características metropolitanas atribuídas ao espaço imputam grande intensidade de fluxos (deslocamento de pessoas, mercadorias e capitais, crescimento das atividades de serviços, maior demanda por trabalho imaterial, concentração de atividades de gestão e administração), além da construção de um modo de viver e de consumir que se espelha no perfil da metrópole; forma espacial essa que se desenvolve dialeticamente de forma densa e dispersa e onde as contradições do espaço e sua produção se aprofundam, entre o globalmente produzido e suas fragmentações (Lencioni, 2017).

Sob essa face da globalização, incorporam-se questões relacionadas ao modo de agir, de viver, de experimentar e de produzir espaço, que se expande para outros lugares (cidadinos ou não). Assume-se, assim, que o processo de metropolização e sua manifestação espacial, a metrópole, têm se tornado objeto de intensos debates em diferentes frentes intelectuais no decorrer dos últimos anos, com destaque, por exemplo, para Lencioni (2017), Álvaro Ferreira (2011, 2014) e Trindade Júnior (2016), autores fundamentais para a compreensão do processo de metropolização no Brasil e na Amazônia.

Trindade Júnior (2016) chama a atenção para a dinâmica da ação em face da estrutura<sup>14</sup>, que, no processo de reestruturação urbano-metropolitana de Belém, coopera para a compreensão de como ocorreu a redefinição das localizações e a (des)valorização de determinadas áreas da cidade. Tal condição é resultado da ação de inúmeros agentes, associados ou não, como, por exemplo, o Estado, o capital imobiliário e os movimentos populares.

Na singularidade do insular e da insularidade que lhe é inerente, contou-se com o suporte teórico de Diegues (1998), com ênfase às noções que não podem ser reduzidas simplesmente à dimensão natural, sendo elas: a maritimidade, a insularidade e a ilheidade. Esse autor considera que as barreiras que separam os ilhéus dos continentais são mais de origem sociocultural que meramente físicas, ou seja, são assentadas mais em aspectos simbólicos e representações sociais diferenciadas. Para esse aspecto, contou-se ainda com o aporte dos estudos regionais de Dergan (2006), Guerra (2004, 2007), Nunes (2015), Cirilo (2013) Cozzi (2015), Rodrigues (2018), entre outros.

---

<sup>14</sup>“A ação pressupõe a compreensão do urbano em sua relação com a região, o que implica em considera-lo como resultado e condição de uma divisão interurbana e inter-regional do trabalho. A estrutura pressupõe a análise da cidade em sua organização interna, como expressão e meio de existência da divisão intraurbana do trabalho” (Trindade Júnior, 2016, p. 34).

Diante disso, a perspectiva histórico-geográfica encontra na abordagem metodológica regressiva-progressiva a possibilidade de estudar os laços, a gênese, as distorções, os deslocamentos e as interferências na dinâmica de reprodução das relações sociais (Lefèbvre, 2008; Martins, 1996), revelando componentes importantes da formação socioespacial (Santos, 2008) da Amazônia, em especial, dos recortes analíticos da pesquisa.

Para a realização desta parte da análise, partiu-se do princípio que o presente por si só não esclarece a realidade, sendo imprescindível a regressão ao passado para que sejam encontradas as discontinuidades que revelam espacialidades e temporalidades diversas e desiguais (Lefèbvre, 2008; Martins, 1996).

Nascido em Marx e retomado por Lefèbvre, o método regressivo-progressivo possibilitou a interpretação das particularidades e singularidades históricas do espaço regional, como também se constitui em um mecanismo importante para a compreensão das novas frentes de produção e de consumo de lógica neoliberal que recaem sobre os ambientes dotados de grande exuberância hídrica e florestal.

Ademais, tal perspectiva também garante refletir sobre como acontecem as mudanças dentro de determinado contexto social, podendo ser compreendida por meio de três momentos analíticos: a) o descritivo, que retrata o presente e o visível de modo que seja possível estabelecer contato com o fenômeno social em toda a sua diversidade (observado, apreendido e descrito); b) o analítico-regressivo, que estabelece uma ida ao passado, com a sistematização e a datação dos fatos, das características (econômicas, políticas, simbólicas, culturais etc.) e das dinâmicas diversas, nas circunstâncias em que se apresentam, permanecem ou se transformam no espaço; c) e o histórico-genético, que trata do retorno ao presente e elucida as contradições socioespaciais que nele se fazem presentes, como também uma clarificação do futuro, possível e impossível (Martins, 1996).

Dessa maneira, inicialmente, foram levados em consideração na interpretação elementos da rede urbana que pudessem dar conta de sua gênese, localização, paisagem, forma espacial e funções urbanas das cidades, considerando as relações entre os agentes sociais envolvidos no processo de produção e reprodução, bem como as articulações externas (Corrêa, 1987).

Nesse particular, a formação urbana do Delta do Rio Amazonas torna-se interessante para a análise, pois essa área constitui parte integrante de uma rede urbana que, por sua morfologia material e dinâmicas sociais, residuais e recentes, assume certas peculiaridades. Para essa leitura, os estudos de Amaral (2010), Carmo e Costa (2021), Corrêa (1987), Costa e Montoia (2020), Costa e Rosa (2017) e Lima (2013, 2020) tiveram significativa relevância.

A respeito do método de investigação, assume-se que a natureza da pesquisa é qualitativa, visto que se realiza a partir da aproximação fundamental entre sujeito e objeto. Assim, a pesquisa dessa natureza exige a participação direta do pesquisador, pois ele mesmo vivencia as situações que investiga e busca pelas respostas adequadas às características dos demais sujeitos que vivem e interagem diretamente na realidade daquele fenômeno (Caumo, 2006). Sobre essa perspectiva, Minayo e Sanches (1993) nos informam que:

A abordagem qualitativa realiza uma aproximação fundamental e de intimidade entre sujeito e objeto, uma vez que ambos são da mesma natureza: ela se envolve com empatia aos motivos, às intenções, aos projetos dos atores, a partir dos quais as ações, as estruturas e as relações tornam-se significativas (Minayo; Sanches, 1993, p. 244).

A referida abordagem torna-se importante neste empreendimento de pesquisa para interpretar de maneira aprofundada os avanços de interesses do capital, da lógica neoliberal, da tecnologia e do consumo que, na Amazônia, assumem formas diversificadas na produção de novos espaços e de novas imagens sobre os ambientes de fortes enraizamentos históricos.

Além disso, essa forma de investigação também possibilita a observação sobre determinado fenômeno em longo prazo, sendo frequentemente pautada pela descrição (Jensen; Jankowski, 1993). Essa perspectiva respeita as percepções próprias dos sujeitos em relação ao lugar que habitam ou intervêm, o que pressupõe interligá-la à ideia de processo, pois envolve a indagação e a exploração do objeto por meio de interpretações sucessivas (Orozco; González, 2011).

Desse modo, além de assumir a sistematização teórico-metodológica dessa pesquisa, amparada pela discussão e revisão bibliográfica sobre a produção social do espaço, que decorre sobre a origem dos dados e a identificação das fontes, trabalhou-se com o levantamento de dados primários e secundários em épocas distintas; dados esses catalogados em relatórios de órgãos públicos e entidades diversas, dados jornalísticos, legislações específicas, indicadores socioeconômicos e outras fontes documentais. Contou-se também com a observação sistemática em redes sociais virtuais e com entrevistas semiestruturadas gravadas com diversas categorias de informantes.

Mediante esses esforços, busca-se evitar erros e orientar nossas indagações sobre o objeto de pesquisa, não se tratando da simples repetição do que já foi escrito sobre determinado assunto, mas uma interpretação ou abordagem sob outro panorama ou ponto de vista (Marconi; Lakatos, 2010). Para isso, foram analisados materiais encontrados em bibliotecas físicas e *on-line*. Entre eles, constam os registros mencionados acima, assim como

livros, artigos de periódicos, revistas, boletins, monografias, teses de doutorado, dissertações de mestrado, material cartográfico etc.

Dessa forma, almejou-se analisar os principais eventos relacionados à fase de metropolização de Belém, iniciada a partir da década de 1960, em especial, o processo de formação jurídica e administrativa das ilhas. Nesse particular, leva-se em consideração a necessidade de compreender os processos e fatos que aconteceram no decorrer do tempo e como esses se refletiram no espaço. Por esse motivo, a revisão da literatura se mostrou de fundamental importância enquanto atividade que antecedeu a pesquisa de campo e que continuou à medida que o estudo evoluiu.

Para levantamento e análise dos dados secundários, aqueles tratados anteriormente por outros pesquisadores e de domínio da comunidade científica, foram utilizadas as etapas metodológicas elencadas por Cellard (2008), como o exame do contexto social da produção do documento, a identificação do(s) autor(es), a verificação de sua autenticidade, a confiabilidade da informação transmitida e a identificação da natureza do texto.

No que diz respeito ao levantamento e à análise documental, foram priorizados documentos referentes às políticas públicas, sobretudo o Plano Diretor de Belém (Belém, 2008) e o Estatuto da Cidade (Brasil, 2001). Neles, teve-se interesse especial sobre as questões que envolvem os usos das ilhas para fins de lazer e turismo, as quais não podem ser tomadas em separado das políticas e ações ambientais e fundiárias.

Ademais, foram consultados o site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e o *Google Earth* para fins de dados demográficos e de geolocalização. Obteve-se acesso, ainda, ao Inventário da Oferta Turística (Belém, 2020a), realizado pela Coordenadoria Municipal de Turismo do município de Belém (BELEMTUR), além dos relatórios de gestão e de notícias das páginas oficiais da Secretaria Estadual de Turismo (SETUR, 2024), da Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém (CODEM, 2024) e do Portal da Transparência do Governo do Estado (Pará, 2024) e da Prefeitura de Belém (Belém, 2024).

Portanto, ganharam destaque os seguintes documentos: o Plano Diretor do Município de Belém (Belém, 2008); a Lei de Divisão dos Bairros do Município de Belém (Belém, 1996); o Plano Plurianual 2022-2025 (Belém, 2021a); e o Fórum de Participação “Tá Selado!” (Belém, 2020b). A importância desses documentos está em estimar o número de projetos e diretrizes que são voltados para o desenvolvimento da região insular e como vem ocorrendo o processo de planejamento da prefeitura.



Na esfera estadual, destaca-se: a Portaria de Regionalização do Turismo no Estado do Pará (Pará, 2019); e o Plano de Retomada do Turismo (Pará, 2020b), o qual propõe uma série de ações pós-pandemia da Covid-19 em contexto federal, estadual e municipal, além das demais políticas, programas e ações voltadas para o lazer na cidade. Por meio deles, pretendeu-se avaliar qual a aplicabilidade das ações pretendidas pelos planos e projetos nas ilhas, o nível de envolvimento dos diversos agentes sociais e a compreensão das etapas do planejamento e das ações nos eixos de investimentos.

O recorte temporal analítico escolhido está concentrado a partir da década de 1980, quando é iniciada a segunda fase de metropolização de Belém (Trindade Júnior, 2016), compreendida pelos novos vetores de expansão da cidade e as novas espacialidades que passaram a se configurar. Assume-se que é nesse momento que os espaços insulares de Belém passam a fazer parte de um novo processo de expansão da metrópole, por contemplarem a produção de espaços de novos assentamentos e de novas tendências contemporâneas de uso da natureza em contexto metropolitano.

Günther (2006) afirma que os acontecimentos durante a pesquisa não são desvinculados da realidade do pesquisado, pois auxiliam na contextualização do objeto de pesquisa e permitem a reflexão sobre os dados coletados. Dessa forma, buscou-se realizar entrevistas do tipo semiestruturada com agentes sociais considerados relevantes no processo analisado e a observação da ocorrência dos fatos em campo (físico e virtual).

Para Minayo (1994), as entrevistas semiestruturadas conciliam perguntas previamente formuladas com momentos em que o informante aborda livremente o tema proposto. Tais entrevistas podem ser um fim em si mesmas, sobretudo a partir do fornecimento da “descrição detalhada” de um meio social específico, sendo possível, assim, empregá-las como base para construir um referencial para pesquisas futuras (Gaskell; Bauer, 2008).

As vulnerabilidades existentes frente à imprecisão das informações ou à parcialidade em algum momento da entrevista poderão ser superadas com os procedimentos de apoio, de modo que tal ocorrência possa ser identificada e sanada, não comprometendo o andamento e os resultados da pesquisa.

Taylor e Bogdan (1992 *apud* Alves, 2011) levantam as dificuldades em determinar quantas pessoas devem ser entrevistadas em um estudo qualitativo, pois é preciso considerar diversos fatores, como a qualidade e a potencialidade demonstrada pelas pessoas a serem abordadas, além da natureza do objeto de pesquisa. Nesse sentido, o roteiro de entrevistas e o marco teórico contribuíram no desenvolvimento das compreensões teóricas sobre a vida social das áreas e sujeitos estudados, mormente em sua relação com a cidade e com a natureza.

Houve o entendimento de que as entrevistas deveriam ser gravadas, anotando-se detalhadamente os trechos de maior relevância, sendo o consentimento prévio dos informantes algo fundamental para a identificação dos mesmos, ou, caso contrário, o uso de códigos que possam manter o anonimato do sujeito sem a perda da qualidade do relato.

Ir a campo em tempos de pandemia da Covid-19<sup>15</sup> foi um dos grandes desafios da pesquisa, visto que o quadro pandêmico até o fim de 2022 ainda permanecia sem previsão de completo encerramento. Contudo, com o avanço da vacinação em combate ao coronavírus (SARS-CoV-2), foi possível realizar a maioria das entrevistas de forma presencial<sup>16</sup>, método mais eficiente em razão de alguns locais não possuírem rede de telefonia e de internet, o que impossibilitava o contato virtual com o mínimo de qualidade.

Os grupos selecionados para entrevista consistiram em: a) antigos moradores<sup>17</sup>, cujas trajetórias de vida, desde o nascimento, estão intimamente ligadas ao rio, ao componente florestal e ao modo de vida insular; b) moradores, novos e antigos, cujas trajetórias de vida relacionam-se aos movimentos e dinâmicas recentes, principalmente as de ordem imobiliária e de lazer, como: comerciantes de bares, restaurantes, meios de hospedagem, segundas residências, trabalhadores informais, condutores de embarcação, condutores de turismo, produtores agroextrativistas, pescadores e artesãos, produtores culturais; c) empresários e agentes comerciais ligados às práticas de lazer, como: agências de receptivo turístico, guias de turismo, empresas de locação de embarcações de passeio, meios de hospedagem, bares e restaurante; d) representantes de entidades da sociedade civil organizada, a saber: integrantes das associações e cooperativas comerciais (serviços turísticos, de embarcação, artesãos, agroextrativistas etc.), movimentos sociais; e) instâncias dos poderes executivo e legislativo em nível estadual e municipal<sup>18</sup>, entre eles: Agentes dos Distritos Administrativos das ilhas de

<sup>15</sup>Desde o final do ano de 2019, a crise pandêmica ocasionada pela doença denominada Covid-19, originada do coronavírus, tem gerado uma recessão global de ampla magnitude, entre os quais dois aspectos têm sido essenciais para entendê-la: a saúde e a economia. O quadro pandêmico instalado nas inúmeras regiões do planeta passou a refletir sobre as fragilidades existentes nas diferentes instâncias da vida social (política, econômica, cultural e espacial) do sistema capitalista, cujos impactos nos países ditos periféricos ganharam proporções ainda mais catastróficas (Rodrigues *et al.*, 2021, p. 3).

<sup>16</sup>Em alguns momentos sentiu-se a necessidade de estabelecer abordagens a partir de videoconferências por meio das plataformas *Google Meet* e *WhatsApp*. Já na abordagem presencial, valeu-se das medidas de segurança indicadas pelas autoridades médicas e sanitárias, como uso de equipamentos de proteção individual (colete salva-vidas, álcool em gel 70°, máscara N95) e distanciamento físico.

<sup>17</sup>Foram considerados, principalmente, habitantes com 20 anos ou mais de residência fixa nas ilhas.

<sup>18</sup>Dentre as instituições pré-selecionadas como importantes para esta etapa da pesquisa, estavam a Secretaria Estadual de Lazer (SEEL) e a Secretaria Municipal de Esporte, Juventude e Lazer (SEJEL). Contudo, mesmo diante das várias tentativas de contato (via *e-mail*, setor de protocolo e *WhatsApp*), não se obteve retorno ou compatibilidade de agenda por parte dos representantes desses órgãos públicos. Desse modo, foram entrevistados 02 (dois) representantes da Administração Regional do Outeiro (AROUT), 02 (dois) representantes da Agência Distrital de Mosqueiro (ADMOS), 01 (um) representante da Secretaria Municipal de Turismo (BELEMTUR) e 01 (um) representante da Secretaria Estadual de Turismo (SETUR).

Belém, Coordenadoria Municipal de Turismo (BELEMTUR), Secretaria Estadual de Turismo (SETUR) e Fundação Centro de Referência em Educação Ambiental *Escola Bosque* “Professor Eidorfe Moreira” (FUNBOSQUE).

No que diz respeito à observação dos fenômenos, qualquer que seja a sua natureza, optou-se pela metodologia de observação sistemática não participante, dada a necessidade de o pesquisador se colocar em posição de tempo e espaço, para que fosse possível presenciar as manifestações dos fenômenos sociais.

A observação da paisagem em campo teve o apoio do plano de observação sistemática como instrumento de orientação. Selltiz, Wrightsman e Cook (1987) afirmam que é preciso elucidar o comportamento cotidiano na forma em que ele realmente ocorre. Para isso, foi realizada uma descrição interpretativa do modo de vida, das práticas socioculturais, religiosas, econômicas e políticas relacionadas às comunidades das ilhas selecionadas.

A confecção do plano de observação sistemática, baseado no método regressivo-progressivo (Lefèbvre, 2008; Martins, 1996), por sua vez, ocorreu após a pesquisa bibliográfica inicial sobre a temática abordada e sobre o recorte espacial escolhido. Igualmente, ocorreu após as visitas de campo preliminares, em diferentes momentos nos últimos anos, substanciando as informações sobre o perfil dos sujeitos e grupos, suas práticas e usos coletivos cotidianos, além do registro de aspectos da atividade social, como as formas de deslocamento e atividades econômicas, e os objetos e símbolos que marcam as relações sociais. Ratifica-se que o trabalho *in loco* de coleta dos dados e de informações necessárias à pesquisa foi realizado de modo a não intervir ou participar ativamente do dia a dia dos pesquisados.

Durante o trabalho de campo, foram apontadas frações do espaço que vêm sofrendo com as novas práticas impostas ao consumo da e na natureza, levando em consideração os seguintes critérios: a) as principais alterações e permanências no modo de vida da população anteriormente estabelecida; b) a inserção de novos núcleos de moradia e práticas de lazer instaladas nos bairros e comunidades; e c) o modo como os agentes vivenciam e interagem com o restante da cidade. Adiante, foi possível confrontar os dados levantados aos pressupostos bibliográficos, documentais e entrevistas, assim como revelar alguns dos conflitos existentes pelos usos diferenciados do espaço a favor das novas práticas.

Por fim, o diário de campo e o registro fotográfico foram recursos muito importantes para a análise e sistematização dos dados. O diário de campo contribuiu significativamente com o acervo de dados acumulados e permitiu uma retrospectiva do trabalho realizado, com anotações criteriosas e respeitando uma ordem cronológica que facilitou o processo de

compreensão dos dados. Em relação ao registro fotográfico, salienta-se a sua importância para a obtenção de informações sem que haja a necessidade de escritos ou referências numéricas, pois a imagem, com ou sem acompanhamento de som, oferece um registro restrito, mas poderoso das ações temporais e dos acontecimentos reais – concretos, materiais (Loizos, 2008).

O apoio da observação sistemática *on-line* em mídias sociais móveis também foi de fundamental relevância durante o período pandêmico, mormente a partir do uso de sites de busca e plataformas virtuais. Neles, foram encontradas referências preliminares e algumas das interações entre os informantes do estudo. Para Ferraz (2019), desprezar a condição digital no contexto contemporâneo, que se alastra em múltiplas esferas das relações sociais, é ignorar os fenômenos sociais do presente e tornar perecíveis os métodos antropológicos tradicionais por, supostamente, não darem conta de explicar o período tecnológico de interações sociais e materiais.

A autora supracitada ainda sinaliza que a análise em redes digitais oferece práticas analíticas entrelaçadas e reatualiza os fundamentos da etnografia, sobretudo pela possibilidade do encontro com uma série de dados que, isolados, podem parecer insignificantes, mas que, juntos, representam a concentração de princípios e valores da sociedade. Além disso, mesmo com certas advertências sobre o perigo da análise superficial, Ferraz (2019) reforça que, dada a devida atenção a cada grupo estudado, pelo uso de diversos dispositivos para análises múltiplo-situadas, com recursos de câmeras de vídeo e voz, é possível garantir bom desempenho analítico e organizacional.

Assim, com base em Skågeby (2011), a estudiosa apresenta procedimentos de coleta de dados para pesquisa social em meio digital, como a observação *on-line* de perfis de membros de determinada comunidade, a fim de obter informações sobre preferências, trajetórias e relatos de práticas. Ela também destaca a utilização de recursos e ferramentas de interações das páginas e portais para realização de entrevistas virtuais em conexão, que podem ser sincronizadas ou não, além do uso de câmeras ou mensagens escritas de forma instantânea (Ferraz, 2019).

Entretanto, Ferraz (2019) admite que se deve estar atento aos riscos da pesquisa em ambiente virtual, tais como a forte possibilidade de algum tipo de exercício de poder e influência da pesquisadora sobre os informantes, bem como o estranhamento e o distanciamento por parte dos participantes dos grupos pela presença de “alguém de fora”, por timidez ou qualquer restrição de outro tipo (Ferraz, 2019).

Ainda em relação a esse procedimento, Skågeby (2011 *apud* Ferraz, 2019) elenca os tipos de observações que podem ser empregadas na pesquisa qualitativa em ambiente virtual: a) observação aberta: o pesquisador é participante, integrante e atua ativamente em diálogo e debate com membros da rede estudada; b) observação parcialmente aberta: o observador participa da comunidade ou página, mas só se comunica formalmente com os membros e sempre em relação à pesquisa, sem abandonar o papel de pesquisador; e c) observação oculta: o pesquisador é integrante da comunidade, mas não se manifesta, lendo ocultamente os fenômenos sociais que vão se desenrolando nas redes sociais. Nesta pesquisa, optar-se-á pela observação parcialmente aberta.

Ademais, cabe ao pesquisador a decisão ética de se apresentar ou não como tal para os membros da comunidade virtual. Contudo, sugere-se que os participantes da pesquisa sejam informados sobre a sua inscrição na lista de discussão e que a proposta de pesquisa seja devidamente apresentada. Outrossim, deve-se garantir o anonimato dos informantes e solicitar a permissão para a utilização de mensagens específicas, *newsletters*, fotografias e outros documentos disponíveis *on-line* (Kozinets, 1998). Desse modo, pela viabilidade de ferramentas das tecnologias da informação e comunicação (TICs), foram obtidos registros e recortes salvos em pastas digitais sobre articulações consensuais e/ou conflituosas nos espaços insulares de Belém; arquivos esses posteriormente analisados.

Assim sendo, realizou-se a análise e a sistematização de todo o material levantado durante a coleta de dados, tendo por base o referencial teórico, as pesquisas bibliográfica e documental, a observação sistemática e as entrevistas, com vistas à discussão e à sistematização crítica e contextualizada sobre a temática levantada para fins de elaboração da tese.

Mediante o exposto, informa-se que este trabalho está estruturado em quatro partes centrais, além desta seção introdutória e das considerações finais. Dessa maneira, no capítulo dois, subsequente a esta introdução, são trazidos os subsídios teórico-metodológicos que sustentam a pesquisa, considerando, inicialmente, temas, conceitos, noções e abordagens centrais para o entendimento da problemática. Nesse momento, destaca-se a teoria da produção do espaço, dando ênfase à análise da relação sociedade-natureza e ao modo de vida insular em ambientes fortemente urbanizados, de modo a orientar a leitura sobre a diversidade e as especificidades socioespaciais da Amazônia. Ademais, objetiva-se fornecer elementos que possibilitem analisar a reprodução das relações de produção a partir das novas formas de uso e de consumo da natureza que nelas se configuram, assim como em face das políticas e das ações de ordem ambiental, imobiliária e de lazer.

No terceiro capítulo, a análise ocorre em torno da caracterização e dos processos de formação das ilhas de Belém, a fim de identificar e periodizar histórica e geograficamente a relação sociedade-natureza na perspectiva dos processos de urbanização e metropolização. A ideia que norteia este momento da pesquisa diz respeito às novas dinâmicas de uso e de consumo nas ilhas de Belém e suas contradições socioespaciais, resultantes do processo de dominação desse território por agentes hegemônicos, bem como de sua (re)apropriação por agentes estabelecidos anteriormente. Esse contato sofre variações nas diferentes categorias de ilhas, criando ambientes de fortes tensões e conflitos onde os grupos externos, representados por visitantes (dos demais bairros da cidade e turistas), pelo mercado (imobiliário, cosméticos, lazer etc.), por movimentos sociais e pelos gestores públicos, disputam as produções locais de modo fragmentado e não consensual, desrespeitando as demandas e práticas ribeirinhas.

Na sequência, tem-se o quarto capítulo, que estrutura a apresentação e a análise do papel dos agentes da produção espacial das ilhas, revelados nas formas de apropriação desses espaços. Com isso, pretende-se destacar as diversas territorialidades e conflitos existentes, o modo de vida dos agentes que ainda desenvolvem práticas socioespaciais ribeirinhas e as novas formas de (re)apropriação e usos voltados para o lazer por parte dos agentes envolvidos, realizando, assim, a discussão dos resultados empíricos da pesquisa, com a sistematização dos dados levantados e analisados à luz do referencial teórico. O argumento central afirma que as novas formas de uso e consumo da natureza na Amazônia visam a atender demandas metropolitanas programadas, locais e distantes, cujos aspectos dominantes se mostram, por vezes, mais sutis.

Mediante essa hipótese, ademais, sustenta-se que as ilhas de Belém apresentam uma diversidade de usos e apropriações que reforçam a configuração de uma tipologia espacial específica, resultado da tensão entre a urbanidade que nelas se projeta e as insularidades diversas que ora se colocam como resistência, ora vão ao encontro da urbanização. Em suma, estabelece-se uma tipologia interpretativa de espaços insulares para essas ilhas, desenvolvida da seguinte forma: 1) ilhas ribeirinhas; 2) ilha ribeirinha com tendências ao incremento de lazer programado; e 3) ilhas subúrbio com predominância de lazer popular. Tal categorização, realizada de acordo com as particularidades e singularidades desses espaços, reflete as estratégias tanto dos sujeitos de vida cotidiana tradicional insular quanto dos sujeitos de vida cotidiana urbana e metropolitana.

Por essa razão, o capítulo em tela busca realçar a relação dialética entre sociedade e natureza no espaço insular de Belém, misturada a circuitos econômicos, disso resultando em uma variedade de usos e apropriações, com conflitos e contradições que provocam desejos de

pertencimento e reconhecimento das diferenças dos sujeitos insulares estabelecidos. A situação, por sua vez, exige alternativas mais criativas e posturas questionáveis sobre os processos dominantes de modernização, assim como propõe outras opções de desenvolvimento e planejamento urbano de dentro para fora; proposição essa que leva em conta as contrarrazões dos sujeitos insulares, tidas como importantes para a elaboração de políticas públicas.

Nessa perspectiva, pretende-se evidenciar que, nas ilhas de maior contato com as dinâmicas urbanas, estão sendo criados cenários cada vez mais artificializados de forte apelo à natureza, mas de pouca interação com ela. Essa pressão urbana e ambiental conflituosa decorre, principalmente, da expansão imobiliária e, mais recentemente, do lazer programado. O método utilizado envolve a observação sistemática e inventariação da paisagem, com registro fotográfico das novas formas de uso e consumo da natureza no espaço insular; a análise da espacialização dos diversos usos do espaço insular, de modo a reforçar a construção de uma tipologia específica; e a aplicação de entrevistas semiestruturadas gravadas com os agentes selecionados.

O quinto capítulo, por seu turno, analisa o planejamento e a gestão das ilhas de Belém, principalmente nos projetos e políticas de interesse imobiliário, de lazer e turístico por parte do poder público em diferentes esferas de atuação (municipal, estadual e federal). O argumento concentra-se em afirmar que o espaço concebido pelo planejamento e pela gestão contribui para a criação de ambientes “à margem-rio” em detrimento dos ambientes ribeirinhos, visto que nas escalas decisórias das políticas urbanas e ambientais são instituídas orientações etnocêntricas e contraditórias que comprometem a distribuição, objetivos e diretrizes das ilhas nos Distritos Administrativos de Belém e nos demais planos de desenvolvimento e de ordenamento territorial. As fontes a serem consultadas são: o Plano Diretor de Belém; o Estatuto da Cidade; os planos estratégicos de turismo e lazer; e os projetos de ordem imobiliária, ambiental e de lazer das ilhas apoiados pelas esferas municipal e estadual.

Nas considerações finais, será possível mostrar o encadeamento e a coerência entre o plano de pesquisa e sua execução, assim como a coesão da sistematização para o entendimento da questão central, dos objetivos e das conclusões a elas referentes. Entende-se que os principais capítulos serão o quarto e o quinto, por apresentarem as contradições, os conflitos e os diversos usos do espaço para o lazer e para a instalação de assentamentos de uso permanente e ocasional.

# A REPRODUÇÃO DAS RELAÇÕES DE PRODUÇÃO-CONSUMO, A MERCADIFICAÇÃO DA NATUREZA E O DIREITO À DIFERENÇA NAS CIDADES

*Tanto que eu nem gosto da palavra ribeirinho, porque o ribeirinho é aquele que vive desse movimento, da coleta do pescado de ribeira, né? E aí, as pessoas não gostam, por exemplo, de serem chamadas de ribeirinhas, porque isso já inferioriza eles, né? Dentro dos seus afazeres, na sua cultura artesanal. Por exemplo, hoje, a gente não tem mais quem faça um matapi de tala. A gente não tem mais quem faça as rasas, a gente compra lá no Acaraú. Se eu não me engano, tem um rapaz que traz de lá, porque aqui ninguém mais faz, né? E eu acredito muito que a questão do preconceito, do estigma, porque tem gente que sabe fazer, mas não faz. Porque tipo, égua, cara, tu teces paneiro?! Tu é doido! (Morador antigo de Paquetá, Professor, 47 anos, 09 de fevereiro de 2022).*



## 2.1 O espaço, a reprodução das relações sociais de produção e a mercadificação da natureza nas cidades

Lefèbvre (2013) afirma que, em sua ordem (relativa) ou desordem, o espaço resulta em uma sequência de operações do presente e do passado, sejam elas locais ou distantes. Não está limitado a um simples objeto ou condição, pois “permite que certas ações ocorram, sugere algumas e proíbe outras. Dentre essas ações, algumas se referem ao universo da produção, outras ao do consumo (ou seja, à fruição dos produtos)” (Lefèbvre, 2013, p. 129), o que implica em múltiplos saberes.

Como um produto social e histórico, o espaço está articulado a dois processos: o de produção e o de reprodução. O primeiro refere-se ao específico, o segundo considera a acumulação de capital, o que permite apreender a divisão social do trabalho. Retomando Marx (1996), Lefèbvre (2013) argumenta que são possíveis pelo menos duas formas de interpretar o conceito de “produção”. Em uma visão mais antiga, ele está limitado à manufatura das coisas. No âmbito de um panorama mais amplo e atual, produzir vai além de elaborar bens materiais, posto que se trata de algo inerente à vida cotidiana – em seus variados sentidos – e ao espaço, sendo esse último resultado e condição para os processos decorrentes da sociedade.

A reprodução, por sua vez, evidencia que só pode ser reproduzido o que antes foi produzido pelo trabalho humano, a partir de suas particularidades. Pressupõe, ainda, a totalidade, visto que engloba processos de circulação, distribuição, troca e consumo, nos quais o movimento de retorno à produção ocorre interligado e ampliado em um processo que novamente cria e reproduz (Carlos, 2007).

Nesse sentido, o espaço é capaz de interferir em um modo de produção<sup>19</sup> ao mesmo tempo em que, com ele, muda em seu conjunto de relações. No modo de produção capitalista, por exemplo, a relação social que predomina é aquela entre o trabalho remunerado e o capital<sup>20</sup> (Harvey, 2006).

---

<sup>19</sup>Harvey (2006, p. 97) considera que “[o] conceito se refere a toda gama de produção, troca, distribuição e relações de consumo, assim como aos arranjos institucionais, jurídicos e administrativos, organização política e aparato estatal, ideologia e formas características de produção social (classe). Nessa veia pode-se comparar os modos de produção “capitalista”, “feudal”, “asiático” etc. Trata-se de um conceito abrangente, porém, extremamente abstrato, de algumas maneiras interessante, mas também criador de grandes dificuldades. [...] um conceito cujo conteúdo ainda está por ser descoberto mediante cuidadosos estudos teóricos, históricos e comparativos. A ambiguidade que alguns têm corretamente detectado no próprio uso de Marx do conceito atesta a natureza experimental de suas próprias formulações, e faríamos bem em segui-lo nesse aspecto”.

<sup>20</sup>Enquanto o trabalhador vende sua força de trabalho como mercadoria, os capitalistas controlam os meios de produção, o processo de produção e a disposição do produto final (Harvey, 2006).

Assim, os avanços do modo de produção capitalista e da reprodução das relações sociais de produção envolve pensar não só na reprodução dos meios de produção ou na reprodução progressiva e ampliada do capital, mas como tais relações criam condições para a permanência do capitalismo como um sistema planetário hegemônico até os dias de hoje, mesmo que repleto de contradições (Lefèbvre, 2008). Nesse limiar, considera-se que, para além de produzir coisas e objetos, o capitalismo também (re)produz e simula modos de vida, valores, símbolos, signos e subjetividades nas relações entre diferentes grupos sociais e nas relações destes com o meio.

Para que o capitalismo permaneça em plenas condições de atuação, acumulação e reprodução de seu modo de produção, faz-se necessário que o cotidiano – espaço-tempo voluntário e planejado – seja cada vez mais programado (regulado e normatizado), pois é nele que a produção de racionalidade hegemônica amplia seus sentidos (Lefèbvre, 1991).

Desse modo, o espaço e o cotidiano se apresentam como importantes categorias analíticas, permitindo pensar criticamente a dinâmica da urbanização na Amazônia, e as novas relações de produção e consumo que se inserem na região, além de suas diferenciações. Nesse contexto, os ambientes urbanos ganham especificidades por suas ligações com elementos naturais e culturais, como os rios, a floresta, o modo de vida da população e as novas tendências e modismos que se instalam.

Em cidades como Belém, tais ligações geram esse duplo sentido de resíduo e produto das relações de produção e reprodução social; relações essas que se manifestam no meio urbano em um jogo dialético de presenças e ausências nas ações, projetos e políticas públicas pensadas para a cidade, o que nos remete a refletir a respeito de três categorias indissociáveis trabalhadas por Lefèbvre (1967) e identificadas em níveis e atores distintos: a práxis, poièsis e mimesis.

A práxis está relacionada ao plano da ação e do perceptível, da realidade e das relações históricas socialmente construídas que se refletem no espaço em formas e conteúdos. A poièsis compreende a espontaneidade do irracional, do criativo, do poético, do prazeroso e do afetivo, dimensões humanas que fogem ao domínio da lógica formal e programada, peculiar ao campo hegemônico da razão e do planejamento. Nela, o sentido de apropriação<sup>21</sup> sobrepõe-se ao de propriedade. A mimesis, por sua vez, caminha entre a repetição e a (re)criação, em

---

<sup>21</sup>Lefèbvre (2013) estabelece uma diferenciação entre os termos “apropriação” e “dominação” (“posseção”, “propriedade”). O primeiro diz respeito ao uso do espaço, carregado das marcas do “vivido”, tempo e tempos, ritmos de vida diferenciados, do valor de uso e do simbólico. O uso, por exemplo, implica “apropriação” e não “propriedade”. O segundo é mais concreto, funcional e vinculado ao valor de troca. Tanto mais o espaço é funcionalizado, mais ele é dominado pelos agentes que o manipulam e o tornam unifuncional, colocando-o fora do tempo vivido e atrelando-o ao tempo-espaço do capital (Lefèbvre, 2013; Haesbaert, 2007).

que se desdobram estratégias numéricas e pré-determinadas, nas quais o aparente se sobressai ao essencial (Lefèbvre, 1967). Essa última categoria, que dá conta de um processo repetitivo, é produzida pelo desenvolvimento capitalista, na rotina e na repetição, cujas contradições surgem e revelam possibilidades e alternativas de mudanças (Martins, 1998).

Os resíduos, centrais na categoria poièsis, escapam ao racional, sendo, do ponto de vista político, o que existe de mais precioso, já que podem roer, destruir e fazer explodir qualquer ação e intervenção que tente absorvê-los (Lefèbvre, 1967). Ademais, eles podem ser apoderados e articulados em prol da criação de objetos, projetos e situações que privilegiem formas e usos coletivos e cooperativos, entrelaçando cultura, natureza e cidade.

Acrescenta-se que os resíduos se encontram no cotidiano e nas atividades corriqueiras, portanto, identificá-los e reuni-los no urbano amazônico é um pensamento-ação de potencial revolucionário, visto que enaltece a diversidade urbana, as possibilidades de solidariedade e de (re)união de saberes e fazeres de quem tem vínculos com a natureza e com a cultura do lugar. Essa categoria deve ser considerada nos projetos e ações pensados para a cidade; razão pela qual o conhecimento da vida cotidiana e seus resíduos caracteriza uma importante chave interpretativa para a compreensão da dinâmica da produção social do espaço urbano, uma vez que o cotidiano é constitutivo e constituinte dos processos de produção e reprodução das relações sociais.

Dessa maneira, a partir da segunda metade do século XX, o cotidiano se processa com maior intensidade nas cidades, cuja propagação de valores e formas de consumo se estende ao espaço como um todo. É no cotidiano e nas cidades que a reprodução das relações sociais tem sua grande unidade de realização. O espaço se torna cada vez mais homogêneo, desarticulado e fragmentado, isto é, em espaço urbano, espaço rural, espaço do entretenimento, espaços educativos, espaços militares, porém, mantidos em uma unidade, a do poder hegemônico, na fragmentação (Lefèbvre, 2008).

Ainda conforme esse autor, tal movimento acontece, principalmente, na reprodução da força de trabalho pelo consumo, em que se encontram dois grandes exemplos: os lugares dos lazeres e a dominação do tempo. O primeiro – que difere da concepção de prática social espontânea e lúdica, separada das atividades produtivas – passa a ser ambiente dos signos, pois parece independente e livre do trabalho, ainda que ele seja permanentemente ligado aos setores laborais pelo consumo, responsável por transmitir a sensação de recuperação, descanso e liberdade. O segundo, elemento vital, apresenta-se como algo a ser vendido e comprado como mercadoria (tempo do trabalho, tempo das folgas, tempo do consumo, tempo

de percurso e circulação etc.), sendo preciso “pagar” pelo “tempo livre”, que não é para todo mundo (Lefèbvre, 2008).

Assim, elementos ligados ao valor de uso entram para o valor de troca<sup>22</sup>, como é o caso dos prazeres naturais (ar, água, luz, calor etc.), que se tornam raros, destruídos ou remanejados de acordo com as exigências da sociedade. Nesse processo, perpetua-se no espaço uma série de contradições, por vezes, mascaradas pelo poder hegemônico da propriedade privada do solo, que se generaliza pela globalidade e pelas estratégias do Estado (Lefèbvre, 2008).

Em sua crítica sobre a vida cotidiana, Lefèbvre (1991) também reflete sobre as transformações do capitalismo no século XX, que transita de uma sociedade fordista para uma sociedade burocrática de consumo dirigido. O autor denuncia que, sob o regime de aniquilação da riqueza aos trabalhadores, o Estado de bem-estar social conduziu a vida cotidiana para uma lógica que lhe é externa: a lógica do consumo direcionado e regulado; daí, antigos valores e crenças são substituídos ou camuflados pela nova demanda compatível aos interesses capitalistas.

No bojo desse movimento, um novo ciclo se apresenta a partir da primazia do mercado em todas as dimensões da vida, desde projetos de governança territorial até a banalidade da vida cotidiana; momento em que as cidades passam a ser organizadas pela lógica neoliberal<sup>23</sup>, com a predominância de um modelo econômico que se estrutura por meio da mercantilização de todas as esferas da sociedade com o apoio da onipotência da técnica, instrumentalizada como solução para questões políticas e para os problemas cotidianos, a exemplo da questão ambiental, da moradia, da mobilidade etc.

Em Belém, a produção capitalista ganha destaque por meio do mercado da habitação, o qual está cada vez mais em busca de locais servidos por equipamentos urbanos (vias trafegáveis, saúde, educação, segurança, lazer etc.) e amenidades naturais (parques, lagos,

---

<sup>22</sup>Na leitura de Marx (1996), o valor de troca surge inicialmente sob a forma de uma relação quantitativa, ao passo em que os valores de uso de um tipo são trocados por valores de uso de outro tipo, em uma relação que transforma de maneira constante no tempo e no espaço. A critério das relações de troca, sucedem-se “processos inteiramente diferentes, nos quais desaparece essa aparente igualdade e liberdade dos indivíduos” porque “o valor de troca [...] já encerra em si a coação sobre o indivíduo” (Marx, 2008, p. 302). “A coação surge da necessidade de proporcionar um valor de uso para outros a um preço que é regulado pelas condições médias de produção de uma mercadoria. E o mecanismo que está por trás dessa coação é a competição” (Harvey, 2006, p. 79).

<sup>23</sup>Para Harvey (2007), o neoliberalismo e sua lógica atingiu o mundo por meio de uma forte onda de reformas institucionais e de significativo movimento de ajuste discursivo. Nesse processo, então, impôs destruição nas estruturas e poderes institucionais, bem como na estrutura relacionada à força de trabalho, às relações sociais, às políticas de bem-estar social, aos arranjos tecnológicos, modos de vida e pertencimento à terra, hábitos, valores etc.

rios, áreas arborizadas etc.). Seus agentes são voltados para um público bem remunerado ou com possibilidade de assumir crédito financeiro a médio e longo prazo.

As amenidades naturais e culturais passam a ter papel fundamental de coesão e legitimação do projeto de cidade competitiva (sustentável e criativa) e para a reprodução das relações sociais de produção, em que o discurso e o modelo de desenvolvimento sustentável passam a ser centrais nos projetos, políticas e imagens do ambiente urbano.

[...] muitas cidades, nesse contexto, querendo ser competitivas, passaram a oferecer incentivos fiscais e a vender sua imagem a qualquer preço e custo. Não é só a cidade que tem que ser competitiva, mas qualquer lugar, o que acabou elevando ao primeiro lugar da agenda econômica a referência ao espaço, na medida em que as condições territoriais ofertadas e não intrínsecas a ele passam a ser muito importantes para o êxito econômico [...] a cidade se torna mais vulnerável ao mercado e os projetos de longo prazo ficam em segundo plano, já que o ambiente é de competição e incertezas (Lencioni, 2017, p. 232).

A partir da década de 1980, administradores de grandes cidades do mundo inteiro procuram seguir “modelos urbanos de sucesso”, que, em geral, pouco têm a ver com suas realidades. A história dos lugares perde importância tanto para os que copiam quanto para os que são copiados. Os discursos de competitividade, o planejamento estratégico e o corporativismo da gestão urbana são reforçados pela contratação de consultorias de *marketing* e pela busca por meios de vender porções selecionadas da cidade aos investidores de capitais (Ferreira, Á., 2011). Nesse caminho, nos últimos anos, Belém passou a sofrer múltiplas tentativas de valorização do espaço: antigos usos são substituídos por novos, assim como são estabelecidas novas funcionalidades para os objetos do passado (Trindade Júnior, 2005).

Já nos anos 1990, tem-se o início de significativas tentativas de interação com as águas, com propostas de retorno ao vínculo da cidade com os rios. Áreas da orla central e, posteriormente, da orla sul começam a concentrar intervenções e projetos de cunho turístico, gastronômico e de lazer, evidenciadas por discursos de maior contato com a natureza, entretenimento, geração de emprego e renda, enquanto o entorno dessas áreas passa a compreender prédios residenciais de luxo, escritórios de empresas nacionais e internacionais, *shopping centers*, redes atacadistas etc.

Entre o final da década de 1990 e o início dos anos 2000, intervenções urbanas como o “Complexo Estação das Docas” e o “Núcleo histórico Feliz Lusitânia”, de iniciativa estadual, e o “Projeto Ver-o-Rio” e o “Complexo do Ver-o-Peso”, concebidos pelo município, passaram a ser implantadas no centro metropolitano. Além desses, outros investimentos ganham destaque, como, por exemplo, a construção do “Hangar Centro de Convenções”, a

modernização do Aeroporto Internacional de Val-de-Cans, a duplicação da Avenida Júlio César, a construção da Alça Viária, a revitalização do “Parque da Residência” e a instalação do Planetário de Belém, do “Parque Naturalístico Mangual das Garças” e do “Polo Joalheiro São José Liberto” (Amaral, 2005). Reforçados pelo *marketing* urbano<sup>24</sup>, principalmente no contexto da gestão estadual, Amaral (2005) explica que tais projetos foram pensados com o intuito de inserir Belém no cenário de competição nacional, sobretudo a partir da segmentação dessas áreas para o atendimento de determinada demanda da sociedade.

Essas transformações podem ser associadas à difusão do chamado meio técnico-científico-informacional (Santos; Silveira, 2001), entendido como a correspondente espacial do período da globalização que, ademais, materializa as contradições inerentes ao capitalismo (Santos, 2006). Em adição, aponta-se que, nesse contexto, estamos diante de uma concorrência generalizada que exerce pressão sobre os Estados, ou outras instâncias públicas, a produzir condições locais adequadas à valorização do capital (Dardot; Laval, 2016). Paradoxalmente, essas novas condições impostas às cidades referem-se à produção de “bens comuns do capital”, que nada mais são que:

[...] os frutos dos investimentos em infraestrutura e instituições necessárias para atrair capitais e assalariados qualificados num regime de concorrência exacerbada. Estrutura de pesquisa, fisco, universidades, meios de circulação, redes bancárias, zonas de residência e lazer para executivos são alguns desses bens necessários à atividade capitalista, o que tende a mostrar que a condição da mobilidade do capital é a implantação por parte do Estado de infraestruturas fixas e imóveis (Dardot; Laval, 2016, local. 278).

No que concerne a Belém, nota-se que as intervenções da gestão municipal também ganham destaque, contudo, refletiam tentativas da prefeitura em implementar uma concepção de planejamento e gestão mais participativos, preocupada com uma estética paisagística de caráter mais regionalista, mesmo sem negar a proposta de modernização das áreas selecionadas (Amaral, 2005).

Nos anos seguintes, a orla continental de Belém continuou sendo palco das intervenções urbanísticas, como é o caso do Programa de Reabilitação Urbana e Ambiental da Bacia da Estrada Nova (PROMABEN), também conhecido como “Portal da Amazônia”, iniciado pela gestão municipal no ano de 2006, com o apoio do governo federal por meio do Ministério do Turismo (Malheiro, 2009).

---

<sup>24</sup>Sobre essa questão, Sánchez (1999, p. 115) aponta que “o *city marketing* constitui-se [...] na orientação da política urbana à criação ou ao atendimento das necessidades do consumidor, seja este empresário, turista ou o próprio cidadão”, de modo a construir uma nova imagem para a cidade.

Arrojado e contraditório, o Portal da Amazônia configurou-se como uma obra de longa duração e de objetivos escusos, uma vez que não foram admitidas as manifestações espaciais de outras épocas, revelando-se, com isso, uma postura duvidosa nos processos de participação popular e nas tomadas de decisão. Além do mais, boa parte dos habitantes da área atingida foi realocada em locais distantes das dinâmicas com as quais eles estavam acostumados (atividades de pesca, condução de embarcações, feiras, carpintaria etc.), interferindo de maneira significativa em suas práticas cotidianas (Chaves, A., 2013).

Nas áreas centralizadas e em seu entorno próximo, onde estão concentrados prédios públicos, centros comerciais, filiais de grandes marcas, *shopping centers*, edifícios de escritórios e residenciais, também se avolumam equipamentos turísticos (meios de hospedagem, agências, filiais de operadoras de viagens e locação de veículos, *coworkings*, centro de eventos etc.) e espaços de lazer e entretenimento (praças, parques, complexos gastronômicos, museus, bares, restaurantes e casas de shows). As iniciativas empresariais envolvidas nessas atividades disputam as melhores vistas, bem como arejamento e proximidade espacial em relação aos principais serviços e amenidades urbanas.

Mais recentemente, em 2018, ocorreu a reforma do Parque Estadual do Utinga e o prolongamento da Avenida João Paulo II até a BR-316, área que abrange as dimensões dos bairros Curió-Utinga, Souza, Castanheira, Guanabara e Águas Lindas. Pela nova constituição e pelos componentes ecológicos, o entorno já apresenta relativa mudança nas atividades econômicas, visto que, além da instalação de novos espaços institucionais, instalam-se agentes em condomínios residenciais fechados, escolas de alto padrão, estabelecimentos de entretenimento, esporte e lazer. A paisagem evidencia avanços de interesses do Estado e, por sua vez, do capital imobiliário, que, há algum tempo, alcança a Segunda Léngua Patrimonial em direção às periferias.

No que diz respeito às consultorias especializadas, foi relevante a participação da Chias Marketing, empresa de origem espanhola com atuação no Brasil desde os anos 2000, cuja contratação se volta para “atender às carências informacionais emergentes no território brasileiro” (Bicudo Júnior, 2006, p. 70), mobilizando grande arsenal de informações para a gestão estadual. Do contrato estabelecido com a Chias Marketing, foi possível elaborar o Plano Turístico Ver-o-Pará, lançado em 2011, e o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS) dos Polos Belém, Tapajós e Marajó, pelo Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR) (Pará, 2009, 2012, 2015), vigentes até o momento.

A consultoria internacional apontou que entre as principais deficiências do setor turístico no espaço paraense encontram-se a ausência de ações promocionais; a pouca estrutura aeroviária e portuária, em especial para a realização de cruzeiros fluviais; o pouco conhecimento técnico presente nas agências locais, além dos preços elevados das passagens e da hotelaria (Pará, 2012, 2015).

Nesse caminhar do planejamento urbano, Belém tem tido destaque nos veículos de comunicação locais e nacionais por seu potencial cultural gastronômico e sua biodiversidade. As novas ações apresentadas nos planos e nos projetos dos agentes e promotores territoriais afirmam que a culinária paraense está entre as que melhor representam o país, sobretudo pelas características naturais e culturais de origem indígena (Rodrigues, 2018).

Dentre os aspectos naturais e culturais que são reiteradamente reproduzidos na mídia local e em revistas especializadas voltadas ao consumidor de espaços turísticos, tem-se o fato de Belém, desde 2015, ser parte da “Rede Internacional de Cidades Criativas”, título atribuído pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) e coordenado localmente pela prefeitura municipal.

Em 2017, reunindo representantes de organizações internacionais e nacionais dos setores gastronômicos e cultural, a cidade sediou o primeiro “Encontro Mundial das Cidades Criativas da Unesco”, cuja agenda contou com visitas guiadas ao Palácio Antônio Lemos, ao ao Complexo Ver-o-Rio, ao Polo Joalheiro, ao Mercado do Ver-o-Peso, ao Portal da Amazônia e à Ilha do Combu (Rodrigues, 2018).

Nesse sentido, o novo projeto de cidade atravessa o rio alcançando também comunidades de traços tradicionais. Ilhas como o Combu, por serem comercializadas como produtos turísticos da cidade, estão entre as paisagens mais retratadas nos veículos de comunicação empresariais e institucionais de Belém (Rodrigues, 2018); condição essa reforçada por sua aproximação em relação ao centro metropolitano.

Integrando o movimento que visa conferir à cidade ares atrativos aos investidores turísticos e imobiliários, tem-se a proposta de formação de “corredores turísticos e gastronômicos criativos”, como demonstra a mais recente iniciativa da prefeitura municipal, que, em 2022, assinou Ordem de Serviço (OS) para início das obras do projeto “Boulevard da Gastronomia”, localizado na Praça dos Estivadores, no bairro da Campina, centro histórico de Belém (Lins; Santos, 2022).

O projeto arquitetônico prevê desde a possibilidade de preservação de prédios históricos do perímetro pela iniciativa privada até a criação de mais um ponto turístico no centro de Belém, visto que empresários adquiriram alguns dos antigos casarões visando



adaptá-los para hotéis, casas de shows e restaurantes. Atualmente, a paisagem é marcada pela presença de cervejarias, bares e restaurantes de alto padrão, além da antiga sede do Jornal *O Liberal* e do Banco Central do Brasil. Propõe-se ainda a presença de *foodtrucks*<sup>25</sup>, que, na visão da gestão, reforça que a obra traz benefícios não apenas para os mais ricos (Costa, 2022).

Preocupa que projetos como o “Boulevard da Gastronomia” seja mais uma intervenção que nega e deslegitima outros usos e funções sociais no centro histórico, visto que, contraditoriamente, o projeto traz visão semelhante ao iniciado pelo “Programa Desenvolve Belém”, instituído pela gestão anterior da prefeitura municipal, de visão político-partidária diferente da atual. Nele, foram firmados pilares como o projeto denominado “Centro Vivo”, que visava atingir parte do centro histórico transformando a Travessa Leão XIII, na Campina, em um espaço chamado “Rua da Gastronomia”, cujas oportunidades correspondiam à restauração dos casarios, à construção de restaurantes e espaços culturais, além da implementação de um estacionamento (Mesquita, 2017), pouco contemplando os vendedores e ambulantes que já atuam no local.

Sobre essa questão, Álvaro Ferreira (2011) adverte que:

Aqueles que defendem a adoção do planejamento estratégico pelos governos locais, o fazem por acreditar que as cidades estão submetidas ao mesmo mundo competitivo a que as empresas estão. Assim, assistimos a uma grande mudança no debate acerca dos problemas e questões urbanos. Ao que parece, debates que desde muito tempo foram prioritários, como a expansão dos equipamentos de consumo coletivo, crescimento desordenado, regras de uso do solo e movimentos sociais, foram substituídos nos gabinetes de prefeitos e governadores pelo de competitividade entre as cidades. Dessa maneira, as atenções afastam-se dos cidadãos e miram a competição pela atração de investimentos de capital e tecnologia estrangeiros, pela atração de indústrias e do turismo. Evidentemente, os investimentos não acontecem sem uma contrapartida dos governos locais; em outras palavras, sem que o governo local ofereça um pacote considerável de ajuda e incentivos fiscais (Ferreira, Á., 2011, p. 139).

Nos últimos anos, essa concepção de cidade ganha destaque em países da América Latina pela ação combinada de agências multilaterais (e.g. BIRD, BNDES), de consultores internacionais e pelo empresariado local (Ferreira, Á., 2011). Observa-se que os novos projetos (e promessas) vão se inserindo aos anteriores, nem sempre sendo executados de acordo com as necessidades da população residente ou atuante no local (Rodrigues, 2018).

O Estado também se constitui como agente fundamental das mudanças, impondo vantagens das mais variadas, seja em infraestrutura, seja em subsídios – como renúncia fiscal,

---

<sup>25</sup> Carrinhos estilizados para comercialização de lanches rápidos.

crédito facilitado, cessão de terrenos, obras públicas de acesso e barateamento dos custos de transporte para a diminuição das barreiras espaciais de circulação (Ferreira, Á., 2011).

Diferente de algumas metrópoles globais e nacionais, onde o esgotamento do Estado como organizador da vida urbana já se torna uma realidade do momento de desregulação<sup>26</sup>, em Belém esse processo se encontra em curso, portanto, não finalizado. O Estado ainda se faz muito forte e impositor de condicionantes e investimentos em prol de seus próprios interesses e das elites regionais.

Nas cidades, o solo, a moradia e as boas condições de infraestrutura constituem condição fundamental de reprodução do capital e da sociedade, tratando-se de uma mercadoria particular, disputada pelos agentes capitalizados, ou não, que produzem a cidade. Nesse cerne, certas amenidades naturais e seus usos também entram em pauta nas questões inerentes ao urbano – e, portanto, à revolução urbana<sup>27</sup> –, embora não estejam totalmente contidas no eixo espaço-temporal apontado por Lefèbvre (1999).

Na Amazônia, novos usos e formas de consumo são desenvolvidos no espaço urbano por meio de moradias, assentamentos temporários, práticas de lazer e interações com a natureza. Os prazeres naturais e os valores da cultura regional são mercadificados e conduzem para a criação de espaços “à margem-rio”.

Mais evidentes nas metrópoles e em algumas cidades médias<sup>28</sup> da Amazônia, onde os vínculos com as águas ainda se fazem muito presentes, os espaços “à margem-rio” são aqueles ambientes de forte tendência à segregação, voltados para atender principalmente a uma demanda solvável da sociedade, à classe média e aos turistas, revelando possibilidades econômico-empendedoras que tendem a prezar mais pelas relações de troca do que pelo uso coletivo desses espaços. No que diz respeito a essa reflexão, Lima (2020) pondera que:

---

<sup>26</sup>Contexto de hegemonia do capital financeiro e de reestruturação produtiva, que inclui a reestruturação imobiliária e implica no desenvolvimento vertiginoso desse setor pelo estreitamento de suas relações com o setor financeiro (Lencioni, 2017).

<sup>27</sup>Problematizando o conceito de revolução urbana, Harvey (2014) discute a noção de comuns urbanos, defendendo que “nenhuma alternativa à forma contemporânea de globalização [neoliberal] surgirá do nada. Terá de vir de uma multiplicidade de espaços locais – espaços urbanos, em particular –, combinando-se em um movimento mais amplo” (Harvey, 2014, p. 206). As inspirações desse autor no debate em comento são Marx (com a discussão sobre o comunismo e os meios comunais de produção), Lefebvre (em relação à urbanização da sociedade e ao direito à cidade) e Hardt e Negri (sobre a metrópole e a militância política anticapitalista).

<sup>28</sup>“As cidades médias não se voltam apenas para o quantitativo populacional. Para além desse atributo, são cidades de relativa expressão no cenário regional e que não integram a estrutura territorial de aglomerações metropolitanas. Por essa razão, situam-se em espaços relativamente distantes destas, apresentando, assim, uma quantidade de fluxos que se apoiam em relativa densidade de fixos. Estes garantem não apenas o atendimento de demandas locais, mas funcionam mesmo como verdadeiros anteparos a fluxos que poderiam se dirigir às metrópoles” (Trindade Júnior; Trindade; Oliveira, 2014, p. 8-9).

[...] a (re)valorização das “condições naturais”, da beleza cênica, da localização beira-rio nas cidades dizem respeito aos incrementos infraestruturais recentes (construção de calçadão, muro de arrimo, pavimentação de vias, iluminação pública, obras de requalificação urbana, construção de quadras de esporte, de praças, de “praias” artificiais, parques urbanos, sambódromos, mirante etc.) que se deram com o objetivo de estimular o turismo, o lazer e o comércio (bares, boates, casas de show, academias, restaurantes) local e regional (Lima, 2020, p. 25).

Os espaços “à margem-rio”, geralmente, estão localizados nas áreas centrais das cidades e mesmo em fragmentos de partes mais afastadas. As práticas e usos do rio seguem padrões e tendências dos grandes centros urbanos nacionais e internacionais, onde as orlas<sup>29</sup> contam com a inserção de portos particulares, marinas, clubes náuticos, casas de shows, condomínios de médio e alto padrão de segurança, complexos gastronômicos, restaurantes, bares etc.

Diferente dos espaços ribeirinhos, nos quais os usos das águas funcionam de acordo com o ritmo da natureza e de seus recursos, nos espaços “à margem-rio” as práticas comerciais e de lazer são programadas para o consumo excessivo. Neles, o ritmo veloz das balsas, lanchas, *jet-skis* e das atividades desportivas (canoagem, *stand up paddle*, entre outras) são constantes. Os eventos são dos mais variados, nem sempre respeitando os barulhos da mata e de seus moradores, humanos e não humanos.

Os dias e as horas de uso correspondentes ao modo de vida ribeirinho-insular<sup>30</sup> são disputados e limitados por grupos dominantes cujas estratégias de reprodução econômica correspondem a uma parcela da população com maior poder de consumo, não se limitando aos fins de semana, férias e feriados.

O modo de vida urbano (Wirth, 1973), considerando a especificidade da metrópole de Belém, alcança ilhas que até então são consideradas como áreas rurais nos planos e projetos da cidade, pelo aumento da densidade populacional e em outros casos pela heterogeneidade dos grupos que frequentam esses locais, misturando hábitos, costumes e comportamentos socioeconômicos. As interações sociais tornam-se mais complexas, haja vista que grupos que se reconhecem como tradicionais, novos moradores expulsos das baixadas<sup>31</sup> e até mesmo

<sup>29</sup>Faixas naturais ou construídas de proximidade imediata entre a terra e o rio, que, no caso das cidades amazônicas, configuram-se como espaços urbanos de íntima relação com as dinâmicas da natureza e com a cultura regional (Trindade Júnior; Santos; Ravena, 2005).

<sup>30</sup>As populações ribeirinhas das áreas de várzeas são caracterizadas, em sua maioria, como populações tradicionais, visto que possuem estreita relação com o ambiente natural, dependem dos recursos naturais para produzir e reproduzir sua existência e praticam atividades baseadas no uso intensivo da mão de obra familiar, com pouca tecnologia e baixo impacto ambiental (Arruda, 1999).

<sup>31</sup>Popularmente reconhecidas como “baixadas”, essas áreas são “frações da área urbana correspondentes ao nível da planície de inundação, constantemente inundadas ou sujeitas a inundações durante determinadas épocas do ano” (Trindade Júnior, 1993, p. 190). Um atributo desses espaços é que eles passaram a desfrutar, no contexto

turistas interagem entre si, resultando em diferentes ocupações e oportunidades de trabalho, com impactos nas antigas relações com a natureza e, por sua vez, com a cultura, alimentação, meios de transporte, música, festividades etc.

Surgem espaços “à margem-rio”, de roteiros e circulação de grupos de pessoas que visam desfrutar da “presença da natureza”, sem de fato com ela interagir. As programações festivas, as trilhas ecológicas, as oportunidades de hospedagem, os banhos de rio, refeições e drinques estão dispostos em estruturas exclusivas às margens fluviais e, igualmente, em flutuantes sobre o rio, cuja promessa é a de uma “experiência ribeirinha” autêntica.

Trata-se de um tipo de interação em que o contato com a realidade ribeirinha amazônica mais profunda é bastante rarefeito. Isso porque, esses espaços são voltados para a contemplação e atividades de entretenimento repletas de valores extralocais, ainda que algumas atividades sociais e culturais sejam incluídas como parte das formas de consumo proporcionadas pelo lazer que é programado ao que o consumidor pode pagar pelos serviços (Trindade Júnior; Rodrigues, 2020).

Portanto, em ambientes urbanos e metropolitanos dotados de notável exuberância hídrica, as práticas de capitalização e mercadificação dos usos dos componentes naturais vão desde a concepção de projetos residenciais até práticas de lazer e entretenimento que, mesmo sutilmente, por vezes cerceiam e privatizam os usos das águas em prol de interesses particulares.

Em contraponto, mesmo com os avanços de agentes econômicos externos ao lugar<sup>32</sup>, nos rios e no entorno, ainda é possível notar a presença de espaços ribeirinhos, com uma dinâmica socioespacial própria, permeada por um arcabouço cultural variado de linguagens, saberes<sup>33</sup> e fazeres; elementos esses que não podem ser analisados em separado dos processos

---

metropolitano, de uma localização privilegiada, relativamente próxima ao núcleo central da metrópole (Trindade Júnior, 2016).

<sup>32</sup>Para o materialismo histórico, a ideia de lugar surge como uma expressão geográfica da singularidade, estando seu sentido além do significado geográfico de localização. Trata-se de um produto da experiência humana, um centro de afetividade e de significados construídos pela experiência vivida pelos sujeitos (Tuan, 1995). Inicialmente, a concepção de lugar carrega consigo a identidade histórica que liga os seres humanos ao local onde se processa a vida. Entretanto, cada vez mais essa situação se vê influenciada, determinada ou mesmo ameaçada pelas relações do lugar com o plano da mundialização, de implicações próximas e distantes, de desequilíbrios e conflitos (Carlos, 2007).

<sup>33</sup>Nas representações sociais dos caboclos-ribeirinhos, construídas a partir da inter-relação entre esses seres humanos e a natureza, os saberes populares constituem a dimensão cognitiva da cultura, expressa em pelo menos três tipos: saberes da terra, saberes da mata e saberes das águas (Oliveira; Mota Neto, 2007, p. 22). Esses saberes são repassados de geração em geração a partir da oralidade, uma “forma típica das populações rurais-ribeirinhas de expressarem suas vivências, transmitirem seus saberes, valores e hábitos das gerações mais antigas às gerações mais novas, o que permite o enraizamento de uma cultura da conversa” (Oliveira, 2008, p. 73).

de urbanização e metropolização do espaço que recaem sobre a região, visto que remetem às identidades de sujeitos que também habitam esses aglomerados urbanos.

Nas metrópoles amazônicas, os valores da vida urbana e, em especial, metropolitana se fazem bastantes presentes e tendem, cada vez mais, a negar a vida ribeirinha, que ainda permanece difusa em fragmentos da cidade, mesmo que paralela e invisibilizada pelos problemas sociais de toda ordem e pelo modo de vida estandardizado que visa a se impor.

No caso de Belém, cabe contar com a presença de agentes descapitalizados que adentram nas áreas mais afastadas do centro metropolitano em busca de moradia, aproveitando-se das formas e conteúdo das orlas, praias e balneários para reprodução de sua força de trabalho (como barraqueiros, garçons, serviços gerais, caseiros, seguranças, vendedores ambulantes etc.) e da vida.

Diante disso, admite-se que nas últimas décadas uma nova dimensão da produção capitalista aumenta a capitalização sobre a natureza, cuja produção transforma consideravelmente a relação social com o mundo natural e nos impossibilita pensar em uma produção da natureza sem que se considere uma produção do espaço. Isso porque, como lembra Smith (2007), a natureza é social, isto é, produzida socialmente, não sendo restrita ao modo de produção capitalista.

Os novos processos de produção capitalista da natureza envolvem práticas de capitalização e mercadificação de seus usos a partir de novas concepções, modelos e tendências que vão desde a formação de mercado de carbono, de ativos ambientais e de políticas de compensação ambiental (Smith, 2007) até novas necessidades de moradia e usufruto do tempo livre dos afazeres do trabalho.

Assim, observa-se uma tendência a “mercadificação das amenidades naturais” (Lima, 2020, p. 25) nas cidades amazônicas, reforçando a ideia segundo a qual a natureza sempre foi condição para a produção capitalista (Marx, 1996) e que o capitalismo sempre empregou a força de trabalho para investir valor em valores de uso colhidos da natureza. Dessa maneira, os interesses capitalistas são ampliados para além do entendimento da natureza como matéria-prima. As diferentes formas de relação com o ambiente natural passam a ser definidas pelo mundo da mercadoria, pelo valor de troca, pelo consumo e pelos interesses privados em detrimento dos usos coletivos.

Nesse sentido, não é mais cabível pensar os ambientes repletos de componentes naturais como espaços invioláveis, mas, sim, enquanto socialmente produzidos, onde interesses – como o desempenhado pela propriedade privada e pelos mecanismos de controle do espaço, tais como termos de concessão de uso da terra, compra e posse ilegal de terrenos,

mercadificação e comercialização dos recursos do solo e da água, parcerias público-privadas, criação de unidades de conservação da natureza etc. – ganham destaque como fundamentos para a generalização da mercadoria.

Em Belém, nos últimos anos, surgem estratégias de um planejamento urbano ecologizado, voltadas para a construção de uma imagem de preservação ambiental e de interação com os rios em fragmentos da cidade; iniciativa essa que revela acordos e interesses do Estado e de outros grupos hegemônicos, mas, contraditoriamente, também configura “uma reprodução do espaço da capital numa grande periferia de expansão” (Trindade Júnior, 2006, p. 9).

Ainda que a reprodução ampliada do capital aumente a escala geográfica de possibilidades de investimentos na esfera produtiva e do consumo, o capital não atua em todos os fragmentos do espaço, até porque “certos aspectos do espaço são funcionais para frações de capital, enquanto outros não o são” (Gottdiener, 2016, p. 230).

No centro metropolitano de Belém, os moradores das ocupações urbanas assistem gradualmente à segregação dos seus assentamentos humanos, o empobrecimento de suas relações de vizinhanças e a diminuição dos espaços públicos por meio da banalização do consumo (Trindade Júnior, 2005). As ilhas, como ambientes com conteúdos rurais, urbanos e híbridos, também se encontram nesse processo de mudanças por integrarem o espaço metropolitano.

Nesse sentido, a atual fase de metropolização de Belém foi marcada inicialmente por intervenções urbanas e refuncionalização da área central. A partir dos anos 1970, esse processo levou à verticalização do centro metropolitano<sup>34</sup>, marcado pela valorização do solo no entorno próximo da orla e pelo (re)ordenamento da ocupação das áreas de baixada para interesses privados. Essa ação favoreceu o crescimento horizontal da cidade em direção às rodovias BR-316 e Augusto Montenegro, alcançando ainda as ilhas de Outeiro (Trindade Júnior, 2016) e Mosqueiro (Ferreira, 2012).

Na década seguinte, a verticalização interiorizou-se para bairros como Pedreira e Marco, devido às largas avenidas, equipamentos urbanos e facilidade de acesso ao centro, atraentes para estratos da classe média, principalmente (Vieira, 2017). O direcionamento da população para o eixo das avenidas Almirante Barroso e Arthur Bernardes, seguindo para as rodovias Augusto Montenegro e BR-316, e, conseqüentemente, alcançando grandes áreas da

---

<sup>34</sup> Bairros como Nazaré, Batista Campos, Reduto e Umarizal.

região insular, fez com que locais antes considerados exclusivamente rurais passassem a ser redefinidos como parte do espaço urbano.

Vale ressaltar que a urbanização da Amazônia – o que inclui o surgimento das metrópoles regionais – foi, sobremaneira, delineada pela implementação dos chamados grandes objetos técnicos<sup>35</sup>, responsáveis por expandir a economia de fronteira, reestruturando os sistemas de objetos e sistemas de ações<sup>36</sup>, e propiciar uma urbanização concentrada, fator preponderante para a primazia da metrópole belenense na Amazônia oriental (Trindade Júnior, 2016).

O autor em referência também indica que a atual forma espacial de Belém – de metrópole – altera gradativamente outra forma espacial urbana – “de cidade ribeirinha” –; expressão espacial essa há muito relacionada às formas naturais dominantes, sendo possível, assim, “definir pelo menos dois momentos distintos que marcam sua conformação: um relacionado à forma metropolitana compacta ou confinada e, o outro, dizendo respeito à forma metropolitana dispersa ou desconcentrada” (Trindade Júnior, 2016, p. 24).

No caso específico de Belém, a forma compacta do espaço metropolitano foi substituída por uma forma dispersa de novos assentamentos urbanos, indicando um processo de reestruturação espacial. Em consequência, as baixadas, diferentemente do que ocorreu no primeiro momento do processo de metropolização, perderam sua condição de espaços prioritários para assentamento da população de baixo poder aquisitivo e sofreram um intenso processo de valorização do solo, que, muitas vezes, se reflete na verticalidade do ambiente construído (Trindade Júnior, 2016, p. 25-26).

Esse processo de reestruturação espacial em favor do setor imobiliário e do surgimento de novos assentamentos urbanos diz respeito a um novo arranjo de relações e conflitos em torno do acesso à terra que envolve “posseiros e agentes públicos e privados, titulares de terrenos”, além de práticas clientelistas e cooptação de lideranças dos movimentos sociais urbanos (Trindade Júnior, 2016, p. 173).

Sobre a dispersão metropolitana, Gottdiener (2016) compreende que esse processo depende sobremaneira das forças sociais distribuídas e atuantes de forma diferenciada em diversas frentes de expansão da cidade. Desse modo, a metrópole torna-se “polinucleada” e

---

<sup>35</sup>Difundidos na Amazônia principalmente a partir de 1960, tratam-se de expressões do meio técnico-científico-informacional (Santos, 1995, 2006) que correspondem à necessidade de modernização do território, em especial, pelo atendimento das necessidades da produção nacional e internacional (Trindade Júnior, 2010) a partir da instalação de hidrovias, pontes, hidrelétricas, estradas, aeroportos, portos etc., sendo essas, na leitura de Santos (1995), as formas assumidas pelos grandes objetos técnicos na região.

<sup>36</sup>Trata-se dos elementos que, de forma indissociável, contraditória e solidária, formam o espaço e balizam a sua dinâmica. Sobre isso, Santos (2014a, p. 63) explica: “de um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes”.

sua organização passa a depender de outras frentes de expansão para além das atividades socioespaciais do centro metropolitano.

Ademais, o processo de desconcentração<sup>37</sup> também implica em um movimento socioeconômico que sai das áreas centrais mais antigas para espaços mais afastados do centro; movimento esse que compreende a dispersão regional de pessoas, comércio, indústria e administração pública e acaba reestruturando áreas consideradas antigamente imunes ao desenvolvimento urbano (Gottdiener, 2016).

Assume-se, assim, que Belém vive um processo de metropolização em curso, no qual uma outra tendência se destaca, a de suburbanização. Nessa etapa, há ênfase para a expansão dos condomínios fechados, “com suas guaritas e muros que se apartam dos outros estratos sociais” (Lencioni, 2017, p. 144), que seguem em direção a outras partes da cidade que não o centro urbano tradicional.

Na suburbanização do espaço, o modo de vida globalizado difundido pelas estratégias do setor imobiliário sugere aos habitantes de médio e alto estratos da sociedade uma aproximação da natureza por meio da aquisição de moradias em conjunto habitacionais, loteamentos e condomínios majoritariamente horizontais, com elevado padrão de segurança e opções de lazer diversas. Em Belém, esse movimento é bem visível ao longo da BR-316 e na área chamada “Nova Belém”, no eixo da Rodovia Augusto Montenegro<sup>38</sup>.

Aos moldes dos subúrbios norte-americanos<sup>39</sup>, e por meio de discursos publicitários, os agentes desses agrupamentos propagam a ideia de afastamento das mazelas dos centros urbanos sem fugir do conforto da modernidade, proporcionado pela aproximação aos ambientes do consumo, como os *shopping centers*.

<sup>37</sup>“A desconcentração pode ser analisada, assim, sob dois ângulos. Um dele se coloca no plano regional. A dinâmica amazônica não prescindiu da urbanização concentrada e do processo de metropolização. Isso pressupõe considerar, portanto, que o espaço metropolitano se desenvolveu não só através de um maior adensamento e verticalização, mas também se estendendo e se expandindo, configurando, a cidade dispersa. Aqui, os limites administrativos pouco têm a ver com a dinâmica socioespacial verificada. Por outro lado, essa mesma dispersão é condição que ratificou a concentração populacional na região urbana de Belém” (Trindade Júnior, 2016, p. 354).

<sup>38</sup>Resquício de um dos ramais da antiga Estrada de Ferro Belém-Bragança, a Rodovia Augusto Montenegro inicialmente constituía uma área rural que serviu de caminho para o Distrito de Pinheiro (atual Distrito de Icoaraci). Por intervenção estatal, as áreas próximas ao Pinheiro foram loteadas para a construção de conjuntos populares. As chácaras e grandes glebas mantiveram-se por décadas em especulação, até que, na década de 1990, começaram a surgir loteamentos fechados de alta renda (Cardoso; Fernandes; Bastos, 2015).

<sup>39</sup>Associado à definição de subúrbio, diz respeito às áreas ao redor do núcleo urbano central. Entretanto, há diferenças quando consideradas realidades urbanas de países centrais e de países periféricos. Enquanto nos países centrais o subúrbio é o local de moradia da classe média ou alta, com índices de qualidade de vida e segurança maiores que os das áreas centrais e com baixa densidade populacional, nos países periféricos, pode ser considerado periferia urbana, sendo comumente utilizado para se referir a áreas que não possuem todos os recursos das áreas centrais, principalmente, no aspecto dos equipamentos sociais e serviços urbanos, portanto, associado a áreas de renda baixa (Santos, T., 2017).



[E]sse é o novo que suplanta a cidade, que nega a vida urbana e aprisiona, nos condomínios fechados e nos shopping centers, seus habitantes que vivem sob o império dos fluxos, sob a negação de tudo que é público e buscando proteção frente a sensação de medo (Lencioni, 2017, p. 203).

Dessa forma, por trás da retórica da sustentabilidade urbana e da busca por maior “vivência” junto à natureza nas cidades, fundamenta-se um modelo de mercadificação no qual se escondem estratégias e práticas de apropriação/dominação do espaço que, na verdade, são estratégias de classe, a fim de garantir a reprodução do espaço urbano como reprodução do capital.

Os ambientes naturais em espaços urbanos são progressivamente submetidos a uma lógica que tem como referência o modelo do “empresariamento da administração urbana” (Harvey, 1996); processo esse que articula o planejamento da cidade aos princípios da empresa privada, da sustentabilidade urbano-ambiental e da racionalidade econômica, imprimindo uma cultura mercantil baseada no consumo e na propriedade da terra.

Assim, os lugares livres e independentes – aqueles que Lefèbvre (2013) chamou de espaços de lazer, da festa e da própria experimentação, onde prevaleceria a existência e a vivência dos grupos humanos entre si (na dimensão sexual, religiosa, cultural, pelos vínculos sociais e afetivos) – entram para a esfera da troca, sendo hierarquizados e objeto de interesses públicos e privados.

Nessa perspectiva, as políticas ecologizadas visam tornar a cidade funcional para os interesses particulares dos grupos dominantes; momento em que as amenidades naturais entram na esfera política e passam a ser um elemento central na formulação das políticas urbanas, constituindo esse novo campo discursivo intitulado como sustentabilidade urbana, por meio do status de cidade “verde” e sustentável (Acsehrad, 2009b).

O discurso e as políticas ambientais buscam neutralizar a crítica ambientalista e, com isso, criar uma legitimidade para as ações dos gestores urbanos. Ou seja, constroem-se consensos e justificam-se políticas urbanas de aspiração neoliberal. O termo sustentabilidade ganha notoriedade e passa a ser disseminado por todas os setores da sociedade, mas, principalmente, pelo Estado e pela iniciativa privada, com o objetivo de dar legitimidade às práticas e às políticas implementadas no espaço urbano (Acsehrad, 2009b).

Nas ilhas mais urbanizadas de Belém, o acesso à habitação e aos meios de consumo coletivos são diferenciados segundo a camada social que nelas habita ou frequenta. Desse deslocamento crescente das classes sociais entre o nível do cotidiano e os níveis mais

elevados do Estado, da técnica e da cultura, encontra-se a cotidianidade<sup>40</sup>, estabelecida pela disputa entre a institucionalização (programação) da vida cotidiana e os resíduos (irreduzíveis à colonização dos códigos e instituições).

Dessa maneira, a compreensão dos processos em foco partir da perspectiva marxista e, dentro dela, da leitura de Lefèbvre (1991, 2008, 2013), em particular, permite-nos problematizar a dimensão do urbano amazônico, associando à revolução urbana a tarefa de transformar os bens de uso comum em uma obra constantemente renovada, que não seja externa à atividade cotidiana, mas um projeto de (re)apropriação do uso e do valor de uso da natureza (humana e não humana).

Em Belém, na medida em que se avolumam os exemplos de casos em que as propostas relacionadas ao uso sustentável da natureza e ao retorno à vida ligada ao rio são empregados para beneficiar grupos seletos de proprietários e investidores, também crescem exemplos de situações em que – a partir da interdição ou do anúncio da realização de projetos de lazer e moradia – vizinhos, comerciantes, extrativistas, grupos artísticos, estudantes, entre outros sujeitos interessados em recuperar o debate político sobre a cidade e sua construção, configuram movimentos sociais de debate e resistência; questão sobre a qual nos debruçaremos mais adiante.

## **2.2 O cotidiano e a metropolização do espaço no Delta amazônico**

Nas últimas décadas, as cidades de deltas<sup>41</sup> experimentaram mudanças socioespaciais intensas, em função da concentração rápida de população e de atividades econômicas nas áreas urbanas. Esse processo tem causado muitos problemas (sanitários, ambientais etc.), além da precariedade das condições de moradia e serviços urbanos. Nesse particular, acrescenta-se o risco que as mudanças climáticas representam à riqueza ecológica desse ambiente (Costa; Rosa, 2017).

De acordo com dados do Projeto Deltas (Deltas, 2014), os deltas do planeta abrigam mais de 1 bilhão de pessoas. Constituídos por ricos ecossistemas de manguezais, juncos e

---

<sup>40</sup>A cotidianidade estrutura a vida em setores, impõe passividade e condicionamentos (consumismo) (Lefèbvre, 1967).

<sup>41</sup>No que se refere aos aspectos geomorfológicos, um delta marítimo é constituído por um depósito aluvial ou fluviomarinho que aparece na foz de certos rios, avançando como um leque em direção ao mar. Esse material dendrítico tem extensões variáveis, conforme o poder de transporte do rio e exige certas condições, como, por exemplo, ausência de correntes marinhas, fundo raso e abundância de detritos. Oposto ao delta, que aparece geralmente em várias ramificações, existe o estuário formado por uma via única e, geralmente, confrontado por correntes marinhas e marés que impedem a acumulação de detritos, como ocorre nos deltas (Guerra; Guerra, 2008).

pântanos, eles são fundamentais para a sobrevivência e subsistência das populações que neles habitam. Por seu valor econômico, são ainda “portas de entrada” para a instalação de grandes portos, rotas de circulação e distribuição de pessoas e produtos. Ademais, pela intensidade de fluxos, ecossistemas e conjunto de relações, os deltas sofrem ameaças constantes devido às ações que comprometem as populações, os cursos d’água, a vazão dos sedimentos, a perda de áreas úmidas pelo aumento da erosão, dentre outros problemas ambientais (Carmo; Costa, 2021).

Segundo o projeto Mudanças no Estuário pela Ação Antrópica e Gerenciamento Ambiental (MEGAM), esse ecossistema é composto por rios, igarapés, lagos, baías e ilhas<sup>42</sup>, sendo rico em biodiversidade e com uma das maiores concentrações de água doce do planeta. Ainda, possui grandes extensões de florestas parcialmente inundadas, que, devido aos períodos de enchentes e vazantes, cria biomas de várzea, igapós, manguezais e terra-firme, além de exercer grande influência na vida e economia da população tradicional que habita a região (Castro, 2004).

No que diz respeito às práticas extrativistas de pesca e de recursos florestais nesses ambientes, elas ocorrem em grande volume na extensão dos litorais amapaense e paraense; fato que se justifica em razão do regime de vazão das águas, o que contribui para movimentos de grupos de pesca rumo norte-sul e sul-norte (Castro, 2004).

Entre as alterações ambientais recentes no Delta amazônico, tem-se a erosão provocada pelos desmatamentos nas cabeceiras e margens de rios e o mercúrio lançado por garimpeiros, bem como os interesses nacionais e internacionais na exploração de petróleo na foz do Rio Amazonas, cujas possíveis consequências ainda não foram, em grande parte, contabilizadas. Os limites das zonas deltaica e estuarina parecem ser também uma outra questão discutível. Há, entretanto, tendências para dimensioná-los segundo a influência das marés (Castro, 2004).

Para Marin (2005), o Delta amazônico compreende a extensão do estuário ao Sul do Marajó, acrescido ao “estuário do Pará”, que reúne sob essa denominação toda uma série de baías, desde a Baía do Marajó até a de Portel, senão até Caxiuanã. Miranda (2015) argumenta

---

<sup>42</sup>Algumas das ilhas do Delta amazônico possuem extensões territoriais aproximadas à de pequenos países insulares, como as encontradas no Amapá, no arquipélago de Bailique, dentre elas Curuá, com 1.431 km<sup>2</sup>, e a Ilha de Santana, com 1.541 km<sup>2</sup>, nas proximidades de Macapá. No estado do Pará, destaca-se o arquipélago do Marajó, com 40.000 km<sup>2</sup>, tendo Afuá, com 8.338 km<sup>2</sup>; Caviana Setentrional, com 687 km<sup>2</sup>; Caviana Meridional, com 2.257 km<sup>2</sup>; Janaucu, com 590 km<sup>2</sup>; Jurupari, com 441 km<sup>2</sup>; Mexiana, com 980 km<sup>2</sup>; e Gurupá, com 8.570 km<sup>2</sup> (IBGE, 2021). No litoral paraense, encontram-se ainda ilhas como Colares, com cerca de 384 km<sup>2</sup>, e Maiandeuá, com 24,7 km<sup>2</sup> de extensão. Por fim, na Região Metropolitana de Belém, tem destaque Mosqueiro, com 212 km<sup>2</sup>; João Pilatos, com 38,5 km<sup>2</sup>; e Caratateua, com 31,6 km<sup>2</sup> (Marin, 2005; Almeida, 2010; Alves; Lima, 2014; FAPESPA, 2018; IBGE, 2020).

que, além do rio Amazonas, o Delta amazônico é formado pelas desembocaduras dos rios Pará, Moju e Guamá, aos quais se somam rios de menor volume, desde o Cabo Norte (atual Amapá) até o litoral nordeste do Pará (Rio Gurupi), na divisa com o estado do Maranhão.

Considerando dados do Projeto Deltas (Deltas, 2014), o Delta do Rio Amazonas é constituído por 49 municípios, sendo 40 localizados no estado do Pará e nove no estado do Amapá (Mapa 2)<sup>43</sup>. O tamanho da população das cidades varia em torno de 20.000 até mais de 1.300.000 habitantes (IBGE, 2023).

Conforme resultados preliminares do Censo 2022, a população da Amazônia saltou de 24.310.800 para 27.783.584 de pessoas. As cidades do Delta sofreram uma variação de 3.976.461 para 4.364.828 de habitantes. O município de Belém, por sua vez, teve uma queda de 1.393.399 para 1.367.336 habitantes, o que representa -6,46% em comparação ao Censo de 2010. As maiores taxas de crescimento populacional ficaram concentradas nos municípios de Senador José Porfírio (PA), Bagre (PA), Muaná (PA), Itaubal (AP) e Mazagão (AP) (IBGE, 2023).

Diante disso, no Delta amazônico, as “cidades da floresta” ainda são as mais comuns, possuindo:

[...] características de pequenas cidades e associadas frequentemente à circulação fluvial, conferiam a elas fortes ligações com a dinâmica da natureza, com a vida rural não moderna e com o ritmo da floresta ainda pouco explorada. Além disso, tais cidades sempre estabeleceram forte relação com os seus respectivos entornos e com as localidades próximas (vilas, povoados, comunidades ribeirinhas etc.). Ainda que muitas cidades venham perdendo essas características, consideradas rurais, elas não desapareceram efetivamente, e ainda são marcas fortes de algumas sub-regiões da Amazônia (Trindade Júnior, 2010b, p. 117-118).

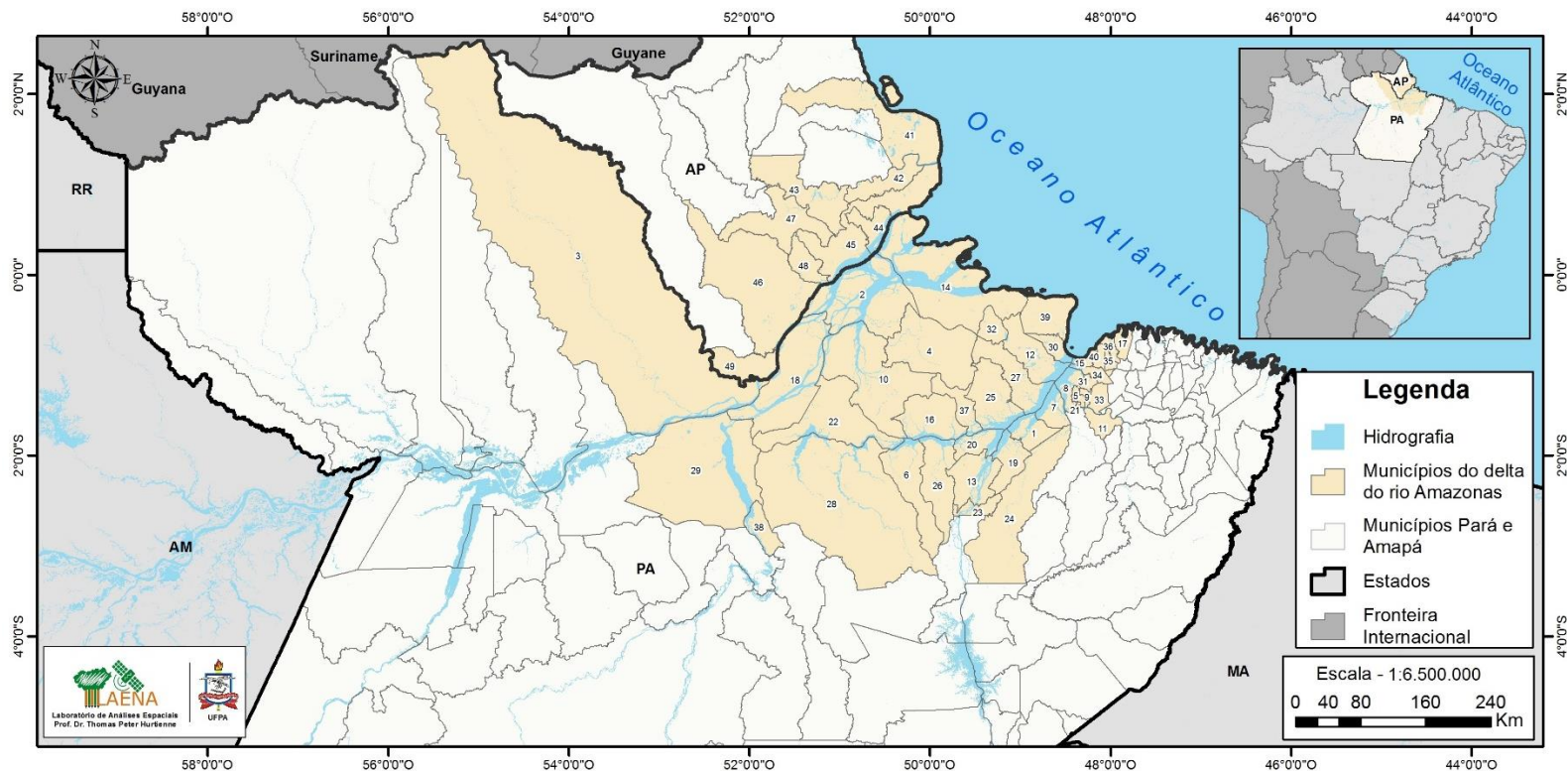
No Delta amazônico há, portanto, o predomínio de cidades com até 50 mil moradores (IBGE, 2023) (Tabela 1), caracterizadas pela interdependência entre si e pela carência de serviços básicos e de infraestrutura urbana, cujas práticas econômicas se voltam principalmente para as atividades rurais, extrativistas e para o serviço público (Carmo; Costa, 2021).

Uma parte significativa da urbanização tem ocorrido no Delta, haja vista nele estarem localizadas as cidades de fundação mais antiga da região. Assim, cerca de 78% delas foram criadas até o início do século XX, sendo 88% fundadas antes da ditadura militar, em 1964, período das políticas de integração do território ao restante do país (Costa; Rosa, 2017).

---

<sup>43</sup>A delimitação do Delta amazônico adotada no presente estudo foi a mesma proposta pelo Projeto Deltas (Deltas, 2014), financiado pelo *Belmont Forum*, e por Carmo e Costa (2021).

Mapa 2 – Delta amazônico: localização dos municípios



MUNICÍPIOS	UF	MUNICÍPIOS	UF	MUNICÍPIOS	UF	MUNICÍPIOS	UF	MUNICÍPIOS	UF	MUNICÍPIOS	UF
1- Abaetetuba	PA	10- Breves	PA	19- Igarapé-Miri	PA	28- Portel	PA	37- São Sebastião da Boa Vista	PA	46- Mazagão	AP
2- Afuá	PA	11- Bujaru	PA	20- Limoeiro do Ajuru	PA	29- Porto de Moz	PA	38- Senador José Porfírio*	PA	47- Porto Grande	AP
3- Almeirim	PA	12- Cachoeira do Arari	PA	21- Marituba	PA	30- Salvaterra	PA	39- Soure	PA	48- Santana	AP
4- Anajás	PA	13- Cametá	PA	22- Melgaço	PA	31- Santa Bárbara do Pará	PA	40- Vigia	PA	49- Vitória do Jari	AP
5- Ananindeua	PA	14- Chaves	PA	23- Mocajuba	PA	32- Santa Cruz do Arari	PA	41- Amapá	AP		
6- Bagre	PA	15- Colares	PA	24- Moju	PA	33- Santa Isabel do Pará	PA	42- Cutias	AP		
7- Barcarena	PA	16- Currelinho	PA	25- Muaná	PA	34- Santo Antônio do Tauá	PA	43- Ferreira Gomes	AP		
8- Belém	PA	17- Curuçá	PA	26- Oeiras do Pará	PA	35- São Caetano de Odivelas	PA	44- Itaubal	AP		
9- Benevides	PA	18- Gurupá	PA	27- Ponta de Pedras	PA	36- São João da Ponta	PA	45- Macapá	AP		

**INFORMAÇÕES TÉCNICAS**

Fonte: IBGE, 2021; ANA, 2016; Carmo, 2019  
 Sistema de Coordenadas Geográficas  
 Datum Horizontal: SIRGAS-2000

\* Porção Superior.

Fonte: Laboratório de Análises Espaciais Prof. Dr. Thomas Hurtienne (LAENA) com base em IBGE (2021), ANA (2016) e Carmo e Costa (2019, 2021).

Tabela 1 – Municípios do Delta amazônico: população calculada com base nos resultados do Censo Demográfico

UF	Município	População 2010	População 2022	Taxa De Crescimento Anual (2022)
PA	Abaetetuba	141.100	158.042	0,96%
PA	Afuá	35.042	38.020	0,63%
PA	Almeirim	33.614	38.843	0,16%
PA	Anajás	24.759	34.065	1,03%
PA	Ananindeua	471.980	515.745	0,12%
PA	Bagre	23.864	35.265	3,17%
PA	Barcarena	99.859	126.733	2%
PA	Belém	1.393.399	1.367.336	-0,55%
PA	Benevides	51.651	56.152	1,74%
PA	Breves	92.860	114.628	1,19%
PA	Bujaru	25.695	27.049	-0,44%
PA	Cachoeira do Arari	20.443	22.950	1,34%
PA	Cametá	120.896	134.734	0,87%
PA	Chaves	21.005	20.630	-0,10%
PA	Colares	11.381	11.923	1,03%
PA	Curralinho	28.549	38.060	1,44%
PA	Curuçá	34.294	44.493	1,36%
PA	Gurupá	29.062	31.945	0,75%
PA	Igarapé-Miri	58.077	66.369	0,92%
PA	Limoeiro do Ajuru	25.021	29.617	1,40%
PA	Marituba	108.246	123.890	0,17%
PA	Melgaço	24.808	26.770	0,98%
PA	Mocajuba	26.731	27.265	0,14%
PA	Moju	70.018	81.364	1,43%
PA	Muaná	34.204	60.117	2,38%
PA	Oeiras do Pará	28.595	33.886	1,41%
PA	Ponta de Pedras	25.999	24.913	-0,33%
PA	Portel	52.172	67.288	1,51%
PA	Porto de Moz	33.956	40.709	1,50%
PA	Salvaterra	20.183	24.701	1,50%
PA	Santa Bárbara do Pará	17.141	21.089	1,74%
PA	Santa Cruz do Arari	8.155	6.820	-0,76%
PA	Santa Izabel do Pará	59.466	68.963	1,73%
PA	Santo Antônio do Tauá	26.674	28.282	0,24%
PA	São Caetano de Odivelas	16.891	15.226	-0,11%
PA	São João da Ponta	5.265	4.264	-1,43%
PA	São Sebastião da Boa Vista	22.904	31.336	0,95%
PA	Senador José Porfírio	13.045	22.651	4,68%
PA	Soure	23.001	24.183	0,43%
PA	Vigia	47.889	49.096	0,50%
AP	Amapá	8.069	7.944	-0,13%
AP	Cutias	4.696	4.388	-0,43%
AP	Ferreira Gomes	5.802	6.689	1,16%
AP	Itaubal	4.265	5.477	2,29%
AP	Macapá	398.204	478.448	0,89%
AP	Mazagão	17.032	22.105	2,12%
AP	Porto Grande	16.809	17.923	0,50%
AP	Santana	101.262	114.995	0,49%
AP	Vitória do Jari	12.428	11.447	-0,80%

Elaborado pela autora, em 2023, com base em IBGE (2023).

Em 1970, 37% da população amazônica vivia em áreas urbanas, sendo que 57% ainda se encontrava nas áreas de várzea (Costa; Brondizio, 2011). Nos anos 2000, o ritmo da população urbana continuou a crescer. Em 2010, desse total de 23.371.265 de habitantes, cerca de 70% estavam vivendo em áreas urbanas e, no Delta, aproximadamente, 80% (Costa; Rosa, 2017).

Belém e Macapá – a primeira uma metrópole regional<sup>44</sup> e a segunda uma cidade média – concentram a maior parte de habitantes do Delta (IBGE, 2023). Até 2010, as taxas de crescimento da população giravam em torno de 83% do total, concentradas em sete municípios: Belém (PA) e Macapá (AP), capitais estaduais; Ananindeua (PA), Marituba (PA) e Benevides (PA), localizadas na Região Metropolitana de Belém; Barcarena (PA), uma cidade industrial limítrofe à Belém<sup>45</sup>; e Santana (AP), cidade média localizada na Região Metropolitana de Macapá (Costa; Rosa, 2017).

Entre 1984 e 2010, Acará (PA), Mazagão (AP) e Gurupá (PA) cresceram cerca de 300% em área; Afuá (PA) cresceu mais de 450%; Bagre (PA) teve um crescimento de quase 650%; e Melgaço (PA) e Oeiras do Pará (PA), cresceram, respectivamente, 1650% e 2100%. Esse crescimento urbano está associado à migração em função da intensificação da produção de açaí (Costa; Rosa, 2017).

Para Veloso e Trindade Júnior (2014), o aumento da população urbana é uma realidade geral na Amazônia, visto que, de acordo com dados do IBGE, no início do século XXI, a região apresentou cerca de 70% dos habitantes vivendo em áreas urbanas, em contraste com cerca de 30% no início da década de 1950. Isso demonstra algumas das tendências de urbanização do território brasileiro que repercutem no povoamento regional, momento em que surgem aglomerações urbanas como as principais bases de organização do território.

Entre 1970 e 1991, Belém e Macapá, atraíram um fluxo populacional importante, pois forneciam as principais oportunidades de emprego no Delta. Depois de 1991, além das

---

<sup>44</sup>Na definição clássica estabelecida pelo IBGE, a metrópole regional “comanda a vida econômica e social de uma região e concentra todos os tipos de atividades econômicas que atuam neste espaço. Por isso, ocupa o mais alto nível hierárquico do sistema urbano de uma região” (IBGE, 2008, p. 12) Assim, “[...] não existe uma única realidade metropolitana, tampouco os elementos locais e globais podem dar conta da complexidade existente no tecido metropolitano, nem mesmo quando articulados. É necessário, portanto, pensar a metrópole entrecortada e articulada por outros planos escalares da realidade. No caso das realidades metropolitanas regionais, por exemplo, a escala regional deve ser também um dos elementos a ser considerado [...] O que as distingue de centros regionais ou ainda aglomerações locais, é muitas vezes sua histórica influência em uma determinada região, a capacidade de exercer controle político sobre o território (Santos, 2010, p. 31 e 36).

<sup>45</sup>Em março de 2023, a Assembleia Legislativa do Estado do Pará (ALEPA), aprovou o Projeto de Lei que altera a Lei Complementar nº 27, de 19 de outubro de 1995, responsável por instituir a Região Metropolitana de Belém (RMB), incluindo Barcarena entre os municípios integrantes desta região (Alepa..., 2023).

capitais, as pequenas cidades do Delta amazônico também apresentaram um crescimento populacional intenso. Até os anos 2000, o crescimento urbano foi resultado dos processos de migração rural-urbano, o que refletiu diretamente na redução da população rural (Costa; Rosa, 2017).

A predominância de pequenas cidades no Delta amazônico, associada à distância física que existe entre elas, permite a existência de uma rede urbana relacionada à realidade social e econômica regional. As cidades estão conectadas entre si, de forma que o nível local permite que pequenas cidades se conectem a outras pequenas cidades, aos centros regionais, como Belém e Macapá, ou mesmo ao sistema mundial, como Vila dos Cabanos, distrito de Barcarena, em função da existência da produção industrial (Costa; Rosa, 2017).

A maioria dos municípios apresenta grande extensão territorial, com pequenos centros urbanos, muitos deles localizados distantes das regiões metropolitanas ou de cidades que agregam um poder econômico e político importante. Em vista disso, por incorporar diferentes momentos históricos, a organização e o tamanho das cidades não são as principais bases para considerar sua formação urbana, mas a realidade social, econômica, regional e histórica, incorporadas em diferentes momentos de formação das cidades (Carmo; Costa, 2019).

No Delta amazônico, algumas cidades acompanham processos de modernização (agrícolas, agroextrativistas, minerais, logísticos e turísticos) que resultam em diferentes dinâmicas de crescimento e de reestruturação do espaço; processos esses determinados pela introdução de novas tecnologias, fluxos de pessoas, circulação de mercadorias, aumento do consumo etc., logo, contribuem para o crescimento acelerado da população e para a frágil infraestrutura urbana, dentre outros problemas.

Abaetetuba, por exemplo, assim como Barcarena, chama a atenção pelo processo de implementação de instalações portuárias que visam expandir a territorialização do agronegócio na Amazônia. Nas águas que circundam a cidade, vem-se criando um centro hidroviário de distribuição de *commodities* para o mundo, como grãos (milho, soja, pimenta), carne bovina e aço. Grandes empresas se apropriam do espaço à custa da população tradicional, em boa parte habitantes de algumas das 75 ilhas do município, que há muito tempo se reproduzem socialmente sob o modo de vida ribeirinho (Mesquita; Alves, 2020).

O destaque de Barcarena se deve, sobretudo, a instalação do Projeto Albras-Alunorte durante a década de 1980, voltado inicialmente para a produção de alumina e alumínio e responsável por inserir o município na dinâmica metropolitana de Belém, tendo em vista a emergência de novos fluxos estabelecidos com a RMB (Trindade Júnior, 2008).



A dinâmica impressa no espaço pelo grande empreendimento sugere que, ao contrário do que se havia planejado, muito mais que contribuir para a redução da concentração urbana na região, a importância do complexo industrial implantado em Barcarena e do processo de urbanização que lhe sucedeu, reforça o processo de concentração que, por meio da dispersão dos assentamentos urbano-industriais, amplia a dimensão da metrópole, redimensionando o seu papel de metrópole regional (Trindade Júnior, 2008, p. 12).

Nesse sentido, pode-se afirmar que existem “diversas formas espaciais urbanas<sup>46</sup>, como a metrópole, os tecnopolos, as *company town* (cidades das empresas) e as vilas e povoados; os dois últimos bastante comuns no processo de urbanização” (Trindade Júnior, 2016, p. 23). Na Amazônia, encontram-se alguns desses agrupamentos e, neles, formas espaciais como prédios de apartamentos, conjuntos residenciais, distritos e unidades industriais, favelas, centros administrativos e empresariais, e condomínios exclusivos (Trindade Júnior, 2016) convivem a pouca distância física de vilas de pescadores, assentamentos agroextrativistas, áreas protegidas e outros arranjos ordenados de objetos.

Assim, independentemente da idade, tamanho e localização dos espaços urbanos do Delta, a expansão das cidades seguiu trajetórias que abrangem ações não planejadas às margens dos rios e das várzeas, o que manteve deficiências em infraestrutura e serviços urbanos (Costa; Rosa, 2017).

A respeito da relação entre os dois maiores centros urbanos regionais desse ambiente, Belém e Macapá, pode-se verificar a forte presença de relações verticais (Santos, 2006) em seus espaços. Belém funciona como principal mediadora entre as dinâmicas, posto que, para que boa parte da produção dos grandes centros industriais do país seja consumida em Macapá, faz-se necessário realizar a intermediação por Belém, que é a responsável por controlar a distribuição e a circulação das mercadorias, representando, por isso, uma base logística da maioria das operações (Amaral, 2010).

A quantidade e a regularidade de voos também contribuem na análise da centralidade de Belém, cuja mobilidade de fluxos de passageiros está concentrada no Aeroporto Internacional de Val-de-Cans e, a partir dele, nos aeroportos de Santarém, Marabá, Altamira e Macapá (ANAC, 2023). Por esses aeroportos, as atividades turísticas, minerais e logísticas dos dois estados do Delta amazônico ganham relevância no entrelaçamento entre sistema de objetos e sistema de ações (Souza *et al.*, 2023) (mapas 3 e 4).

---

<sup>46</sup>As formas espaciais correspondem a um objeto ou a um arranjo ordenado de objetos distribuídos em determinado território (Santos, 2014a, 2014b), compondo o aspecto visível de um conjunto de objetos e, geralmente, atribuídas de uma função, isto é, uma ou mais atividades desempenhadas por esses objetos. As formas e funções são criadas e fundamentadas dentro de uma estrutura, definida historicamente (Squet; Silva, 2008).

A rota Belém-Manaus, seguida pela rota Belém-Macapá, também ganha destaque pela intensidade de fluxos de embarcações e balsas, com operações tanto fluviais quanto na forma multimodal (rodoviário-hidroviário) (Sabino, 2016). Nos diversos portos localizados na orla de Belém, as atividades industriais e de comércio são intensas. Esses portos ainda têm – como tiveram no passado – significado na relação entre Belém e as vilas e cidades ao seu redor (Castro; Santos, 2006).

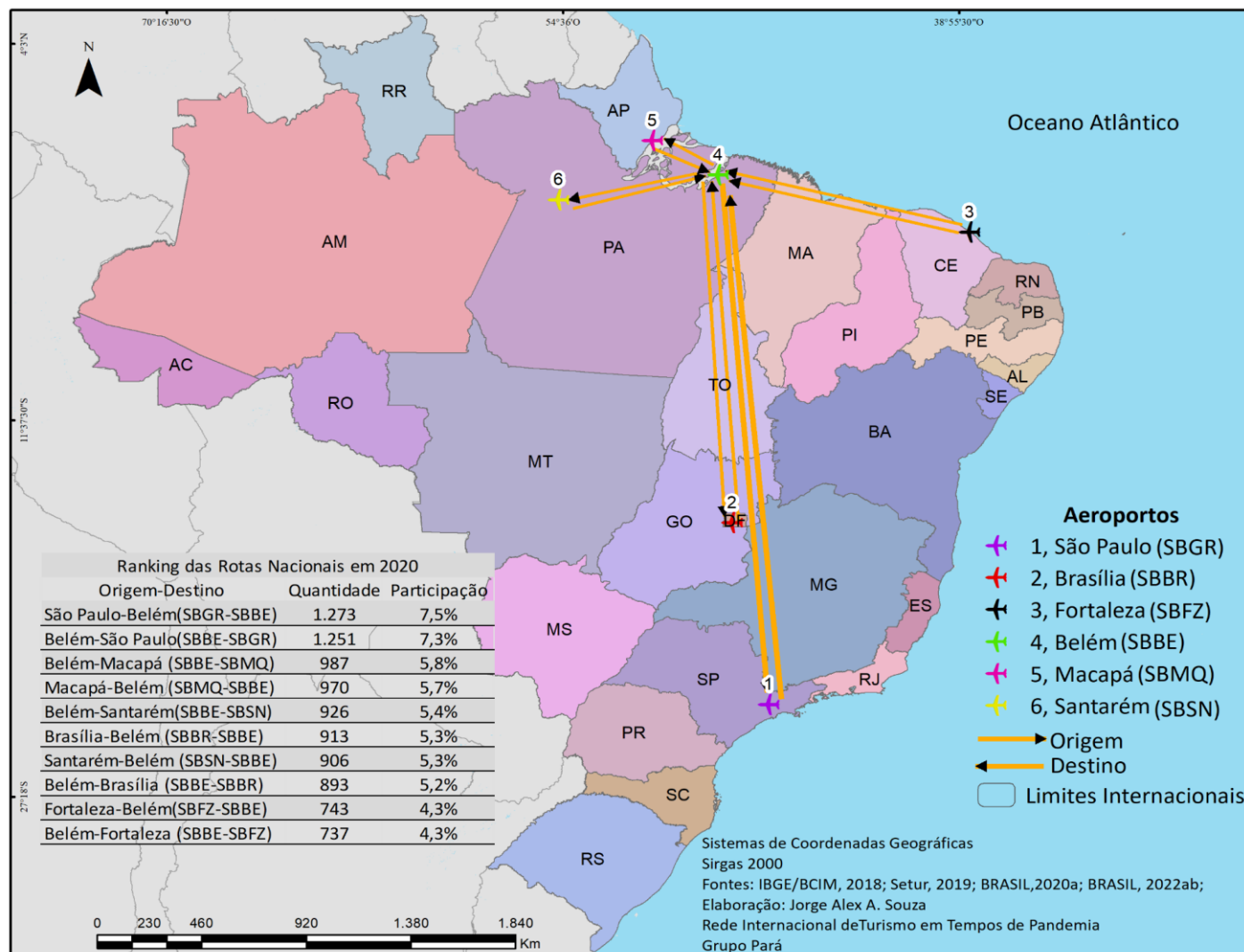
O Terminal Hidroviário Luiz Rebelo Neto, conhecido como “Porto de Belém”, localizado na orla central e no entorno do centro histórico, foi inaugurado em 2014, com percursos interestaduais para as capitais Macapá (AP) e Manaus (AM), atendendo ainda aos municípios de Itacoatiara (AM) e Parintins (AM). Os trajetos intermunicipais são diários, atingindo os municípios paraenses de Barcarena, Salvaterra, Cachoeira do Arari, Santa Cruz do Arari, Ponta de Pedras, Mocajuba, Juruti, Monte Alegre, Óbidos, Almeirim, Breves, Gurupá, Prainha, Santarém e Soure (CPH, 2022).

Em 2019, circularam 817.352 passageiros nesse terminal, mas, com o advento da pandemia de Covid-19, em 2020, esse número reduziu para 559.303 pessoas; número ainda extremamente relevante. Já nos anos de 2021 e 2022, houve um relativo crescimento nesse quantitativo, subindo para 601.656 e 864.216 passageiros, respectivamente (CDP, 2022, 2023).

Em sua análise sobre a relação cidade-região na Amazônia, Amaral (2010) confirma o comando hegemônico de Belém em relação a Macapá, permitindo verificar a influência significativa de ações e investimentos realizados pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) em Macapá e Santana.

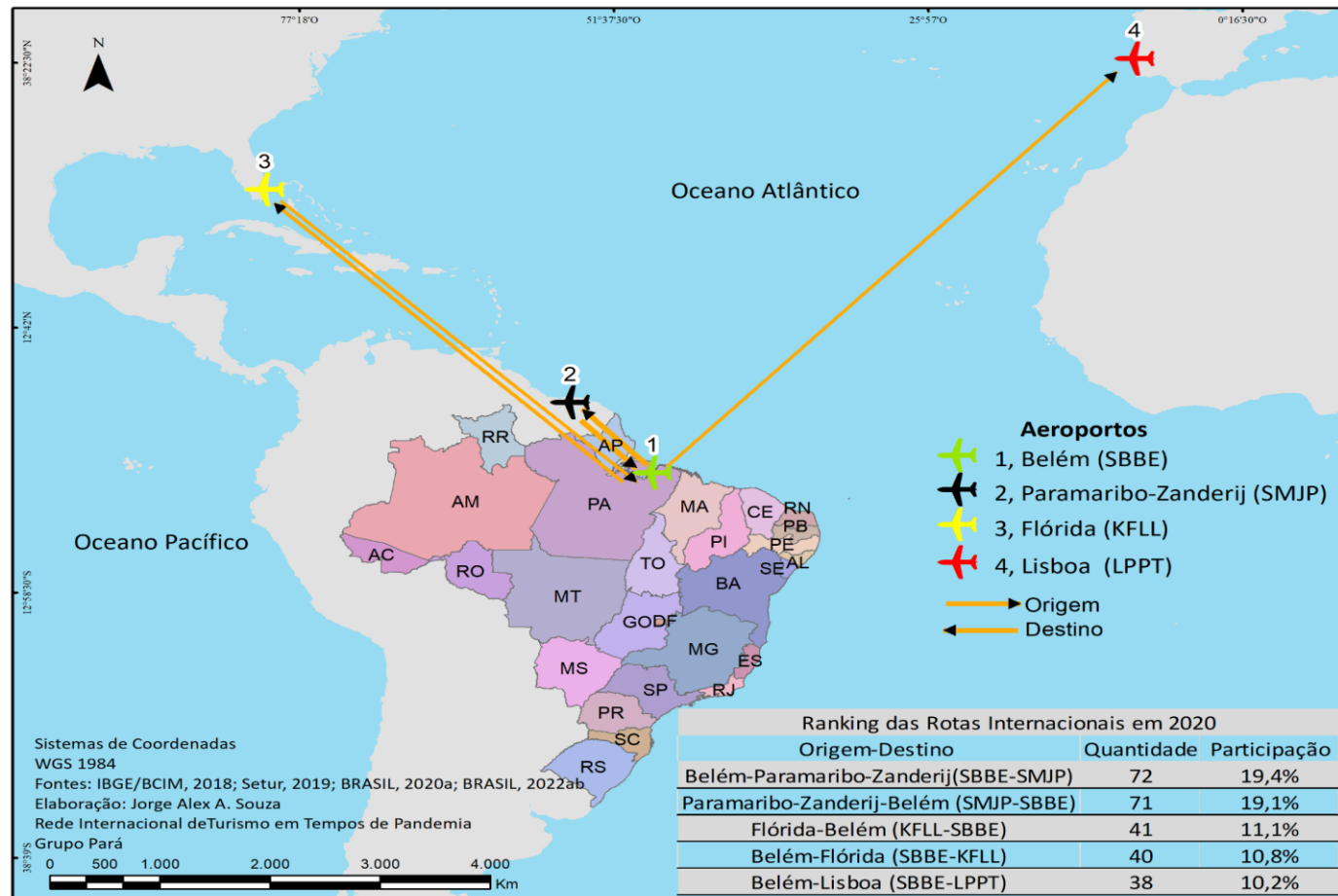
Ademais, mesmo que se considere que a metrópole regional de Belém esteja deixando sucessivamente de ser a principal referência de aglomeração urbana da Amazônia, essa está longe de perder sua condição de importante metrópole (Velooso; Trindade Júnior, 2014). Isso porque a capital paraense ainda se apresenta como um dos endereços dos fluxos migratórios (inter e intrarregional), como também ambiente para (re)criação de estratégias de acumulação com o intuito de garantir a reprodução capitalista (Trindade Júnior, 2016).

Mapa 3 – Ranking das rotas nacionais, voos comerciais, para o estado do Pará (2020)



Fonte: Souza *et al.* (2023, p. 92).

Mapa 4 – Ranking das rotas internacionais, voos comerciais, para o estado do Pará (2020)<sup>47</sup>



Fonte: Souza *et al.* (2023, p. 93).

<sup>47</sup>Desde março de 2020, nenhuma companhia aérea fornecia conexão regular entre Guiana e Brasil. O país apresentava uma baixa cobertura em medidas sanitárias e vacinação, o que dificultou o redensolvimento desse tipo de fluxo. Somente em 2023 foram retomados os voos de Belém para Caiena (Ligação [...], 2023).

A possível perda atribuída a Belém se deve às mudanças recentes que ocorrem na região, devido ao surgimento de novos espaços de incremento econômico em cidades médias como Santarém (oeste paraense) e Marabá (sudeste paraense), além de pequenas cidades no entorno de grandes projetos que também passam a ter maior importância econômica no contexto sub-regional (Veloso; Trindade Júnior, 2014).

A despeito dessa dinâmica, Trindade Júnior (2006) considera que a desconcentração econômica e a expansão do meio técnico-científico-informacional redefiniram a economia política da Amazônia, pois cidades médias e pequenas passam a dividir importância junto com o espaço metropolitano. Outro fenômeno, que chama atenção para essa questão, é a urbanização concentrada nas capitais regionais, à exemplo de Belém e Manaus, responsável por desencadear a fase atual, de metropolização do espaço.

Diferente de Manaus, Belém não se torna uma metrópole devido ao crescimento do setor industrial de montagem, mesmo que haja um pequeno setor industrial voltado para o beneficiamento de matérias-primas da região, mas, sim, por suas características de natureza metropolitana refletidas nas atividades comerciais e de serviços. Tudo isso implica em um processo de dispersão populacional, investimentos econômicos e ações governamentais, associados, direta e indiretamente, a novas vias de circulação (Veloso; Trindade Júnior, 2014).

O processo de metropolização de Belém surge mediante a produção do espaço regional amazônico como fronteira econômica do fenômeno urbano e do capital no território brasileiro. Dessa perspectiva, a urbanização concentrada assume relevância como parte do processo de metropolização de Belém, que não perdera sua importância na expansão dessa fronteira no interior da região (Trindade Júnior, 2016).

A metropolização do espaço está relacionada a mudanças de toda ordem, contudo, basicamente, relaciona-se à internacionalização da economia, à divisão internacional do trabalho, aos novos padrões de propriedade e consumo e aos avanços em tecnologia (da informação, produção, transporte, administração, comércio e finanças).

Para Carlos (2007), a metropolização constrói novas configurações urbanas para garantir o fluxo mais intenso de capital e de mercadorias ou para a concentração de novas atividades ligadas ao setor de serviços e à administração dos territórios. Incorporam-se a esse processo questões relacionadas ao modo de agir, de viver, de experimentar e de produzir espaço. Nessa lógica, expande-se para outros lugares (cidadinos ou não), um modo de vida atrelado, substancialmente, a uma cultura mercantil (de consumo), como também suas representações (Carlos, 2007).

Pode-se dizer que a metrópole contém o mundial, sendo sua própria expressão, na medida em que se conecta com um espaço mais amplo desenvolvendo a função da articulação entre os lugares, unindo territórios. O caráter mais significativo da grande cidade liga-se a uma extensão funcional que ultrapassa suas barreiras físicas a partir de atividades que se estendem por intermédio dela, no espaço e no tempo, determinando uma repartição geográfica. Todavia deve-se também considerar que ela também contempla, na multiplicidade das práticas sociais que produz, identidades entre áreas no seu interior criando lugares distintos a partir de usos diferenciados (Carlos, 2007, p. 42).

Tanto para Carlos (2007) quanto para Lencioni (2017), a metropolização do espaço se constitui em um processo socioespacial que metamorfoseia profundamente o território – dimensão inseparável do processo de globalização –, configurando-se enquanto parte constitutiva dele, mesmo que não de maneira restrita. Os espaços metropolizados concentram investimentos, atividades de serviço e de administração e, ainda, relativa concentração de trabalho imaterial.

Para Lencioni (2017), não é porque cada vez mais as metrópoles e seu entorno passam a viver o processo de metropolização do espaço que o processo de urbanização esteja em vias de desaparecimento. Esse último, por sua natureza, continua a transformar o território, no entanto, a determinação do primeiro prevalece sobre o segundo, no qual “é precisamente uma condição, um meio e produto do momento da reprodução cuja determinação reside no capital imobiliário e financeiro” (Lencioni, 2017, p. 81). Em geral, a metropolização carrega consigo oito características:

A primeira é que seu fundamento não diz respeito apenas à transição do rural para o urbano, muito embora o processo possa contê-la; porque seu núcleo é a urbanização. A segunda é a de que a metropolização do espaço conforma uma região de grande escala territorial, com limites extremamente dinâmicos e difusos. A terceira característica é a dessa região expressar ao mesmo tempo uma nítida e intensa fragmentação territorial e transparente segregação social, até então nunca vistas, ao lado de espaços com características bastante homogêneos. A quarta característica deve-se à redefinição das antigas hierarquias entre as cidades da região e da rede de relações entre elas. A quinta diz respeito ao expressivo número de cidades conurbadas com incrível polinucleação e intensa e múltipla rede de fluxos. A sexta característica é relacionada à diminuição relativa do crescimento demográfico da cidade central, acompanhada de expansão demográfica e desenvolvimento do ambiente construído de outros municípios da região. A sétima característica se pauta pela redefinição das pequenas cidades dessa região conformando um novo tipo de integração dessas pequenas cidades com os espaços polinucleados. A oitava, diz respeito à intensidade dos intensos movimentos pendulares entre algumas cidades da região, consagrando uma expressiva estrutura regional em rede<sup>48</sup> (Lencioni, 2017, p. 30-31).

---

<sup>48</sup>As redes constituem forças produtivas e condições gerais de produção. Sua presença subverte a ideia de hierarquia entre os lugares, podendo-se afirmar a existência de dois tipos: uma rede de proximidade territorial e uma rede de proximidade relativa. Enquanto forças produtivas, tanto quanto as máquinas e matérias-primas são condições gerais de produção porque possibilitam estabelecer a relação entre o processo imediato de produção

Corrêa (1989) indica que ao menos quatro agentes são de suma importância para a produção do espaço urbano: o Estado, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários e os agentes sociais excluídos. O primeiro, equipa a cidade de infraestruturas e serviços básicos, regulando o uso e a ocupação do solo. Os segundos são os que possuem as terras e delas retiram a renda por meio da comercialização e especulação. O terceiro grupo incorpora, financia e viabiliza estudos de construção e venda de imóveis. Por fim, os últimos tentam exercer seu direito à cidade mediante a produção do espaço urbano, assumindo, em boa medida, a responsabilidade pela instalação dos assentamentos populares nas áreas periféricas (Corrêa, 1989).

Na Amazônia, a metropolização carrega consigo o fenômeno da homogeneização<sup>49</sup>, e, simultaneamente, da coexistência de formas e conteúdos urbanos diversos, expressões diferenciadas e particulares encontradas em nível regional e sub-regional. Centros metropolitanos como Belém (PA), Manaus (AM) e São Luís (MA) são produtos, condição e meio desse movimento de diferenciação no interior da região (Velooso; Trindade Júnior, 2014).

Portanto, assim como é contestada do ponto de vista da biodiversidade e da sociodiversidade, a tendência à homogeneidade regional das cidades amazônicas reforça a necessidade de se entender dialeticamente o atributo da diversidade de sua urbanização e metropolização (Velooso; Trindade Júnior, 2014). Assim, o processo de metropolização do espaço não deixa de ser percebido pelos agentes políticos e, diante disso, os autores citados ponderam sobre a variável da institucionalização das regiões metropolitanas para fins de execução das políticas de planejamento e administração do espaço em escala nacional.

Os estudiosos em referência também destacam dois momentos da institucionalização das regiões metropolitanas na Amazônia: o primeiro, a partir de 1970, durante a ditadura militar, tendo como exemplo emblemático a Região Metropolitana de Belém, por se tratar de

---

com o conjunto geral da produção e circulação do capital. Ao se constituírem como condições gerais de produção, as redes viabilizam não apenas um capital em particular, mas o capital em geral; por isso, simultaneamente, separam e reúnem diferentes processos de produção, a circulação e o consumo. Essa simultaneidade configura a concentração e a dispersão territorial das atividades e altera a vida cotidiana, a organização funcional e os limites territoriais das cidades (Lencioni, 2017, p. 175). Ademais, as redes materiais, como as rodovias e autopistas, e as redes imateriais relativas às comunicações e ao espaço virtual ganharam mais densidade (Lencioni, 2017, p. 225). Mas, assim como não existe uma homogeneidade de espaços, também não há uma homogeneidade de redes, não havendo, outrossim, uma uniformidade em sua formação (Santos, 2006).

<sup>49</sup>A homogeneização se apodera do espaço e do tempo e tende a anular as diferenças, tornando determinada metrópole tão semelhante quanto as demais. As paisagens são tão similares quanto as encontradas em outros aglomerados ao redor do planeta, por vezes, confundido quem busca identificar sua localização (Lencioni, 2017).

uma estratégia geopolítica de desenvolvimento econômico e integração ao restante do território nacional; e o segundo, no contexto da redemocratização de 1980, com o surgimento de novas demandas em políticas públicas. Destaca-se ainda as regiões metropolitanas de São Luís e Manaus, que surgem em 2003 e 2007, respectivamente (Veloso; Trindade Júnior, 2014).

Dentre os aspectos de distinção entre essas regiões metropolitanas, tem-se Manaus que carrega a particularidade de ser um município metropolitano que constitui uma região metropolitana com vários outros municípios desarticulados, dificultando a consolidação do planejamento territorial e a obtenção de recursos (Veloso; Trindade Júnior, 2014).

A Região Metropolitana da Grande São Luís, por sua vez, carrega consigo dificuldades de institucionalização, visto que sua formação é restrita aos representantes das gestões municipal e estadual, ficando a participação popular regulamentada por regimento interno. Além disso, o Maranhão possui outra região metropolitana, a Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense, constituída por aglomerações urbanas regionais sem equivalência ou conteúdo metropolitano. Mesmo a metrópole se apresentando como mais que uma unidade em torno do município principal, na Amazônia, a homogeneidade das políticas de constituição das metrópoles e das regiões metropolitanas leva a gestão rumo à fragmentação (Veloso; Trindade Júnior, 2014).

Os processos que configuram a metropolização de Belém estão para além dos limites geográficos oficiais de formação da região metropolitana, como no caso de Barcarena, reconhecido por seu complexo industrial-portuário, que tende a apresentar uma nova dinâmica na reestruturação da metrópole e da região metropolitana (Trindade Júnior; Barbosa, 2016)<sup>50</sup>.

Barcarena apresenta traços de uma “cidade na floresta”<sup>51</sup> (Trindade Júnior, 2010b), configurando um espaço estratégico para logística de portos e terminais de uso privado de longo curso. Contudo, a maioria das empresas do setor no município tem seus escritórios centrais ou filiais na capital, o que reforça a função estratégica de Belém na rede de transporte, interligando empresas de outras regiões às cidades amazônicas (Sabino, 2016).

Mesmo que nos últimos anos a maioria das atividades portuárias tenham sido deslocadas para Barcarena, ainda há certa preferência para localização e permanência de empresas na capital, em especial, nas áreas de fácil acesso à baía e aos rios, a exemplo da

<sup>50</sup> A integração de Barcarena à RMB no ano de 2023 reforça a consolidação dessa tendência.

<sup>51</sup> “As ‘cidades na floresta’, por outro lado, são aquelas que tendem a se articular principalmente às demandas externas da região, fazendo da floresta um elemento de pouca integração aos novos valores da vida urbana, sendo mesmo sua negação, vista, principalmente, como espaço de exploração econômica (madeiras, minérios, fragrâncias, espécies animais e vegetais, turismo etc.)” (Trindade Júnior, 2010b, p. 117-118).



Rodovia Arthur Bernardes e do Distrito Industrial de Icoaraci (Sabino, 2016). Considera-se também as facilidades de moradia, aluguel por temporada, serviços de educação e saúde, mobilidade e consumo (compras, lazer, entretenimento etc.) para o corpo técnico, operacional e executivo.

O Distrito Industrial de Icoaraci, localizado no bairro Maracacuera, surge em 1981 com o objetivo de escoar a produção pelas rodovias Augusto Montenegro e Arthur Bernardes, e pelo furo do Rio Maguari. A partir da década de 1980, empresas de médio e grande porte se instalaram na área, como a Tramontina, o Curtume Ideal, a Acostumado Alimentos, a Combitrans, a Nortelog e a MB Logística.

A instalação de algumas dessas empresas foi incentivada pela isenção de impostos e/ou por financiamentos por meio de programas como o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte (FNO), o Banco da Amazônia (BASA), dentre outros programas do Governo Federal. Essas instalações geraram mais de 1.700 empregos diretos, o que também influenciou no movimento de ocupação no entorno (Castro, 2004; Vasconcelos, 2019).

Nos limites de Icoaraci, na Ilha de Caratateua, no bairro da Brasília<sup>52</sup>, encontram-se o Trapiche Chico Sampaio (Figura 1) e o Terminal Portuário de Outeiro<sup>53</sup> (Antigo Porto da Sotave<sup>54</sup>) (figuras 2 e 3), da Companhia Docas do Pará (CDP). Esse último, em termos de calado, é considerado o segundo maior Porto do estado e é responsável pelo escoamento da produção de grãos, cimento, madeira, ferro e aço de diversas regiões do Brasil, tendo considerável fluxo de caminhões de carga no interior da ilha, e balsas no rio Maguari e Baía do Guajará (CDP, 2018).

---

<sup>52</sup>Caratateua é composta por quatro bairros, sendo eles Água Boa, Brasília, São João do Outeiro e Itaiteua (Belém, 1996), e outras três localidades que compõem o ambiente rural, as comunidades do Fama, Fidélis e Tucumaeira.

<sup>53</sup>Criado em 1967, com a proposta de gerir e fiscalizar o desenvolvimento portuário e hidroviário do estado, a Companhia Docas do Pará (CDP) atua desde 2003 no planejamento dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) dos portos paraenses. Atualmente, é responsável pelo Complexo Portuário do Pará, constituído pelo Porto de Belém, Porto de Vila do Conde, Porto de Itaituba, Porto de Altamira, Porto de Santarém, Terminal de Miramar e Terminal de Outeiro (CDP, 2022).

<sup>54</sup>O terminal de Outeiro teve sua construção iniciada na década de 1980 pela empresa de adubos químicos SOTAVE – Amazônia Química e Mineral S/A, tendo por objetivo funcionar como porto de importação e exportação de granéis sólidos, com vista a atender a movimentação de fertilizantes. Contudo, isso não aconteceu. Em 1988, foi desapropriado por motivos de falência pela extinta Portos do Brasil S.A. (PORTOBRAS). As obras ficaram paralisadas por quase 20 anos, sendo retomadas somente em 2002, e reinaugurado em 2004, pela Companhia Docas do Pará (CDP, 2018).

Figura 1 – Caratateua: acesso ao Trapiche Chico Sampaio (Trapiche da Balsa)



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, fev. 2022.

Nota: antes da inauguração da ponte, em 1986, o “trapiche da balsa” ou “Trapiche Chico Sampaio” (em funcionamento até os dias atuais), localizado no bairro da Brasília, era o principal ponto de travessia de Caratateua para Icoaraci, e, por sua vez, ao restante da cidade, atraindo fluxo de mercadorias e de pessoas em busca dos diversos usos do rio, das praias e igarapés.

Figura 2 – Praia da Brasília: vista do Terminal Portuário de Outeiro



Fonte: ASCOM CBM, jul. 2020.

Nota: o bairro da Brasília, onde está localizado o Terminal Hidroviário de Outeiro, situa-se na orla insular de frente para o encontro entre o Rio Maguari e a Baía do Guajará. A paisagem do bairro é constituída pelos assentamentos residenciais, em sua maioria de origem espontânea, pela diversidade do comércio informal (pequenas feiras, lojas variadas etc.), pelas pequenas roças e pela extração de açaí e pesca artesanal; movimento que também pode ser identificado na localidade do Fama e no bairro Itaiteua. A Praia da Brasília, apesar da presença de bares e restaurantes, é uma das menos frequentadas da Ilha.

Figura 3 – Caratateua: acesso ao Terminal Portuário de Outeiro (Porto da Sotave)



Fonte: Fábio dos Santos Cardoso, abr. 2023.

Nota: nessa área, a presença do Estado é marcada, principalmente, pelas atividades do Terminal Portuário de Outeiro, cujo acesso é restrito a funcionários e demais pessoas autorizadas.

O Terminal Portuário de Outeiro foi considerado estratégico por apresentar instalações prontas e disponíveis, além de espaço adequado para a construção de parques de processamento e estocagem. Pela proximidade ao Porto de Belém (cerca de 19 km), foi apontado como solução para o seu desafogamento, tendo em vista que seu leito possui maior profundidade e calado (Penteado, 1973).

As discussões acerca das instalações e funcionamento do Porto de Outeiro sempre foram longas, o que gerou manifestações e documentos de repúdio de moradores e movimentos sociais, sob a alegação da insuficiência da infraestrutura para resolver os problemas de acesso ao Porto de Belém, visto que o canal utilizado para ambos é o mesmo (Castro Filho *et al.*, 1989)<sup>55</sup>.

A quantidade de grupos logísticos em eixos estratégicos da cidade chama a atenção, como é o caso da Rodovia BR-316 e da Rodovia Engenheiro Augusto Meira Filho (PA-391), entre os municípios de Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara e Mosqueiro. A atividade fabril nessa parte da RMB tem como destaque o Distrito Industrial de Ananindeua, implementado em 1979 no contexto das políticas do II Plano de Desenvolvimento da Amazônia (PDA)<sup>56</sup>.

Concebido com o mesmo potencial de crescimento econômico que o Distrito Industrial de Icoaraci, o Distrito Industrial de Ananindeua conta com uma pequena concentração de empresas, instaladas pela maior proximidade do mercado consumidor da região (Sabino, 2016). A instalação desse distrito nas proximidades da Rodovia BR-316 trouxe a vantagem locacional para a ligação entre outros municípios, tendo ainda a possibilidade de escoamento de produtos pelo Rio Maguari. Em outra perspectiva, havia a vantagem monetária para implementação de fábricas, por seu relativo isolamento e distância do centro, logo, com preços de terrenos mais acessíveis (Araújo, 2012).

Nos últimos anos, a paisagem da BR-316, no entorno desses municípios, passou a ser encoberta por assentamentos residenciais e por galpões, lojas e escritórios de grupos nacionais e internacionais, tais como Cervejaria Heineken, Superfrio, Tintas Veloz, Alianza Park, BRF Alimentos, MB Capital, Ecoparque Natura Cosméticos, Centro de Distribuição Magazine Luíza, entre outros.

---

<sup>55</sup>Com vista a alcançar o oceano Atlântico, a passagem das embarcações se dá entre as ilhas de Caratateua e Mosqueiro, onde se encontram pontos de intensa deposição de sedimentos e barreiras (Castro Filho *et al.*, 1989).

<sup>56</sup>O II PDA, concebido para o período de 1975 a 1979, assim como o I PDA (1972 a 1975), visava garantir a integração da região ao restante do país. As diretrizes giravam em torno da ocupação humana e do desenvolvimento econômico, dando-se destaque para a implantação de grandes projetos, como a Rodovia Belém-Brasília (BR-010), a Usina Hidrelétrica de Tucuruí (UHT) e o Projeto Grande Carajás (PGC).

Essas mudanças seguem em direção ao Furo das Marinhas, entre Mosqueiro e o município de Santa Bárbara, sinalizando que a expansão urbana na especificidade dos interesses logísticos abrange partes da metrópole que até pouco tempo detinham outras funções. Vale ressaltar que Mosqueiro, diferente das demais áreas localizadas no entorno da BR-316, ainda apresenta baixa proporção de atividades fabris e logísticas, predominando a condição de espaço de lazer e de assentamentos residenciais de uso permanente e ocasional (Ferreira, 2012). Para esse autor:

Os assentamentos de uso ocasional, destarte, possuem algumas especificidades que explicam o interesse da classe média em possuir uma residência em localidades afastadas da área central da metrópole, nas quais o aglomerado urbano é restrito em termos de bens e serviços. Eis, a seguir, algumas delas: a) a disponibilidade de grandes extensões de terras a um preço relativamente barato; b) o uso sazonal do imóvel; c) o uso do espaço para fins de lazer (Ferreira, 2012, p. 49).

Ainda em relação à área para onde as mudanças têm sido direcionadas, salienta-se a existência de um terreno com considerável extensão florestal pertencente ao grupo MB Capital, onde se tem a pretensão de implantar um centro logístico.

MB Capital Belém mergulha no futuro e na inovação da logística multimodal. Com o Log Park, o maior projeto logístico privado de nosso estado, a MB Group antecipa o futuro e gera investimentos e mão-de obra para toda uma região. O moderno complexo logístico ultrapassa através do layout e do design, os antigos galpões, incorporando alta tecnologia em uma área com 1 milhão de metros quadrados, às margens da PA 391, do furo das marinhas e a apenas 18km da BR 316 (MB Capital, 2022).

As figuras 4 e 5, na sequência, ilustram o terreno onde será instalado o centro logístico em comento, bem como o *outdoor* de divulgação desse objeto espacial.

Se o capital fabril e as plataformas logísticas configuram dinâmicas que contribuem para a dispersão da metrópole, é importante ressaltar que essa condição não se mostra suficiente enquanto centralidade econômica para o crescimento urbano-metropolitano de Belém, pois o que se nota é a expansão da pobreza urbana em escala regional, com reflexos na produção de moradias (Trindade Júnior, 2016).

Trindade Júnior (2016) também identificou que, de 1960 em diante, a cidade passou a viver a redefinição das localizações residenciais no âmbito intraurbano. A área central, onde estão localizados os principais equipamentos urbanos, serviços especializados e o comércio regional, sofreu acentuada produção vertical por parte de agentes como o Estado e o mercado imobiliário.

Figura 4 – Furo das Marinhas: LogPark Grupo MB Capital



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, jun. 2021.

Nota: de acordo com informações extraídas no site do Grupo MB Capital, o centro logístico LogPark se mostra como um projeto moderno e arrojado que contará com a presença de vários terminais de carga e, inclusive, de um heliporto. “É tanto orgulho que a gente faz questão de compartilhar com todos os paraenses”, comenta o empresário Marcio Belesi, CEO do MB Capital Group (MB Capital, 2022).

Figura 5 – Furo das Marinhas: *outdoor* de divulgação do LogPark do Grupo MB Capital



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, jun. 2021.

Nota: por sua localização às margens do Furo das Marinhas, o empreendimento tem enfoque na categoria multimodal, com a possibilidade escoamento por vias fluviais e rodoviária, apto a receber, via cabotagem, mercadorias oriundas de diversas partes do país (MB Capital, 2022).



As transformações atingiram as áreas de baixada do “cinturão institucional”, que, em boa parte, fora aterrada e/ou redesenhada pelas intervenções urbanísticas. As ações do poder público e a pressão imobiliária terminaram por remover, direta e indiretamente, a população de baixa renda desses espaços, seja pela impossibilidade de permanência nos locais, seja pelo aumento dos impostos, atribuindo um novo dinamismo em direção às periferias mais distantes (Trindade Júnior, 2016).

Entre o centro urbano e a área de expansão que se formava havia uma área de transição marcada por terrenos institucionais de universidades, laboratórios de pesquisa, núcleos militares, aeroportos e pela Companhia Estadual de Saneamento (COSANPA). No fim dos anos 1960, a referida área recebe a implementação dos primeiros conjuntos habitacionais, a exemplo daqueles financiados pelo Sistema Financeiro de Habitação (SFH), construídos pela Companhia de Habitação do Estado do Pará (COHAB), com o acréscimo de condomínios populares para a classe média baixa (Trindade Júnior, 2016).

Pouco tempo depois, as taxas de crescimento da população cresceriam nas áreas de expansão, tendo como principais vetores da suburbanização metropolitana os seguintes eixos: 1) Belém-Benevides, mais viável para a política habitacional do Estado; e 2) Belém-Icoaraci, de maior incremento para a promoção imobiliária privada de habitação popular. Em ambos, houve o aumento de ocupações espontâneas<sup>57</sup> (Trindade Júnior, 2016).

Nesse processo, dada a sua ampliação, Belém se transmuta de cidade compacta para dispersa a partir da efetivação de programas habitacionais populares planejados pelo Estado<sup>58</sup>, pela construção de conjuntos residenciais dirigidos pelo capital imobiliário e pelas moradias precárias das ocupações espontâneas. Considera que esses fenômenos estão interligados, apontando pelo menos três formas de produção dos assentamentos residenciais na área de expansão, a saber: a) assentamentos planejados; b) assentamentos “espontâneos”; e c) assentamentos dirigidos (Trindade Júnior, 2016).

Os assentamentos planejados, estimulados pelas companhias de habitação governamentais, resumidamente, tratam-se de conjuntos habitacionais populares, verticais e horizontais situados em áreas mais distantes do centro metropolitano e voltados para o

---

<sup>57</sup>“A prática de ocupação mais comum consistia, em um primeiro momento, na ocorrência das “invasões” por parte da população, vindo, em seguida, o Estado para regularizá-las através de ações com vistas às desapropriações, sejam em terrenos públicos, sejam em privados desprovidos de infraestrutura. Nas áreas privadas, apesar dos conflitos constantes, em muitos casos houve também uma prática de convivência por parte dos proprietários, que ficavam aguardando as desapropriações, como maneira de realizar um bom negócio” (Trindade Júnior, 2016, p. 178).

<sup>58</sup>“Esta caracterização toma como base os estudos feitos pela Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação Geral (SEPLAN [...]), aquando de uma reavaliação do Plano de Estruturação Metropolitana (PEM), de 1980” (Trindade Júnior, 2016, p. 128).

atendimento de parcelas da população que apresentam menor risco de inadimplência. Entre 1970 e 1990, a maioria desses assentamentos concentrou-se nas áreas de expansão do município de Ananindeua e do Distrito de Icoaraci, bem como na área de transição, especificamente, em Val-de-Cans (Trindade Júnior, 2016).

Caracterizados como ocupações “clandestinas” e/ou irregulares do ponto de vista formal, os assentamentos espontâneos surgiram como mecanismos de sobrevivência e garantia de habitação para indivíduos e grupos excluídos. Neles, as ações ocorrem, por vezes, com a anuência das estratégias do Estado, dos agentes políticos pré-eleitores ou mesmo dos proprietários da terra. Sendo assim, identificam-se pelo menos seis agentes dessa cadeia: 1) o ocupante propriamente dito; 2) o ocupante intermediário; 3) o agenciador; 4) candidatos a cargos políticos; 5) o poder público e; 6) os proprietários de terra (Trindade Júnior, 2016).

A busca de legitimidade do Estado, através das “invasões” de terra, contribuiu para a diminuição da pressão do movimento que passou de resistência à negociação, da luta pela permanência à luta pela desapropriação e titulação. Apesar do crescimento do número de ocupações, houve um arrefecimento da pressão popular em face da postura do Estado e, em alguns casos, dos proprietários de terra, que se tornaram mais flexíveis à negociação, estimulando e garantindo, um clientelismo de cúpula e de base [...] prática que passou a marcar a dinâmica da Área de Expansão metropolitana (Trindade Júnior, 2016, p. 184-185).

Os assentamentos dirigidos, inicialmente produzidos na Primeira Léguas Patrimonial e na área de transição, formam o conjunto de habitações produzidas pela iniciativa privada na RMB. Esse apanhado de moradias populares foi implementado pelas incorporadoras<sup>59</sup> na área de expansão a partir da década de 1990, tendo como garantia de retorno os baixos riscos de investimentos, em especial, pela localização nas áreas mais altas, pelo preço dos terrenos, pela menor burocracia de instalação<sup>60</sup> e pelas alternativas de financiamento, o que incentivou, inclusive, a formação de cooperativas (Trindade Júnior, 2016).

Nesse momento, houve ainda a intensificação do processo de ocupação espontânea nos imóveis residenciais populares. Alguns sequer tiveram as obras concluídas, seja pelas ocupações, seja pela qualidade inferior da construção. A “proliferação dessas unidades habitacionais, juntamente com os conjuntos residenciais e as ocupações ‘espontâneas’, contribuiu de maneira decisiva para que se configurasse uma descompactação do núcleo metropolitano” (Trindade Júnior, 2016, p. 230-231).

<sup>59</sup>Para Trindade Júnior (2016, p. 223) “não eram todas as incorporadoras que se prestavam a isso. Aquelas que participavam desse mercado não eram as mesmas que produziam prioritariamente apartamentos em bairros como Nazaré, Reduto, Batista Campos e Umarizal, onde eram praticados preços de monopólios”.

<sup>60</sup>A legislação de Ananindeua apresentava menor exigência para a construção dos condomínios.

Atualmente, em fragmentos desses eixos de expansão, a valorização imobiliária tende a se aprofundar. As campanhas publicitárias das incorporadoras são das mais variadas, cujas promessas asseguram melhor arborização, segurança 24 horas e opções de lazer. Ademais, destaca-se o surgimento de equipamentos do mercado, da estética, saúde e diversão, como clubes, franquias de academias, parques, *shopping center*, casa de shows e cinemas, o que aumenta consideravelmente a aquisição legal de um imóvel.

O exemplo mais recente dessa nova dinâmica é a Avenida João Paulo II, gradativamente inserida nesses conteúdos de valorização do espaço. Sua posição estratégica facilita o fluxo de entrada e saída da cidade por via terrestre, revestindo-se, por conseguinte, de loteamentos, condomínios fechados, equipamentos de lazer e serviços urbanos.

Desse modo, assume-se a existência do par dialético dispersão e concentração em Belém (Trindade Júnior, 2016), na medida em que a localização se torna um fator crucial para a definição dos preços e condições diferenciadas de comercialização de terrenos. A fronteira urbano-imobiliária<sup>61</sup> na área de expansão “possibilitou a dispersão metropolitana e o rearranjo do espaço” (Trindade Júnior, 2016, p. 355).

A periferização, outra marca da metropolização de Belém, ganha destaque a partir da década de 1980, quando passam a surgir assentamentos residenciais e conjuntos habitacionais populares cada vez mais afastados das áreas centrais (Trindade Júnior, 2016). Nesse momento, as áreas dotadas de equipamentos e serviços urbanos passam a ser interessantes para o circuito de produção imobiliária, cujo solo valorizado passa a ser alcançável somente para a população com renda excedente. Para as demais camadas sociais, restou a migração para áreas precárias e mais distantes do centro, como as ilhas de Caratateua e Mosqueiro.

Vasconcelos e Amaral (2021) chamam a atenção para três momentos recentes relacionados à Caratateua. Primeiro, entre os anos de 2010 e 2011, com a incorporação da ilha pelo capital imobiliário via implementação de um condomínio de luxo horizontal murado, pertencente ao Grupo Nacional Alphaville (figuras 6 e 7); segundo, em 2013, com a iniciativa estatal de construção de um residencial popular, denominado Viver Outeiro (figuras 8 e 9), que integra as políticas habitacionais do programa governamental federal Minha Casa Minha Vida; e terceiro, a partir de junho de 2011, com a constituição do Assentamento Newton Miranda.

---

<sup>61</sup>O autor considera que a terra no urbano-imobiliário “aparece como suporte e meio de produção e de consumo e sua mercantilização implica a transformação da estrutura da propriedade fundiária urbana” (Trindade Júnior, 2016, p. 148). Salienta, portanto, que “a potencialidade construtiva da terra não se resume a seus atributos de meio de produção e suporte físico, mas também como meio de consumo. Para isso, precisa estar em conexão com uma complexidade de bens e serviços urbanos que dependem de processos econômicos, políticos e simbólicos” (Trindade Júnior, 2016, p. 149).

Figura 6 – Condomínio Alphaville: área administrativa



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, jan. 2022.

Nota: o Alphaville possui 4.365.891 m<sup>2</sup> de extensão, com lotes de 450 m<sup>2</sup> de área média e capacidade para mais 800 unidades. De área verde e de lazer, possui mais 130.448 m<sup>2</sup>, com atividades desportivas e eventos diversos no Blue Marina Club, disponível para uso e locação de condôminos e visitantes.

Figura 7 – Caratateua: visão da entrada para o Condomínio Alphaville



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, jan. 2022.

Nota: localizado nas proximidades da Ponte Enéas Martins, o Alphaville encontra-se distante cerca de 2 km do Distrito Industrial de Icoaraci e propõe um estilo de moradia renovado e de alto padrão. Sua proposta visa fugir das mazelas urbanas do centro da cidade, com estacionamento amplo e moderno, monitoramento 24 horas por dia, práticas desportivas (academia, pista de corrida, piscina, quadra poliesportiva, espaço gourmet, loja náutica e de conveniência), além do contato direto com a natureza por meio de trilhas, banhos de igarapé e outros usos do rio, havendo espaço exclusivo para a atracação de lanchas e *jet-skis*.

Figura 8 – Caratateua: rua de acesso ao Residencial Viver Outeiro



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, jan. 2022.

Nota: de maneira geral, com exceção do bairro São João do Outeiro, onde está localizado o centro administrativo da Ilha, os demais bairros, a exemplo do Itaiteua, apresentam um cotidiano marcado pelo pequeno comércio informal, residências (em sua maioria, de alvenaria), poucas escolas públicas, poucas vias asfaltadas, precário saneamento básico, coleta de lixo irregular e segurança limitada.

Figura 9 – Caratateua: entrada do Residencial Viver Outeiro



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, jan. 2022.

Nota: as obras do Residencial Viver Outeiro foram retomadas pela atual gestão da Prefeitura de Belém no início de 2023. Nesse mesmo ano, 420 beneficiários cadastrados foram sorteados pela Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB)<sup>62</sup>. A prefeitura tem por previsão a entrega de 1008 apartamentos até o final de 2024 (Lopes, 2023).

---

<sup>62</sup>A Lei Ordinária Municipal n.º 9014, de 14 de junho de 2013 (Belém, 2013), instituiu o Programa Viver Belém – Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), como uma tentativa de amenizar o déficit habitacional por meio da parceria entre os recursos do fundo público e as ações da iniciativa privada, visando a construção de unidades habitacionais populares para famílias de faixa salarial até R\$ 1.800,00, sem moradia própria (Belém, 2013).

De acordo com dados da Prefeitura de Belém, tanto o Alphaville quanto a ocupação Newton Miranda estão localizados no ambiente rural de Caratateua. O primeiro, entre a localidade Fidélis e o bairro Itaiteua; e o segundo, na localidade Fama. Já o residencial de moradias populares Viver Outeiro, situa-se em Itaiteua, cujas obras, iniciadas em 2013, tiveram sua previsão de entrega para o ano de 2017 e ainda não foram concluídas.

Ressalta-se que a ilha de Caratateua possui comunidades que residem afastadas do seu centro urbano e que contam com a presença de pequenos produtores rurais, tais como a comunidade do Fama, do Fidelis, do Itaiteua e do Tucumaeira (Belém, 2021). A população do Fidélis (Figura 10), em sua maior parte, ocupa-se com o comércio informal (padarias, confeitarias, itens alimentícios, oficinas, bares etc.), cujos, em geral, produtos são comercializados nas pequenas feiras, calçadas ou nas próprias residências. A educação pública é promovida por duas escolas de ensino fundamental (municipal e estadual) e algumas poucas escolas particulares. O serviço de saúde é mantido pela Unidade de Saúde da Família (USF).

No Fidélis, o transporte, público e alternativo, assim como em quase toda extensão da Ilha, é precário, em especial, no ano de 2022, devido a problemas com a ponte que interliga Caratateua ao continente, ameaçada devido a colisão de uma balsa carregada com madeira.

As nuances na paisagem ganham relevância pela presença de grandes extensões de cercas e muros pertencentes a clubes como o de Esportes Aéreos e Náuticos do Pará (Aeronauta) (Figura 11) e o Condomínio Alphaville, que, desde o fim de 1990, inserem Caratateua nos circuitos da produção de residenciais de alto padrão e de lazer-mercadológico.



Figura 10 – Porto Fidélis: acesso



Fonte: adaptado de *Google Earth*, jun. 2022.

Nota: a Comunidade Fidélis está localizada nas proximidades da Ponte Enéas Martins. Nela, ainda prevalecem pequenos sítios produtivos e atividades de subsistência do extrativismo de frutas e da pesca. Na orla insular ainda é possível encontrar moradias de famílias ribeirinhas que estabelecem contatos comerciais, de parentesco e compadrio com as comunidades insulares de Ananindeua. Na figura, tem-se o local denominado “Porto do Fidélis”, uma abertura sobre um terreno não cercado até o rio, onde um pequeno trapiche permite que pequenas embarcações atraquem diariamente.

Figura 11 – Clube Aeronauta: portão de entrada



Fonte: adaptado de *Google Earth*, jun. 2022.

Nota: o Clube Aeronauta é um ambiente exclusivo para sócios e pessoas autorizadas. Na beira-rio são realizadas práticas esportivas e recreativas, enquanto nos galpões ficam guardadas embarcações como lanchas e *jet-skis*, além de pequenas aeronaves, como ultraleves. O local também serve como base de treinamento para a Força Aérea Brasileira (FAB).

O bairro Itaiteua é uma das áreas de ocupação mais antiga da ilha, que, desde o final do século XVIII, passa a contar com a implementação de projetos de colonização promovidos pelo Estado e alguns agentes privados. Em 1899, sediou a “Colônia Agrícola Modelo do Outeiro”, onde foi construída a “Hospedaria de Imigrantes”, loteada pelo poder público para grupos nacionais e estrangeiros envolvidos em práticas agrícolas.

Em 1903, o local passa a ser sede do Instituto Orfanológico do Pará, posteriormente, abrigando o Centro de Formação e Aperfeiçoamento de Praças (CFAP). Atualmente, a área é ocupada pelo Centro de Treinamento da Polícia Militar (CTPM) e pelo 26º Batalhão da Polícia Militar (PM). Nesse bairro, encontra-se um grande terreno de propriedade da Aeronáutica e o Clube Píer 300; esse último, voltado para atividades de lazer e realização de eventos particulares.

Vale ressaltar que o processo de ocupação de Caratateua abrigou os mesmos interesses da elite regional e estrangeira que via Mosqueiro e Icoaraci como balneários propícios para a instalação de casas de veraneio. Contudo, a cada novo processo colonizador, interesses políticos e econômicos acabaram por estabelecer relações diferentes das que deram origem a essas formas de uso e ocupação. Nesse sentido, tanto as áreas centrais quanto as periféricas são produzidas pela lógica da (des)valorização de fragmentos do espaço metropolitano. A segregação de conjuntos de moradia, favelas, espaços de lazer e condomínios privados são exemplos expressivos dessa fragmentação, cada vez mais acentuada (Lencioni, 2017).

A implementação dos residenciais Viver Outeiro e Viver Mosqueiro, obras do Programa Habitacional Viver Belém, instituído pela Lei n.º 9.014, de 14 de junho de 2013 (Belém, 2013), revela uma face atual da expansão dos assentamentos planejados pelo Estado. Esse projeto visa à produção de unidades habitacionais e a regularização fundiária de imóveis, sendo uma parceria entre o PMCMV e a prefeitura (Belém, 2013).

De acordo com a SEHAB, responsável pela seleção das famílias que ocuparão o Residencial Viver Outeiro, a obra já conta com mais de 80% dos trabalhos concluídos (Bemerguy, 2022). Sublinha-se que, até 2013, Belém ainda não havia recebido sólidos investimentos do PMCMV; demora essa que a prefeitura atribui ao fato de os terrenos terem sido considerados pouco atrativos pelas construtoras (Vasconcelos, 2019).

Em 2022, houve a tentativa de ocupação irregular do Residencial Viver Outeiro por pequenos grupos organizados em ônibus. O movimento foi impedido pela Guarda Municipal de Belém (GMB) e pela PM. Para o representante da Caixa Econômica Federal (CEF), o uso dos veículos denota a existência de um movimento organizado e financiado (figuras 12 e 13) (Bemerguy, 2022).

Figura 12 – Residencial Viver Outeiro: tentativa de ocupação



Fonte: Thais Veiga, out. 2022.

Nota: somente no ano de 2022, entre os meses de janeiro e outubro, a imprensa local noticiou duas tentativas organizadas de ocupação do Residencial Viver Outeiro por parte de grupo populares, tendo ocorrido no momento da troca da guarnição. Após negociação com representantes da prefeitura e da GMB, as famílias se retiraram do local com a garantia de uma posterior reunião com a SEHAB (Assunção, 2022).

Figura 13 – Residencial Viver Outeiro: negociação entre a polícia militar e populares



Fonte: Thais Veiga, out. 2022.

Nota: “A Justiça Federal expediu liminar determinando a qualquer pessoa que pretenda ocupar irregularmente o Residencial Viver Outeiro [...] que se abstenha de esbulhar ou turbar a posse do imóvel, pertencente à Caixa Econômica Federal, sob pena de incidência de multa diária no valor de R\$ 1.000. No caso de descumprimento da decisão judicial, a multa deverá ser paga pelos pretensos ocupantes e revertida nos percentuais de 50% para a própria Caixa e em 50% para a força de segurança pública que tiver impedido a ocupação irregular da propriedade” (Assunção, 2022).

A migração da população de baixa renda para Caratateua faz parte de dois processos que não se recusam e que são simultâneos na nova configuração de Belém: a verticalização do centro e a periferação de outras áreas da cidade. Entre 2007 e 2017, Vasconcelos (2019) identificou as seguintes ocupações em Caratateua: Fama IV; Newton Miranda I; Newton Miranda II; Newton Miranda III; Boas Novas; Fé em Deus; Fé em Deus I; Vila da Paz; Portelinha; Babilônia; Barquinho I e II; Curuperé; Antigo Assentamento Jesus de Nazaré; e Franklin Mendes (Vasconcelos, 2019).

A tentativa implementação do primeiro residencial popular ocorre ainda durante o processo de forte intensificação das ocupações espontâneas na ilha, iniciado a partir da década de 1980, tratando-se da ocupação Copacabana do Norte. Contudo, por impasses de verbas e de gestão, as obras pararam e logo o espaço foi ocupado pelos novos moradores (Silva, 1995).

A ocupação Newton Miranda, na localidade do Fama (figuras 14 e 15), cresceu no entorno de um terreno reivindicado por um grupo empresarial local. Trata-se de uma iniciativa conflituosa protagonizada por movimentos sociais de moradores da área que convivem de maneira não pacífica com outros grupos que lá atuam, gerando um intenso clima de violência e de insegurança (Vasconcelos; Amaral, 2021).

Iniciado em 2011, pela Associação de Moradores, a produção de moradias na ocupação contou com cerca de 900 famílias. Atualmente, estima-se que esteja em torno de 2.000 famílias, mesmo que o movimento de saída, devido à venda ou abandono de terrenos com vistas à ocupação em outros assentamentos, seja uma constante (Vasconcelos, 2019).

Ademais, os moradores da ocupação Newton Miranda ainda não possuem título de posse dos terrenos, devido à disputa judicial que ocorre no Tribunal Regional Federal (TRF) envolvendo a associação de moradores e uma empresa publicitária vinculada a um influente grupo empresarial de Belém. Nas proximidades da Praia do Queiral, a área também é considerada um Terreno de Marinha, portanto, vinculada à Superintendência do Patrimônio da União (SPU) e investigada pelo Ministério Público Federal (MPF) (Vasconcelos, 2019). No Plano Diretor Municipal, essa área está na Zona do Ambiente Natural e na Área de Interesse para fins de Recuperação Urbanística e Paisagística (Belém, 2008).

Acrescenta-se que a construção da Ponte Enéas Pinheiro, em 1986, intensificou o fluxo de pessoas e mercadorias do Distrito de Icoaraci e da área central, pois essas pessoas eram atraídas pelos diversos usos dos rios e praias, especialmente os banhos nas praias do Redentor, bairro da Brasília, e na Praia Grande, no bairro de São João do Outeiro. Até esse período, o acesso à ilha ocorria por travessia em balsa ou em pequenas embarcações que saíam, principalmente, pelo trapiche do bairro da Brasília (Vasconcelos; Amaral, 2021).

Figura 14 – Fama: terreno voltado para o cultivo de frutas e criação de aves em sítio produtivo



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, abr. 2023.

Nota: localizada mais ao norte de Caratateua, a localidade Fama, em sua maior parte, apresenta um modo de vida rural-insular, reiterado pela presença de atividades extrativistas, sobretudo a coleta de frutas como o açaí e a pesca artesanal. O pequeno comércio exercido nas popularmente conhecidas tabernas também é corriqueiro na paisagem, além das longas extensões de matas de várzea e de praias, onde existem atividades em bares, balneários e restaurantes. As condições de transporte, assim como em toda a ilha é instável, prevalecendo a presença do transporte alternativo realizado, principalmente, por mototaxistas. Conta-se ainda com uma escola municipal e uma Unidade de Saúde da Família (USF).

Figura 15 – Fama: área de disputa na Comunidade Newton Miranda



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, abr. 2023.

Nota: verifica-se na figura o recente serviço de pavimentação realizado na ocupação Newton Miranda. O vasto terreno, cercado por muros altos, diz respeito a uma das áreas requeridas tanto por um grupo empresarial da cidade quanto pelas famílias que já habitam no entorno.



No que se refere ao uso das praias de Caratateua, as mais frequentadas são a Praia Grande e a Praia do Amor, pela disposição de melhor infraestrutura em vias de acesso, bares e restaurantes. Dentre os balneários encontrados ilha adentro, destaca-se, entre outros, o Balneário Paraíso dos Reis, o Balneário de Curuperé, o Balneário do Tabaco e o Balneário do Careca.

Ferreira (2016) aponta que nas praias e balneários de Caratateua, a alta estação – período de maiores ganhos para aqueles que vivem das atividades comerciais do lazer – ocorre nos períodos de fins de semana, feriados e férias escolares, não consistindo na renda permanente, o que leva os trabalhadores a não dependerem dessas atividades para o sustento das famílias.

Além dos efeitos da sazonalidade, apontam-se os problemas de insegurança e violência ocasionados por assaltos e brigas entre os frequentadores das praias, o que também se reflete na depredação do patrimônio público na orla urbana, dentre outras dificuldades como a deficiência na prestação dos serviços de transporte público e coleta de lixo, insuficientes para a demanda. A origem da maioria dos visitantes é do próprio município e de Ananindeua, o que demonstra que a ilha não entra para os interesses e para as ações que se voltam para o turismo na cidade (Ferreira, 2016).

A produção de moradias populares na periferia insular reitera a precariedade do uso da terra e serviços urbanos, elementos essenciais para a reprodução das camadas de menor poder aquisitivo, que, cada vez mais, precisam se adaptar às longas jornadas de trabalho e ao aumento do tempo de circulação.

No que se refere à Mosqueiro – a maior ilha em extensão territorial da RMB, distante quase 32 km do centro por via fluvial e 77 km por via terrestre –, aponta-se que, até a década de 1970, o transporte fluvial era tido como a única possibilidade de acesso à ilha. O principal ponto de embarque e desembarque de embarcações era o terminal hidroviário reconhecido como “Trapiche da Vila”. Após a inauguração da Ponte Sebastião Rabelo de Oliveira sobre o furo das Marinhas, em 1976, a ligação ao continente passou a ser majoritariamente realizada pela Rodovia PA-391.

As praias da orla oeste de Mosqueiro tiveram destaque por abrigar fixos e fluxos de um lazer urbano. Mas, a partir de 1980, a ilha passa a ter relevo pelo crescente número de ocupações<sup>63</sup> e “assentamentos residenciais precários”, onde se percebe “o aumento da

---

<sup>63</sup>Até 2010, Ferreira (2010) identificou 31 ocupações espontâneas em Mosqueiro: Pantanal (Vila), Cajueirinho (Maracajá), Poeirão (Praia Grande), Fazenda Clube (Praia Grande), Jardim Rosália (Chapéu Virado), Prainha (Prainha), Murubira (Murubira), ASCB (Natal do Murubira), Consciência (Porto Arthur), Variante (Murubira),

concentração de pobreza em seu território” (Ferreira, 2012, p. 118). Assim como em Caratateua, essas aglomerações apresentam baixa infraestrutura básica, equipamentos e serviços urbanos, o que contribuiu para o aprofundamento da degradação ambiental às margens dos rios.

A presença de assentamentos organizados como o Mártires de Abril<sup>64</sup> (Figura 16), criado em 2001, inicialmente com 96 famílias, e o Elizabeth Teixeira, criado em 2004, com 27 famílias, resulta da atuação de políticas públicas municipais, estaduais e federais. O primeiro, tratou-se de uma iniciativa do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST)<sup>65</sup> na extinta fazenda da Empresa de Transportes Aéreos da Bacia Amazônica (TABA), estando dividido em agrovilas e lotes rurais (Rebello, 2017).

Historicamente reconhecido por ocupar o ambiente rural, o MST, por meio de ações no espaço metropolitano, sinalizou uma nova estratégia de ocupação de áreas localizadas no ambiente urbano, cujo intuito era o de atenuar as mazelas vividas pela precária infraestrutura de circulação e as distâncias dos mercados consumidores (Ferreira, 2012).

Ferreira (2012) também observou que nos assentamentos Mártires de Abril, Dorothy I, Dorothy II e Jardim Rosália, os moradores se inseriram, mesmo que informalmente, nas demais ocupações e atividades urbanas. Sem estabelecer um padrão de análise das variáveis que classificam os assentamentos como agrários ou urbanos, buscou-se compreender o processo de dispersão metropolitana de Belém a partir de formas espaciais cujas origens e relações só se explicam pelo contexto metropolitano no qual estão inseridas.

O autor aponta que no Jardim Rosália, no bairro Chapéu Virado<sup>66</sup>, diferente das ocupações onde prevaleciam práticas agroextrativistas, houve a ocorrência de um número significativo de pessoas morando e/ou trabalhando em casas de veraneio como caseiros, ligados ao turismo de segunda residência (Ferreira, 2012).

---

Vasco da Gama (Murubira), Coragem (Ariramba), Terra Alta (Bonfim/São Francisco), Igaracoco (São Francisco), Cajueiro/Vila Sapo (Carananduba), Vila de pescadores (Carananduba), Pução (Carananduba), Curvão (Carananduba), bairro Novo (Carananduba), Lote do Mendes (Carananduba), Estrela da Manhã (Carananduba), Coréia (Carananduba), Taba/Mártires de Abril (Carananduba), Caruara (Caruara), Vale do Paraíso (Paraíso), Associação dos Produtores Rurais da Ocupação Arlinda Gomes do Vale (APROAR) (Sucurijuquara), Ipixuna (Baía do Sol), São Geraldo (Baía do Sol), Parque Severino (Baía do Sol), Dorothy I (PA-391/Posto de Combustível BR) e Dorothy II (Rod. BL-13/PA 391).

<sup>64</sup>O nome do assentamento faz memória ao Massacre de Eldorado dos Carajás, ocorrido em 17 de abril de 1996, quando 19 trabalhadores rurais sem-terra foram violentamente assassinados pela Polícia Militar.

<sup>65</sup>No estado do Pará, o MST está organizado em 21 assentamentos e 12 acampamentos, distribuídos nas seguintes regionais e municípios: Cabana (Benevides, Belém/Mosqueiro, Santa Bárbara do Pará, Santa Isabel do Pará, Castanhal, Acará, Capitão Poço, Irituia e Santa Luzia); Araguaia (Marabá, Baião, Pacajá e São João do Araguaia); Eldorado (Eldorado dos Carajás, Tucumã e Xinguara); Carajás (Parauapebas, Curionópolis, Canaã dos Carajás e Água Azul do Norte) (Silva, 2016).

<sup>66</sup>Mosqueiro está dividida entre os bairros Aeroporto, Ariramba, Baía do Sol, Bonfim/Ariramba, Carananduba, Caruará, Chapéu Virado, Chapéu Virado, Carananduba, Farol, Vila, Furo das Marinhas, Mangueiras, Maracajá, Marahu, Murubira, Natal Murubira, Paraíso, Porto Arthur, Praia Grande, São Francisco e Vila (Belém, 1996).

Figura 16 – Mosqueiro: entrada de terreno do Assentamento Mártires de Abril



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, abr. 2023.

Nota: no Lote Agroecológico de Produção Orgânica (LAPO) do Assentamento Mártires de Abril, assumiu-se o compromisso de não utilizar agrotóxicos na produção. Nesse e em outros lotes do Núcleo 1, são realizados os cultivos de feijão, macaxeira, pimenta do reino, cupuaçu, açaí e outras frutas, como também a criação de galinha caipira e as práticas de fitoterapia artesanal, manejo de meliponário, a produção de gel de andiroba, perfumaria, sabonetes e bombons de frutas regionais. Além do consumo próprio, parte da produção é vendida em feiras espalhadas pela cidade, em eventos desenvolvidos pelo MST e nos bares e restaurantes de Mosqueiro. Atualmente, o assentamento possui 10 núcleos, sendo que das 200 famílias instaladas, cerca de 30% apenas pertencem ao MST. Esses grupos remanescentes participam dos projetos do movimento, de algumas iniciativas governamentais e do terceiro setor, a exemplo da parceria com o Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade do Estado do Pará (IDEFLOR-Bio).

Situação não muito diferente acontece entre os jovens do Assentamento Mártires de Abril, visto que vendem seus produtos nos pequenos comércios e nas barracas das praias (Nunes, 2014). O trabalho, em grande medida, ocorre em empregos temporários nos restaurantes, no comércio ambulante ou na prestação de serviços gerais (Souza *et al.*, 2014). O assentamento possui localização estratégica nas proximidades das praias do Marahu e Paraíso, tendo via de acesso direta para as praias da Baía do Sol.

O Carananduba (Figura 17), onde está localizado o Assentamento Mártires de Abril, é o bairro mais populoso da Ilha (IBGE, 2010). Nele, encontra-se também a Comunidade do Cajueiro (figuras 18 e 19), outra ocupação surgida na década de 1990, embora já ocupada por pescadores desde antes desse período. A feira popular sobre a ponte do rio de mesmo nome é o ponto de maior articulação e dinamismo econômico da área, sobretudo pelas atividades comerciais da pesca (peixe e camarão) e da venda de açaí. O movimento de moradores, comerciantes, atravessadores e consumidores cresce nos fins de semana, meses de férias escolares e feriados.

Silva (2016) considera que a ausência de políticas públicas atinge gravemente os assentados, pois eles não são negligenciados somente pela ausência de escolas ou segurança, mas também pela falta de projetos voltados para cultura, lazer e trabalho. Na mesma pesquisa, reforça-se que muitos moradores dos assentamentos Mártires de Abril, Paulo Fonteles e Elizabeth Teixeira optam por deixar as atividades agroextrativistas para trabalhar nos restaurantes das praias próximas, geralmente em condições insalubres e alienadas, visto que os trabalhadores não mais se reconhecem no produto de seu trabalho, o que faz com que suportem condições humilhantes para garantir sua renda.

Nos anos 2000, aumentaram as pressões para a implantação de infraestrutura que desse suporte à pesca industrial. Logo, supermercados e galpões foram instalados nas margens do Rio Cajueiro, a fim de acomodar embarcações, equipamentos e mercadorias, o que ocasionou mudanças nas relações de trabalho e levou o assalariamento da mão de obra a concorrer com a atividade autônoma, ampliando as disputas territoriais. Esse adensamento ocasionou a redução da vegetação e, conseqüentemente, expandiu a erosão (Vicente; Cardoso, 2018).

Figura 17 – Bairro Carananduba: comércios e residências localizados às margens da PA-391



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, ago. 2022.

Nota: no Carananduba, boa parte da paisagem é preenchida por pequenos comércios e residências, que, em sua maioria, foram edificados em alvenaria. Com exceção das principais avenidas, boa parte das ruas e travessas não são asfaltadas, como também não possuem infraestrutura de esgotamento sanitário adequada, apresentando, assim, significativa precariedade de equipamentos e serviços urbanos. No trecho da figura, a Avenida 16 de Novembro passa a ser reconhecida como “Estrada do Cajueiro” e, por meio dela, tem-se acesso às praias ao norte da ilha, sendo elas: Marahu, Paraíso e Baía do Sol. O percurso é facilitado para usuários que possuem veículo próprio ou utilizam transporte alternativo, como vans e mototáxis, haja vista que os deslocamentos por ônibus ocorrem, basicamente, de duas formas: no primeiro trecho, mais longo, pela linha “Mosqueiro-São Brás”; e o segundo, mais curto e em menor quantidade de veículos pelas linhas internas “Vila-Baía do Sol”, “Vila-Carananduba” e “Paraíso-Vila”, o que aumenta o tempo e o custo da viagem para o trabalhador.

Figura 18 – Ponte do Cajueiro: entreposto pesqueiro de Mosqueiro



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, set. 2022.

Nota: a Comunidade Cajueiro está localizada às margens do rio de mesmo nome, entre as praias de São Francisco e Carananduba. Nela, além da vegetação, encontram-se casas de alvenaria e madeira, bem como depósitos para armazenamento da produção pesqueira. Os trapiches e estivas, revezados entre madeira e concreto, garantem a descarga das mercadorias, além de permitir o acesso de moradores e comerciantes para as vielas que interligam as casas até a Avenida 16 de novembro. Também, em dias e horários determinados, é possível encontrar jovens e crianças em atividades de lazer e banhos de rio. Salienta-se que todas as moradias possuem energia elétrica, sinal de telefonia, recolhimento de lixo e água encanada, contudo, tais serviços apresentam pontos de relativa precariedade, como fios de energia elétrica expostos em postes, acúmulo de lixo nas ruas e rio e esgotamento sanitário inexistente em algumas áreas.

Figura 19 – Ponte do Cajueiro: empresa de pescados



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, set. 2022.

Nota: para aqueles que visitam Mosqueiro com certa regularidade é comum a compra de pescados e camarão na entrada da ilha, próximo à Ponte Sebastião Rabelo de Oliveira, no Mercado Municipal da Vila e na Feira do Cajueiro. Nessa última, a comercialização da pesca artesanal é a principal atividade econômica desenvolvida pelos moradores e comerciantes; relações essas cujo estabelecimento varia entre grupos da própria ilha, como também dos arredores, tais como Cotijuba, Icoaraci, Vigia e Colares.

A instalação de objetos como a Ponte Sebastião Rabelo de Oliveira e a Rodovia Augusto Meira Filho (PA-391), em Mosqueiro, e a Ponte Enéas Martins, em Caratateua, contribuiu para a introdução de conteúdos técnicos e informacionais que, centrados em estruturas, atendem à proliferação de assentamentos espontâneos e ao crescimento da população (Tabela 2)<sup>67</sup>.

Tabela 2 – População das ilhas de Belém: dados do último Censo

<b>Município de Belém</b>	<b>População 2000 (CENSO)</b>	<b>População 2010 (CENSO)</b>
Ilhas extremo-norte	27.896	33.232
Ilhas norte	26.225	38.731
Ilhas extremo-oeste	2.810	4.410
Ilhas Sul	1.420	2.004

Fonte: Belém (2012) com base em IBGE (2000, 2010).

Até os anos 2000, a maioria dos habitantes estava concentrada em Mosqueiro, mas, a partir de 2010, a população de Caratateua superou aquela marca; crescimento esse que não foi acompanhado por políticas públicas que dessem conta de suprir as deficiências na infraestrutura básica e de serviços sociais. Segundo dados do Plano Municipal de Turismo de Belém (Belém, 2021b), atualmente, Caratateua e Cotijuba possuem, aproximadamente, 80 mil e 10 mil habitantes, nessa ordem. Sobre as demais ilhas, não foram encontrados dados atualizados.

O movimento de ocupação ilegal de terras que origina assentamentos espontâneos permanece em Mosqueiro. Recentemente, a Associação Comercial de Mosqueiro (ACM) enviou ofício à Ouvidoria Agrária do Tribunal de Justiça do Estado (TJE) solicitando providências quanto a uma área localizada às margens da PA-391, nas proximidades do Pórtico de entrada (Figura 20). Os reclamantes alegam preocupação quanto à insegurança econômica para o comércio, uma vez que a ação poderá prejudicar o turismo (Justiça [...], 2022).

<sup>67</sup> Adverte-se o leitor que, até o momento final de elaboração desta tese, o Censo 2022 ainda não divulgou os dados da população por bairro nos municípios.



Figura 20 – Mosqueiro: ocupação “Vitória do Portal”, às margens da rodovia PA-391



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, ago. 2022.

Nota: desde o final de 2021, em ambos os lados da rodovia PA-391, no trecho que atravessa a localidade do Mari-Mari, no entorno próximo ao pórtico de entrada de Mosqueiro, encontram-se construções improvisadas em madeira e sem qualquer outro tipo de infraestrutura básica. A área denominada pelos ocupantes de “Comunidade Vitória do Portal” é reivindicada por grupos que lutam pela posse da terra, dentre eles, a Central de Movimentos Populares (CPM), a Associação dos Pequenos Agricultores do Mari-Mari (APAMM) e a Associação de Agricultores de Conservação Ambiental Agroecológica de Mosqueiro (ASACAMAM).

Apesar da repressão, inclusive com intervenções da Polícia Militar e quatro ordens de despejo, as famílias se estabeleceram e, para fins de Reforma Agrária, foi publicada a Portaria nº 27, de 30 de outubro de 2001, do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), criando o Projeto de Casulo de Assentamento (PCA) Mártires de Abril destinado a ocupações de pequeno porte em um ambiente essencialmente híbrido de relações sociais (rurais e urbanas) (Rebello; Lima; Lima, 2019).

O juiz titular da Vara Agrária de Castanhal, André Luiz Fonseca, realizou na manhã desta sexta-feira, 18, uma audiência de justificação, no Fórum Distrital de Mosqueiro, para analisar ação de reintegração de posse de terras invadidas, no Distrito de Mosqueiro, ajuizada pela Associação dos Pequenos Agricultores da Mari-Mari (APAMM) e pela Associação de Agricultores de Conservação Ambiental Agroecológica de Mosqueiro (ASACAMAM). Até o julgamento do pedido de liminar, o juiz determinou que cesse a ampliação da ocupação de novas áreas dentro do terreno ocupado e a imediata suspensão de quaisquer ações de degradação ambiental no local (Justiça [...], 2022).

De acordo com representantes das duas Associações interessadas na desocupação, o local foi cedido por um empresário de nome Benedito Elias Filho<sup>68</sup>, sob a condição de que elas ficassem encarregadas de preservá-lo e mantê-lo produtivo (Justiça [...], 2022). Na audiência foi solicitado um prazo para que órgãos de defesa, como a Delegacia de Meio Ambiente e as secretarias estadual e municipal de Meio Ambiente, apurassem os fatos (TJPA, 2022).

O ato processual não pôde ser concluído, visto que o juiz precisaria abrir uma oitiva com testemunhas e defesa para justificar a concessão, ou não, da liminar. Determinou-se, assim, que fosse cessada qualquer tipo de ampliação da área “invadida”, e que também não houvesse qualquer tipo de degradação ao meio ambiente (Justiça [...], 2022). Entretanto, até o momento, a construção de casas, igrejas e pequenos comércios continua a acontecer na área disputada.

Não é a primeira vez que grupos resistentes às ocupações espontâneas e/ou organizadas por movimentos sociais afirmam que a atividade turística está prejudicada em Mosqueiro. Segundo Abe (2004), no dado momento de início da ocupação na área da TABA pelo MST, a Associação dos Moradores e Amigos de Mosqueiro reivindicaram a retirada das famílias assentadas por meio de carta enviada ao Secretário de Segurança Pública do Estado,

---

<sup>68</sup>No final do século XIX, Mosqueiro era reconhecida como espaço de veraneio de grupos políticos e econômicos da borracha. Alguns estrangeiros e famílias, ditas tradicionais, possuíam casarões, terrenos e grandes propriedades espalhadas pela Ilha, dentre eles, os “Pamplona” (Marahu), os “Silva” (Baía do Sol), os “Amador” (Carananduba) e latifundiários como “Mimosa Bechara” (Vila) e “Benedito Elias” (Mari-Mari). Essas propriedades foram transferidas para herdeiros e, com o tempo, fracionadas com outros novos proprietários (Meira Filho, 1978).

arguindo a insegurança dos moradores e os prejuízos sofridos pelo comércio e hotelaria, devido à fuga de banhistas e turistas das praias (Abe, 2004).

Nesse caso, foi desenvolvida uma parceria entre os governos federal e municipal, mediante a cooperação entre o INCRA e Secretaria Municipal de Economia (SECON), cujos objetivos principais eram desenvolver ações que possibilitassem a geração de emprego e renda e o fomento a uma política de abastecimento alimentar para Belém (Rebello; Lima; Lima, 2019).

Reafirma-se com Trindade Júnior (2016) que as ações do poder público sempre estiveram próximas tanto da “indústria das invasões” quanto das ações do capital imobiliário-financeiro, em uma cadeia que envolve desde políticos de carreira, proprietários de terra, agenciadores profissionais e oportunistas das ocupações até os próprios ocupantes com interesses reais de moradia.

Portanto, não se pode negar que é no espaço metropolitano que se efetivam estratégias de sobrevivência, produção e uso que não podem ser totalmente controladas ou mediadas diretamente pelo capital; razão pela qual a metrópole se amplia sem que essa expansão seja totalmente conduzida pela lógica de valorização capitalista (Trindade Júnior, 2016).

O que acontece no movimento no qual dispersão e concentração se configuram como par dialético é que as áreas de expansão e de investimentos acabam sendo (re)definidas pelos proprietários fundiários, pelas construtoras e pelos promotores imobiliários. Assim, novas centralidades são produzidas menos pelas necessidades de a cidade desempenhar as funções de comércio e de serviços e mais pelas necessidades da reprodução do capital (Ferreira, 2012).

Logo, as ações estatais responsáveis pela implementação de assentamentos planejados alcançaram Mosqueiro por meio dos conjuntos habitacionais. Em 2013, o governo federal destinou R\$ 62 milhões para a construção do Residencial Viver Mosqueiro (Figura 21), localizado no Carananduba, às margens da Rodovia PA-391, com previsão de construção de 1.000 moradias horizontais (Assunção, 2023).

Ademais, a atual gestão municipal, sob a responsabilidade do prefeito Edmilson Rodrigues, em seu terceiro mandato, declarou que, ao assumir o cargo, em janeiro de 2021, encontrou a obra parada, buscando atuar junto à Caixa Econômica Federal para a retomada das ações. Por meio da SEHAB, as operações foram retomadas em 2022, com previsão de entrega de 400 residências até o final de 2024 (Assunção, 2023).

Figura 21 – Bairro Carananduba: obras do Residencial Popular Viver Mosqueiro



Fonte: Márcio Ferreira, dez. 2023.

Nota: para quem passa pela PA-391, no eixo do bairro Carananduba, chama a atenção a sequência de casas em alvenaria com o mesmo padrão de design, isto é, compostas por dois quartos, um banheiro, sala, cozinha e área externa. Essa medida construtiva tende a potencializar os lucros das construtoras e a dificultar a permanência de famílias com mais de cinco moradores.

Em julho de 2023, foram sorteadas 600 novas casas, dentre as quais 500 foram, prioritariamente, destinadas a famílias moradoras do Distrito de Mosqueiro<sup>69</sup> e mais 100 para residentes de outras áreas de Belém. Assunção (2023) explica que, de acordo com a SEHAB, e mediante a entrega e aprovação dos documentos por parte dos contemplados, será dado início à próxima etapa, que consiste no sorteio que define a localização das residências, seguido da vistoria da unidade e, por fim, a assinatura do contrato e a entrega das chaves.

Ressalta-se que os assentamentos planejados são formas que reafirmam o padrão de organização das regiões metropolitanas brasileiras (Trindade Júnior, 2016). Para fins de estruturação desses empreendimentos, o Estado e o sistema financeiro atuam juntos na disposição de infraestruturas (circulação, comunicação, habitação etc.), fundos econômicos e linhas de crédito que possibilitam ao trabalhador a aquisição de moradia financiada.

A implementação de residenciais populares na periferia reforça que a financeirização da moradia (Rolnik, 2015) se estabelece por meio de políticas públicas e projetos que atingem os mais pobres, o que robustece a acumulação de excedentes de capital a partir de empréstimos e financiamentos para quem almeja a casa própria e tem condições de endividar-se.

Os conjuntos habitacionais, os condomínios residenciais populares e as ocupações “espontâneas” surgidas no processo de periferização de Belém, serviram para a migração tanto de pessoas expulsas das baixadas quanto vindas de outras regiões (Trindade Júnior, 2016).

Na orla oeste de Mosqueiro, onde estão localizadas a maioria das praias frequentadas por banhistas, Ferreira (2012) aponta que a concentração imobiliária não resulta das ações planejadas do Estado, tampouco são assentamentos dirigidos pelo capital imobiliário. Nessa área, onde estão aglomerados o pequeno centro comercial, tal qual a maior parte das moradias de uso ocasional, encontra-se o ambiente de lazer da população, frequentado por camadas populares, pela classe média, e, em menor proporção, por turistas.

A partir da década de 1990, a flutuação populacional aos fins de semana de julho em Mosqueiro oscilou entre 150 a 300 mil pessoas. A prefeitura introduziu várias linhas de ônibus com tarifas iguais às praticadas na sede municipal; reivindicação essa que, inicialmente, partia dos próprios moradores da ilha que trabalhavam e estudavam na área

---

<sup>69</sup>O 1º Distrito Administrativo é o de Mosqueiro (DAMOS), composto pelas ilhas de: Mosqueiro, São Pedro, do Maracujá, das Pombas, do Papagaio, Cunuari, da Conceição, do Maruim I, do Maruim II e mais quatro sem denominação (Belém, 1994).

central, mas que acabou por intensificar os fluxos excursionistas<sup>70</sup> e afastar antigos frequentadores (Ribeiro; Costa; Tavares, 2013).

Dessa maneira, a ligação rodoviária facilitou o acesso da população de baixa renda às praias e balneários, aumentou a pressão imobiliária nas orlas e alterou as relações com a natureza dentro da Ilha (Tavares *et al.*, 2008). A abertura pela PA-391 e pela Ponte Sebastião de Oliveira reforçaram essa condição ao favorecer o crescimento acelerado da produção “espontânea” de segunda residência (Ferreira, 2012).

A urbanização de Mosqueiro assume algumas particularidades. À primeira vista, ela não é impulsionada pela migração de pessoas oriundas de áreas rurais da região amazônica, ou, até mesmo, de outras regiões do País. A expansão dos assentamentos residenciais na Ilha se deu graças à edificação de moradias de uso ocasional, desde o final do século XIX. Com o processo de metropolização de Belém a partir da década de 1960, as áreas de lazer que se encontravam na zona de expansão da metrópole foram perdendo terreno para as ocupações e para os empreendimentos imobiliários populares tocados pelo Estado e pela iniciativa privada, o que nos conduz a pensar que a procura por Mosqueiro tenha aumentado, de certa forma, ainda mais (Ferreira, 2012, p. 19).

Posteriormente, na orla oeste de Mosqueiro, os assentamentos permanentes cresceram em ritmo mais acelerado que os assentamentos de uso ocasional, o que se deve à remodelação das residências secundárias em residências primárias, quer pela comercialização do imóvel, quer pela decisão do proprietário em morar no mesmo (figuras 22 e 23) (Ferreira, 2012).

Os assentamentos de uso ocasional, destarte, possuem algumas especificidades que explicam o interesse da classe média em possuir uma residência em localidades afastadas da área central da metrópole, nas quais o aglomerado urbano é restrito em termos de bens e serviços. Eis, a seguir, algumas delas: a) a disponibilidade de grandes extensões de terras a um preço relativamente barato; b) o uso sazonal do imóvel; c) o uso do espaço para fins de lazer (Ferreira, 2012, p. 49).

A depender da localização, as ocupações espontâneas (permanentes e/ou de uso ocasional) tendem a ser precursoras da presença do grande capital imobiliário, que, preocupado com a mercantilização da vida nas cidades, considera esses espaços “terras de reserva” para futuros investimentos, o que não pode ser feito sem o apoio governamental, como bem observou Trindade Júnior (2016).

---

<sup>70</sup>Quando o visitante não pernoita em uma localidade turística, devido ao caráter da viagem e da permanência ser menor que um período 24 horas, ele é chamado de excursionista (OMT, 2001). Ademais, esse visitante possui as mesmas finalidades que caracterizam os turistas, responsáveis por movimentos de deslocamento temporário para localidades que não são sua residência fixa para fins de férias e lazer, contudo, sem pernoitar no local, o que economiza os custos da visita.

Figura 22 – Mosqueiro: fachada de condomínio residencial localizado na orla da praia do Chapéu Virado



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, set. 2022.

Nota: na orla oeste de Mosqueiro, estão concentrados a infraestrutura urbana e os equipamentos de lazer, bem como grandes casarões e pequenos condomínios residenciais fechados. Nessa parte da ilha, notam-se características comuns pertencentes às áreas de intensa urbanização, onde, mesmo precariamente, funcionam serviços de energia elétrica, internet, transporte coletivo, ruas ou vias abertas ou pavimentadas, pontos de táxi e mototáxis, escolas, unidades de saúde, comércio diversificado etc. Na figura, destaca-se um pequeno condomínio residencial com um apartamento à venda. Assim como ele, é comum encontrar no decorrer da orla outros espaços semelhantes com placas de aluguel e/ou venda de apartamentos.

Figura 23 – Mosqueiro: entrada de conjunto residencial localizada na Praia do Ariramba



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, set. 2022.

Nota: conjuntos residenciais como o da figura surgem pela iniciativa organizada de grupos de moradores, compondo, assim, parte das configurações de ordem recente que surgem na orla oeste da ilha, que, gradualmente, misturam-se a outras mais antigas, tais como os casarões. Na dinâmica comercial, nota-se que nessa parte da ilha encontram-se restaurantes, bares, barracas e quiosques de alimentação, casas de show, pequenos meios de hospedagem e traslado. A aquisição de um imóvel pode ocorrer de maneira independente ou por meio de um corretor, sendo o uso das plataformas digitais de vendas algo recorrente. Essas ações estão ligadas a uma dinâmica empreendedora que, dentre outros motivos, irrompe-se pela frequência de visitas e por moradores de primeira e de segunda residência, que buscam nas praias aspirações de moradia e lazer. A ocupações desse tipo variam entre verticais e horizontais, como na imagem, e os anúncios de vendas oferecem ambientes com média de 500 metros quadrados, 03 a 06 quartos, sala, varanda, cozinha, área gourmet e banheiros na suíte e na área social. A depender da infraestrutura, o condomínio ainda dispõe de jardim, área para churrasqueira, garagem ampla, poço artesiano, área de serviços e serviço de câmeras de segurança e vigilância 24 horas.



Para Ferreira (2012), a fronteira urbano-imobiliária em Mosqueiro é demarcada, principalmente, pela produção “espontânea” de assentamentos não capitalistas, tanto permanentes quanto de uso ocasional, o que não permitiu que se desenvolvesse um circuito superior da economia urbana na ilha. O autor considera que isso não ocorreu em Mosqueiro em função da ausência de investimentos imobiliários dirigidos pelo grande capital ou por grupos empresariais turísticos de alto padrão, não despertando, por sua vez, o interesse de um mercado de consumo em escala nacional e internacional (Ferreira, 2012).

O que ocorre em Belém é que estamos diante de “uma verdadeira metropolização da pobreza” (Trindade Júnior, 2006, p. 10), pelo empobrecimento e expropriação da força de trabalho em um “reforço à concentração espacial metropolitana, não mais nos limites antes definidos, mas a partir de uma ampliação do espaço metropolitano, configurando uma reprodução do espaço da capital numa grande periferia de expansão” (Trindade Júnior, 2006, p. 10).

O termo “periferia”, de modo geral, faz alusão às áreas localizadas fora ou no entorno distante de algum centro. Todavia, atualmente, há uma redefinição do entendimento sobre esses espaços, não sendo a distância o principal fator de definição, mas a ausência e/ou deficiência de equipamentos e serviços para a população que neles se reproduz (Serpa, 2002).

No extremo oeste, onde se encontra outro grupo de ilhas, a insularidade alarga e reforça a periferia de Belém. Esse alargamento ocorre menos pelo isolamento físico e mais pelas desigualdades econômicas e sociais observadas nessa parte da cidade. As ilhas de Paquetá, Jutuba, Nova e Cotijuba são as de maior ocupação e extensão territorial. Para se chegar até elas, é necessário o uso de embarcações, visto que a única forma de acesso é pelo rio.

A Ilha de Paquetá (Figura 24) tem as margens expostas tanto para a Baía do Guajará quanto para o Furo do Mamão, de frente para a Ilha de Cotijuba. Nas beiras dos igarapés do Cacau, da Feitoria e do Jamaci encontram-se a maioria das habitações, sendo o último o maior deles. Uma particularidade desse ambiente é o reconhecimento da comunidade a partir da nomenclatura dada aos igarapés e furos de rio, algo que, segundo Ab’Sáber (2007), está muito ligado à cultura regional amazônica e ao conhecimento estabelecido pelos habitantes a partir da relação com a natureza.

Figura 24 – Ilha de Paquetá: grupo de residências pertencentes ao mesmo núcleo familiar



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, fev. 2022.

Nota: o entorno das casas é realçado por palmeiras de açai que se estendem mata adentro. Nas varandas, redes de pesca ornamentam parte das paredes, mesmo que a produção agora se detenha mais para o próprio consumo do que para comercialização. Na imagem, as duas residências pertencem ao mesmo núcleo familiar, que conta com mais outras duas moradias.

Esses elementos hídricos adentram pela superfície insular amenizando o clima quente-úmido da floresta, favorecendo o extrativismo do açai e a “despesca dos matapis”<sup>71</sup> com camarão (Lopes, 2006), servindo ainda para a divisão dos terrenos. Esses espaços, por sua vez, refletem expressões das cidades ribeirinhas da Amazônia, pela diversidade de relações que estabelecem com as águas, com a floresta e com a cultura do lugar.

A várzea contribui para determinar o posicionamento das atividades econômicas e das moradias nas ilhas Paquetá, Grande e do Combu, onde alguns núcleos familiares estão mais próximos uns dos outros, outros mais isolados. Esse relativo distanciamento se deve tanto aos pequenos furos d’água quanto à floresta que ainda se apresenta densa. As residências, em sua maioria, são palafitas, construídas pouco acima do nível do solo, tendo como extensão pontes, estivas e trapiches.

As palafitas<sup>72</sup> são um tipo de infraestrutura diferenciada do Delta do Amazonas (Carmo; Costa, 2019), interligadas por caminhos e pontes de madeira, seguindo um plano próprio de ocupação rio-casa-floresta. A locomoção a pé entre as residências é quase nula e, mesmo na estiagem, quando os caminhos estão mais secos, tem-se o apoio das estivas e trapiches para se chegar ao destino. Realidade semelhante é encontrada na parte sul da cidade, mais próxima do centro metropolitano, nas ilhas Grande (Figura 25), Murutucu e Combu.

Tanto na Ilha de Paquetá quanto na Ilha Grande as terras baixas estão sujeitas a enchentes durante o período chuvoso, entre os meses de janeiro e junho, o que não impede pequenas inundações durante a alta diária da maré. Todo o traçado dos caminhos e trapiches segue em direção aos cursos fluviais, o que reforça esse elemento de extrema importância da arquitetura ribeirinha para as atividades domésticas e comerciais.

---

<sup>71</sup>O matapi é um instrumento confeccionado por pescadores para a pesca do camarão – que geralmente ocorre no período noturno – oriundo da palmeira de jupati, típica da Amazônia, ou a partir de garrafas plásticas (pet) presas por corda, cipó, galho ou raízes. Lopes (2006) explica que processo de confecção está relacionado às fases da lua, cujos braços da árvore devem ser cortados durante a fase minguante a fim de proporcionar maior durabilidade. Atualmente, as garrafas plásticas são opção da maioria dos pescadores, pela resistência e durabilidade do material.

<sup>72</sup>Estrutura em madeira construída a poucos metros do chão, geralmente, aproveitando-se da matéria prima disponível no local. As casas em formato de palafita podem estar interligadas umas às outras ou aos rios por meio de estruturas semelhantes a pontes (estivas e trapiches), sempre adaptadas ao ciclo de enchentes, vazantes e secas.

Figura 25 – Ilha Grande: residência ribeirinha



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, set. 2022.

Nota: residência localizada às margens do Furo de São Benedito, de frente para o município do Acará, erguida em cima de estrutura com esteio de madeira, em que as paredes são de tábuas que dividem os poucos cômodos, dentre eles, quarto, sala e cozinha semiaberta com um jirau anexo rumo ao quintal.

A comercialização de açaí é a principal fonte de renda dos moradores dessas ilhas, seguida pela condução de embarcações; ofício esse que ganha cada vez mais adeptos devido ao incentivo às visitas às ilhas do entorno. No extremo-oeste, os principais pontos de venda são as feiras da Comunidade Faveira (Figura 26), em Cotijuba, e a Feira 8 de Maio, em Icoaraci. Na parte sul, o escoamento da produção se dá pelas feiras do Porto da Palha e Porto do Açaí. Sobre as feiras-livres, Nunes (2015) explica que:

[...] apesar [de elas] serem constantemente invadidas por processos e dinâmicas externas, nelas ainda persistem, de maneira residual, sociabilidades marcadas pela (re)produção das experiências vividas na qual a floresta ainda aparece como meio, produto e condição para a sobrevivência, material e imaterial, de diversos grupos sociais (Nunes, 2015, p. 21).

Muitos desses grupos, ademais, sobrevivem da pesca e comercializam o resultado de seu trabalho nas feiras. Acrescenta-se que, cada vez mais escassa, a pesca exige técnicas e conhecimentos variados sobre a vazante e a cheia das marés, bem como sobre as ondas (de lance, de relance e de quebra), nas quais até mesmo o movimento da lua pode ter relação com o fluir das águas e com o bom andamento da atividade, que, quando não é comercializada, é direcionada para consumo próprio das famílias dos pescadores.

Nessas ilhas, constitui-se um conjunto habitacional complexo de acordo com as lógicas espaciais e temporais do lugar. Cotijuba, por seu turno, concentra a maioria da população entre as ilhas do extremo-oeste, exercendo centralidade urbana sobre as demais. O mesmo cabe ao Combu, em especial, pelos serviços de saúde e pela atração de mão de obra para os bares e restaurantes.

A Ilha de Cotijuba conta com uma área de 1.580.71 hectares e reúne atividades de comércio, transporte, saúde, segurança, abastecimento de água e educação. Quase toda a beira insular é predominantemente cercada por praias, onde prevalecem as atividades pesqueiras (camarão e peixes) e balneares (pousadas, bares e restaurantes).

As embarcações representam os únicos meios de transporte e de escoamento da produção, pertencendo a um ou vários integrantes da mesma família, que se juntam para adquiri-las. Aprender a conduzi-las é tarefa obrigatória desde a juventude. Em algumas residências também é possível observar a criação de patos, galinhas, além do cultivo de hortas, utilizados para garantir a diversificar e a subsistência das famílias, ficando o restante – se sobrar – voltado para a comercialização nos portos, nas feiras e nos restaurantes das ilhas do entorno.

Figura 26 – Ilha de Cotijuba: Comunidade Faveira



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, ago. 2021.

Nota: conforme nos afastamos do início da Avenida Magalhães Barata (imagem), no Terminal Hidroviário Antonio Tavernard, a paisagem notadamente se modifica, pois ao invés de casas, feira e comércios, o que se encontra são terrenos de médio e grande porte majoritariamente pertencentes ao mesmo núcleo familiar, voltados para produção de pequenas hortas, dentre outras práticas agrícolas. Em 2017, iniciou-se o processo de pavimentação por bloquetagem da via. Contudo, com os atrasos na entrega da obra, em agosto de 2019, moradores e comerciantes da Praia do Vai-Quem-Quer organizaram um protesto reivindicando uma posição a respeito da finalização da operação e que os serviços chegassem até a o final da avenida, o que até o momento não aconteceu, visto que a obra se encontra parada no trecho da Usina Termoelétrica, isto é, com apenas 2,2 km da obra concluída na avenida.

Salienta-se que Cotijuba faz limite ao norte e oeste com a Baía do Marajó, ao sul com o Furo do Mamão e a leste com a Baía de Santo Antônio. A distância do Trapiche Poeta Antonio Tavernard (Figura 27) – principal ponto de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias – até o Trapiche de Icoaraci é de algo em torno de 8,8 km, em linha reta, e de 22 km até a Praça do Pescador. Nesse lugar está localizado o terminal popularmente conhecido como “Porto do Foca” (Figura 28), outro ponto muito utilizado pela população insular.

Desde o encerramento das atividades da Colônia Penal Nogueira de Faria ao final da década de 1970, as práticas tradicionais (agricultura e extrativismo) passaram a dividir espaço com o pequeno comércio (Melo, 2010). Mas é a partir da década de 1990 que a dinâmica espacial de Cotijuba muda consideravelmente, sobretudo pela implantação da linha fluvial gerenciada pela antiga Companhia de Transportes do Município de Belém (CTBel)<sup>73</sup>, em 1994, pela inauguração do Trapiche Poeta Antônio Tavernard, no ano 2000, e pela instalação da Usina Termoelétrica, em 2003, o que acabou por repercutir na atração de novos moradores, de comerciantes e no aumento das visitas (Pereira, 2019).

Até 2023, Cotijuba era a única ilha de Belém com transporte público fluvial gerenciado pela prefeitura, com saídas diárias em direção a Icoaraci, uma vez pela manhã e outra pela tarde, diferente das embarcações da cooperativa que saem de hora em hora. Os moradores também contam com uma embarcação que realiza uma viagem por dia, pelo trajeto Cotijuba-Ver-o-Peso-Cotijuba<sup>74</sup>. Com a reinauguração do “Trapiche de Mosqueiro”<sup>75</sup> (figuras 29 e 30), ambas as ilhas passam a contar com essa alternativa.

<sup>73</sup> Atual Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB).

<sup>74</sup> Em 2019, o Ministério Público do Pará (MPPA) entrou com uma ação para desativação do Terminal conhecido pelos moradores como “Porto do Foca”, afirmando haver necessidades de melhorias no transporte fluvial e na atracagem das lanchas. Participaram do encontro representantes de diversos órgãos estaduais e municipais e das empresas de navegação que atuam no local. Propôs-se o deslocamento para o terminal instalado na Estação das Docas, haja vista que, segundo os participantes da ação, fica ocioso durante parte do dia, sendo operacionalizado por uma agência de turismo que é a única concessionária do espaço (Alves, 2019). Entretanto, até o momento, o Porto do Foca está em pleno funcionamento e nenhuma das alternativas sugeridas foram implementadas.

<sup>75</sup> As linhas que atuam no trajeto a partir do Terminal Luiz Rebelo Neto têm viagens que duram aproximadamente 1h40. A SEMOB, responsável pela operação da linha Belém-Mosqueiro, possui contrato com uma embarcação de dois andares, com capacidade para 208 passageiros sentados, equipada com televisão, lanchonete e banheiro. Diferente de Cotijuba, o tarifário não é mesmo da linha de transporte público rodoviário municipal, estando as passagens no valor de R\$ 10,00, durante a semana, e R\$ 20,00, aos fins de semana, quando aumenta o fluxo de visitas. Em fevereiro de 2023, após quase sete anos de início das obras, o MPF, mediante solicitação de investigação por parte da representação da “Comunidade Salve Mosqueiro”, que entrou com uma ação em 2015, determinou que o terminal fosse colocado em funcionamento, visto que havia a indicação de que a obra estava concluída, havendo também o parecer favorável da Capitania dos Portos, o que ocorreu somente meses depois.

Figura 27 – Ilha de Cotijuba: Trapiche Poeta Antônio Tavernard



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, nov. 2021.

Nota: a maioria das travessias para Cotijuba é feita pela embarcação que possui contrato com a Prefeitura Municipal de Belém e por pequenas lanchas e barcos da Cooperativa de Barqueiros de Cotijuba (COOPERBIC). Na primeira opção, o preço da passagem é o mesmo valor das tarifas de ônibus municipal, sofrendo pequena alteração aos fins de semana. Nas demais, os valores variam entre R\$ 8,00 e R\$ 15,00 (por trecho).



Figura 28 – Praça do Pescador (Ver-o-Peso): área interna do “Porto do Foca”



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, nov. 2021.

Nota: o Porto do Ver-o-Peso ou “Porto do Foca”, como popularmente é reconhecido, está localizado no estacionamento do Mercado do Ver-o-Peso, realizando travessias diárias para Barcarena e Cotijuba. O movimento de passageiros é intenso durante todo o dia. Segundo dados do Ministério Público do Estado do Pará (MPPA), o pequeno terminal hidroviário em formato de quiosque recebe cerca de 5 mil pessoas por dia (Alves, 2019), possuindo infraestrutura mista entre madeira e alvenaria, onde os números de assentos são insuficientes para a alta demanda de usuários.

Figura 29 – Mosqueiro: antigo Trapiche de Mosqueiro pós-reforma



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, set. 2023.

Nota: reinaugurado em julho de 2023, a Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte de Mosqueiro (IP4), também reconhecido como “Trapiche de Mosqueiro”, localizado nas proximidades da Praça Matriz, no bairro Vila, conta com viagens diárias para o Terminal Hidroviário de Belém. A obra foi realizada com recursos financeiros do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), órgão vinculado ao Ministério da Infraestrutura, e a embarcação que realiza o transporte dos passageiros é operada pela Prefeitura de Belém.

Figura 30 – Mosqueiro: Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte de Mosqueiro (IP4)



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, set. 2023.

Nota: IP4 conta com infraestrutura de concreto armado, muro de contenção, cais flutuante de 20 metros de comprimento, terminal de passageiros, sala de espera, “hall” cultural, escritório, guarda-volumes, lanchonetes, refeitório, banheiros e guarita de segurança.

Pereira (2019) registra que no Terminal Hidroviário Antônio Tavernard também embarcam e desembarcam grupos em embarcações particulares fretadas para realização de excursões na ilha, que, geralmente, optam por levar seus próprios alimentos e bebidas direto para as praias mais próximas. Segundo a autora, essas embarcações não possuem permissão da prefeitura para atracagem nos portos públicos da cidade.

Antes da inauguração da linha fluvial da PMB e da implementação de energia elétrica, Melo (2010) assinala que o comércio era uma atividade incipiente em Cotijuba, realizado em pequenos estabelecimentos familiares que vendiam mercadorias vindas de Icoaraci ou de outras partes de Belém. Nos últimos anos, a atividade comercial tornou-se mais complexa na ilha, dada a presença de estabelecimentos de médio porte, como lojas de materiais de construção, depósitos de bebidas e de gás de cozinha.

No que diz respeito ao incentivo à ocupação de Cotijuba, Pereira (2019) aponta que seu início se deu entre 1951 e 1956, no governo de Zacarias de Assumpção, quando houve a tentativa de parcelamento do uso do solo em lotes concedidos a apoiadores e outros posseiros já instalados na ilha, no que seria um loteamento orquestrado pelo governo estadual. Mesmo esse governador tendo uma casa de veraneio localizada na Praia do Vai-Quem-Quer, o projeto não se consolidou, e, dos lotes disponibilizados, poucos foram ocupados.

Ribeiro (2014) assume que, a partir de 1960, grupos que não conseguiam se manter nas áreas de baixada deram início à ocupação para fins de moradia na ilha. Silva (2009), por sua vez, considera que boa parte das moradias é constituída por famílias de descendentes dos antigos ocupantes do Educandário Nogueira de Farias e que outra parte ingressou após a implementação da energia elétrica, em 2005.

Nesse particular, Silva (2001) compreende que a venda de comidas, os serviços de transporte e demais atividades direcionadas ao atendimento de visitantes introduziram o aspecto urbano e o modelo de “turismo de massa”<sup>76</sup> em Cotijuba, resultado da falta de planejamento político. Essa situação foi agravada pela invasão de “áreas protegidas”<sup>77</sup>, especulação imobiliária e crescimento demográfico desordenado. Outras práticas, antes predominantes, ficaram restritas às áreas mais distantes, tais como a extração de látex e a pesca, atualmente, concentradas ao norte da ilha.

---

<sup>76</sup>Tendo por principal característica o movimento intenso de grupos de visitantes em determinada localidade, o turismo de massa pode ser compreendido como um tipo de turismo que [...] “se manifesta na contemporaneidade pela popularização das viagens devido a essas terem se transformado em mercadoria” (Rodrigues, 2021, p. 100).

<sup>77</sup>Até o momento, Cotijuba não possui unidade de conservação. Existe um projeto em discussão com a Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SEMMA) para tornar a ilha uma Área de Proteção Ambiental.

Para Guerra (2004), o “turismo de massa” em Cotijuba se intensificou ao final da década de 1990, devido à ação do poder público em implementar o transporte fluvial de baixo custo, o que contribuiu significativamente para o surgimento de novas habitações, estabelecimentos comerciais, intenso desmatamento e extração ilegal de produtos minerais, como areia. Além do mais, Cotijuba é a única ilha dessa parte de Belém com energia (termo)elétrica e abastecimento com água potável, que, mesmo de forma precária, atende boa parte dos moradores e adjacências.

Os reflexos das transformações atingiram o espaço de produção de Cotijuba, sobretudo quando da substituição de várias atividades econômicas tradicionais (pesca artesanal, extrativismo florestal, agricultura familiar, por exemplo) por atividades ligadas aos bares, pousadas, restaurantes e transporte (terrestre e fluvial) (Melo, 2010). Para o autor citado, o aumento do fluxo de visitantes e de pessoas interessadas em adquirir terrenos com baixos valores de mercado desencadeou um movimento de forte especulação imobiliária.

Sobre as “segundas residências”, Melo (2010) chama a atenção para a forma das construções em alvenaria e sua localização nas ruas próximas ao Trapiche Antônio Tavernard e das praias do Farol e do Vai-Quem-Quer, relacionando o aumento desse tipo de assentamento ao relativo melhoramento da infraestrutura urbana. Melo (2010) destaca a presença de turistas estrangeiros em Cotijuba, assinalando que alguns adquiriram moradia no lugar em razão das belezas naturais e do bucolismo nele encontrado.

No que diz respeito às visitas nesses ambientes, deve-se ter em questão a distribuição territorial dos atrativos, dos empreendimentos e dos agentes para que sejam minimamente definidos como turísticos, de modo que sejam facilmente detectáveis os agrupamentos e as concentrações turísticas (Boullón, 2002). Muitos trabalhos técnicos e acadêmicos, e mesmos os dados de órgãos oficiais, como as secretarias estadual e municipal de turismo, não dão conta de mensurar o número de visitantes que adentram diariamente nesses locais, nem definir se são moradores da cidade ou turistas.

O espaço produzido pelo e para o turismo é tanto um processo quanto um conjunto de relações estabelecidas entre as diferentes esferas do poder público, representantes do mercado e usuários. Esses agentes interagem e/ou competem entre si, gerando relações permeadas por contradições, conflitos de naturezas e escalas diversas que, geralmente, não ocorrem de modo tranquilo.

O espaço turístico se estabelece pelos atrativos e equipamentos responsáveis por atender às demandas dos turistas (Rodrigues, 1997). Resulta de relações (individuais e coletivas) que se dão no espaço geográfico para fins turísticos, podendo ser econômicas

(trabalho), políticas (planos e projetos) e simbólico-culturais (linguagem e imaginário). Não pode ser concebido por fronteiras exatas e precisas, posto que elementos externos, como a demanda, e internos, como o planejamento e a gestão da atividade, devem ser considerados (Rodrigues, 1997) (Quadro 1).

Quadro 1 – Espaço geográfico segundo Santos: relações com os elementos do espaço turístico

<b>Espaço geográfico</b>	<b>Espaço turístico</b>	<b>Componentes</b>
Seres humanos/ sociedade	Formada por sujeitos não moradores, pelas populações residentes e por todos os outros representantes das firmas, do poder público e das instituições.	Demanda turística; população residente; representantes de instituições públicas, privadas e do terceiro setor ligados ao turismo.
Firmas	São instituições que correspondem às superestruturas que regulam o turismo.	Meios de hospedagem; empreendimentos de alimentação; agências e operadoras de turismo; transportadoras turísticas; espaços para eventos; serviços de lazer e entretenimento; empresas de <i>marketing</i> e promoção.
Instituições	Responsáveis por promover os mecanismos de ação, de produção das normas e das legitimações de ordem turística.	Superestrutura turística – instituições reguladoras e normatizadoras da atividade (OMT – Organização Mundial do Turismo, OMC – Organização Mundial do Comércio, Ministério do Turismo, Embratur – Instituto Brasileiro do Turismo, Secretarias Estaduais e Municipais de Turismo, Entidades da Classe Turístico, dentre tantas outras).
Infraestruturas	Redes de serviços de apoio ao turismo, redes de transporte, de comunicação, de telefonia, de energia, de saneamento, de abastecimento, de segurança, de saúde e educação.	Serviços públicos; transporte e acessos; comunicação; segurança; educação; e saúde.
Meio ecológico	Ecossistemas e paisagens, intocados e modificados, cada vez mais técnicos. É o espaço dos complexos territoriais, do turismo dito sustentável, que procura reconhecer as intervenções que visam à conservação ambiental e à melhoria da qualidade de vida das populações receptoras.	Ecossistemas florestais e hídricos; base física do trabalho humano e do turismo sustentável

Fonte: Rodrigues (2018) com base em Santos (2006), Rodrigues (1997) e Albach (2010).

Analisar como as esferas do trabalho e do lazer se encontram e desencontram, tanto na sua dimensão social quanto na territorial, dificulta a análise do espaço turístico, uma vez que as práticas são cada vez mais imbricadas (Rodrigues, 2006). Enquanto as atividades econômicas são usualmente definidas pelo produto, a atividade econômica do turismo é definida, principalmente, pela condição do consumidor (Santos, G., 2023), isto é, por sua demanda.

Assim, o principal elemento que confirma se determinado local é turístico, é o turista. Somente a presença dele em um lugar, ainda que sozinho ou em grupo, pode ser considerada

para a prática do turismo (Cruz, 2003). No caso do Brasil, o turismo se apresenta como a única das atividades econômicas que literalmente atua consumindo espaços (Cruz, 2002) ou tem no espaço seu principal “instrumento de consumo” e de geração de capital, flutuante e fixo. Sobre o papel desse último tipo de capital em relação ao consumo, Harvey (2006) aduz que:

Algumas mercadorias desempenham no reino do consumo um papel um tanto análogo àquele desempenhado pelo capital fixo no processo de produção. As mercadorias não são consumidas diretamente, mas servem como *instrumentos de consumo*. Elas incluem itens diversos, como talheres e utensílios de cozinha, refrigeradores, aparelhos de televisão e lavadoras de roupa, casas e os vários meios de consumo coletivo, como parques e caminhos para pedestres. Todos esses itens podem ser convenientemente agrupados sob o título de *bens de consumo*. A distinção entre capital fixo e bens de consumo é baseada no uso das mercadorias e não em seu modo de ser material. Os itens podem ser transferidos de uma categoria para outra mediante uma mudança no uso. O capital fixo incorporado em armazéns e oficinas pode ser convertido, por exemplo, em itens de bens de consumo, como apartamentos e galerias de arte, e vice-versa. Alguns itens funcionam simultaneamente como meios de produção e como meios de consumo (rodovias e automóveis, por exemplo). Usos conjuntos são sempre possíveis (Harvey, 2006, p. 352).

Compreender a dinâmica do turismo brasileiro por bases numéricas é um tanto complexo em razão da escassez de dados representativos e atualizados das viagens domésticas e internacionais. Por vezes, as pesquisas disponíveis abordam parcelas específicas do mercado, como somente os turistas que viajam de avião ou aqueles que viajam com uma motivação específica. Existem análises que tratam apenas de uma época do ano, ignorando as variações sazonais (Santos, G., 2023), fatores históricos e carências das populações das comunidades receptoras.

Isso acontece devido a alguns estudos desprezarem o turismo enquanto fenômeno social e prática espacial específica, reflexo de algumas das determinações da totalidade global, apoiando-se em uma visão específica da realidade, ignorando outros precedentes. Contudo, conforme Carlos (1994), a análise de qualquer fenômeno só tem sentido quando considerado em função do todo ao qual pertence. Nesse sentido, Cruz (2007) destaca que:

[...] Toda tentativa de uma leitura do turismo na sua relação com o espaço que parta de um isolamento desse fenômeno está, desde o início fadada ao fracasso. É o mundo que explica o turismo e não o contrário. O esforço teórico e metodológico que se coloca é o de tentar encontrar sentidos e significados do mundo e, a partir daí, buscar apreender a inserção da atividade turística nessa totalidade (Cruz, 2007, p. 8).

Conforme dados do Balanço de Pagamentos Mensais (BPM6) do Brasil, disponibilizado pelo Banco Central, em 2019, os fluxos turísticos emissivo e doméstico no

país foram significativamente maiores do que o receptivo. Enquanto o receptivo internacional movimentou US\$ 6 bilhões, o emissivo gerou despesas internacionais de US\$ 17,6 bilhões de dólares. Com o advento da pandemia de Covid-19, em 2022, a receita turística internacional do Brasil foi de US\$ 5,0 bilhões e a despesa foi de US\$ 12,2 bilhões, mantendo a assimetria (Santos, G., 2023).

Segundo o portal Aviação Brasil (2023), entre janeiro e agosto de 2023, mediante a retomada do turismo internacional pós-pandemia<sup>78</sup>, o *ranking* de embarque e desembarque de passageiros esteve concentrado nos aeroportos de Guarulhos (São Paulo), Congonhas (São Paulo), Brasília (Distrito Federal), Viracopos (São Paulo) e Santos Dumont (Rio de Janeiro), respectivamente. Entre as metrópoles amazônicas, Belém ocupou a 15ª posição, ficando à frente de Manaus na 18ª e de São Luís na 24ª colocação.

A rede de equipamentos e serviços turísticos é parte componente da incorporação crescente de São Paulo na economia de mercado mundializada, vinculando-a aos sistemas produtivos-consumptivos globais, o que a torna a mais promissora cidade, competitiva e tecnicista, do país. As metrópoles amazônicas, mesmo que em bem menor proporção, também não fogem dessa perspectiva.

Embora Belém tenha apresentado um número superior de embarques e desembarques de passageiros no primeiro semestre de 2023, entre os anos de 2015 e 2022, Manaus manteve-se como maior polo atrator de viajantes, recebendo 125.621 passageiros no Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, superando as outras duas metrópoles, Belém e São Luís, com e 121.579 e 53.262 desembarques nacionais e internacionais, respectivamente (ANAC, 2023).

Belém e Manaus competem por posições enquanto frentes econômicas regionais desde o período de primazia econômica da borracha. Contudo, Manaus, por meio da criação da Zona Franca, conseguiu atrair significativos investimentos, o que fez com que seu Produto Interno Bruto (PIB) seja, até os dias de hoje, o maior da região. Em Belém, prevaleceu a indústria tradicional, o extrativismo, o turismo, o comércio e o setor de serviços em geral (Trindade Júnior, 2016).

No que diz respeito ao número de empregos formais no turismo, não há informações oficiais atualizadas sobre o estado do Pará. Amparadas pela Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (FAPESPA) (FAPESPA, 2018), Barreto *et al.* (2022) identificaram que os dados mais recentes datam de 2015, cujo registro foi de 131.051 pessoas ocupadas, das

---

<sup>78</sup>Em 5 de maio de 2023, o chefe da Organização Mundial da Saúde (OMS) declarou o fim da Covid-19 como uma emergência de saúde pública.

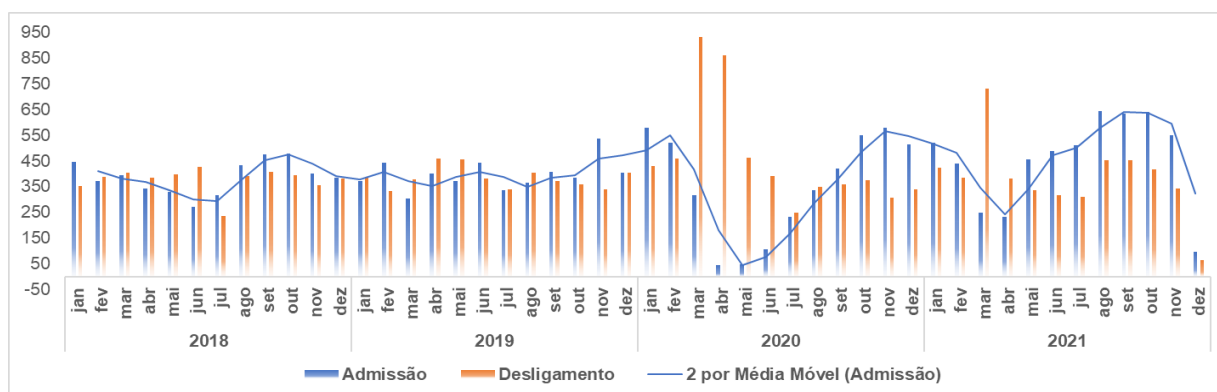


quais 34.505 atuavam na formalidade e 96.546 na informalidade, estabelecendo uma relação de 2,8 empregos informais para cada 1 emprego formal gerado.

Barreto *et al.* (2022) também afirmam que, devido à crise política e econômica agravada nos anos de 2015 e 2016, ocorreu uma das maiores recessões da história econômica brasileira, com o recuo de 3,5% do PIB para ambos os anos. Todavia, apontaram que em 2017 houve uma margem de crescimento de 1%, o que animou o setor. Com isso, previa-se a melhora no turismo nacional nos anos seguintes, porém, com a pandemia do coronavírus, os impactos negativos atingiram diversos setores, dentre eles, o turístico, devido às medidas restritivas de deslocamento e de perdas financeiras que ainda não puderam ser mensuradas.

Destarte, a diversidade territorial do Pará fez com que os impactos da pandemia de Covid-19 se apresentassem de modo diferenciado nas sub-regiões turísticas<sup>79</sup> (Tavares *et al.*, 2021). Entretanto, entre 2018 e 2021, o número de contratações formais nos principais destinos turísticos do estado, Belém e Santarém, apresentaram semelhanças (gráficos 1 e 2).

Gráfico 1 – Empregabilidade nas Atividades Características do Turismo em Belém-PA (2018-2021)

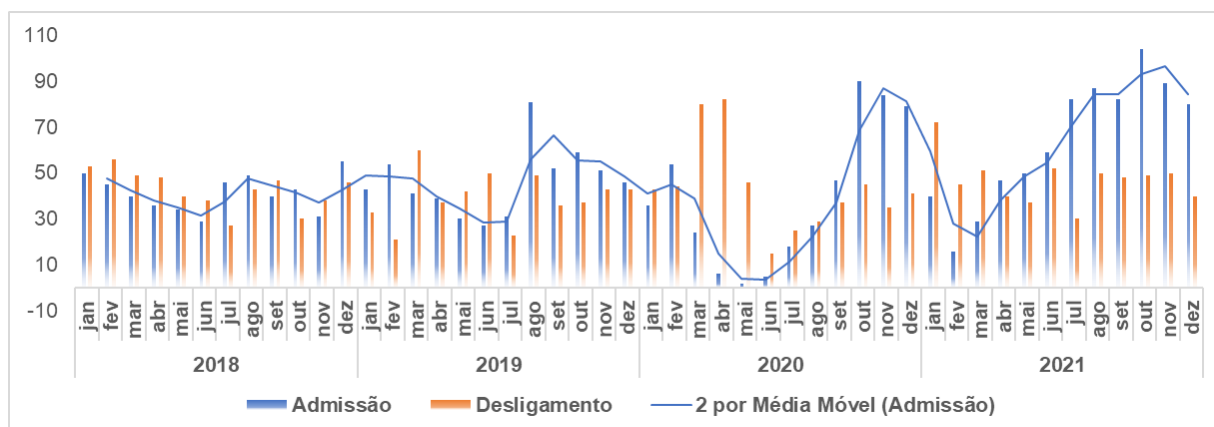


Fonte: Barreto *et al.* (2022).

Adverte-se que o número elevado de desempregos já era frequente antes mesmo do período pandêmico, o que pode ter se agravado com a crise política e econômica instalada desde 2015. O tímido retorno no segundo semestre de 2019, logo foi substituído pelo início da pandemia.

<sup>79</sup>Até 2019, o ordenamento turístico-territorial do Pará era dividido em 06 polos, sendo eles: Belém, Amazônia Atlântica, Marajó, Tapajós, Xingu e Araguaia-Tocantins (Pará, 2001). Desse período em diante foram criadas 14 sub-regiões turísticas: I - Região Turística de Belém; II - Região Turística Amazônia Atlântica Guamá; III - Região Turística do Capim; IV - Região Turística Amazônia Atlântica Caeté; V - Região Turística do Araguaia; VI - Região Turística do Carajás; VII - Região Turística do Tocantins; VIII - Região Turística do Lago de Tucuruí; IX - Região Turística do Baixo Tapajós; X - Região Turística do Alto Tapajós; XI - Região Turística do Rio Amazonas; XII - Região Turística dos Campos do Marajó; XIII - Região Turística das Florestas do Marajó; XIV - Região Turística do Xingu (Pará, 2019).

Gráfico 2 – Empregabilidade nas Atividades Características do Turismo em Santarém-PA (2018-2021)



Fonte: Barreto *et al.* (2022).

A partir do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), Barreto *et al.* (2022) informam que, no primeiro trimestre de 2022, houve 1.612 admissões formais e 1.624 desligamentos em Belém, saldo pouco representativo para uma retomada dos empregos nas Atividades Características do Turismo (ACTs). Contudo, com melhor desempenho se comparado ao mesmo período de 2021, momento em que se iniciava uma nova “onda” de infecções ocasionadas pela Covid-19 no país (Barreto *et al.*, 2022).

O encerramento de vínculos formais de trabalho teve relativa margem de diminuição na retomada gradativa do turismo em Belém, em especial, a partir da segunda metade de 2021, nos setores de alimentação, eventos e agenciamento de viagens (Barreto *et al.*, 2022). Porém, compreende-se que esse número de contratações formais sequer se aproxima da gama de relações de trabalho informais gerados pela atividade no município<sup>80</sup>.

Nas últimas décadas, implementou-se uma série de intervenções em Belém com vistas a reaproximar a cidade das águas e do modo de vida ribeirinho. O *marketing* urbano foi reforçado por ações promocionais que tinham no turismo e no lazer justificativas de abertura da cidade para o rio. Desse modo, as ações que interessam para a produção de espaços turísticos acompanharam as transformações espaciais da metropolização do espaço (Quadro 2).

<sup>80</sup>O sistema de trocas capitalista se reforça na informalidade, tornando-se cada vez mais expressivo o número de pessoas nessa condição nas ruas das grandes metrópoles (Ferreira, 2012). Enraizada no mercado brasileiro, a informalidade “entrou para as estatísticas oficiais do IBGE. Por concentrar grande parte da população do País, tal nível de pauperização acaba tornando a pobreza um elemento definidor das metrópoles brasileira na atualidade” (Santos, T., 2010, p. 33).

Quadro 2 – Município de Belém: principais transformações e/ou intervenções que interessam à produção do espaço insular a partir da década de 1960

Periodização da rede urbana amazônica	Fases da Metropolização	Evento, objeto e/ou transformação socioespacial	Contexto urbano e metropolitano
Período atual, iniciado em 1960 e que ainda perdura, caracterizado por um intenso processo de mudança econômica e urbana na região	Forma urbana compacta ou confinada: entre 1960 e 1980	Grandes objetos rodoviários, hidroviários e aeroportuários	Inauguração da Rodovia Belém-Brasília no ano de 1959, primeiro grande eixo de penetração rodoviária e de integração da região ao restante do país.
			Abertura da base militar de Val-de-Cans para o tráfego de passageiros domésticos no ano de 1959, passa a fornecer subsídios para a mobilidade de pessoas por meio da implantação de voos nacionais e internacionais, dando início, assim, às atividades do Aeroporto Internacional de Val-de-Cans.
			A abertura da Rodovia Engenheiro Augusto Meira Filho, na segunda metade da década de 1960, e da Ponte Sebastião Rabelo de Oliveira, no Furo das Marinhas, em 1976, ligando os municípios de Belém e Santa Bárbara, marca o início da expansão urbana e metropolitana em Mosqueiro, pelo aumento das ocupações espontâneas permanentes e de uso ocasional, bem como do fluxo de grupos excursionistas.
			Inaugurada em 1978, a Rodovia Augusto Montenegro deixou de ser uma ferrovia para se transformar em uma Avenida, que tinha como um dos principais objetivos a expansão urbana até um dos principais distritos da cidade, Icoaraci. O projeto de criação da avenida foi financiado pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) e pela Prefeitura Municipal de Belém.
			A construção da Ponte Enéas Martins em Caratateua, em 1986, acarretou o aumento do fluxo de pessoas e de mercadorias provenientes do Distrito de Icoaraci e da área central de Belém, em especial, pelos diversos usos dos rios, Igarapés e das praias do Redentor, Brasília e Grande. Assina-se também o adensamento populacional com o surgimento das ocupações espontâneas permanentes e excursões de moradores da própria cidade.
	Implementos hoteleiros de luxo	Incentivos, financiamentos e isenções fiscais para implementos hoteleiros de luxo nas cidades de Manaus, Santarém e Belém, como a rede de hotéis Tropical, em Manaus, e a rede Horsa, em Belém, reforçados pelo Plano de Turismo da Amazônia (PTA), de 1977, coordenado pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e, posteriormente, pelo Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal (PROECOTUR).	
	Projetos de macrodrenagem	Os projetos de macrodrenagem do Igarapé das Almas (tornado Avenida Visconde de Souza Franco), do Programa de Recuperação das Baixadas, do Programa de Macrodrenagem da Bacia do Una e do Programa de Recuperação da Bacia do Tucunduba refuncionalizaram os usos e tipologia espacial da área central, onde vilas operárias e assentamentos informais deram lugar aos arranha-céus, centros de comércio e serviços de luxo na área central da cidade.	
Forma urbana dispersa ou desconcentrada: de 1980 em diante	Distritos industriais	A implementação dos distritos industriais de Icoaraci, em 1981, e de Ananindeua, em 1979, através de políticas internas e advindas do II Plano de Desenvolvimento da Amazônia (PDA), foram motivadas por vantagens locais na orla, e nas proximidades da BR-316 e do Rio Maguari, pela facilidade no recebimento e escoamento de matérias-primas e produtos, tendo a disposição infraestruturas de porto, aeroporto, bancos e escritórios, além da forte concentração de mão de obra.	
	Projetos de	Entre os anos de 1987 e 1990, o Museu Paraense Emílio Goeldi (MPEG) realizou um projeto de extensão	

		<p>preservação e Unidades de Conservação</p>	<p>sobre o levantamento florístico da Ilha do Combu, ocasionando os primeiros registros de visitas ao espaço. O MPEG instalou uma estação experimental de pesquisa onde se desenvolveram atividades até 1992, havendo a contribuição financeira da Fundação Ford, sediada nos Estados Unidos, e o posterior investimento da <i>Official Development Assistance</i> (ODA), uma organização bilateral de origem britânica.</p> <p>O Parque Municipal da Ilha do Mosqueiro (PMIM) é uma unidade de conservação criada pela Lei 1.401, de 1988, contemplada no Plano Diretor do Município de Belém, Lei nº 1.601, de 1993, e ratificada pelo Decreto nº 26.138, de 1993, contornada por 06 comunidades ribeirinhas (Castanhal do Mari-Mari, Caruaru, Itapiapanema, Espírito Santo, Tabatinga e Tucumandeuá). Em 1998, técnicos da prefeitura, por meio de ações da antiga Coordenadoria Municipal de Turismo (BELEMTUR)<sup>81</sup>, efetuaram um diagnóstico que resultou na “Trilha Ecológica Olhos D’água”. Em 2002, foram realizadas uma série de ações (sinalização, oficinas, roteiros, treinamentos para condutores), como também a reforma e ampliação do trapiche do Porto do Pelé e financiamento para a implementação de um restaurante, passando a Belemtur a comercializar a venda de excursões, impulsionada pela possibilidade de Belém integrar o Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo na Amazônia Legal (PROECOTUR), do governo federal. Atualmente, seus usos encontram-se desassistidos, haja vista não possuir plano de manejo ou qualquer outro instrumento participativo. De grande valor ambiental, por abrigar os mananciais do Rio Murubira e dos igarapés do Cajueiro e Carananduba, a área sofre com a venda ilegal de lotes e com a extração ilegal de madeira.</p> <p>A intensidade de passeios entre 1990 e 2000 deram início as atividades de ecoturismo do tipo <i>river-tour</i> na Ilha do Combu. Os roteiros eram disponibilizados tanto por agências quanto por hotéis, tais como o Novo Hotel, Neytur Turismo e Gaia Terra Turismo. Criada pela Lei nº 6.083 de 1997, a Área de Proteção Ambiental da Ilha do Combu seguiu a tendência mundial de conscientização de gestores e população acerca dos problemas causados ao meio ambiente e aos recursos naturais, pelo crescimento econômico planetário acelerado.</p> <p>Criado em 1993 e revitalizado em 2018, o Parque do Utinga está entre as quatro unidades de conservação de nível estadual da região metropolitana de Belém, oferecendo opções para trilhas, cicloturismo, eventos, caminhadas, rapel, tirolesa, patins e <i>skates</i>, dentre outras atividades esportivas monitoradas. Gerido pelo IDEFLOR-Bio em parceria público-privada com a Organização Social (OS) Pará 2000, responsável pela gestão do Centro de Visitação Milton Monte, Recanto da Volta, Centro de Acolhimento, Estacionamento e Centro de visitantes. Além do Parque do Utinga, essa OS tem contrato com os seguintes espaços públicos: Hangar, Mangal das Garças, Estação das Docas, Parque do Utinga e Mangueirinho.</p>
		<p>Equipamentos turísticos e culturais</p>	<p>Criados entre os anos de 1998 e 2005, os seguintes projetos de revitalização e readequação de usos foram uma estratégia do governo estadual com o intuito de estabelecer uma gestão fortalecida pelo <i>marketing</i> urbano e pela necessidade de tornar Belém atrativa para investidores, assim como em outros grandes centros do país, sendo eles: Parque da Residência (1998), Núcleo Histórico Feliz Lusitânia (1998), Planetário de Belém (1999), Complexo Estação das Docas (2000), Polo Joalheiro São José Liberto (2002) e Parque Naturalístico</p>

<sup>81</sup>A Lei nº 9.896, de 01 de fevereiro de 2023 (Belém, 2023a), que dispõe sobre a reestruturação da Coordenadoria Municipal de Turismo (BELEMTUR), cria a Secretaria Municipal de Turismo de Belém (BELEMTUR).

			<p>Mangual das Garças (2005).</p> <p>Nos seguintes projetos, a gestão municipal buscou valorizar elementos arquitetônicos tradicionalmente vistos como amazônicos associar por meio da arquitetura e do paisagismo, contudo, sem negar a modernização, cuja preocupação com uma filiação estética demarca o regionalismo, ainda que articulado com uma representação determinada e até mesmo normatizada sobre a região, sendo eles: Praça Princesa Isabel (1998), Complexo do Ver-o-Peso (1999), Praça Waldemar Henrique (1999) e Orla de Icoaraci (2003).</p> <p>O Hangar é um espaço público que segue as regras do setor privado, monitorado por câmeras, vigilantes, guaritas de acesso e entrada restrita, voltado quase que exclusivamente para encontros de negócios como feiras e exposições, dentre outros grandes eventos, que pagam pelo seu uso. Servindo, temporariamente, de hospital de campanha na pandemia do novo coronavírus.</p> <p>A Arena Multiuso Guilherme Paraense (Mangueirinho) foi inaugurada em 2016, em parte das dependências do complexo esportivo do Estádio Olímpico do Pará (Mangueirão). Conhecida popularmente como Mangueirinho, a Arena Guilherme Paraense tem como gestor inicial a Secretaria de Estado de Esportes e Lazer (SEEL). O espaço está localizado em um dos eixos de expansão de Belém, na Rodovia Augusto Montenegro, e atualmente é gerida também pela OS Pará 2000, responsável por administrar a estrutura com <i>design</i> moderno, composta por quadra multiuso, salas de apoio, cabines e sala de imprensa, camarins, vestiários, bares/lanchonetes e banheiros. No espaço já foram realizados eventos esportivos, shows, reuniões corporativas, religiosas etc. voltados, em especial, para fins mercadológicos. Durante a pandemia do novo coronavírus serviu ainda como ponto de atendimento no modelo <i>drive-thru</i> para vacinação contra Covid-19 e uma policlínica itinerante exclusiva para o tratamento da doença. Diferente do que se espera de um espaço público, o local segue a padronização do setor privado, com câmeras de vigilância e acesso restrito.</p> <p>O “Projeto Parque Urbano Belém Porto do Futuro”, situado no entorno próximo do centro histórico, foi idealizado pelo atual governador do Estado do Pará Helder Barbalho, então Ministro da Integração Nacional, no ano de 2016, tendo por proposta a transformação da área não operacional do Porto de Belém mediante a recuperação da infraestrutura. Buscou atrair investimentos públicos e privados, pela possibilidade de geração de emprego e renda pelas atividades de lazer e gastronômicas. O “Parque Futuro”, primeira etapa do projeto já se encontra concluído e tem como referências outras iniciativas de “embelezamento” e requalificação urbana, como o Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, e o projeto Puerto Madero, em Buenos Aires. Um espaço público que se mostra mais a serviço de interesses políticos e discursivos de agentes político-eleitorais, elites e empresários locais do que à população</p>
--	--	--	--

		<p>Objetos de grandeza cidadã<sup>82</sup></p>	<p>Oficialmente inaugurada em 1996, a Fundação Centro de Referência em Educação Ambiental <i>Escola Bosque</i> “Professor Eidorfe Moreira” (FUNBOSQUE) é resultado de algumas das inúmeras pautas ambientais decorrentes da década de 1990, no contexto das conferências mundiais ambientais, mas, sobretudo, um conjunto de ações e luta de moradores e movimentos ambientalistas da Ilha de Caratateua, à época representados pelo CONSILHA, na figura do sociólogo Mariano Klautau. Fruto de debates com a população e a prefeitura para tentar frear as ocupações desordenadas e conscientizar a população sobre a questão ambiental, a instituição atua na oferta de educação para os níveis infantil, fundamental e médio técnico na área ambiental.</p>
		<p>Médios e Grandes objetos rodoviários, hidroviários e aeroportuários</p>	<p>Em Caratateua, a construção do “Trapiche da Balsa” ou “Porto da Brasília”, atual “Trapiche Chico Sampaio”, foi realizada em um dos mandatos do então governador Alacid Nunes, entre 1966 e 1979. O transporte era garantido por uma balsa que atravessava o Furo do Rio Maguari até a 7ª Rua de Icoaraci.</p> <p>Criado entre as décadas de 1970 e 1980, o Terminal Portuário de Outeiro (Antigo Porto da Sotave), da Companhia Docas do Pará (CDP), localizado no bairro da Brasília, é o segundo maior Porto do Estado do Pará em termos de calado e responsável por escoar a produção de grãos, ferro/aço e cimento oriundos de diversas partes do Brasil.</p> <p>Localizado no bairro do Jurunas, na parte sul de Belém, o Porto do Açaí é um porto público inaugurado em novembro de 1987 que tem movimentação 24 horas por dia. Nele, diariamente, chegam embarcações abastecidas de produtos oriundos dos municípios de Muaná, São Sebastião da Boa Vista, Acará e parte do açaí das ilhas de Belém. Entre 2015 e 2020 passou por reforma dos boxes, área administrativa, banheiros e área de embarque e desembarque de mercadorias.</p> <p>A inauguração do anel viário Alça Viária, em 2002, dinamizou o transporte terrestre e fluvial entre Belém e o Porto de Vila do Conde, como também com a região sul e sudeste do estado, acarretando a diminuição da movimentação portuária do porto da capital.</p> <p>Instaurado pela gestão municipal em 2002, o Terminal Hidroviário Poeta Antônio Tavernard substituiu o Porto da Faveira, tendo por resultado imediato o aumento dos fluxos de pessoas e mercadorias, dentre outras transformações, como o surgimento de grupos em busca de assentamentos permanentes, de uso ocasional, assim como estabelecimentos comerciais (lojas de material de construção, pousadas, bares e restaurantes).</p> <p>Inaugurada em 2018, a Avenida João Paulo II corta duas áreas protegidas, sendo elas a Área de Proteção Ambiental da Região Metropolitana de Belém (APA Belém) e o Parque Estadual do Utinga (PEUT), ambas sob a jurisdição do Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade do Estado do Pará (IDEFLOR-Bio). Além de espaços institucionais, suas margens são cada vez mais ocupadas por moradias e estabelecimentos comerciais, tornando-a assim um dos novos eixos de expansão da cidade.</p>

<sup>82</sup>Inspirado em Santos (2007), Oliveira (2019) entende esses objetos como verdadeiros fixos sociais mediante os quais a articulação e a inclusão dos povos da floresta e dos rios devem ser consideradas como uma ação constante, “prioritária e bastante pertinente ao futuro dessa região. Isso porque, voltados ao estabelecimento e à potencialização de novas horizontalidades, esses objetos possibilitarão a esses povos um melhor conhecimento do mundo e do lugar em que vivem, propiciando, assim, o estabelecimento de propostas contra-hegemônicas aos interesses econômico-políticos que, histórica e verticalmente, são impostos à Amazônia” (Oliveira, 2019, p 22).

			<p>O antigo porto da Praça Princesa Isabel, no bairro da Condor, foi reformado e reinaugurado em 2020, sendo atualmente reconhecido como Terminal Hidroviário Ruy Barata, contando com guichês para a venda de bilhetes, estacionamento, posto de informações turísticas e da Guarda Municipal, lanchonete e banheiros. O local que antes possuía um fluxo intenso tanto de moradores das ilhas da parte sul quanto de visitantes, atualmente é bastante frequentado por usuários em busca de atividades de lazer e gastronomia na Ilha do Combu, ficando o trapiche do Porto da Palha como outra opção para essa parte da população.</p> <p>O antigo “Trapiche da Vila” passou por reforma, sendo reinaugurado em 2023, passando a se chamar Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte de Mosqueiro (IP4) / Trapiche da Vila de Mosqueiro. A obra foi realizada com recursos financeiros do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), órgão vinculado ao Ministério da Infraestrutura contando com viagens diárias para o Terminal Hidroviário de Belém. Tendo como proposta o retorno da linha regular de transporte fluvial e o transporte de pequenas cargas, visa o melhoramento do abastecimento da ilha, além de incentivar o turismo. A embarcação é operada pela Prefeitura de Belém. Mesmo oficialmente inaugurado em 1908, os primeiros registros sobre o trapiche datam do final do século XIX, período em que Mosqueiro era frequentemente visitada por grupos estrangeiros e por pertencentes à elite local da borracha.</p>
		Programas de macrodrenagem	<p>Com apoio de recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), desde 2009, o Programa de Macrodrenagem da Bacia da Estrada Nova (PROMABEN e “Portal da Amazônia” (PROMABEN) visa reestruturar com obras de drenagem, infraestrutura viária e sanitária os bairros do Jurunas, Batista Campos, Cremação, Condor e Guamá, bem como, parcialmente, os bairros de Nazaré, São Braz e Cidade Velha. Previu-se o remanejamento dos moradores para conjuntos habitacionais ou ainda a possibilidade de recebimento de valores (insignificativos) como compensação. Parcialmente finalizado em 2013, as obras foram por várias vezes interrompidas, devido a atrasos na execução, nas alterações na condição de remanejamento das famílias e nos impasses quanto ao desperdício de recursos financeiros. O Projeto Portal da Amazônia, iniciado em 2006 e inaugurado pela gestão municipal em 2012 também faz parte das ações do PROMABEN, tendo contado com o apoio do governo federal por meio do Ministério do Turismo para implementação de espaço atrativo para inserção de atividades de turismo e lazer.</p>

Elaborado pela autora, em 2022, com base em Amaral (2005), Andrade e Tavares (2012), Araújo (2012), Baena (2022), Bittencourt (2013), Cardoso e Ventura Neto (2013), Cirilo (2013), Corrêa (1987), Costa (2007), Cruz (2012), Dantas (2021), Dias e Silva (2009), Ferreira (2010), Gonçalves e Cornetta (2014), Malheiro (2009), Mendes (2018), Nóbrega (2006), Rodrigues (2018), Sabino (2016), Souza Júnior (2012), SUDAM (1968), Trindade Júnior (2005, 2016), Vasconcelos (2019), Vasconcelos e Amaral (2021) e Vicentini (2004).

A construção da Rodovia Belém-Brasília e o Aeroporto Internacional de Val-de-Cans contribuíram para a inserção da Amazônia no mercado capitalista de produtos e de controle dos recursos naturais. Esses grandes objetos deram condições para a criação de uma estrutura fundiária marcada pela grande propriedade rural, sob o controle de grupos pecuaristas, empresas nacionais do setor industrial e de serviços, bem como grandes corporações (Corrêa, 1987).

Nas ilhas, os efeitos da metropolização e sua relação com a produção de espaços turísticos se deu pela criação de áreas de proteção ambiental, em boa parte devido às influências internacionais e denúncias de pesquisadores e ambientalistas; pela construção de vias e terminais de transporte para facilitar o acesso de diferentes camadas da população; e pela ação de movimentos organizados ou não, responsáveis pelo aumento das ocupações espontâneas, permanentes e de uso ocasional.

No Plano Diretor do Município de Belém (Belém, 2008), as ilhas se configuram, majoritariamente, como parte do ambiente natural da cidade, propícias às práticas de lazer e de turismo, tal como demonstra o artigo nº 83, das diretrizes da Macrozona do Ambiente Natural (MZAN), dedicado a “incentivar o turismo nas ilhas, por meio de programas que evidenciem o meio ambiente, a diversidade cultural, a paisagem e as características locais típicas das ilhas fluviais do Município” (Belém, 2008, p. 47).

Dentro da divisão político-administrativa estabelecida em 1994, as ilhas estão distribuídas entre o Distrito Administrativo de Mosqueiro (DAMOS) e o Distrito Administrativo de Outeiro (DAOUT)<sup>83</sup>. No planejamento municipal, a maioria delas constitui-se como áreas rurais, exceto as orlas oeste das ilhas de Mosqueiro e Caratateua, onde a divisão ocorre por bairros, e a orla sul de Cotijuba, considerada parte do ambiente urbano da cidade (Belém, 1994).

Os planos diretores são instrumentos do planejamento urbano responsáveis por estabelecer regras e diretrizes para ações que objetivam o desenvolvimento e o ordenamento territorial das cidades. A Constituição Federal de 1988 estabelece que o plano diretor deve ser aprovado por lei municipal, como “instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana” de modo a garantir o “bem-estar de seus habitantes” (Brasil, 1988, p. 112).

---

<sup>83</sup>O 2º Distrito Administrativo é o de Outeiro (DAOUT), composto pelas ilhas de: Outeiro, Santa Cruz, Jutuba, Coroinha, Urubuoca ou Paquetá ou Paquetá-Açu, Cotijuba, Tatuoca, dos Papagaios ou Urubuoca ou Jararaca, da Barra ou Patos ou Jararaquinha, Redonda ou Jararaca ou longa, dos Patos ou Nova ou Mirim, Cruzador, Fortinho, do Fortim ou Barra, Patos, Cintra ou Maracujá, Marineira ou Combu, Murutura ou Murutucu, Paulo da Cunha ou Grande, Poticarvônia ou Ilhinha, Negra e mais 05 ilhas sem denominação (Belém, 1994).



O turismo e o lazer são aspectos importantes geralmente abordados nesses documentos, uma vez que, para os planejadores urbanos, desempenham um papel significativo no estabelecimento de condutas e projetos cujo intuito é proporcionar a melhoria da qualidade de vida e a geração de emprego e renda. Institucionalmente, o lazer já é um direito social garantido no artigo 6º da Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988) e no Estatuto da Cidade (Brasil, 2001).

Ademais, a forma como o turismo e o lazer aparecem nos planos diretores pode variar de acordo com as prioridades dos municípios e da boa vontade política dos gestores, mas, geralmente, constam na definição de zonas específicas voltadas para atividades de entretenimento, desporto, preservação ambiental ou de interesse especial, cultural e/ou patrimonial. No entanto, o que mais chama a atenção no processo de urbanização são essas práticas combinadas à crescente segregação espacial e às dificuldades de uso dos serviços e espaços públicos. Daí surge o questionamento: como resistir à lógica segregacionista da forma urbana, cuja prática mais comum, segundo Lefèbvre (2008), é a expulsão dos elementos populares?

Dalva Santos (2010) revela que houve certo avanço com a elaboração do Plano Diretor de Belém, pela ênfase à ideia do lazer como benefício público. Manaus, por sua vez, tratou o lazer de maneira fragmentada e dispersa, dando maior destaque ao seu aspecto como negócio, tratando-o como mercadoria, como mercolazer<sup>84</sup>. Em contrapartida, na execução das políticas públicas, Manaus avançou em ações de infraestrutura e de animação cultural.

Lobato (2021) assinala que as investigações que competem aos “estudos do lazer” em Belém, em sua maioria, foram direcionadas às áreas centrais. Por mais que essas leituras tenham adentrado em reflexões importantes, estão munidas de conteúdos sobre os bairros do centro da cidade e dizem pouco a respeito das áreas periféricas mais distantes (Lobato, 2021).

---

<sup>84</sup>Para Mascarenhas (2005), o recuo da participação estatal na garantia do lazer como serviço público tornou essa prática uma manifestação mercantil ampliada, que chamou de mercolazer, cuja integração ao capital ocorre por diferentes formas. A primeira delas tem a ver com o poder imagético autonomizado à experiência do lazer, atua como valor de uso prometido, serve como função de venda e estímulo ao consumo. A segunda diz respeito ao lazer como vivência, quando o processo de compra ganha a forma de um palco que agrega atratividade a determinados pontos de venda ou confere ao ato da compra o estatuto de uma atividade de lazer. A terceira coincide com a forma propriamente dita do mercolazer, a do consumo divertido, sustentáculo para a comercialização do lazer e de seus derivados. Assume a identidade de uma mercadoria de lucratividade máxima, vetor da reprodução ampliada do capital, o que implica no esvaziamento do seu sentido humano. O mercolazer está “sempre à procura de novos mercados, instalando-se em novas e diferentes regiões, convertendo todo tipo de prática. E mesmo onde existe esforço por um setor da população para ir em busca da natureza, do esporte, da arte através de atividade pessoal e amadorista, essas atividades são rapidamente metamorfoseadas. Onde penetra, tudo o que toca, o capital divertido transforma em mercolazer” (Mascarenhas, 2005, p. 281-282).

Por meio da análise da distribuição e do acesso aos espaços de lazer de Belém e da noção de “lazer convencional”, o autor discute como algumas maneiras de vivenciar essa prática foram historicamente definidas e impostas por convenções sociais, sob uma perspectiva hegemônica e controladora de que apenas certas formas de vivenciar o lazer são legítimas (Lobato, 2021).

Na atual fase de metropolização, fragmentos das ilhas de Belém mostram-se nos planos e projetos pensados para a cidade como espaços de turismo e lazeres. Contudo, as práticas decorrentes dessa sociabilidade revelam uma série de contradições existentes entre os diversos sujeitos que (re)produzem esses espaços, em especial, quando essa prática social passa a ser constituída e realizada majoritariamente sob a égide da lógica do capital.

No plano do cotidiano, no qual os fluxos globais da divisão socioespacial do trabalho se encontram e se materializam, o lazer pressupõe a existência de tempo livre, isto é, um período em que as pessoas não estejam envolvidas em suas atividades laborais ou tarefas obrigatórias. Dessa forma, desempenha um papel fundamental na promoção de interações e vivências entre indivíduos e grupos sociais, não se limitando somente às atividades recreativas, mas a toda rede de relações existentes por nelas e para além delas.

Segundo Lefebvre (1991), quando o cotidiano passa a ser explorado de forma racional, principalmente no controle dos usos e consumos do tempo (“tempo obrigatório”, “tempo livre” e “tempo imposto”), a vida também é controlada, havendo tempo da diversão, do convívio com a família, do trabalho etc. O cotidiano deixa de ser sujeito (produtivo e criativo) e torna-se objeto (passivo e sem criatividade).

O lazer não produtivo, livre e emancipatório, não controlado e/ou voltado para a (re)produção das relações de produção, é uma prática social que fortalece vínculos subjetivos, (inter)pessoais e com o lugar, conectando interesses e vivências por meio do compartilhamento de experiências, prazerosas e satisfatórias, intencionais ou (in)voluntárias; experiências essas que podem ser planejadas ou espontâneas, diretamente relacionadas ao plano do vivido.

Quando as práticas de lazer são orientadas por forças externas, como a moda, a publicidade e a mídia, as pessoas são constantemente incentivadas a buscar prazer e satisfação por meio do consumo e/ou aquisição de produtos e serviços. Ainda segundo Lefebvre (1991), a publicidade – o primeiro dos bens consumíveis – oferece grandes volumes de imagens, signos, linguagens e imaginário. Nela, a vida cotidiana é fragmentada e cada fragmento (trabalho, vida familiar, lazer) compõe um nicho, que é explorado de forma racional e instrumentalizada.

Mediante diversas representações alusivas à felicidade, ao bem-estar e ao status social, as práticas de lazer são orientadas para o consumo, distanciando-se de uma escolha de fato livre, pois, pelo *marketing*, apreende-se que há que se fazer algo no tempo em que não se trabalha, pois é preciso ocupá-lo. Anúncios, com vistas a esse fim, apresentam uma série de produtos que propõe o consumo nas férias, feriados e fins de semana.

Quando traz ao bojo de suas discussões a noção de lazer programado, Lefèbvre (2008) argumenta que a urbanização moderna conduz a uma desconexão das pessoas em relação ao espaço urbano, uma vez que se tornam impotentes e sem controle sobre o ambiente onde vivem. Para o autor, devido ao tempo dedicado ao trabalho ser cada vez mais dominante, resta pouco espaço e disposição para um lazer autônomo e repleto de significações.

O “lazer programado” está repleto de atividades padronizadas e artificializadas, vendáveis para quem por elas pode pagar. O ato de fazer compras em lojas de grife, ou mesmo peças imitativas, frequentar restaurantes da moda, *shoppings center*, parques temáticos etc. são comercialmente consideradas uma forma comum de lazer. Mesmo homogêneas são características do período atual de domínio da lógica neoliberal. Ademais, sobre o neoliberalismo, Dardot e Laval (2016) avaliam o seguinte:

O neoliberalismo não destrói apenas regras, instituições, direitos. Ele também produz certos tipos de relações sociais, certas maneiras de viver, certas subjetividades. Em outras palavras, com o neoliberalismo, o que está em jogo é nada mais nada menos que a forma de nossa existência, isto é, a forma como somos levados a nos comportar, a nos relacionar com os outros e com nós mesmos. O neoliberalismo define certa norma de vida nas sociedades ocidentais e, para além dela, em todas as sociedades que as seguem no caminho da “modernidade”. Essa norma impõe a cada um de nós que vivamos num universo de competição generalizada, intima os assalariados e as populações a entrar em luta econômica uns contra os outros, ordena as relações sociais segundo o modelo do mercado, obriga a justificar desigualdades cada vez mais profundas, muda até o indivíduo, que é instado a conceber a si mesmo e a comportar-se como uma empresa. Há quase um terço de século, essa norma de vida rege as políticas públicas, comanda as relações econômicas mundiais, transforma a sociedade, remodela a subjetividade (Dardot; Laval, 2016, local. 14).

Sem se desvencilhar do caráter social, educativo, subjetivo, pedagógico e emancipado do lazer, não há como negar que o tempo do lazer cada vez mais se imbrica ao tempo do trabalho e ao da circulação, em particular, à lógica de consumo capitalista. Nesse sentido, os espaços dos lazeres são criados mais pra satisfazer agentes do capital do que para o próprio benefício da população.

Marcelino (1983) tece severas críticas aos estudos marxistas ortodoxos em razão da exaltação unilateral ao trabalho em detrimento do tempo fora dele. Para o autor, em “Marx se

encontram textos dos dois gêneros”, contudo, “predomina com muito peso a primeira corrente” (Marcellino, 1983, p. 23.). Ele ainda reforça a crítica de como certos estudos condicionam o lazer a um modelo “funcionalista” (Marcellino 1983, 1987).

Não se admite, portanto, que o lazer se condicione somente ao tempo do trabalho como não trabalho. É no cotidiano que a prática se estabelece enquanto prazer, fruição e espontaneidade, como nas brincadeiras (de rua, calçada, rio, praça, parque etc.), na intimidade do lar e das atividades domésticas, nas festas e festividades, e mesmo no ambiente de trabalho, práticas comuns nem sempre associadas às relações produtivas-consumptivas.

Por outro lado, não é possível pensar no lazer enquanto sociabilidade e direito afastado da luta de classes, posto que o acesso e o uso dos espaços de lazer(es), públicos ou privados, no centro ou na periferia, constituem uma luta política entre diferentes grupos (e classes sociais) que desses locais desejam usufruir. Sem luta de classes, o espaço abstrato, técnico, programado se expande e apaga a diversidade. Sobre isso, Lefèbvre (2008) nos lembra que só a luta de classes pode produzir diferenças e combater a homogeneização e a artificialidade orientada por grupos dominantes.

Assim sendo, a “festa”, em Lefèbvre (2008), corresponde a uma sociabilidade que escapa às relações de produção-consumo, ou seja, trata-se do “gasto improdutivo de recursos, ou seja, ao emprego de recursos naquilo que não necessariamente trará um retorno financeiro, mas que atenderá a outras necessidades sociais: do encontro, do divertimento, do lazer, da cultura, da arte” (Medeiros, 2019, p. 10). A “festa” é reveladora da dimensão cultural da cidade, um consumo improdutivo, sem nenhuma outra vantagem além do prazer e do prestígio (Lefebvre, 2008).

O lazer improdutivo transcende a alienação e a segregação frequentemente presentes no espaço urbano, bem como, rompe com a rotina e com a monotonia da vida cotidiana moderna. Dessa forma, possibilita o encontro de pessoas de diferentes origens e classe sociais, proporcionando um espaço de interações e vivências cada vez mais escasso nas cidades.

Nos espaços “à margem-rio”, as novas formas de uso e consumo da natureza se voltam para práticas de lazer-programado que propiciam “experiências” de “retorno” à vida cotidiana, alterando as diversas formas e usos do espaço. Neles, a cotidianidade impera e a “festa” não deixa de existir, porém, assume posição secundária como resíduo.

As ilhas de Belém, quando inseridas entre as principais opções de contato com a natureza e de realização de atividades de lazer – seja com seus tradicionais atributos de descanso, diversão e desenvolvimento humano, seja dentro de uma funcionalidade moral, romântica, utilitarista e compensatória ou mesmo sob a dominância do “lazer como

mercadoria” (Mascarenhas, 2005) –, passam a atrair diferentes grupos de empresários, comerciantes, trabalhadores informais e novos moradores.

Na parte sul-insular, mais próxima do núcleo político e corporativo de Belém, encontram-se as ilhas do Combu, Murutucu, Grande, Patos, Ilhinha e Negra. Nelas, prevalece a forte incidência de comunidades ribeirinhas constituídas por famílias que habitam no lugar por gerações, marcadas pela circulação de barcos e canoas, de pequenos portos, trapiches e atividades ligadas a uma dinâmica regional de forte expressão cultural.

Nessa parte da cidade surgem práticas e interações variadas com o rio, como passeios, pescaria, banhos e imersões gastronômicas e holísticas. A coleta e beneficiamento de frutas e o trabalho nas cozinhas dos bares e restaurantes, na condução de embarcações e de trilhas ecológicas possibilitam aos moradores complementar a receita familiar, bem como oportunizam a troca de experiências e conhecimentos entre visitado-visitante.

No Combu, a quarta maior ilha em extensão territorial de Belém, as ocupações de terrenos e os usos do rio se voltam para atividades de lazer e turismo em estabelecimentos como bares, restaurantes, lojas de produtos artesanais e, mais recentemente, em meios de hospedagem e casas de eventos exclusivos (figuras 31, 32, 33 e 34), dinâmica que aos poucos abrange as ilhas do entorno (figuras 35 e 36).

Acrescenta-se que a Ilha do Combu é uma Área de Proteção Ambiental Estadual, criada pela Lei n.º 6.083 de 1997 (Pará, 1997), que assume notoriedade pela presença de jornalistas, blogs de viagens, produtores de TV e cinema, chefs de cozinha etc. Esse movimento tem atraído novos moradores e comerciantes interessados em realizar atividades diversas, o que acaba por desencadear uma série de disputas socioespaciais (Rodrigues, 2018).

A presença de grupos empresariais e as ações de *marketing* governamental reforçam a tendência nacional e internacional de valorização de unidades de conservação como locais turísticos. No que concerne à venda de produtos artesanais, ganha destaque o chocolate oriundo da extração de cacau nativo da região, produzido por moradores das comunidades Igarapé Piriquitaquara e Igarapé Combu. A pequena fábrica de chocolate localizada nessa última, ganha destaque pela presença em revistas de viagens, programas televisivos de culinária e grandes feiras e festivais gastronômicos, tornando-a visitada por grupos de turistas quase que diariamente (Rodrigues, 2018).

Figura 31 – Ilha do Combu: imóvel disponível para locação de eventos



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, ago. 2022.

Nota: localizado na Comunidade do Igarapé Piriquitaquara, o imóvel contrasta com as demais residências de ribeirinhos que existem no mesmo local, haja vista que, diferente das moradias em madeira adaptadas ao ecossistema de várzea, tem-se uma infraestrutura interna e um deck com o predomínio de alvenaria e alumínio, com área de lazer disposta com piscina e churrasqueira. O principal meio de divulgação para locações são as plataformas virtuais Instagram e Facebook.

Figura 32 – Ilha do Combu: venda de produtos artesanais do cacau



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, out. 2022.

Nota: a fábrica de chocolate artesanal localizada no furo do Igarapé Combu, uma das quatro comunidades existentes na ilha, já foi matéria de revista de empresa aérea, de arquitetura, design de interiores e paisagismo, assim como também já participou de exposições em feiras nacionais e internacionais de cacauicultura. Ao chegar ao local, o turista não se depara apenas com a paisagem da floresta, do rio e da população ribeirinha, mas com uma estrutura espacial pronta para recebê-lo, com guias, menu degustação de iguarias e produtos variados nas prateleiras. O empreendimento pertence a uma produtora rural moradora da Ilha, que, juntamente, com sua família formada por cerca de sete pessoas, cultivam no terreno essa e outras frutas.

Figura 33 – Ilha do Combu: meio de hospedagem na Comunidade Beira-rio



Fonte: Figueiredo (2022).

Nota: até 2018 não haviam meios de hospedagem registrados no Combu. Até então, na ilha era mais usual a realização do chamado “turismo de um dia” ou de curta duração, no qual os visitantes permanecem apenas por um período curto, usufruindo das opções de lazer e gastronomia e, posteriormente, dirigindo-se de volta às residências, casas de amigos e parentes, ou aos hotéis da cidade. Recentemente, alguns bares e restaurantes, principalmente aqueles localizados na Comunidade Beira-rio, de frente para orla sul-continental da cidade, passaram a comercializar diárias em chalés e bangalôs espalhados pelos terrenos. O espaço da imagem é um dos poucos que se apresenta como espaço para comercialização exclusiva de diárias de hospedagem, que podem ser adquiridas no site da empresa ou via plataformas virtuais.



Figura 34 – Ilha do Combu: espaço para realização de eventos e gastronomia na Comunidade Beira-rio



Fonte: João Gomes, jul. 2022.

Nota: a partir de 2018, além de bares e restaurantes, a Ilha do Combu passa a contar com estabelecimentos de hospedagem e de eventos comerciais. O design moderno e arrojado atrelado aos elementos naturais compõe a decoração do espaço em foco na imagem, onde é criada uma atmosfera propícia para encontros técnicos, empresariais e sociais dos mais diversos tipos. Tal como na hotelaria, a cobrança é feita por diárias, podendo ser acrescido ao pacote serviços de traslado, alimentação e hospedagem. Na figura, participantes do Encontro de Lideranças Municipais pela Amazônia Urbana, promovido pela Frente Nacional de Prefeitos (FNP), WRI Brasil e Prefeitura de Belém, no contexto da iniciativa Cities4Forests. Sob o discurso do desenvolvimento sustentável, a reunião contou com a presença de representantes de vários municípios que discutiam a criação de uma agenda focada na identificação dos desafios enfrentados pelas mudanças climáticas na Amazônia, o que resultou na assinatura da “Carta de Intenção da Amazônia Urbana”, que reitera a importância de aproveitar os interesses que se voltam para a região para a captação de recursos.

Figura 35 – Ilha Grande: chalé nas dependências de um restaurante



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, ago. 2022.

Nota: na paisagem da orla insular da Ilha Grande, assim como nas demais ilhas da parte sul de Belém, predomina a vegetação de açaizais, samaúmas, seringueiras e outras árvores. As residências de famílias ribeirinhas que, em sua maioria, vivem da coleta desses frutos também compõe a paisagem. O restaurante da imagem fica de frente para o município do Acará, e conta com infraestrutura para atracagem de lanchas e jet-skis, deck para facilitar os banhos de rio, atividades de recreação e alguns chalés disponíveis para reservas. Os valores das diárias de hospedagem variam de R\$ 250,00 a R\$ 600,00.

Figura 36 – Ilha Murutucu: restaurante apoiado por consultoria do SEBRAE



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, ago. 2022.

Nota: na Ilha do Murutucu também é possível encontrar algumas opções de restaurantes e três espaços de hospedagem, um hostel e dois terrenos adaptados com chalés que disponibilizam opções variadas de cardápio e atividades de lazer. Cada vez mais esses comerciantes procuram ou passam a ser procurados por representantes governamentais e por organizações como o Serviço Brasileiro de Apoio a Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), que oferece apoio técnico para a realização de cursos e treinamentos. Esses, por sua vez, diante da alta demanda consumidora nessa parte da cidade, veem nessas articulações a chance de aumentar sua carga de mercadorias informacionais.

Os produtos derivados do cacau encontram-se como um dos mais importantes elementos de atração de visitantes para o Combu. Empresas de serviços gastronômicos, de alto padrão e de clientela selecionada, também adquirem o cacau e o chocolate artesanal, movimentando toda uma cadeia de pequenos produtores. A veiculação de imagens da ilha em programações televisivas (programas, noticiários, documentários, filmes etc.) e em eventos, evidencia a participação de comerciantes e representantes comunitários em ações que visam atrair investimentos de cunho turístico e imobiliário para a capital do estado (Rodrigues, 2018).

De acordo com dados da prefeitura e da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (ABRASEL), desde 2014 o Combu tem sua imagem atrelada a uma série de ações midiáticas e projetos artístico-culturais, entre eles, o projeto de arte urbana em grafite Street River (2014), o Festival Internacional do Chocolate e Cacau da Amazônia e Flor Pará (2014), a Minissérie policial “Pacto de Sangue” (2016), a Feira Internacional do Turismo da Amazônia (FITA) (todas as edições), Festival Brasil Sabor (2017), Festival “Fartura” (2018) (Rodrigues, 2018). Mais recentemente, em 2022, a ilha foi uma das locações da série cinematográfica “Cidade Invisível”, produzida por um canal *streaming* de grande alcance internacional.

No Combu, a ribeira<sup>85</sup> das comunidades do Igarapé Piriquitaquara (ou da Paciência) e do Furo de São Benedito apresentam um ambiente mais preservado, de expressão predominantemente residencial, diferindo da ribeira do furo do Igarapé Combu e da Comunidade Beira-rio. Aos fins de semana e na entressafra do açaí, período em que as vendas do fruto diminuem, é comum ver os moradores dessas comunidades, em especial os jovens, realizando atividades remuneradas nas embarcações e nos empreendimentos de alimentação, vendo nessa prática uma maneira de amenizar a sua condição de pobreza.

O Furo de São Benedito percorre as ilhas do Combu, Murutucu e Grande. Pela distância e pelo relativo isolamento, conta-se com poucos restaurantes nas margens. A visitação é demarcada por grupos em embarcações e *jet-skis* mais sofisticados, conduzidos pelos próprios donos ou por pilotos particulares; objetos esses que, aos finais dos passeios, são acomodados nas marinas e galpões espalhados pela orla sul. Entre as três ilhas, na baixa da maré, surge um banco de areia denominado “Prainha Secreta”, muito apreciado por banhistas.

---

<sup>85</sup> A “ribeira amazônica”, termo empregado por Lima (2013, p. 49), remete ao sinônimo de orla, faixa imediata de maior contato e interação entre a terra e a água, mais comumente associado aos espaços de frentes fluviais das pequenas e médias cidades da Amazônia. Compreende espaços onde se desenvolvem usos e práticas socioespaciais cotidianas que estão ligados ao tempo lento do rio e da floresta, de forma múltipla (econômica, funcional e simbólico-cultural) e em diferentes escalas.

Na beira das ilhas do Combu, Murutucu e Grande, que fazem frente para o continente, a primeira é a que apresenta a maior infraestrutura em serviços de alimentação e de lazer, com piscinas para crianças e adultos, parques infantis, área para eventos, campos de futebol, trilhas ecológicas, chalés de hospedagem, possuindo, inclusive, algumas áreas de atracagem no lado continental para o uso de clientes. Nas duas últimas, predomina os assentamentos de ribeirinhos que há muito tempo fazem desse espaço seu lugar de sustento e vida.

Nas travessias pelo Rio Guamá é comum ainda observar o vai e vem de embarcações dos mais diversos tipos, dentre elas, “rabetas”<sup>86</sup> e “po-po-pôs”<sup>87</sup> de moradores, lanchas luxuosas de grupos particulares e agências náuticas, balsas com carros e produtos madeireiros, além de canoas e caiaques “havaianos”, “polinésios” e “canadenses”<sup>88</sup> (Figura 37).

Os percursos e travessias para as ilhas ao sul de Belém são feitos, principalmente, pelo Porto da Palha e pelo Terminal Hidroviário Ruy Barata, antigo Porto da Praça Princesa Isabel, reinaugurado após reforma, em 2021 (Figura 38). Até então, a morfologia social desse local exibiu uma variedade de usos e apropriações do espaço com a pesca, a circulação (fluvial e terrestre) de moradores, comerciantes e estudantes, além do lazer proporcionado pelos banhos de rio, caminhadas e pelas festas em bares e restaurante do entorno (Rodrigues, 2018). Atualmente, sobra pouco espaço e tempo para essas sociabilidades, visto que aumentam as disputas pelo uso das embarcações e para a acomodação dos veículos de visitantes.

No novo Terminal da Praça Princesa Isabel, as ações são controladas pela Prefeitura Municipal de Belém e pelas duas cooperativas de embarcações responsáveis pelas travessias ao Combu, ficando os demais usos restritos ao Porto da Palha e ao Porto do Açaí, ambos na orla sul da cidade. A fiscalização ocorre tanto pelos membros das cooperativas quanto por parte da Capitania dos Portos, o que afasta a atividade ilegal de condução de passageiros para outros locais.

---

<sup>86</sup>As embarcações desse tipo recebem esse nome devido ao pequeno motor acoplado na traseira e conduzido manualmente com o auxílio de um bastão.

<sup>87</sup>O “po-po-pô” é um tipo de embarcação típica da Amazônia, mais lenta e maior que as lanchas e rabetas, construído em madeira e cuja pintura tem como marca principal expressões da cultura popular regional.

<sup>88</sup>Esses termos fazem alusão ao formato das canoas havaianas e polinésias, com as quais a prática esportiva de canoagem torna-se muito expressiva. Durante o trabalho de campo, contabilizou-se 10 escolas de canoagem atuando no espaço insular: Marenteza Canoagem, Marear, Rio e Mar Va’a, Ubá Clube Náutico, Amazônia Va’a, Belém Va’a, Caruanas, Canoeiros Sk, Ozone Kayak Adventure e Aloha Belém. Dentre os produtos comercializados estão pacotes de aulas, competições, excursões e passeios que visam projetar nas ações uma perspectiva de retorno à vida ribeirinha, contudo, sem se desvincilhar do olhar de fora, visto que não parecem preocupadas em considerar e/ou inserir a arquitetura náutica-vernacular ribeirinha amazônica entre os instrumentos de trabalho.

Figura 37 – Furo Piriquitaquara: práticas de canoagem havaiana



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, mar. 2021.

Nota: a depender do fluxo da maré, é possível ver maior ou menor número de embarcações do tipo “rabeta”, barcos, canoas e lanchas pela paisagem do Rio Guamá e nos furos e igarapés que surgem a partir dele. As escolas de canoagem e restaurantes se aproveitam economicamente da presença de grupos com interesses desportivos para comercializar pacotes de passeios, refeições e hospedagem, vendo no turismo uma oportunidade de diversificação dos serviços comercializados.

Figura 38 – Bairro da Condor: entrada por via terrestre para o Terminal Hidroviário Ruy Barata



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, jan. 2021.

Nota: a construção do Porto da Praça Princesa Isabel foi feita pela gestão municipal, no ano de 1998, tendo por objetivo principal a proposta de “resgatar” o diálogo entre a cidade e o rio. Até 2018, a praça era o principal ponto de partida da maioria das embarcações de moradores, estudantes e comerciantes que fazem travessia para as ilhas da parte sul e para o município do Acará. Com a reinauguração em 2021, o local passa a ter a gestão compartilhada entre a Prefeitura de Belém e as cooperativas de condutores de embarcação, que revezam as vendas de passagens entre si. O valor do bilhete custa, em média, R\$ 10,00 por trecho. A frequência de travessias ocorre a cada 30 minutos ou conforme a demanda, iniciando o atendimento no terminal por volta de 7h e encerrando às 18 horas. A segurança é feita pela Guarda Municipal e pela Polícia Militar. Além disso, o espaço conta com um posto de informações turísticas e uma lanchonete. A movimentação é maior aos fins de semana, feriados e período de férias escolares, contudo, nos demais dias é possível verificar a movimentação de grupos de visitantes trazidos pelas agências de receptivo ou guias de turismo independentes.

Assim, na Amazônia, a promoção do turismo passa a ser uma atividade importante, chamando a atenção para as dinâmicas da floresta e modificando-as. É nesse contexto que o Combu vem ganhando relativa importância no cenário econômico belenense como espaço turístico, por concentrar uma psicofera<sup>89</sup> (Santos, 2006) relacionada à imagem de “cidade de forte expressão cultural ribeirinha”, se propondo “a resgatar a memória” dos grupos populacionais tradicionais que habitam na cidade em “harmonia com a floresta”.

Considerando que a metropolização implica em outros usos residenciais, industriais, logísticos e de consumo, responsáveis por gerar novos fluxos de pessoas, mercadorias e informações, tanto nos núcleos centrais quanto nas periferias, o lazer torna-se um fio condutor importante para análise. Isso porque, nos planos e projetos que se voltam para o espaço insular de Belém, as ilhas, em boa parte, são tratadas como ambiente natural, de turismo e lazer.

Esse modelo globalizado de acesso ao lazer, à natureza e à cultura amazônica agrega elementos que passam a fazer parte do consumo de turistas, mas também de moradores da cidade, pela oportunidade de maior contato com os elementos naturais, *locus* de inúmeras experiências. A imagem do retorno às raízes ribeirinhas é mediada pelo consumo cultural, isto é, são comercializados bens materiais e simbólicos, potencializados pelos meios de comunicação.

Portanto, entender a dinâmica metropolitana perpassa pela compreensão de como cada agente, que produz e reproduz o espaço metropolitano, movimenta-se para garantir a sua permanência e sobrevivência na metrópole. Desse modo, observou-se que a configuração da forma metropolitana de Belém segue para além dos dois principais vetores de expansão, alcançando a periferia insular, próxima e distante do núcleo metropolitano, expressando “a necessidade de acumulação de capital diretamente articulada às estruturas burocráticas de planejamento” (Trindade Júnior, 2016, p. 166).

Nesses termos, a fronteira urbano-imobiliária de Belém foi a principal responsável pela forma dispersa e, por sua vez, pelo processo de reestruturação metropolitana, que redefiniu as localizações residenciais. Por conseguinte, as formas de apropriação do solo, das atividades econômicas e das amenidades socialmente produzidas foram afetadas (Trindade Júnior, 2016). Assim sendo, as ilhas, cada uma com suas particularidades e especificidades, não fogem dessa perspectiva.

---

<sup>89</sup>Para Santos (2006), a psicofera diz respeito à esfera dos valores, dos desejos, dos hábitos e dos comportamentos. Seu par dialético é a tecnosfera, que concerne ao conjunto dos objetos técnicos e à progressiva artificialização do espaço. Juntos, tecnosfera e psicofera constituem os pilares que sustentam a difusão do meio técnico-científico-informacional.



Mais recentemente, com o advento dos residenciais populares financiados, de condomínios de alto padrão, como o Alphaville, e de espaços turísticos e de lazeres-mercadológicos que restringem e cerceiam os usos do rio, passa-se a contar com a ação da lógica capitalista. Isso é resultado das alterações nas formas de morar e na mobilidade de atividades econômicas que se espriam pela metrópole, no qual o Estado, o capital imobiliário e os sujeitos excluídos dos processos promovidos pelos dois primeiros são protagonistas.

As ações que se voltam para o espaço insular, em especial nas ilhas supracitadas, reforçam o momento de transição/metamorfose metropolitana pelo qual Belém tem passado, cujas transformações são expressas de múltiplas maneiras: 1) nas novas escalas de atuação dos agentes (imobiliários, turísticos, dos lazeres) capitalistas e não capitalistas; 2) nas políticas públicas que não dão conta da complexidade das dinâmicas recentes; 3) nos conflitos em torno dos usos da terra e dos rios; e 4) no enfraquecimento e nas pequenas insurgências de movimentos individuais e coletivos de grupos socialmente excluídos.

Esse contexto nos conduz a pensar que o insular, sem se desvencilhar dos atributos que geralmente lhes são confiados (isolamento, distanciamento e forte relevância natural), não pode mais ser pensado em separado da sociedade urbana, posto que também é indissociável das relações entre uma ordem próxima e uma ordem distante<sup>90</sup>.

Por outro lado, a presença residual da floresta no âmbito da metrópole ainda é marcante. Muitos dos moradores, além de comerciantes, condutores de embarcação e proprietários de trilhas ecológicas, são também pequenos produtores rurais ligados aos movimentos pela posse e uso da terra.

Essa configuração valida que a cidade dispersa progressivamente altera outra forma espacial – a da cidade ribeirinha –, onde, simultaneamente, se deprimem relações, valores culturais, hábitos e modos de vida, instaurando-se outros ritmos no tempo e nas “temporalidades lentas” (Santos, 2001) ali existentes.

---

<sup>90</sup>A ordem próxima – a da vizinhança – diz respeito ao terreno da vida imediata e dos pequenos movimentos, das relações de produção e de propriedade e, simultaneamente, local da reprodução das relações de produção. Na ordem distante – a da sociedade global (nacional e internacional), das relações de produção, do Estado etc. –, com relativa diferença e autonomia, com determinações recíprocas, coesão almejada e conflitos, estabelece-se ao nível dos poderes instituídos, impondo-se (ou tentando se impor) sob a aparência da abstração, da formalidade, do suprassensível, mas como veículo de ideologias (políticas, religiosas etc.) e de princípios morais e jurídicos (Lefebvre, 1973, 2013).

### 2.3 Urbanidades, ruralidades e insularidades: elementos para a compreensão de um espaço social específico

Nas últimas décadas, diferentes transformações espaciais atingiram as ilhas de Belém, seja na produção de assentamentos ou pela inserção de novas atividades econômicas que resultam dos processos de urbanização e metropolização. Isso demonstra que espaços de grande relevância natural não devem ser descartados das dinâmicas urbanas, bem como não podem mais serem vistos de maneira antagônica ou distanciada dessa realidade.

Nesse sentido, a categoria analítica do cotidiano se faz importante para a compreensão dessa problemática. Nela, são encontradas diferentes interpretações e perspectivas<sup>91</sup>, posto que o cotidiano é onde “tudo conta” (Lefèbvre, 1991, p. 27) e a “vida cotidiana se apresenta como não-filosófica, como mundo real em relação ao ideal” (Lefèbvre, 1991, p. 17), isto é, estabelece-se em relação próxima, senão imbricada, à modernidade.

O ponto de partida para Lefèbvre (1991, p. 20) “é a interação dialética da qual seria impossível não partir”. Portanto, assume-se que o cotidiano é o lugar dos conflitos, “dos problemas concretos da produção em sentido amplo: a maneira como é produzida a existência social dos seres humanos” (Lefèbvre, 1991, p. 30), sendo o fio condutor necessário para conhecer a sociedade e as forças que a estruturam (o Estado, a cultura, o mercado e/ou a ciência).

Assim, no cotidiano amazônico em contexto de transformações decorrentes do processo de metropolização do espaço, não é possível conceber a cidade em oposição ao ambiente natural, pois é necessário considerar dialeticamente as distinções, contradições e complementaridade existentes. No caso do Delta, “mais sensível sob o aspecto ambiental” (Carmo; Costa, 2021), as mudanças na relação sociedade-natureza decorrem do processo geral de “urbanização sem urbanidade” (Ribeiro, 1995)<sup>92</sup>, devido às dificuldades de acesso e uso desigual da infraestrutura e de serviços urbanos, e ao habitar<sup>93</sup> nas cidades.

---

<sup>91</sup>Dentre eles, chama-se a atenção, por exemplo, à obra de Certeau (1994).

<sup>92</sup>Atribui-se à noção de urbanidade a qualidade ou condição do ser urbano, à vida na cidade, isto é, a qualidade da vida na cidade. “Tal condição tem sido ameaçada devido reforço à exclusão social e à retirada de direitos. Essa redução não contribui para a conquista coletiva de um nível de urbanidade, isto é, de amadurecimento das relações políticas e socioculturais no urbano, compatível com o agudo grau de urbanização alcançado pelo País nas últimas décadas. Ao contrário, talvez possamos dizer que é sobretudo na qualidade da vida urbana, em suas condições materiais e sociais, que mais clara e rapidamente pode ser apreendida a incongruência histórica do desenvolvimento brasileiro, expresso num hibridismo entre formas e práticas sociais reprodutoras de padrões internacionais de consumo e exclusões radicalizadas” (Ribeiro, 1995, p. 557-558).

<sup>93</sup>É a apropriação do espaço regida por uma racionalidade que luta para recuperar o sentido pleno da cidade como obra, como valor de uso, é a atividade criativa livre, um conjunto de interesses e comportamentos que levam à emancipação coletiva (Lefèbvre, 2013). Sobre o habitar, Álvaro Ferreira (2011, p. 255) explica que ele

Portanto, ao ultrapassar a dualidade que pode parecer intrínseca aos conceitos de campo e cidade, rural e urbano, e apreendendo a urbanodiversidade<sup>94</sup> presente nas cidades amazônicas, mobiliza-se à discussão as categorias de ilha e insular, que, assim como as demais morfologias espaciais, devem ser consideradas nas representações sociais sobre a Amazônia, em especial em seu Delta, pelo seu simbolismo, imagens, paisagens e conteúdo, expressivos de realidades particulares engendradas no desenvolvimento e na experiência histórica da região.

Ao propor reflexões a respeito das noções de maritimidade, insularidade e ilheidade, Diegues (1998) considera que as barreiras que separam os ilhéus dos continentais são mais de origem sociocultural que propriamente naturais, dado que elas são assentadas em aspectos simbólicos e representações sociais diferenciadas. Para o autor, a maritimidade decorre dos contatos e vivências desenvolvidos nos ambientes que sofrem influência direta das marés oceânicas. Trata-se da produção econômica, social e simbólica que nem sempre existe em todas as sociedades insulares<sup>95</sup>, posto que se trata das práticas e da percepção que os ilhéus têm de si mesmos em suas relações com a sociedade abrangente (regional, nacional ou internacional). A insularidade, mais ligada ao aspecto da forma, concerne ao fenômeno resultante do relativo isolamento físico dos espaços e populações insulares (distância do continente, por exemplo). A ilheidade, um neologismo decorrente de estudos franceses (*îleité*), é constituída essencialmente das representações simbólicas e do imaginário decorrentes da insularidade (Diegues, 1998).

---

“transcende a moradia, pois significa viver a cidade em toda sua intensidade e complexidade. Significa acesso à educação, à saúde, ao lazer e a todas as possibilidades que o espaço urbano de uma grande metrópole pode oferecer”.

<sup>94</sup> Ao sustentar a tese da existência de uma urbanodiversidade, Trindade Júnior (2010a, 2013a) nos estimula a pensar na conformação de alguns perfis de cidades, como a cidade-ribeirinha, a cidade-rodovia e a cidade-empresa. Essas cidades representam as diversas manifestações do fenômeno urbano na região, cujas singularidades não são captadas por muitos estudos. O autor alude que as formas de articulação de determinados espaços vão além da atividade local e sugerem relações extrarregionais que, dialeticamente, acabam definindo formas e conteúdos urbanos particulares e de importância regional no espaço amazônico (Trindade Júnior, 2010a, 2013a). Nessa perspectiva, a urbanodiversidade propõe a necessidade de repensar as formas de centralidades urbanas para além do plano econômico e enfatiza a importância de se compreender elementos socioculturais de relevância local, além de urbanismos diferenciados e criativos que acenam para uma nova urbanidade; urbanidade essa repleta de conteúdos híbridos que articulam a vida rural à vida urbana, sugerindo outras formas de cooperação e de sociabilidades (Trindade Júnior, 2013a). Além do mais, a teoria da urbanodiversidade implica reconhecer não somente as diversas formas de cidades e a existência de múltiplos tipos de urbanização, geralmente, decorrentes de processos originados externamente, mas também “formas complexas de espaços que indicam a hibridização de relações definidas por contatos e resistências em face desses movimentos de diferentes naturezas que chegam à região” (Trindade Júnior, 2013a, p. 18).

<sup>95</sup> Tendo por referência a realidade da Europa e da Oceania, Diegues (1998) considerou que nas polinésias se desenvolveu um grau elevado de maritimidade, um modo de vida decorrente não só da dependência ao oceano, mas também resultante de uma complexa e longa interação com o mar, como *locus* de produção e reprodução social e simbólica. Por outro lado, em sociedades insulares como a Córsega, no Mediterrâneo, o estudioso observou um grau pouco desenvolvido de maritimidade, visto que, no geral, as relações se construíram voltadas em sua maioria para o interior das ilhas, para atividades agrícolas e pastoris.

Menegatto (2017) considera que o espaço insular possui traços exclusivos (tanto de ordem física como humana), sendo geralmente caracterizado por suas pequenas dimensões, não existindo a possibilidade, em boa medida, de contar com o atributo da heterogeneidade de paisagens e traços peculiares em situação de coabitação. Assim, em seu sentido de dispersão e concentração, a insularidade desenvolve um aguçado senso de unidade territorial.

Entretanto, reduzir o ambiente insular em uma única unidade territorial, de pequenas dimensões e com certa homogeneidade das paisagens e do conteúdo, torna qualquer análise contestável, visto que “a vida social na ilha não se define pelo fato dela estar cercada de água por todos os lados, mas pelas práticas em que estão envolvidos os ilhéus” (Diegues, 1998, p. 259) em suas relações com os componentes naturais e com a totalidade da sociedade.

Em certa medida, tem-se a afirmação de que “as sociedades insulares podem ser explicadas a partir do espaço que habitam e, na direção oposta” (Menegatto, 2017, p. 26). Contudo, não se deve esquecer que, ele próprio, o espaço, é um meio, produto e condição social, onde cada lugar contém todos os lugares (Santos, 2006). Desse modo, não relacionar a condição de insularidade ao entorno imediato e distante é uma falha constante nos estudos insulares.

Por essa razão, não é mais concebível analisar o espaço insular somente pela complexidade das experiências de finitude de uma ilha e seu tempo particular. Mesmo em ilhas mais isoladas fisicamente dos centros urbanos podem se configurar temporalidades e espacialidades diversas, de simultâneas recusas e acordos com o ritmo ditado pela sociedade ampliada e suas formas de reprodução. A relação entre os ilhéus e as águas não é algo dado, imutável, mas uma inter-relação construída historicamente. As águas se interpõem como uso, obstáculo, contato, caminho, além de ambiente de trabalho, de alimento e de representações lúdicas e simbólicas.

Assim, não se apegando a uma realidade específica, considera-se o insular (morfologia social), a ilha (morfologia física) e a insularidade (qualidade do ser insular e da vida em uma ilha) como chaves interpretativas importantes para analisar determinada especificidade da região. Atenta-se ao cuidado de não cair em uma visão determinista que pouco dá conta das particularidades, singularidades e diversidade de formas e conteúdos existentes nesses ambientes. Portanto, tanto quanto as condições físicas, a história do lugar marca a paisagem e as práticas sociais desse ambiente.

Na Amazônia, é necessário afastar as categorias “insular” e “insularidade” somente da ideia de isolamento, visto que os habitantes das ilhas vivem em condição de hibridez, em ritmo ora fechado, ora aberto; ora acelerado, ora lento; ora ambos. Pensá-los dissociados da

totalidade global, aberta, contraditória e conflituosa, é sucumbir à alienação, pois esses elementos estão interconectados aos fluxos socioespaciais locais, regionais e globais, e aos impactos da (re)estruturação urbana e metropolitana em curso.

Desse modo, como as cidades não podem ser definidas somente pelas indústrias e seus agentes e o campo somente pela agricultura e pela presença de seus velhos atores (ruralistas, latifundiários, produtores familiares, camponeses com ou sem terra) (Medeiros, 2017), tampouco uma ilha poderá ser definida de maneira setorial, visto que, mesmo sendo uma realidade específica, é parte integrante da sociedade.

Quanto mais uma ilha está inserida na sociedade burocrática de consumo dirigido (Lefèbvre, 1991), hiper-repressiva<sup>96</sup>, mais as relações se voltam para o consumo exclusivo e/ou excludente. Esse movimento, por sua natureza, assiste ao seu fortalecimento com a iniciativa neoliberal a partir da década de 1980, quando a mídia nacional e internacional passa a abordar os ambientes insulares como últimos redutos naturais, paradisíacos e de lazer tranquilo. Daí, numerosos turistas, fotógrafos, jornalistas, artistas e literários, além de agências e operadoras, passam a realizar pacotes de viagens, principalmente para grupos de alta renda (Diegues, 1998).

No Brasil, sobretudo em pequenas ilhas costeiras do sul e sudeste do país, bem como no litoral nordestino, essa lógica tornou-se imposta pelo uso da propriedade privada do solo, o qual passou a estar retido por poucos privilegiados pertencentes aos altos estratos da sociedade e a representar um indicador seguro de status e de exclusividade (Diegues, 1998). Acrescenta-se a essa realidade o reforço do mercado financeiro, que, aos poucos, vem alcançando alguns fragmentos do entorno do Delta amazônico, como tem sido observado no município de Salinópolis, por exemplo.

Esses locais experimentam a implementação de vias de acesso, condomínios fechados, equipamentos turísticos (operadoras, resorts, hotéis, *timeshares*<sup>97</sup> etc.) e de entretenimento (marinas, casas de shows, parques) e segundas residências, elementos importantes para a reprodução do capital imobiliário e financeiro por meio do que Harvey (2005) chama de acumulação por espoliação<sup>98</sup>.

<sup>96</sup>“A repressão se estende à vida biológica e fisiológica, à natureza, à infância, à educação, à pedagogia, à entrada na vida; ela impõe a abstinência, o ascetismo, chegando, pelo caminho ideológico, e fazer crer que a privação é mérito e plenitude” (Lefebvre, 1991, p. 156).

<sup>97</sup>Traduzido do inglês como “tempo compartilhado”, trata-se da aquisição de uma propriedade (casa, terreno, apartamento, unidade habitacional em resorts, prédio etc.) por duas ou várias pessoas.

<sup>98</sup>Harvey (2005) assinala que essa forma de acumulação encontra fundamento em modos de operar muito peculiares ao capitalismo, a exemplo da fraude, do saque e da violência, que, sistematicamente, robustecem e legitimam com o projeto capitalista de transformação de bens públicos e comuns em mercadoria.

A transformação do consumo e a conformação de mercados voltados ao atendimento de nichos específicos da população, com forte apoio da publicidade, é algo também perceptível nesses espaços. Em relação a isso, Ferreira (2014) analisa que:

A mobilização da moda em mercados de massa forneceu um meio de acelerar o ritmo do consumo, não somente em termos de roupas, ornamentos e decoração, mas também de uma ampla gama de estilos de vida, hábitos de lazer e esporte. Outra transformação importante ocorreu com a passagem do consumo de bens para o consumo de serviços. A publicidade e as imagens da mídia passaram a ter um papel muito mais integrador nas práticas culturais, tendo assumido agora importância maior na dinâmica de crescimento do capitalismo. A publicidade já não parte da ideia de informar ou promover no sentido comum, pois se volta cada vez mais para a manipulação dos desejos e gostos (Ferreira, 2014, p. 2-3).

Em Belém, as relações entre o urbano e o rural-ribeirinho sofreram variadas transformações em seu processo de formação metropolitana (Trindade Júnior, 2016), marcado pelo (re)ordenamento dos assentamentos urbanos, pelo predomínio do modelo rodoviário e pelas recentes tentativas de reaproximação das águas, presente em vários discursos de intervenção urbana e de políticas de turismo.

Atualmente, o planejamento estratégico ecologizado se reforça pelo empresariamento da gestão urbana, no qual projetos e ações resultam em intervenções arquitetônicas e econômicas que recriam, nas áreas centrais de Belém, o retorno ao convívio com o rio e com a floresta, enquanto, por outro lado, excluem e/ou invisibilizam outras áreas e grupos sociais dessa dinâmica.

Nas ilhas de Caratateua, Cotijuba, Paquetá, Grande e Combu, imbricam-se urbanidades, ruralidades<sup>99</sup> e insularidades diversas, tanto nas práticas de sujeitos de vida cotidiana mais urbanizada (comércio ambulante, bancos, empresas de telefonia, placas solares e internet, transporte coletivo, centros comerciais, franquias, fábricas etc.) quanto nas práticas da vida cotidiana rural-ribeirinha (carroceiros, caseiros, carvoarias, pequena produção rural, peconheiros<sup>100</sup>, extrativismos, artesanato, condução de embarcação etc.).

Tendo as praias e a atividade banhar como principal atrativo, as orlas das ilhas de Mosqueiro, Caratateua e do Distrito de Icoaraci já foram consideradas espaços de lazer da elite estrangeira e belenense no período do apogeu do Ciclo da Borracha, tornando-se parte dos interesses de indivíduos e grupos de alto poder aquisitivo da sede municipal.

<sup>99</sup>Qualidade do que pertence ao modo de vida rural e ao campo, não se resumindo somente à atividade agrícola, mas ao número de pessoas ocupadas em atividades ligadas à natureza.

<sup>100</sup>É o trabalhador responsável por subir até o topo do açaizeiro e retirar os cachos da fruta. Para isso, necessita da utilização da peconha, um utensílio constituído por pequenas tiras de tecido têxtil ou por cascas de madeira flexíveis, formando uma espécie de “cinto” em torno dos pés que o possibilita subir pelo caule da árvore e retirar os cachos de açaí com maior rapidez e menor desperdício.

No momento atual, iniciado a partir da segunda etapa do processo de metropolização de Belém, na década de 1980, esses ambientes, assim como a ilha de Cotijuba, passam a acompanhar a expansão da cidade, configurando novas espacialidades de camadas da população expropriadas dos espaços de lazer da área central.

Mais recentemente, em especial a partir dos anos 2000, o imaginário, a oferta e a valorização atribuída a ilhas como o Combu em artigos de jornais, programas de TV e entrevistas estão relacionadas aos processos e acontecimentos ocorridos ao longo do tempo; processos esses que reconhecem e reforçam essas áreas como espaços de lazer e turismo. A proximidade dos principais equipamentos urbanos da central da cidade também reforça essa condição.

Esse movimento é facilitado pela implementação de vias urbanas (rodoviárias e fluviais) de baixo custo, que possibilitaram o acesso às praias, igarapés e rios, atraindo novos moradores, pequenos comerciantes e serviços (formais e informais), assim como problemas de poluição e o aumento da violência (Quadro 3)<sup>101</sup>.

Quadro 3 – Notícias de jornais: o espaço insular na segunda fase de metropolização

Período	Veículo de mídia	Título	Resumo da notícia
13.07.1989	O Liberal	Combu, onde se inventa a prosperidade	A notícia gira em torno da valorização dos aspectos naturais e da beleza cênica da ilha. Em relação à paisagem insular, fala-se das vantagens do ambiente tranquilo, constituído pelo ecossistema de várzea do estuário guajarinó, onde a imagem da beleza cênica da floresta do curso de rio permite àqueles que visitam a ilha um ambiente de paz e tranquilidade, reforçando ainda o “privilégio” do morador em poder trabalhar “somente de segunda à quinta-feira”.
09.11.1990	O Liberal	Caratateua: ameaças ainda persistem	Retrata a construção de um porto na área da Sotave sem consulta prévia à população, o que, na visão de ambientalistas como Mariano Klautau, sociólogo e morador da ilha, seria uma ameaça ao meio ambiente, à população de cerca de 12 mil habitantes e aos veranistas, que, em julho daquele ano, ultrapassaram o número de 300 mil pessoas.
07.06.1991	O Liberal	Agressões à ilha de Caratateua	Apresenta as denúncias de moradores e membros do Conselho a respeito das tentativas de invasão do bosque municipal da ilha, nas proximidades da Rua Manoel Barata, além do lixo depositado no Igarapé do Tubo, importante para o consumo e atividades domésticas das famílias.
13.06.1993	O Liberal	Combu: tecnologia supera a crise	Revela as novas possibilidades e tecnologias que vinham sendo implantadas na ilha como uma forma de buscar outras alternativas para não manter dependência total do extrativismo do açai.
23.07.1993	A Província	Ilha das Pombas está	Apresenta a Ilha das Pombas, pouco quilômetros de distância da Praia do Paraíso, que resiste à ação do tempo e das mãos do

<sup>101</sup>O levantamento foi realizado a partir de consultas nos sites da imprensa local, Programas de Tv e nos jornais impressos na sessão “assunto: ilhas do Pará”, na Biblioteca Pública Arthur Viana, do Centro Cultural e Turístico Tancredo Neves (CENTUR), no período de agosto a dezembro de 2017, durante a pesquisa de mestrado.

	do Pará	cercada de mistérios	homem, sendo cercada de histórias e lendas que afastam a presença de moradores, visitantes e pescadores que a consideram terra de “gente encantada” e da “cobra grande”.
01.08.1993	O Liberal	Entre a ciência e o exótico	Aborda a possível mudança do centro de observação magnética para o município de Santo Antônio do Tauá, a fim de facilitar os custos de manutenção e por esse município apresentar condições geomorfológicas semelhantes à ilha. A matéria reforça ainda a condição do espaço como um oásis ecológico, dada a presença de suas árvores centenárias e da praia deserta que compõem a paisagem primitiva, com possibilidade de usos diversos após a saída da estação.
27.02.1994	O Liberal	No Combu, a riqueza desprezada	A matéria mostra o declínio dos projetos implementados entre os anos de 1980 e 1990, devido à indisponibilidade de recursos para manutenção dos mesmos.
09.03.1994	O Liberal	Ciência e Turismo na Ilha de Tatuoca <sup>102</sup>	Aborda a iniciativa do “Projeto Estações da Vida”, idealizado pelo sociólogo Mariano Klautau cujo objetivo era o de municipalizar a ciência, prevendo a instalação de quatro estações educativas vinculadas à Escola Bosque e a futura implementação da Escola Superior de Educação Ambiental, aproveitando o contexto de criação dos Distritos Administrativos de Outeiro e Mosqueiro.
09.11.1994	A Província do Pará	Cotijuba: turismo ecológico ao alcance de todos	Apresenta a Ilha, primeiramente, como espaço de produção de hortifrutigranjeiros e, em um segundo momento, comenta sobre a importância ecológica do lugar enquanto local turístico.
30.07.1995	A Província do Pará	Moradores de Icoaraci preferem ir a Cotijuba	Revela que as filas de populares que lotam tanto o trapiche quanto as paradas de ônibus de Icoaraci são uma demonstração da preferência dos moradores desse distrito pelas praias de Cotijuba e Outeiro.
01.08.1995	O Liberal	As ilhas que cercam o império do asfalto	Faz referência ao processo de implementação e resultados dos grandes projetos na capital paraense, como a Rodovia Belém-Brasília, o que reforçou a imagem de crescimento da cidade de “costas” para os rios e para as ilhas, as quais não apresentaram o mesmo desenvolvimento da parte continental. O texto ainda chama atenção para alguns dos movimentos da época, que pedem atenção especial para a educação ambiental nas áreas rurais de Belém.
12.07.1995	O Liberal	Ilha de Cotijuba já foi palco de motins e crimes	Explicita que entre as décadas de 1950 e 1970, a colônia penal Educandário Nogueira de Faria foi responsável por receber dezenas de presos condenados pela justiça pelos mais diversos crimes, o que justificava seu tratamento como “Inferno Verde”, e que, apesar do histórico, as “praias continuam bonitas”. Também, afirma que em breve o local contará com abastecimento de água e energia elétrica, visto que “de uns tempos para cá, está servindo de lugar turístico”.
26.04.1998	O Liberal	O que é que Cotijuba tem?	Apresenta o trabalho de alunos e professores da Escola Bosque em parceria com a BELEMTUR na construção do “Inventário do potencial Turístico de Cotijuba”, cujos resultados preliminares demonstram a ausência de equipamentos e serviços básicos como água, esgoto e energia elétrica, além da baixa oferta turística, visto

<sup>102</sup>A ilha de Tatuoca, de pequena dimensão, avançada na direção da Baía do Marajó, já serviu de sede do governo português durante o período de Movimento da Cabanagem, ocorrido entre os anos de 1835 e 1840, como também como hospital de quarentena de viajantes antes de seguir para o continente. Além disso, possui importância estratégica devido ser um dos pontos de captação magnética da terra, o que proporcionou a criação da Estação Magnética, em 1957. Administrada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e pelo Observatório Nacional em parceria com o Museu Paraense Emílio Goeldi (MPEG), estações como essa no Brasil são encontradas somente em Vassouras, no Rio de Janeiro, e em Belém. As informações coletadas são empregadas nas telecomunicações, pesquisas, prospecção de minerais e navegação aérea, terrestre e marítima (Brasil, 2021).



			que a ilha contava somente com uma pousada. O estudo também encontrou achados do arqueológicos do período pré-colombiano e um aqueduto construído durante a Cabanagem. Dentre os resultados, a representante da Escola Bosque sugeriu que o prédio onde funcionava o Educandário Nogueira de Farias fosse transformado em um museu para preservação de todo o patrimônio material e imaterial do lugar.
26.03.2000	O Liberal	Cotijuba, a verdadeira ilha dos prazeres	Reafirma o potencial da Ilha para ser desenvolvida economicamente pelo turismo.
23.11.2003	O Liberal	Ribeirinhos, perto de Belém e longe de tudo	Retrata a deficiência no serviço de atendimento em saúde pública, o que exige uma “verdadeira maratona” entre os moradores das ilhas Grande e Murutucu.
27.02.2006	O Liberal	Economia das ilhas depende do açaí	Revela que, no período da entressafra, moradores das ilhas partem para Belém em busca de emprego.
28.02.2006	O Liberal	Beleza das praias apaga as carências	Demonstra que sem investimentos públicos, como em casas lotéricas, internet, telefonia e correios, moradores de Cotijuba se organizam para receber visitantes e ocupar a juventude em projetos sociais de educação ambiental, devido os avanços do lixo e o aumento da violência e do consumo de entorpecentes entre os mais jovens.
01.03.2006	O Liberal	Ilhas são cenários de histórias e lendas	Recolhe os relatos de “assombrações, almas penadas, princesas que afundam barcos” que ainda resistem ao tempo e permeiam as memórias dos moradores mais antigos das ilhas.
01.03.2006	O Liberal	Sociólogo cobra programa de governo para ribeirinhos	Entrevista com Mariano Klautau a respeito da preocupação com a criação de programas de governo nas ilhas de Belém, que na visão do sociólogo, morador de Caratateua há mais de 20 anos, deveriam ser pensados com a participação popular. O entrevistado relata a ausência de recursos para o controle ambiental na ilha, cujas deficiências na fiscalização no transporte de combustível no Porto da Sotave resultam no risco de vazamento, que já vinha sendo denunciado por pescadores da Ilha de Jutuba. Afirma ainda que o porto em questão teria um potencial muito maior para o turismo, por permitir a atracagem de navios de grande porte, como transatlânticos.
22.04.2006	O Liberal	Outeiro ganha progresso e problemas	Destaca que a ilha é o balneário mais frequentado pelos belenenses em diferentes épocas do ano. Contudo, o progresso ocasionado pela construção da ponte também trouxe a ocupação “desordenada” e a violência, sendo melhor que o local mantivesse o isolamento do “tempo em que só chegava à Ilha de barco”.
20.06.2006	Diário do Pará	Cotijuba: o paraíso da trilha dourada	Enfatiza tanto o potencial turístico do “ambiente de praias selvagens e inexploradas”, potencializado pela implementação do serviço de transporte público da linha fluvial Cotijuba-Icoaraci, quanto o crescimento desenfreado da população e aumento da violência.
25.03.2007	O Liberal	Belém resgatará ilhas do isolamento	Com um título que remete às ilhas como se elas não fizessem parte de Belém, a matéria apresenta a tentativa da prefeitura de realizar estudos que possibilitem desenvolver a região insular. No texto é reforçado o potencial turístico como uma alternativa de desenvolvimento local para uma região isolada do restante da cidade.
29.12.2007	O Liberal	Ilha de Cotijuba: do degrado à degradação?	Ilustra que de colônia penal à ilha, Cotijuba se transformou em um exemplo de belas praias e de tranquilidade. Entende-se isso como um efeito do turismo, que ajudou o local a se livrar daquele estigma, mas que, por outro lado, aflorou problemas antigos, como o desmatamento decorrente da agricultura e da construção

			civil.
02.12.2008	Diário do Pará	Projeto leva mundo digital a ribeirinhos que não têm sequer sistema de água	Projeto da SEDUC em parceria com a UFPA para cerca de 80 moradores da Ilha das Onças e entorno, que visava “despertar” a consciência educativa em professores e alunos por meio das ferramentas de informática, mesmo a ilha não contando com serviços de energia elétrica e telefonia.
28.12.2008	O Liberal	Ilha das Onças vira depósito de lixo	Denuncia o acúmulo diário de detritos oriundos de Belém, o que fica mais evidente na baixa da maré.
16.09.2009	Diário do Pará	Moradores cobram assentamento	Retrata a ida de moradores até o escritório do INCRA, em Belém, após a suspensão da entrega de títulos de concessão de uso e do projeto de criação de assentamento agroextrativista, que, segundo o órgão, ocorreu devido ao surgimento de escrituras de possíveis moradores que alegavam posse legal sobre os terrenos; situação essa que seria apurada pela instituição.
04.04.2013	O Liberal	Mulheres usam a natureza a seu favor	Por meio do Movimento de Mulheres das Ilhas (MMIB), cerca de 40 mulheres de pelo menos cinco ilhas de Belém conseguem garantir o sustento de suas famílias pela comercialização da raiz de príprioica e seus derivados para a indústria de cosméticos de grande porte. O MMIB também criou um grupo de guias para incentivar o turismo local.
13.07.2014	Diário do Pará	Sem carros, Cotijuba esbanja atrações	Destaca que com infraestrutura rústica e comunidades que vivem principalmente da agricultura, a ilha concilia belezas naturais e história, sendo cada vez mais procurada por veranistas “de baixa renda” de Belém.
26.06.2016	Diário do Pará	Olha o Combu aí	Sinaliza o Combu como uma boa alternativa de lazer dentro da cidade, especialmente para aqueles que não desejam enfrentar as mazelas das regiões de praia durante as férias escolares e feriados.
17.07.2016	O Liberal	Águas douradas beijam a Ilha de Cotijuba	Afirma que antigo abrigo de infratores, atualmente, atrai turistas pela beleza natural e atividades recreativas.
26.05.2019	Diário do Pará	Lanchas e <i>jet-skis</i> estão cada vez mais presentes nos rios de Belém	Retrata que nas margens da orla de Belém, que era antes ocupada prioritariamente pelos “po-po-pôs”, passa a ser cada vez mais comum a movimentação de diferentes veículos náuticos, como lanchas, barcos a vela, <i>stand up paddle</i> e <i>jet-skis</i> , práticas esportivas que se popularizaram desde 2010.
04.07.2019	Rede Pará	Ilhas que vão além do Combu e são opções de lazer ainda desconhecidas	Apresenta que para além do Combu, outras ilhas e comunidades do entorno próximo também se configuram como opções de lazer “ainda não explorado”, como as ilhas do Papagaio, do Maracujá, Murutucum, Ilha Grande e Comunidade Boa Vista, essa última, pertencente ao município do Acará. O principal ponto de saída continua sendo o porto da Praça Princesa Isabel, no bairro da Condor, onde em “poucos minutos de travessia de barco, o visitante entra em contato com uma natureza exuberante, muita tranquilidade e vai aproveitar a culinária típica amazônica ofertada em bares e restaurantes”. [...] “Na ilha do Murutucum e Grande, os restaurantes Ilha Branca e A Ilha são a pedida e proporcionam um contato mais intimista para os visitantes, por ficarem um pouco mais afastados de Belém”.
31.10.2020	É do Pará	Placas solares fazem a diferença na ilha de Paquetá em Belém	Destaca que em “áreas isoladas” da Amazônia as dificuldades para obtenção dos serviços de energia elétrica ainda são uma realidade, contudo, a matéria retrata a Ilha de Paquetá, cerca de 5 km em linha reta do Trapiche de Icoaraci. As comunidades de Nossa Senhora da Conceição e do Igarapé Jamaci sofrem para utilizar eletrodomésticos e eletroeletrônicos, haja vista que o óleo diesel para uso de baterias e lâmparas tem um custo mensal de

			cerca de R\$ 400,00, o que acabou por atrair o comércio de placas solares, por ser uma opção “fácil e acessível” ao bolso do morador.
21.01.2023	O Liberal	Ribeirinhos protestam contra insegurança nas ilhas de Belém	Alerta para as reclamações constantes de roubos, furtos e arrombamentos praticados pelos “ratos d’água” praticados na Ilha Grande, o que gerou uma manifestação na Praça Princesa Isabel para cobrar mais segurança para a população ribeirinha de Belém.

Elaborado pela autora, em 2023, com base em Jornal *O Liberal* – Agressões [...] (1991), Águas [...] (2016), As Ilhas [...] (1995), Belém resgatará [...] (2007), Beleza [...] (2006), Caratateua [...] (1990), Ciência [...] (1994), Combu, onde [...] (1989), Cotijuba, a [...] (2000), Economias [...] (2006), Entre [...] (1993), Ilha das Onças [...] (2008), Ilha [...] (1995), Ilha de Cotijuba [...] (2007), Ilhas são [...] (2006), Mulheres [...] (2013), No Combu [...] (1994), O que [...] (1998), Outeiro [...] (2006), Ribeirinhos [...] (2023) e Sociólogo [...] (2006), Jornal *Diário do Pará* – Cotijuba, o [...] (2006), Moradores [...] (2009), Moura (2019), Olha [...] (2016), Projeto [...] (2008) e Sem carros [...] (2014) –, Jornal *A Província do Pará* – Cotijuba [...] (1994), Ilha das Pombas [...] (1993) e Moradores de [...] (1995) –, Jornal *É do Pará* (Placas [...] 2020) e Magno (2019).

Se considerarmos que o espaço é de suma importância para a reprodução do capital, da mesma maneira ele se faz fundamental para a reprodução da classe trabalhadora. O surgimento e instalação de serviços básicos, como o transporte, garantiu o movimento pendular casa-trabalho-casa, como também casa-praia/ilha-casa, aos finais de semana, férias e feriados. Isso contribuiu para a formação dessas áreas como espaços de lazer e assegurou o reestabelecimento da força de trabalho, diversão e/ou o complemento na renda familiar.

Por outro lado, o momento de transição ocasionado pela metropolização delinea a complexificação dos problemas sociais, dentre eles, a segregação espacial, processo que reproduz uma metrópole desigual por conta da divisão extrema entre os mais pobres e os extratos médios e enriquecidos (Lencioni, 2017). Acontece que em Belém o apelo ao “exótico” e à “tranquilidade”, proporcionados pelo relativo isolamento e pelo conjunto de belezas naturais das ilhas, atrai não só o consenso da população, mas também possíveis futuros investidores, conforme demonstra o trecho da entrevista concedida pelo arquiteto Aurélio Meira, em 2013, e publicada no Portal Liv:

*[...] E a travessia para o Combu – 300 metros depois do Acará? O crescimento de Belém para além da cidade, em direção das ilhas, a exemplo do que nossa vizinha Manaus fez também – o que achas? Vou fazer um registro para ti, porque não deves lembrar, já que és muito jovem. Belém tem um privilégio enorme em ter ilhas lindas, virgens. De 1971 a 1975, governava o Pará o Fernando José Guilhon e o Dr. Guilhon tinha um relacionamento muito próximo com o governo japonês e foi um dos governadores com mais visão de futuro que já tivemos. Pergunte ao Alcyr Meira, que pode contar melhor essa história. O governo japonês financiava naquela época uma ponte que ligava continente a continente, a exemplo do que o Dr. Almir Gabriel fez com a Alça Viária, mas aqui em frente de Belém, passando pelo Combu. O Alcyr chegou a fazer o planejamento de um bairro, de uma área residencial sobre essa ilha. Então o projeto já existe? Existe e não aconteceu, creio, por questões políticas. Penso que deve existir essa expansão, porque Belém não tem mais para onde expandir, mas igualmente, é um projeto que precisa de muito estudo. Nós*

temos que analisar, estudar profundamente as condições tipológicas e topológicas dessas ilhas e os potenciais de preservação do ecossistema, para que haja uma ocupação racional. Há que ter uma política de controle urbanístico enorme [...] *Como esse tipo de intervenção influenciaria para o bem em Belém?* [...] Eu acredito que ocupar de maneira responsável as ilhas, é a Belém do futuro. Quem conhece bem essas ilhas, sabe que boa parte delas é viável. Cotijuba é uma ilha alta e uma alternativa urbana maravilhosa, desde que haja uma ocupação responsável. Existe ainda um estudo, uma possibilidade de ligar Mosqueiro por meio de Caratateua e Outeiro. Taí outra possibilidade de expansão, que deve ser feita de maneira responsável. Mas, primeiro, precisa pensar o planejamento de Outeiro e Icoaraci até se chegar a Mosqueiro. É um planejamento, estudo a longo prazo (Meira, 2013, grifos nossos).

Nos últimos anos, além do quadro pandêmico, as projeções do governo federal também foram pouco animadoras no que diz respeito às atividades econômicas do turismo. Por meio do acesso a ofícios internos e memórias de reunião do MTUr, Costa (2019) obteve dados que mostram como a proposta de transformar diversas áreas do país em uma “Cancun à brasileira” avançava de maneira acelerada no governo do ex-presidente Jair Messias Bolsonaro, indo para além do campo discursivo.

Ademais, Lopes e Panosso Neto (2023) realizaram a análise de documentos dos anos de 2019 e 2020<sup>103</sup>, investigando a influência dos discursos do referido ex-presidente nas políticas públicas de turismo no Brasil: “O estudo revelou que Bolsonaro construiu seus discursos e projetos políticos sobre turismo a partir da perspectiva do ‘eu’ e as propostas por ele defendidas refletiram seus desejos, gostos pessoais, posicionamentos ideológicos e seus hobbies” (Lopes; Panosso Neto, 2023, p. 1).

Dentre os projetos e posicionamentos do ex-presidente, merecem atenção: 1) derrubar o decreto que demarca a Estação Ecológica de Tamoios e transformar a Baía de Angra dos Reis em um polo turístico equivalente a Cancun; 2) atrair empreendimentos turísticos náuticos (de lanchas e *jet-ski*) para o Vale do Ribeira; 3) instalar recifes artificiais por meio do afundamento de estruturas como navios, barcos, tanques, vagões de trens, aviões, blocos de concreto, esculturas e outros em estados costeiros e no Lago Paranoá, no Distrito Federal; 4) declarar que a “Amazônia não pega fogo”<sup>104</sup>; e 5) dispensar a obrigatoriedade de visto

---

<sup>103</sup>Valendo-se da interpretação e análise da Semiótica Francesa, os dados da pesquisa documental foram obtidos nos portais do Governo Federal, Palácio do Planalto, Ministério do Turismo, Embratur, Congresso Nacional, Diário Oficial da União, Mensagens do Presidente ao Congresso Nacional e pronunciamentos oficiais e extraoficiais (lives no canal do ex-presidente no Youtube) relacionadas à temática do turismo. A transcrição dos discursos, retirada do portal do Palácio do Planalto, apresentou incoerências entre as falas e o texto escrito, cabendo aos autores utilizar vídeos ou áudios originais para a análise (Lopes; Panosso Neto, 2023).

<sup>104</sup>No primeiro semestre de 2019, o Grupo Especializado de Fiscalização (GEF) do IBAMA não realizou operações na Amazônia. Entre agosto e setembro do mesmo ano, devido à forte repercussão das queimadas e desmatamento da região no exterior, o governo autorizou o emprego das Forças Armadas por meio do instrumento da Garantia da Lei e da Ordem (GLO). Esse instrumento militar foi uma estratégia utilizada pelo governo para reduzir o papel do órgão na fiscalização. As ações foram retomadas em função do escândalo, mas

turístico para cidadãos do Canadá, Estados Unidos, Austrália e Japão (Lopes; Panosso Neto, 2023).

Na construção ideológico-discursiva de Bolsonaro, o turismo contribuiu para reforçar a temática do “atraso” e da “desregulação”, em especial, a ambiental, reforçando o recurso da polarização e da retórica do “nós contra eles”. A lógica neoliberal por trás das falas foi recoberta por figuras com poder de investimento (árabes, por exemplo) e apelo ao desenvolvimento econômico com a menor atuação estatal possível, sendo a autorregulação amparada na ideia de que o próprio trade turístico promoveria a preservação ambiental. Tudo isso pautado no conservadorismo e no nacionalismo, militarizante e “patriota”, resultado do fenômeno mundial de ascensão da extrema direita na política nacional (Lopes; Panosso Neto, 2023).

Um dos documentos trata-se de uma planilha que lista 222 propriedades da União espalhadas por 17 estados brasileiros e pelo Distrito Federal, cuja pretensão era repassar a gestão para a exploração da iniciativa privada. As indicações foram feitas pelos governos estaduais a pedido do governo federal, constando desde prédios históricos a unidades de conservação, como parques nacionais e ilhas. O projeto seguia as bases do programa estatal português Revive<sup>105</sup> e teria a mesma nomenclatura no Brasil (Costa, 2019). No estado do Pará aparecem 16 áreas de interesse (Quadro 4), que incluem prédios, parques, vilas, praias e ilhas.

Quadro 4 – Pará: áreas da União de interesse para gestão compartilhada durante o governo Bolsonaro

<b>Município</b>	<b>Nome</b>	<b>Região Turística do Mapa do Turismo Brasileiro<sup>106</sup></b>
Belém	Ilha de Cotijuba	Belém
Belém	Ilha das Onças	Belém
Belém	Ilha do Combu	Belém
Belém	Prédio Setur Reduto	Belém

só duraram até novembro, quando o próprio Bolsonaro ameaçou os fiscais (Ramos, 2021) Nesse caso, portanto, [...] interesse exclusivamente ideológico de comprovar a tese bolsonarista de que a Amazônia não pega fogo e que, portanto, seu governo sofreu inúmeras injustiças ao ser acusado de se omitir e até de promover e incentivar queimadas” (Lopes, Panosso Neto, 2023, p. 11-12).

<sup>105</sup>A implantação do Revive no Brasil havia se tornado prioridade no MTUr e, dentre os processos que constam no ofício interno nº 278/2019/GM, estão: 1) instituição do grupo de trabalho para elaboração de procedimentos a serem adotados; 2) portaria e instrução normativa sobre o compartilhamento da gestão de áreas da União; 3) Portaria de gestão compartilhada de áreas turísticas de domínio da União; 4) instrução normativa conjunta SPU/MTUr; 5) levantamento de áreas da União com potencial para o desenvolvimento do turismo; 6) instrução para a inserção da gestão compartilhada de áreas da União na agenda de 100 dias do governo; dentre outros (Costa, 2019).

<sup>106</sup>O Mapa do Turismo Brasileiro é um instrumento do Programa de Regionalização do Turismo que demonstra o recorte territorial a ser trabalhado prioritariamente pelo MTUr no âmbito do desenvolvimento das políticas públicas. O mapa pode ser acessado via plataforma virtual, estando os municípios categorizados de acordo com o desempenho econômico e logístico (Brasil, 2019).

Belém	Porto de Belém	Belém
Bragança	Ilha de Canela	Amazônia Atlântica
Curuçá	Ilha da Romana	Amazônia Atlântica
Maracanã	Praia da Princesa	Amazônia Atlântica
Marapanim	Vilas do Camará e Crispim	Amazônia Atlântica
Salinópolis	Praia do Atalaia	Amazônia Atlântica
Salinópolis	Ilha de Itanarajá	Amazônia Atlântica
Salvaterra	Praias Grande e Joanes	Marajó
Santarém	Ponta de Pedras	Tapajós
São João da Pirabas	Ilha de Fortaleza	Amazônia Atlântica
Soure	Da Comunidade do Pesqueiro, Céu e Caju-Uma	Marajó
Viseu	Ilha de Apéu Salvador	---

Elaborado pela autora, em 2023, com base em Costa (2019).

No documento, encontram-se dois prédios na área central e três ilhas, duas pertencentes ao município de Belém e uma pertencente ao município de Barcarena<sup>107</sup>. Isso demonstra que, quando pensado para fins econômico-capitalistas, o turismo tende não só a se apresentar como “mobilidade desigual do lazer”, como também uma atividade capaz de mobilizar “a economia metropolitano-financeira” (Leopoldo, 2018, p. 229). Contudo, ocorre que o capital só vai se interessar pelos ambientes insulares a partir do momento em que conseguir dispor de certas condições de acessibilidade (portos, pontes, aeroportos, dentre outras vias de acesso), de equipamentos e de serviços básicos, bem como quando houver uma demanda potencial.

Assim sendo, é imperativo que o capital turístico-imobiliário disponha da possibilidade de obter a propriedade da terra, algo que, no contexto brasileiro, apresenta uma série de entraves, visto que, mesmo havendo exceções, esses locais geralmente são terrenos de marinha<sup>108</sup>, assentamentos agroextrativistas<sup>109</sup> e/ou unidades de conservação<sup>110</sup>, o que faz com que o capital busque outras formas de penetrar nesses ambientes.

<sup>107</sup>No site Belém Negócios, Souza (2022) afirma existirem projetos capitaneados por iniciativas privadas com a intenção de fazer da Ilha das Onças um dos maiores polos de condomínios de luxo da região: “Seria uma grande revolução, tanto no setor imobiliário, quanto turístico. Especialistas em urbanização garantem que é possível, mas para partir para a fase de loteamento é necessário muito estudo. Como já acontece, o acesso aos futuros condomínios se daria através de barco, mas não se descarta a construção de grandes pontes, interligando Belém, a Ilha das Onças, e, por sua vez, aos municípios de Barcarena, Ponta de Pedras e Afuá. A maior das pontes, de 14 quilômetros, ligaria Barcarena a Ponta de Pedras. Tais projetos já foram lançados pela Federação da Agricultura e Pecuária do Pará (FAEPA) e parceiros, visando o desenvolvimento da região do Marajó. Mas tudo isso é ainda muito embrionário. Existe o fator meio ambiente, é claro. Como expandir as cidades sem afetar o equilíbrio da natureza ao redor?” (Souza, 2022).

<sup>108</sup>Os terrenos de marinha constituem-se em determinada porção de terra em uma profundidade de 33 metros, medidos horizontalmente, da posição da linha de preamar-médio, tomada no ano de 1831, referência garantida juridicamente às demarcações situadas no continente, na costa marítima e nas margens dos rios e lagoas, assim como sobre as ilhas em zona onde se faça sentir a influência das marés (Brasil, 1946). A prática de proteção do território brasileiro, assegurada pelos terrenos de marinha, data desde sua formação no período colonial, tendo como primeiro ato jurídico a constituição dos sistemas de sesmarias (Borges, 2012). Nos últimos anos, movimentos contrários à atuação da SPU sobre às áreas consideradas terrenos de marinha avançaram no contexto político. Entre as várias propostas de parlamentares para a extinção do instituto de terrenos de marinha e acrescidos, destaca-se a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 39-A, de 14 de junho de 2011,

Desse modo, não é concebível atribuir somente à pandemia mundial do novo coronavírus a crise econômico-financeiro que atingiu o turismo e outras áreas do Brasil nos últimos anos. Dentre outros motivos, não houve nenhuma política pública ou programa consistente nos níveis federal e estatal, somente algumas ações promocionais, tentativas discursivas e propostas de projetos nada participativos de capitalizar áreas públicas da União e de comunidades tradicionais.

Na gestão estadual, os projetos, programas e ações que dizem respeito à esfera do turismo e do lazer foram voltados para tentar minimizar os efeitos econômicos da pandemia de Covid-19. A SETUR, por exemplo, lançou em 2020 o Plano “Abre Caminho”, que teve por objetivo acelerar a retomada do turismo e a recuperação dos prejuízos causados pelas paralisações da pandemia (Pará, 2020a).

As diretrizes do Plano “Abre Caminho”<sup>111</sup> previam a realização de reuniões com representantes do trade turístico, do Fórum Estadual de Turismo (FOMENTUR), técnicos da gestão municipal e acadêmicos com vistas à elaboração de protocolos de segurança e higiene

que revoga o inciso VII do art. 20 da Constituição e o § 3º do art. 49 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, para extinguir o instituto do terreno de marinha e seus acréscidos e para dispor sobre a propriedade desses imóveis (Brasil, 2011). Os argumentos da PEC apontavam a defasagem desse instrumento de lei, visto que, de acordo com essa emenda constitucional, deixam de ser propriedade da União os terrenos situados nos litorais das ilhas oceânicas e costeiras que sejam sedes de municípios. E mais, a demarcação do terreno de marinha, com base no referencial topográfico afixado na Linha do Preamar Médio (LPM), de 1831, já não corresponde à realidade, devido a processos de erosão e de elevação do nível dos oceanos. Em 2018, a comissão da câmara federal aprovou a transferência dos terrenos de marinha a estados, municípios ou aos ocupantes. A proposta inicial, que permitia a extinção de todos os terrenos de marinha localizados em áreas urbanas, manteve com a União as áreas consideradas estratégicas, sendo alterada no sentido de que cada transferência deverá ser analisada mediante os critérios de áreas de terrenos de marinha ocupadas, não ocupadas e aquelas que estejam sendo usadas pelo serviço público federal.

<sup>109</sup>Criados pela Portaria nº 268, de 1996, do INCRA, em substituição à modalidade de Projeto de Assentamento Extrativista, essa modalidade é destinada à exploração de área dotada de riquezas extrativas, através de atividades economicamente viáveis, socialmente justas e ecologicamente sustentáveis, a serem executadas pelas populações que as ocupem ou venham ocupá-las (Brasil, 1996).

<sup>110</sup>Instituídas pela Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que cria o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC), regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Antes disso, na constituição de 1934, já eram impulsionadas ideias preservacionistas que circulavam pelo país e pelo mundo, induzindo ao Estado prever a proteção dos bens culturais e naturais do território nacional.

<sup>111</sup>O Plano “Abre Caminho” abrange 22 diretrizes: 1) Fundo Esperança; 2) capital de giro; 3) ressignificação e reposicionamento digital; 4) reformulação do site promocional da Secretaria - visitpara.com; 5) novos canais de comunicação; 6) qualificação; 7) apoio à comercialização no mercado norte-americano; 8) orientação *on-line* para melhoria e estruturação de produtos turísticos; 9) implementação de protocolos de segurança sanitária; 10) campanha publicitária; 11) programa de crédito para consumidor; 12) participação em feiras institucionais; 13) realização da 9ª Feira Internacional de Turismo da Amazônia – FITA; 14) intensificação das ações de *press trip*, *famtour*, *road show* e capacitação *on-line*; 15) programa de fomento a eventos turísticos; 16) programa de atração de feiras, eventos institucionais e congressos com alto potencial de geração de fluxo turístico; 17) implementação de treinamentos por meio de plataforma de ensino a distância (EAD); 18) implantação de um programa de qualidade do turismo; 19) investimento na estruturação e diversificação da oferta turística; 20) Prêmio Olavo Lira Maia; 21) implementação da plataforma integrada – PIT; e 22) incentivos fiscais (Pará, 2020a).

para os estabelecimentos turísticos, possibilitando, assim, medidas mitigadoras e fomentadoras de novos negócios e fluxos de visitantes (Pará, 2020a).

O referido plano<sup>112</sup> direcionou ações para acelerar a retomada das atividades turísticas e recuperar os prejuízos causados pelas paralisações. As propostas giraram em torno da reabertura de atrativos turísticos administrados pela gestão pública estadual e a liberação do transporte coletivo interestadual e intermunicipal terrestre, marítimo e fluvial. O plano foi reforçado pelo Decreto Estadual nº 800, de 31 de maio de 2020 (Pará, 2020d), que instituiu o Programa “Retoma Pará”, o qual discorria sobre a aplicação de medidas de distanciamento controlado e protocolos específicos para reabertura gradual e funcionamento de atividades econômicas (Pará, 2020a).

Mesmo antes do início da vacinação, as atividades nos setores característicos do turismo foram gradativamente liberadas pelos decretos, tendo ainda a SETUR participado do lançamento do Plano Municipal de Turismo de Belém (Belém, 2021b). Entretanto, nos dois primeiros anos de vigência, tais ações não surtiram efeitos imediatos nas contratações, visto que houve mais desligamentos que admissões no primeiro trimestre de 2022 (Barreto *et al.*, 2022).

Não é possível avaliar o potencial turístico de uma localidade apenas por dados numéricos, estatísticos ou eventos históricos recentes. O turismo evolui junto aos processos históricos, nascendo com a sociedade urbana. A pandemia de coronavírus intensificou as deficiências de empregabilidade e rentabilidade do turismo em Belém. Porém, não é a causa da falta de impulso do estado como um dos principais destinos turísticos brasileiros.

O que se nota em Belém é que, nos últimos anos, o *marketing* urbano e as políticas públicas foram criados em torno de ações promocionais que objetivavam alavancar a cidade como o principal destino turístico da Amazônia. O Plano Estadual de Turismo “Ver-o-Pará” propunha que, até o ano de 2020, a cultura, representada pela valorização da gastronomia, e a visitação em áreas protegidas fossem algumas das principais estratégias de crescimento econômico do Estado (Pará, 2012). Profissionais da área, seguindo essa lógica, foram

---

<sup>112</sup>O Plano contou com lançamento de cartilhas orientativas e com financiamentos de bancos como o Banco da Amazônia (Basa), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil, Fundo Geral de Turismo (Fungetur) e Fundo Esperança. Esse último, uma parceria da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia do Pará (SEDEME) junto ao Banpará e ao Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), que previa R\$ 200.000.000,00 para a realização de operações, limitadas a R\$ 5.000,00 para microempreendedores individuais; R\$10.000,00 para microempresas; e R\$ 15.000,00 para empresas de pequeno porte e cooperativas. O número de financiamentos foi bem menor que o estimado no lançamento do projeto, o que não impede que se reforce a creditização do território (Santos, 2006; Santos; Silveira, 2001), principalmente em contextos de crise econômica e social. Os bancos crescem e permanecem impondo regras e condições para a sobrevivência de pequenas, médias e grandes firmas (Barreto *et al.*, 2022).



orientados a comercializar pacotes e roteiros específicos para esses segmentos (Rodrigues, 2018).

A gastronomia paraense, em especial de Belém, passa a ser mais apropriada por agentes políticos, pelo mercado e nos veículos de comunicação locais e nacionais. O título de “Cidade Criativa da Gastronomia” conferido ao município pela UNESCO (Pará, 2017), em 2015, e as políticas governamentais, como o Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000, que institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial, inserem a gastronomia no discurso de potencializador da identidade local, incorporando o estado no bojo da valorização de produtos alimentícios “de origem”, isto é, enraizados nos saberes vernaculares (Queiroz; Rodrigues, 2021).

Os festivais gastronômicos promovidos em Belém tornaram-se recorrentes, como o “Ver-o-Peso da Cozinha Paraense”, idealizado no ano 2000 pelo Instituto Paulo Martins. Chefs paraenses, como Thiago Castanho, ganham destaque na mídia nacional, recebendo premiações em grandes eventos do setor<sup>113</sup>. Ademais, revistas de abrangência nacional e internacional, tal qual a *Viagem e Turismo*<sup>114</sup>, destacam manchetes que enquadram Belém como a capital do mundo no que diz respeito à gastronomia (Queiroz; Rodrigues, 2021).

Desde 2010, órgãos municipais e estaduais de turismo e cultura firmaram protocolos de intenções para concessão de créditos e incentivos fiscais, com objetivo de promover rotas turísticas voltadas para a valorização gastronômica, como a rota do Queijo do Marajó, rota da Comida Ribeirinha, na região insular de Belém, e a Rota do Peixe de Esquina, em Santarém (Rodrigues, 2018).

Em 2016, o governo estadual tentou implantar o “Centro Global de Gastronomia” na Casa das Onze Janelas, no Complexo Feliz Lusitânia, no bairro da Cidade Velha, o que não foi possível devido à resistência de movimentos sociais ligados ao Museu de Arte Contemporânea, que funciona no mesmo local e que seria transferido para um novo espaço (Rodrigues, 2018).

A SEDEME, responsável por conduzir o projeto do Centro Global de Gastronomia, foi compelida a rever a destinação do centro gastronômico, assim como ampliar a discussão entre os interessados. Diante disso, autorizou-se uma oitiva à sociedade por meio do Procedimento

---

<sup>113</sup>Eleito em 2015 como o melhor chef de cozinha na premiação “Melhores do Ano”, pela *Revista Prazeres da Mesa*, voltada para chefs, jornalistas, produtores, críticos e estudiosos da alimentação, além de assumir o comando de um programa culinário em um canal por assinatura, em 2017 e, a série “Sabores da Floresta”, no canal Futura, em 2020 (Rodrigues, 2018).

<sup>114</sup>De acordo com Queiroz e Rodrigues (2021, p. 30), em 2009, a manchete da *Revista Viagem e Turismo* destacava: “Belém, capital do mundo. Calma. É do mundo da gastronomia. Eis um roteiro para entender como a cidade paraense se tornou um fenômeno internacional por causa de sua comida única”.

de Manifestação de Interesse Social (PMIS) e o projeto passou a ser denominado Centro Global de Gastronomia e Biodiversidade, uma vez que o IDEFLOR-Bio manifestou interesse na implementação no Parque Estadual do Utinga (PEUt) (Rodrigues, 2018).

Ademais, o projeto também acabou por não ser executado no local em razão da repercussão negativa ao eleger-se instituições da iniciativa privada de fora do estado, como o Instituto Atá, localizado em São Paulo, do renomado chef de cozinha Alex Atala, em detrimento de grupos locais, o que acabou por ocasionar a desistência da referida instituição na iniciativa (Rodrigues, 2018). Essas circunstâncias demonstram como a valorização da cultura e do meio ecológico, vistos como elementos simbólicos e espaciais, são apropriados pelas políticas do planejamento estratégico ecologizado.

Em um primeiro momento a proposta de intervenção do Centro Global de Gastronomia reforçou a pouca importância dada à participação dos agentes locais na concepção dos programas e projetos, colaborando com a produção de imagens e pelo investimento em *marketing*, que tendem a considerá-lo: a) um resultado e uma estratégia dos processos de reestruturação urbana; b) instrumentos do novo planejamento urbano; c) instrumentos para a legitimação dos interesses das coalizões dominantes com interesses no lugar (Sánchez, 1999).

Até 2018, o centro gastronômico não possuía sede fixa, o que compromete a manutenção do título de Cidade Criativa da Gastronomia, ocorrendo ações independentes dirigidas pela CODEM em eventos promocionais e festivais. Mais recentemente, em uma parceria com a FUNBOSQUE<sup>115</sup>, fundação pública vinculada à rede de ensino municipal de Belém, com sede na Ilha de Caratateua, foram criadas instalações para a implementação da Escola de Gastronomia da Prefeitura de Belém, na Unidade Pedagógica Casa Escola da Pesca (CEPE), no bairro Itaiteua, o que contou com a consultoria técnica do curso superior de Gastronomia, da Universidade da Amazônia (Unama).

Na atual gestão municipal, outras propostas de centros gastronômicos surgem, tais como a ideia de inserir o Mercado de Carnes do Ver-o-Peso “Francisco Bolonha” no corredor turístico que inclui a Estação das Docas e o novo Boulevard da Gastronomia. Esse projeto, definido pelo Comitê Gestor de Gastronomia (CGG) de Belém, prevê a implementação de uma “cozinha show”, com aulas de chefs locais, reforma de boxes para comercialização de

---

<sup>115</sup>Tendo como base a educação ambiental, a instituição atua na educação básica com Educação Infantil, Ensino Fundamental, Ensino Médio Técnico Profissionalizante e Educação de Jovens e Adultos. Atualmente, possui as seguintes unidades pedagógicas: 1) Ilha de Caratateua (Outeiro): Escola Bosque (sede), no bairro Água Boa, e Casa Escola da Pesca, no bairro de Itaiteua; 2) Ilha de Cotijuba: Unidade Pedagógica Faveira e Unidade Pedagógica Seringal; 3) Ilha de Jutuba: Unidade Pedagógica Jutuba I e II; 4) Ilha de Paquetá: Unidade Pedagógica Jamaci.

pratos regionais, suporte técnico e financeiro para os trabalhadores de alimentação. A composição do comitê foi ampliada pelo Decreto Municipal nº 105.321, de 2022, com a inclusão de universidades, somadas às representações do poder público municipal e estadual e da iniciativa privada, que já faziam parte do comitê desde a sua criação, em 2017 (Lopes, 2023).

Outra forma de fortalecer e somar esforços para manter o selo de Cidade Criativa é a realização de eventos como o “Festival Gastronomia das Ilhas”, coordenado pela Diretoria de Desenvolvimento e Negócios (DDN) da CODEM. Em sua última edição, na Praia Grande, em Caratateua, houve o apoio de instituições como a Universidade da Amazônia (Unama), do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém (MMIB), Banco do Povo (Programa “Donas de Si”), Agência Distrital de Outeiro (AROUT), FUNBOSQUE, BELEMTUR, Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB), Secretaria Municipal de Economia (SECON), Departamento de Vigilância Sanitária (Devisa/Sesma), Guarda Municipal de Belém (GMB) e do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) (Lins, 2023).

Parcerias como essas tornam-se “mercadorias informacionais” (Santos; Silveira, 2001, p. 220) para instituições de consultoria como o SEBRAE, pois indicam quais áreas oferecem abundâncias e quais áreas dispõem de carências para o setor, além da gama larga que abrangem e pelo apoio técnico que disponibilizam para cursos e treinamentos.

No âmbito da gestão estadual, desde 2012, a fragilidade competitiva frente a outras regiões brasileiras, como Manaus e Pantanal, indicados como fortes concorrentes no relatório do Plano de Desenvolvimento Integrado de Turismo Sustentável (PDITS) (Brasil, 2011), acabou por direcionar ao Plano “Ver-o-Pará” uma série de objetivos e diretrizes para facilitar o fluxo de pessoas e de capital, bem como a exploração econômica do espaço no estado (Pará, 2012).

O Plano “Ver-o-Pará” deu continuidade às estratégias iniciadas pelo Plano de Desenvolvimento Turístico do Pará (PDT), de 2001, prevalecendo o viés economicista atrelado à ideia de sustentabilidade. Um de seus resultados mais significativos foi a reestruturação do sistema de gestão de turismo do estado, levando à criação da SETUR e a redefinição do papel da PARATUR (extinta em 2015), dentre outras ações, que previam o aumento da receita turística nas visitas, fruto das ações de *marketing* e da participação em eventos nacionais e internacionais (Pará, 2012).

Contudo, outras ações previstas não foram concretizadas, sobretudo por conta de atrasos na viabilização de recursos do PRODETUR, que comprometeram a meta de maior expressividade na etapa inicial, restando a expectativa de que o financiamento fosse liberado

no começo de 2015 (SETUR, 2013), o que, segundo a SETUR, também não aconteceu (Rodrigues, 2018).

Dentro da proposta de Infraestrutura Urbana, o Plano “Ver-o-Pará” destinava para a região insular de Belém a implantação de microssistemas de abastecimento de água; a criação de sistemas de esgotamento sanitário; a construção de usinas de compostagem com coleta seletiva; a implantação de lixeiras para coleta de lixo; e a construção de banheiros públicos, duchas e projetos paisagísticos nas regiões de praia.

No que diz respeito à acessibilidade, o plano previa ações no sistema de iluminação pública das trilhas ecológicas do Parque Ambiental de Mosqueiro; melhorias das estruturas físicas de trapiches, portos e terminais; e a pavimentação e/ou revitalização das vias de acesso às praias. Na matriz de investimentos em equipamentos de uso público, as ações visavam à roteirização turística e a sinalização como apoios a rede de operadores receptivos. Das estratégias voltadas para a competitividade, previa-se a inclusão de atividades de educação ambiental por meio do Programa “Turismo Verde” (Pará, 2012).

No bojo do planejamento estratégico, Amaral (2005) menciona a criação de instrumentos que possam inserir a participação de representantes influentes nas estratégias de desenvolvimento; processo esse que não envolve a todos, pois existem espaços que, mesmo afetados, permanecem excluídos. Nesse sentido, uma característica peculiar do planejamento estratégico adotado pelo Plano “Ver-o-Pará” foi a forma de integração em redes, capaz de produzir transformações culturais e políticas em nível local, atraindo a atenção da gestão global.

O planejamento estratégico associado à descentralização da esfera federal e a maior articulação com o mercado é notado desde a implantação do Plano Nacional de Turismo (PLANTUR), no período de 1996 a 1999, cuja finalidade aborda a “descentralização da gestão turística por intermédio do fortalecimento dos órgãos delegados estaduais, municipalização do turismo e terceirização da atividade para o setor privado” (Cruz, 2002, p. 63).

Diante disso, Belém segue na mesma linha de “política empreendedora” (Acselrad, 2009a) que cresce em outras grandes cidades, ao ponto que os investimentos concentram-se, principalmente, em ações promocionais, treinamentos e parcerias com consultorias e Organizações Sociais (OS), cujo objetivo é aumentar a competitividade empresarial e a diversificação produtiva. Tal processo não seria prejudicial se o desenvolvimento econômico se traduzisse na diminuição das desigualdades sociais, locais e regionais. Contudo, o que se

nota é a reunião de ingredientes que engrossam a fórmula mercadofila do planejamento urbano estatal.

Nesse tipo de planejamento, teme-se que a população insular esteja sujeita às oscilações do Estado e do mercado; população essa que, historicamente, passou décadas recebendo tratamentos que reforçam sua condição de periferia. Essas regiões foram os principais centros de produção-abastecimento da cidade, abrigo para grupos revolucionários, apoio para ações militares, lazaretos<sup>116</sup>, depósitos de resíduos, além de destino para categorias populacionais consideradas marginalizadas ou inadequadas ao convívio social (Rodrigues, 2018). Hoje, o modo de vida do entorno e a produção de uma cotidianidade tende a defini-las, sobretudo, por suas belezas naturais, o que ofusca as mazelas que as atingem.

Lefèbvre (1967) lança o desafio da compreensão da cotidianidade como um crescente deslocamento entre o nível do cotidiano aos níveis mais elevados do Estado, da técnica e da cultura, estabelecendo uma institucionalização (programada) do cotidiano (da vida e dos resíduos) aos códigos e instituições da modernização. Nessa perspectiva, o filósofo francês enfatiza:

A cotidianidade estrutura e condiciona o trabalho em passividade diante das imposições, a vida privada aos consumismos, e o tempo livre ao “espetáculo”, um “ardil da separação que, paradoxalmente, mostra uma unidade do cotidiano, cujo elo é a disseminada passividade e não-participação (Lefèbvre, 1967, p. 170-171).

A cotidianidade demarca o controle do tempo e da natureza nas cidades amazônicas, programando a sociedade para ter hábitos voltados aos consumismos e criando espaços abstratos onde prevalecem a força das imagens e da razão estética. Em contrapartida, no próprio cotidiano existem rupturas, pois quando a reprodução da própria vida é inviabilizada é que “se instaura o momento da invenção, da ousadia, do atrevimento, da transgressão. E aí a desordem é outra, como é outra a criação” (Martins, 1996, p. 57).

Desse modo, nas ilhas de Belém, configuram-se espaços onde prevalece uma economia popular<sup>117</sup>. Por outro lado, a entrada do capital de alto padrão é identificada na Ilha do Combu e na orla leste de Caratateua, onde os terrenos e usos dos rios e igarapés passam a ser disputados tanto por novos moradores, empresários, banhistas em lanchas e *jet-skis* quanto por pescadores, produtores rurais, artesãos, comerciantes e condutores de pequenas

<sup>116</sup>“Os lazaretos [...] eram hospitais isolados para onde os doentes eram enviados com a finalidade de serem tratados isolados do restante da população. Por vezes, o termo leprosário era utilizado como sinônimo para esses estabelecimentos” (Biblioteca Nacional, 2020).

<sup>117</sup>“Gestada pelas atividades da população pobre, possuindo diferentes formas de organização – microempresas pouco capitalizadas, que podem ser individuais ou familiares, prestadores de pequenos serviços, pequenos comércios, pequenos negócios domésticos, vendedores ambulantes etc.” (Montenegro, 2011, p. 2).

embarcações. O tempo e a paisagem são preenchidos por veículos náuticos que circulam em alta velocidade, aprofundando os impactos da erosão e destruindo currais de pesca.

A pesca sempre constituiu uma importante fonte de alimento para a população da Amazônia, sendo uma atividade praticada pelos primeiros grupos humanos que se estabeleceram na região e que continuou com a formação e expansão das cidades. Além da participação na dieta alimentar, adicionalmente complementa a renda familiar por meio da comercialização nos mercados locais ou da exportação para outras regiões do Brasil e do exterior (Castro, 2004).

Em Caratateua, a maior incidência de grupos de pesca ocorre na orla sul e ao norte da ilha, no bairro Itaiteua e nas comunidades Fidélis e Fama, respectivamente. Em Cotijuba, a concentração encontra-se ao norte e leste, nas praias da Flexeira e Funda, bem como nas comunidades Fazendinha e Poção, ambas mais afastadas do pequeno centro urbano. No Combu e na Ilha Grande, esse movimento se dá nos furos dos igarapés Piriquitaquara, São Benedito e Bijogó, onde estão localizadas as comunidades de mesmo nome.

Na ilha de Paquetá, a pesca artesanal, assim como o extrativismo do açaí, garante a sobrevivência da maioria das famílias, onde perduram conhecimentos produzidos e repassados de geração em geração. A produção é voltada, primeiramente, para consumo próprio e, posteriormente, vendida junto a outros insumos nas feiras e mercados da cidade.

Os circuitos locais de pesca encontrados nas ilhas do extremo-leste de Belém percorrem longos trajetos na embocadura do Delta amazônico, pela Baía de Marajó, de Cotijuba até os municípios de Ponta de Pedras e Soure, alcançando ainda os municípios de Colares e São Caetano de Odívelas. Nesse movimento, são dependentes da capacidade da embarcação para enfrentar as condições ecológicas (Lopes, 2006).

Ainda em Paquetá, a cadeia produtiva da pesca, em especial do camarão, ainda é muito expressiva. Em quase todas as residências há pelo menos um morador, geralmente do sexo masculino, atuando na atividade. Para Lopes (2006), mesmo dependentes dos marreteiros, que oferecem pagamentos irrisórios sobre os produtos, há possibilidade de vender a produção direto para o consumidor final. A técnica da secagem do pescado, que consiste em tirar o couro, salgar e colocar ao sol para secar, garante a possibilidade de comercialização posterior.

No inverno, precisam “pescar fora” – termo que caracteriza a maior distância e o maior tempo que se leva de casa até o local da pesca –, arriscando-se na tempestividade dos ventos das marés oceânicas e/ou dos piratas ou “ratos d’água”, que agem de forma violenta no roubo de embarcações e do pescado. As viagens são relativamente longas, às vezes duram

semanas, tendo o grupo que embarcar com suprimentos (café, açúcar, sal, farinha, bolacha, comida, panelas, carvão etc.) que garantam a sobrevivência. Não havendo uma tecnologia específica para localizar os cardumes, os pescadores utilizam da própria experiência em pontos variados dos rios ou mar afora para encontrá-los (Lopes, 2006).

Nessas áreas, as representações são particulares do cotidiano ribeirinho amazônico, vivido ou dominado por seu aspecto hegemônico. Trata-se de territórios onde existem urbanidades, mas que não se caracterizam institucionalmente como urbanos e também não se adequam somente às características rurais-ribeirinhas. Isso nos remete à “necessidade de revalorizar o dado local e revalorizar o cotidiano como categoria filosófica, sociológica, geográfica e territorial” (Santos, 2000, p. 121).

Nas ilhas de Caratateua, Cotijuba e Paquetá, a comercialização do pescado se dá diretamente no Ver-o-Peso e em Icoaraci. Quando não, a produção é entregue para atravessadores que comercializam a preços mais elevados em outros locais. No Combu, devido às ações recentes de disputas por mais espaço nas águas, a pesca comercial praticamente é inexistente e, quando realizada, é somente para consumo próprio, haja vista que cardumes de peixes e camarões são afugentados pelas consequências do movimento intenso de embarcações.

Potiguar Júnior (2002) pontua que a prática do arrendamento realizado por proprietários e caseiros de alguns sítios e terrenos localizados às margens de Caratateua afastou os pescadores Rio Maguari adentro, conseqüentemente, diminuiu o comércio da pesca. O clima de tensão desencadeou conflitos que resultaram na significativa migração desses trabalhadores para outras regiões ou mesmo a mudança de profissão, crescendo o número de “batedores” de açaí, caseiros, carpinteiros, além da busca por outros trabalhos fora da ilha.

Para o autor, desde o final da década de 1990, quando passou a se intensificar o número de banhistas nas praias, Caratateua gradativamente perdeu a característica de ilha pesqueira. Isso é resultado da imposição da lógica do mercado capitalista de trabalho, que, na particularidade do “turismo”, permitiu desarticulações sociais, como o distanciamento histórico do poder municipal, estadual e federal no atendimento das demandas dos pescadores; situação essa que não pode ser desvinculada da falta de organização social e política desses grupos (Potiguar Júnior, 2002).

Assim, a pesca encontra-se mais fragilizada nas ilhas de Belém, devido à forte urbanização ocasionada pelo aumento dos assentamentos de moradias e pela inserção de outras atividades econômicas, resultando em uma série de problemas. As novas formas de

interação com o rio estabelecem pouca ou nenhuma relação com as formas e usos anteriores, alcançando até mesmo Paquetá e Grande, onde o modo de vida ribeirinho ganha novos contornos.

Nessas duas ilhas, as atividades de manejo são baseadas no saber tradicional, passado de pais para filhos. A distribuição das casas e palafitas segue uma lógica própria ao longo das margens dos igarapés e furos de rio, o que contribui para as atividades de sobrevivência, haja vista não existirem ruas ou avenidas para escoar a produção. Quando próximas umas das outras, são interligadas por terra ou por estivas, não contando com a existência de cercas ou muros.

Com exceção de Cotijuba e Caratateua, onde o sítio urbano se constrói sobre a terra-firme, nas ilhas do Combu, Grande e Paquetá, grande parte das vias de circulação é sobre trapiches, pontes e estivas. A depender da época do ano, nem bicicletas são possíveis de serem utilizadas. Na verdade, pouco se nota a presença desse veículo nas três últimas ilhas. As casas, em sua maioria, são em madeira, tipo palafitas, adaptadas à dinâmica das marés. Contudo, não se nega a influência da metrópole nos padrões construtivos, visto que o formato de palafita, progressivamente, coexiste com as construções em alvenaria ou mistas, entre madeira e alvenaria, chamando a atenção ainda à utilização de grades nas portas e janelas.

Nas ilhas de Paquetá e Grande, e em menor proporção em algumas comunidades do Combu e de Cotijuba, as relações de vizinhança e de proximidade são muito expressivas, a maioria das pessoas se conhece e divide as experiências cotidianas. Em uma particularidade da identidade cultural e social amazônica, a natureza é o principal indicador de começo e fim dos lotes. As delimitações dos terrenos e mesmo dos comércios (Figura 39), são marcadas por acordos informais, onde nem sempre é possível pagar pelo alimento na hora da compra.

A existência dos trapiches, ponto de entrada e saída das famílias, fortalece essa condição, tornando-se, inclusive, locais de pequenos conflitos internos entre esses sujeitos em condição social semelhante. Os usos desses objetos são variados, desde atividades domésticas até as atividades produtivas, como secar roupa ou as sementes de cacau (Figura 40), servindo ainda para vivências como os banhos de rio e as rodas de conversas e fofocas<sup>118</sup>.

---

<sup>118</sup>A fofoca, o “disse-me-disse”, é um elemento sociológico importante para analisar os tipos de vínculos e conflitos formados entre habitantes em condições econômicas e sociais semelhantes, tornando-se um elemento poderoso para propagar características ruins entre os novos membros (Elias; Scotson, 1994).



Figura 39 – Ilha Grande: único estabelecimento comercial



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, set. 2022.

Nota: de frente para a Comunidade de Boa Vista, no Acará, a “taberna”, pequeno estabelecimento que vende itens dos mais variados, comercializa gêneros alimentícios, roupas, brinquedos, remédios, materiais de construção e até mesmo móveis e eletrodomésticos. Os produtos são adquiridos no continente uma vez ao mês, ou de acordo com a necessidade da clientela. O proprietário, que também é morador, aceita encomendas de utensílios domésticos e itens específicos. Para diversificar as formas de pagamento dos produtos foi necessário adquirir uma antena de telefonia, que possibilitou o aceite de cartão de crédito/débito e PIX, mas que nem sempre funciona devido a problemas de conexão ou de acesso à rede de telefonia. Essa realidade permite que as relações de confiança por meio do crédito pessoal permaneçam presentes nesses locais. O espaço também é procurado como opção de lazer, assim é muito comum os jogos de bilhar (bilharito) e cartas, onde as pessoas também consegue comprar bebida alcoólica e ouvir música.

Figura 40 – Ilha Grande: processo de secagem de cacau



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, set. 2022.

Nota: a extração de produtos florestais não madeireiros, como óleos, frutas, raízes, sementes, cascas e resinas, tal qual o açaí, o cupuaçu, o cacau, a castanha do Pará, a andiroba etc., junto com a pesca, são a base da economia doméstica da maioria dos residentes das ilhas de Belém. Na parte sul, em especial, as sementes do cacau são direcionadas para a pequena fábrica de chocolate do Igarapé Combu ou para as feiras do Porto da Palha e do Porto do Açaí.

Para quem é de fora ou o contato é recente, ancorar nos atracadouros e trapiches causa a impressão de certa ausência de estabilidade, de estar-se acessando um local temporário, inacabado e precocemente deteriorado (Oliveira; Schor, 2008). Entretanto, para os que possuem maior vínculo com o lugar, o trapiche é apontado como principal lugar da casa, escolhido para a descontração e para o “jogar conversa fora”. Ou seja, trata-se de um espaço de socialização e sociabilidades, repleto de outros usos e significados. Por ele se acessa o solo, atraca-se as embarcações, vende-se produtos das ilhas, brinca-se, festeja-se, sendo segurança e extensão do lar.

No que diz respeito aos equipamentos e serviços públicos, as ilhas de Caratateua, Cotijuba e Combu exercem centralidade sobre as demais. Em Caratateua, a agência dos Correios, a delegacia, o banco, o prédio da Administração Distrital de Outeiro (AROUT), assim como as escolas, feiras e os estabelecimentos comerciais, a exemplo das lojas de construção civil, em sua maioria, estão concentrados nos bairros São João do Outeiro e Água Boa, no trecho popularmente reconhecido como “Pistão”, ao longo das ruas BL-010 (Estrada da Brasília), Nossa Senhora da Conceição, Paulo Costa e Estrada do Outeiro (Figura 41).

Em Cotijuba, a concentração da infraestrutura urbana está na parte sul, na Comunidade Faveira, que abarca o pequeno aglomerado residencial e comercial (lojas, mercados, cartório, flutuante de gasolina, farmácia etc.), o terminal hidroviário, as ruínas do Educandário Nogueira de Faria, a feira, o ponto de embarque e desembarque das “motorretes” e “bondinhos”, as igrejas católicas e evangélicas, o posto de saúde e policial, a Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio “Marta da Conceição” e a Unidade Pedagógica vinculada à FUNBOSQUE<sup>119</sup>. Assim, atrai maior contingente de residências de uso permanente e ocasional, conseqüentemente, crescendo o fluxo de pessoas e a dinâmica comercial.

---

<sup>119</sup>Com base nos dados da SEMEC, Jenijunio Santos (2014) assume que até 2013 existiam 14 Unidades Pedagógicas (UPs) no ambiente rural de Belém, ficando de fora aquelas que estão nas áreas urbanizadas consideradas pelo Plano Diretor Municipal, como é o caso da maioria dos espaços educativos existentes na Ilha de Mosqueiro e na Ilha de Caratateua, sendo divididas nos seguintes agrupamentos: 1) ao sul: UP Combu e UP Santo Antônio, na Ilha do Combu; UP Nazaré e UP São José, na Ilha Grande; UP Nossa Senhora dos Navegantes, na Comunidade do Igarapé Aurá; 2) ao norte: UP Bacabeiras, UP Mari-Mari e UP Maria Clemildes, em Mosqueiro; 3) a extremo-oeste: UP Faveira, UP Flexeira e UP Seringal, em Cotijuba; UP Jamaci, em Paquetá; UP Jutuba I, UP Jutuba II, na ilha de mesmo nome (Belém, 2021c). As UPs de Cotijuba, Jutuba e Paquetá estão sob a responsabilidade da FUNBOSQUE, que, além das UPs acima mencionadas, também administra a sede da Fundação e a Casa Escola da Pesca (CEPE), ambas situadas na Ilha de Carataeua. Atualmente, a Ilha Grande conta somente com uma instituição de ensino, visto que a UP Nazaré foi fechada e a UP São José foi reformada e reinaugurada em 2023 na categoria de escola. A Ilha do Murutucu também chama a atenção, devido o único prédio público pertencer a Escola Municipal de Ensino Fundamental “Acaimu”, administrada pela Prefeitura Municipal de Acará.

Figura 41 – Caratateua: agência do Banco Bradesco no Pistão



Fonte: adaptado de *Google Earth*, mar. 2023.

Nota: Caratateua, assim como Mosqueiro, possui uma agência bancária, localizada no bairro Água Boa, além de quatro caixas eletrônicos 24 horas, também instalados no ambiente urbano. Nessa área se encontram outros estabelecimentos como a casa lotérica, farmácias e um posto de gasolina. As demais ilhas não dispõem desse atendimento e os moradores recorrem ao Distrito de Icoaraci ou aos bairros da Condor e Guamá para uso dos serviços. No Pistão também se concentra a principal feira da ilha, expressão da economia popular urbana que garante o sustento de boa parte população.

Segundo Silva (2003), em 1985 foi iniciada a intensificação da ocupação de Cotijuba, principalmente na ponta sul, momento em que a Associação dos Moradores da Ilha de Cotijuba e adjacências (AMCIA) passou a doar lotes a terceiros sem nenhum critério, somente por meio de declarações de posse, o que influenciou no aumento populacional, que, dessa década em diante, passou a atrair o interesse dos moradores da capital como uma possível área para descanso e lazer da cidade.

Nesse processo singular de metropolização das ilhas, o atendimento médico está concentrado em Caratateua, Cotijuba e Combu, onde há disponibilidade de infraestrutura em postos e unidades de pronto-atendimento, assim como profissionais do Programa Saúde da Família (PSF). A orientação dada aos moradores das ilhas do entorno é que, primeiramente, recorram a esses locais e, somente mediante encaminhamento médico, procurem outras unidades do município. Contudo, as reclamações pela falta de suprimentos e de funcionários são constantes.

No Combu, a concentração de equipamentos públicos encontra-se ao longo da Comunidade Igarapé Combu, onde estão localizadas a Unidade Pedagógica Integrada (UPI), a Unidade Básica de Saúde (UBS), uma biblioteca, um campo de futebol, contando ainda com a presença de duas igrejas, uma católica e uma evangélica. Nessa comunidade, lugar em que também está situada a maioria dos bares e restaurantes da ilha, ocorrem reuniões e encontros dos mais variados entre os moradores, o que inclui os residentes de Paquetá e Grande, os quais, antes de procurar atendimento no continente, são orientados a seguir primeiramente ao Combu.

A escola de ensino infantil do Combu, assim como a recém-inaugurada na Ilha Grande (Figura 42), chamam a atenção pela arquitetura que respeita o padrão do solo de várzea, muito semelhante à infraestrutura encontrada na Escola Bosque, em Caratateua (Figura 43). Mas, por contemplar somente o ensino fundamental, é necessário atravessar até o continente para completar os estudos. Desse modo, nas ilhas da porção sul, é possível contar com transporte fluvial público escolar gratuito até os bairros da Condor e do Guamá, onde estão situadas escolas reconhecidas por abrigar estudantes ribeirinhos, a exemplo da Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio “Monsenhor Azevedo”; situação essa que, entretanto, não foi observada nas ilhas do extremo-oeste.

Figura 42 – Ilha Grande: ambiente construído da Escola de Ensino Fundamental “São José”



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, set. 2022.

Nota: a escola foi pensada respeitando o mesmo padrão de construção das residências da ilha. A infraestrutura das salas de aula, feitas em madeira, propõe melhor ventilação por serem totalmente abertas, permitindo a visão do ambiente do entorno. Nesse local, o trapiche passa a ser uma referência para atracagem de outras embarcações, além da escolar.

Figura 43 – Caratateua: sala de aula da FUNBOSQUE



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, jan. 2023.

Nota: na Funbosque a disposição das salas de aula é aberta, em formato circular, construídas alguns níveis acima do solo, dispondo o espaço de áreas para atividades lúdicas, como o pequeno bosque, o meliponário, o Ecoart – onde são realizadas oficinas de cerâmica (icoaraciense, marajoara, tapajônica e caratateuense) – e a horta para plantio de hortaliças, dentre outros projetos. Nesses espaços, procura-se realizar adaptações criativas ao currículo escolar. As salas, por exemplo, recebem nomes de pássaros da região e entre as árvores ou no lago que as cercam é comum observar a presença de preguiças, tracajás, macacos, cutias e outros pequenos animais.

Com exceção de Caratateua, onde há a presença de transporte urbano terrestre, destaca-se que, caso os jovens das ilhas desejem cursos o ensino superior, eles necessitam fazer uso de embarcações particulares das famílias ou das cooperativas localizadas nos terminais hidroviários, visto que as unidades educacionais são de nível fundamental, tendo somente Cotijuba o ensino em nível médio, ficando assim a cargo do estudante buscar por oportunidades no continente. A Universidade Federal do Pará (UFPA), localizada no bairro do Guamá, às margens do rio de mesmo nome, é um desses espaços de acolhimento de ribeirinhos.

Nas ilhas de Caratateua e Cotijuba, onde estão localizadas a sede e duas unidades pedagógicas da FUNBOSQUE, há a possibilidade de conclusão dos estudos até o ensino médio, pela presença de outras escolas da rede pública municipal e estadual de ensino. Na sede dessa instituição é possível ainda a realização de ensino técnico, nas áreas ambiental e de gastronomia, e de formação superior, por meio do curso de Tecnologia em Geoprocessamento, implementado na sede no ano de 2022, pela atual gestão municipal.

Tendo em vista que nas ilhas do Combu, Paquetá e Grande não existe sistema público de abastecimento de água por parte da COSANPA, a importância dos rios também se dá no seu aproveitamento e uso para fins domésticos, como a lavagem de roupas e utensílios do lar. A água é transportada para dentro das casas por meio de pequenos sistemas de abastecimento ou de baldes, tendo-se ainda a opção de lavar os utensílios domésticos diretamente no curso de água.

Nessas ilhas, o solo não é propício para construção de poços artesianos, pelo alto teor de ferro, dentre outros minerais, o que faz com que o morador busque adquirir água potável a partir da compra em pontos de distribuição localizados nas ilhas mais urbanizadas ou na parte continental. Em alguns casos, projetos de captação de água da chuva (cisterna) foram realizados em parcerias com instituições como a UFPA. Se, por um lado, a venda de garrações de água facilita o consumo, por outro, aumenta as despesas. A retirada de água direto do rio agrava a precariedade do serviço de saúde, pois ocasiona o aumento de dermatoses e de demais doenças que acometem, principalmente, as crianças.

Em Paquetá, Grande e no Combu aponta-se a ausência de um sistema de esgotamento sanitário. Nelas, são encontradas unidades de tratamento primário de esgoto doméstico, como fossas sépticas, cuja transformação físico-química da matéria sólida contida no esgoto é lançada em um tanque e a parte líquida liberada. Nesse processo, admite-se, inclusive, a existência de fossas abertas, nas quais os resíduos sólidos ficam expostos e sem proteção, podendo contaminar o lençol freático e comprometer a saúde da população, principalmente



em período de cheia dos rios. A limpeza urbana e a rede de drenagem pluvial também são inexistentes.

Conforme demonstrado no Projeto Nova Cartografia Social da Amazônia (2008), a coleta de lixo é outra demanda antiga entre os moradores das ilhas de Belém. Nas ilhas do sul, o lixo acumulado é queimado pelos moradores ou retirado em embarcações que partem em direção ao continente (Figura 44). Com o aumento do número de atividades comerciais, há também o crescimento da queima de lixo a céu aberto, o que ocasiona outra série de problemas ambientais.

O sistema de comunicação não chega a todos os pontos das ilhas de Belém, sendo falho até mesmo nas ilhas mais urbanizadas, como Caratateua e Cotijuba. Nessa última, existe a torre de uma única operadora de telefonia, localizada na Comunidade Faveira, o que permite o acesso ao sinal telefônico e de internet de boa parte da população, inclusive dos moradores que moram na beira insular de Paquetá. Por outro lado, em comunidades como a do Furo do Jamaci, mais isolada, não há sinal de telefonia disponível, o que dificulta qualquer tentativa de contato por dispositivos móveis.

A segurança pública nas ilhas ainda é dispersa e pouco evidente. Em Caratateua, conta-se com a presença do 26º Batalhão da Polícia Militar. Em Cotijuba existe uma pequena unidade de policiamento que realiza rondas diárias na parte mais urbanizada. Nas demais ilhas, esse serviço é realizado pelo Grupamento Fluvial de Segurança Pública da Polícia Civil do Estado do Pará (GFlu), que tem como responsabilidade garantir a seguridade de boa parte da orla da Região Metropolitana de Belém.

Aos finais de semana e períodos de férias escolares, o acúmulo de resíduos é maior, devido ao aumento no número de frequentadores temporários. De acordo com Assunção (2021), algumas iniciativas de coleta seletiva de lixo já vêm sendo implantadas, a exemplo das ações da Associação Amigos de Belém e da Cooperativa Filhos do Sol, que, todavia, não se apresentam suficientes.

Em Cotijuba, a coleta de lixo é realizada de duas a três vezes por semana e os resíduos são encaminhados até o Porto da Faveira, sendo de lá depositados em uma balsa que segue rumo a Icoaraci. Em Paquetá, o lixo é queimado ou enterrado pelos moradores que, até o momento, não contam com esse serviço por parte da prefeitura.

Figura 44 – Bairro da Condor: trapiche destinado à coleta de lixo das ilhas ao sul de Belém



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, set. 2022.

Nota: desde 2021, a Prefeitura de Belém passou a disponibilizar o serviço semanal de coleta de lixo em pontos específicos das ilhas do Combu, Murutucu e Grande, que ocorre de duas a três vezes por semana, por meio de embarcação (vide imagem) carregada de pequenos *containers* e cestos. Esses são posteriormente depositados em um trapiche localizado ao lado do Terminal Hidroviário Ruy Barata, na Praça Princesa Isabel, para então serem encaminhados aos caminhões que fazem a coleta no restante da cidade.

Também não foi possível notar a atuação de instituições como o Corpo de Bombeiros e de equipes de resgates e salvamento fixadas no espaço insular, a não ser no período de veraneio em algumas praias das ilhas de Caratateua e Cotijuba. No Combu, os bares e restaurantes, em período de grande movimento, contratam serviços de bombeiro civil, ação que não é realizada por todos os estabelecimentos.

Responsável pela fiscalização das embarcações, marinas e portos que trafegam nos diversos municípios do estado do Pará, a Capitania do Portos da Amazônia Oriental (CPAOR) pode ser observada atuando, principalmente, aos fins de semana e em período de férias escolares nas ilhas onde o fluxo de visitantes é maior, como Caratateua, Cotijuba e Combu.

A distância entre as ilhas e o deslocamento dos moradores pela metrópole é algo que deve ser levado em consideração, posto que áreas como Icoaraci e o bairro da Condor, concentram certa centralidade por suprir a ausência de alguns serviços, diminuindo as distâncias até bancos, lojas, franquias, assistências técnicas, supermercados, postos de atendimento médico, escolas, dentre outros. No trapiche de Icoaraci e no Porto da Palha é intenso o fluxo diário de pessoas e cargas. Durante a semana predomina o trânsito de moradores e trabalhadores, aos quais, em fins de semana, férias e feriados, acrescenta-se a presença de visitantes.

As opções de lazer dos moradores das ilhas de Belém variam entre jogos e campeonatos de futebol, banhos de rio e de praia, festas de aparelhagem (figuras 45 e 46), festividades religiosas ou mesmo uma ida ao culto ou à missa. As práticas ocorrem em diferentes dias e horários, de acordo com a disponibilidade e vontade das pessoas, mas, geralmente, opta-se pela realização dos encontros no campo de futebol, nas igrejas e nos espaços de festas quando se está livre dos compromissos diários. Para aqueles que não complementam a renda nas atividades econômicas do lazer, têm-se o desfrute desses momentos aos finais de semana e feriados.

O lazer, a festa e o lúdico se apresentam entre as práticas sociais mais antigas desses espaços, tendo em vista a eventual ausência de compromissos ou obrigações, realizando-se somente pelo desejo individual ou coletivo dos sujeitos. Com a entrada das atividades produtivas nos bares, restaurantes, pousadas, bem como na condução de embarcações ou mesmo pela cadeia do extrativismo, que demanda cada vez mais tempo, a fruição dessas sociabilidades ocorre somente após o cumprimento das obrigações pertinentes ao labor.

Figura 45 – Ilha do Combu: anúncio de festa de aparelhagem



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, set. 2022.

Nota: fixada na parte frontal de um restaurante localizado às margens do Igarapé Piriquitaquara, o anúncio da festa de aparelhagem chama a atenção pela data, geralmente ocorrendo às segundas-feiras, dia em que o morador que trabalha com lazer tem tempo para usufruir dessa amenidade. As oportunidades de lazer são das mais diversas nas ilhas, sendo possível jogar nos vários campos de futebol ou nos bancos de areia que surgem na baixa da maré. Os banhos de rio são momentos de encontro entre crianças, jovens e adultos das famílias, momento em que ainda é possível andar de canoa e brincar em jangadas improvisadas, bem como brincar de pipa ou jogar videogame (em casa ou na escola) durante os intervalos das aulas.

Figura 46 – Porto do Açaí: anúncios de festas de aparelhagem



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, ago. 2022.

Nota: esse tipo de festa, de realização mais recente, caracteriza-se pela presença, em sua maioria, de moradores. Entretanto, com a intensidade do fluxo de pessoas, pelas embarcações, pelo acúmulo de lixo, pelo barulho, embriaguez e brigas entre os participantes, aumenta-se a pressão e devastação sobre o ambiente.

Nas ilhas, as narrativas e as manifestações lúdicas ocorrem mormente nos períodos de festividades religiosas ou folclóricas, sendo possível observar festivais de açaí ou do camarão, festividades de padroeiros, cordões de pássaros e festas de boi condicionadas a religiosidade ou a datas comemorativas como o carnaval e as festas juninas. Em Caratateua, onde o uso do rio se faz cada vez menos presente, ainda é possível presenciar festas carregadas de simbologias que traduzem tanto o percurso do caratateuense no seu dia a dia quanto manifestações que expressam o imaginário e o consciente do morador (Santos, M. R., 2007).

Nos espaços comerciais das praias, balneários e casas de show, muito frequentadas no período de folga da classe trabalhadora, encontram-se programações voltadas para manifestações folclóricas, como grupos musicais, de cordões de pássaro e bois bumbá (Santos, M. R., 2007). A memória patrimonial da ilha abriga mestres, guardiões de pássaros, compositores, grupos de carimbó e boi-bumbá e mesmo proprietários de sítios e balneários que continuam produzindo cultura, seja material ou imaterial, e que permitem manter a memória que o tempo ainda não apagou ou substituiu por outras (Almeida; Martins, 2023).

No Combu, em especial, pelo “barulho” dos aparelhos sonoros dos bares e restaurantes, acrescentam-se outros valores à paisagem, já que essa, segundo Santos (2014b), é formada por cores, odores, movimentos, sons etc. As festas com fins lucrativos têm efeitos econômicos positivos, pelo baixo custo e pela rápida propagação, mesmo que se concorde que, simultaneamente, elas podem impactar e gerar danos ambientais.

Apointa-se que essa ilha apresenta uma particularidade: debatem-se no espaço grupos de novos comerciantes, moradores ou não, ligados unicamente à atividade turística; antigos moradores que trabalham com o turismo e com o extrativismo; moradores que só se interessam pelo extrativismo ou ainda não tiveram oportunidades no turismo; e donos de segundas residências que buscam o espaço para fins de lazer e descanso.

No que diz respeito à organização espacial, em Cotijuba e Caratateua o sistema urbano foi favorecido pelo solo de terra firme, onde as dinâmicas das marés não atingem diretamente a maior parte dos assentamentos e as condições físicas permitem o maior espraiamento das moradias para o interior das ilhas. Nelas, os arruamentos mais antigos seguem um traçado em direção ao rio, espacialidade que ainda remete às cidades ribeirinhas amazônicas. Cotijuba e Caratateua possuem ruas que, apesar do não asfaltamento, são largas, em boa medida. Algumas casas da área urbana possuem quintal, área onde, geralmente, além das palmeiras de açaí e outras frutas, nota-se a criação de aves e porcos.

A agricultura familiar, a pesca artesanal e a coleta de frutas garantem a diversidade das estratégias de sobrevivência e de geração de emprego e renda das ilhas do Combu, Paquetá e

Grande, de traços ribeirinhos mais tradicionais. Com o aumento da urbanização, essas atividades também passam a coexistir com trabalhos, formais e informais, no comércio e na prestação de serviços. Em Caratateua, apesar da pesca e do extrativismo do açaí ainda possuírem certa relevância, prevalece as atividades do setor de serviços e do pequeno comércio de bens de consumo, esvaindo-se dos aspectos ribeirinhos.

Na produção agroextrativista das ilhas, o fruto do açaí<sup>120</sup> – uma árvore da qual se aproveita praticamente tudo – ganha relevância pela sua valorização na rede econômica da gastronomia. O mesmo vem ocorrendo com o cacau, nas ilhas da parte sul, e com o carvão vegetal e atividades balneares em Cotijuba.

Em Paquetá, especificamente no igarapé Jamaci, como na maioria das áreas de várzea da Amazônia, já houve trabalhos com o corte da seringa, de madeira e lenha. A extração de sementes oleaginosas, sobretudo de andiroba, de ocuúba, de pracaxi, era, primeiramente, para o consumo doméstico e, depois, para o comércio (Lopes, 2006); condição essa que vem mudando com o aumento da demanda externa por essas raízes e sementes.

No clima equatorial quente-úmido, os meses de dezembro a março são os de maior índice pluviométrico, o que contribui para o adensamento da mata de várzea e espalhamento das palmeiras de açaí, que se destacam no verde da paisagem insular. Espécies como seringueiras, samaumeiras, castanheiras, dentre outras, também constituem a paisagem onde o solo é, predominantemente, argiloso.

O açaí está entre os alimentos básicos para o sustento das famílias, assumindo papel de elemento cultural identitário, marcador das maneiras culturalmente estabelecidas, codificadas e reconhecidas, por meio da qual grupos representam a si mesmo, sua história e a região.

Diferente das ilhas de Caratateua e Cotijuba, no Combu, Paquetá e Grande não existem pontos comerciais de beneficiamento da matéria-prima do fruto. Ademais, o uso de máquinas (Figura 47) e equipamentos para a produção do “vinho” é raro, devido, principalmente, à falta de qualidade da água, o que deixa muito cara a comercialização. Aos fins de semana e na entressafra, período em que a coleta diminui, é comum ver moradores, em especial os jovens, realizando atividades remuneradas nos bares e restaurantes e na condução de embarcações.

---

<sup>120</sup>Seu processo produtivo acontece, primeiramente, com a retirada do cacho do fruto da árvore, passando pela etapa de debulhamento e armazenamento dos grãos em paneiros (cestos feitos a partir de espécies de fibra artesanalmente fabricada) ou em sacos vazados de origem industrial. Em seguida, é transportado por pequenas embarcações até os portos públicos da cidade e vendido pelos próprios moradores aos feirantes, atravessadores e aos comerciantes (batedores) (Rodrigues, 2018).

Figura 47 – Ilha Grande: máquina de bater açaí para uso de fins domésticos



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, set. 2023.

Nota: na economia encontrada no espaço insular de Belém imbricam-se diferentes formas e alternativas de atividades que complementam a renda das famílias, dentre elas, o comércio de artesanato e refeições, a prestação de serviços como manicure, a venda de cosméticos, a condução de embarcações e o atendimento nos bares e restaurantes. Contudo, o comércio de açaí ganha destaque por ser a principal fonte de renda dos moradores. No entanto, devido à precariedade no tratamento e consumo da água, torna-se necessário a venda da fruta *in natura* nas feiras e portos da cidade, o que não impede a aquisição de pequenas máquinas desenvolvidas para a transformação da fruta em polpa, voltadas para consumo próprio.



Desse modo, é evidente que, nas ilhas de Belém, existe uma imensurável diversidade de formas de agir e de pensar sustentadas no entorno próximo. Nelas, os sujeitos (re)produtores do espaço urbano aplicam novos usos e finalidades para objetos e técnicas existentes, em uma “flexibilidade tropical” (Santos, 2014c) pré-determinada a partir de novas articulações práticas e novas normas da vida social e afetiva amparadas por relações mais horizontais.

No final da década de 1990, Milton Santos assinalava que um novo período demográfico popular estaria surgindo e, nele, a política prevaleceria sobre a economia. O autor, considerando o caso do Brasil, define que a diversidade de formas e usos do e no espaço tratam-se de uma “flexibilidade tropical”, daí a “brasilidade” do termo (Santos, 2014c). Algumas variáveis são importantes para a compreensão desse conceito, dentre elas, o entendimento que as respostas do território devem ser consideradas nos planos e projetos pensados para a cidade, bem como as tentativas “de autonomia de certa economia em relação à totalidade” (Tozi, 2012, p. 58).

As configurações socioespaciais da “flexibilidade tropical” sugerem técnicas mais “maleáveis” aos arranjos produtivos locais, com níveis variados de autonomia e de dependência. Quando existente em determinado contexto, as formas espaciais são mais inclusivas do ponto de vista da construção e da utilização, o sistema de ações mais comunicativo, adaptativo e criativo. As normas, informais ou menos formais, são menos rígidas e estabelecidas horizontalmente (Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2021).

Quando a “flexibilidade tropical” acontece com atributos específicos de uma região como a amazônica, podemos dizer que estamos diante da “flexibilidade equatorial”, isto é, um tipo de trabalho, no qual se sobressaem ocupações e empregos de caráter endógeno, mais espontâneo e adaptativo, nos quais a solidariedade orgânica prevalece sobre a solidariedade organizacional<sup>121</sup> (Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2021).

Assentada no território e na cultura popular, os saberes são locais, o que não impede articulações com os saberes globais. O tempo é lento, segue um ritmo próprio, adaptado às condições sociogeográficas locais e regionais (Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2021). Assim, as relações econômicas não capitalistas encontradas nas ilhas de Belém:

---

<sup>121</sup>“As relações que mantêm a agregação e a cooperação entre agentes resultam em um processo de organização, no qual predominam fatores externos às áreas de incidência dos mencionados agentes. Chamemos macroatores àqueles que de fora da área determinam as modalidades internas de ação. É a esses macroatores que, em última análise, cabe direta ou indiretamente a tarefa de organizar o trabalho de todos os outros, os quais de uma forma ou de outra dependem da sua regulação. O fato de que cada um deva adaptar comportamentos locais aos interesses globais, que estão sempre mudando, leva o processo organizacional a se dar com descontinuidades, cujo ritmo depende do número e do poder correspondente a cada macroagente” (Santos, 2006, p. 52).

abrem um debate novo, inédito, às vezes silencioso, às vezes ruidoso, com as populações e as coisas já presentes. É assim que eles reavaliam a tecnoesfera e a psicoesfera, encontrando novos usos e finalidades para objetos e técnicas e também novas articulações práticas e novas normas, na vida social e afetiva (Santos, 2006, p. 261).

No caso das metrópoles brasileiras, conforme argumenta Lencioni (2017), as transformações recentes não dizem respeito somente às políticas neoliberais que infestaram a América Latina nas últimas décadas. Por suas condições concretas – históricas, locais e regionais –, não se pode deixar de considerar as particularidades e especificidades, pois essas políticas não atingem da mesma forma e nem com a mesma intensidade todos os lugares.

A rede de produção econômica do extrativismo nas ilhas de Belém é fomentada pelas ações do poder público, a exemplo da criação de assentamentos planejados pelo Estado, tais como os Projetos de Assentamento Agroextrativista (PAE), transformando terrenos em unidades agrárias onde o usufruto do solo ocorre pela obtenção de um termo (ou contrato) de concessão de direito real de uso.

Esse documento legitima o morador a desenvolver atividades econômicas, desde que sejam respeitados os critérios de proteção ambiental, sendo proibida a transferência por meio de venda ou aluguel sem que a negociação passe pela autorização prévia do órgão gestor, nesse caso, o INCRA (Rodrigues, 2018). Na Região Metropolitana de Belém, registram-se 11 PAEs localizados, em sua maioria, na região insular (Brasil, 2016) (Tabela 3).

Tabela 3 – Região Metropolitana de Belém: relação dos Projetos de Assentamento Agroextrativistas, 1997-2015

Nome	Criação	Município	Famílias assentadas	%	Área (HA)	%
PAE João Pilatos	2005	Ananindeua	200	18%	3.854,71	35%
PAE Ilha Santa Rosa	2005	Ananindeua	25	2%	405,99	4%
PAE Ilha Viçosa	2005	Ananindeua	20	2%	380,25	3%
PAE Ilha Grande	2006	Belém	99	9%	922,84	8%
PAE Ilha Jutuba	2006	Belém	73	6%	513,50	5%
PAE Ilha Murutucu	2006	Belém	144	13%	877,48	8%
PAE Ilha Paquetá	2006	Belém	108	10%	802,26	7%
PAE Ilha do Combu	2006	Belém	230	21%	1.508,79	14%
PAE Complexo Maracujá	2008	Belém	150	13%	824,81	8%
PAE Ilha Nova	2009	Belém	50	4%	273,89	3%
PAE Ilha Sororoca	2010	Ananindeua	22	2%	573,73	5%
Total Geral		1.121	100%	100%	10.938,26	100%

Fonte: adaptado de Brasil (2016) *apud* Paulino (2017).

A política de regularização fundiária de terras da União atrelou-se aos PAEs, regularizando terras em 23 municípios paraenses localizados na Região Metropolitana de

Belém, no Arquipélago do Marajó, no nordeste paraense e no Baixo Tocantins. Desde 2003, com a apresentação do II Plano Nacional de Reforma Agrária (PNRA), as mobilizações de entidades ligadas às causas ribeirinhas foram cada vez mais presentes, entre elas, a Comissão Pastoral da Terra (CPT), a Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado do Pará (FETAGRI), a Federação dos Trabalhadores da Agricultura Familiar (FETRAF), os Sindicatos de Trabalhadores Rurais, as Colônias de Pescadores e demais movimentos existentes nas regiões insulares, iniciando discussões junto ao Instituto de Terras do Pará (ITERPA) e ao INCRA a respeito da regularização de terras e da implantação dos mais de 180 PAEs (Maia, 2011).

Os dois projetos mais expressivos na Região Metropolitana de Belém são João Pilatos, criado em 2005 no município de Ananindeua, com 35% da área total dos assentamentos, processando-se como o maior da região, com 18% das famílias assentadas; e o PAE, Ilha do Combu, criado em 2006, no município de Belém, com 14 % da área total dos PAEs e 21% das famílias assentadas. Ademais, salienta-se o PAE Murutucu, no qual, anteriormente, funcionou uma empresa de capital estrangeiro voltada para beneficiamento de açaí e cacau (Paulino, 2017).

Com o termo de concessão de uso (TCU), o pequeno produtor passa a receber uma série de atribuições e oportunidades de investimento. Instituições como bancos disponibilizam empréstimos e créditos financeiros, qualificando o morador a contrair recursos de programas como o Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (PRONAF), destinado ao incremento da produção rural, em que se permite a estruturação produtiva desses locais (Rodrigues, 2018).

Quando solicitado o crédito, o INCRA encaminha as informações sobre os beneficiários ao banco; esse, por sua vez, fica incumbido de realizar o cadastro do interessado no sistema bancário. Se não for aprovado, os moradores que não conseguiram o recurso são obrigados a economizar dinheiro para a produção ou a acumularem funções em outras atividades. Nessa multiplicidade de ações indissociáveis e contraditórias, ocorre similarmente a transmissão de renda para os moradores por meio de programas governamentais, como o Bolsa Família<sup>122</sup>, o Bolsa Verde<sup>123</sup> e o seguro-defeso<sup>124</sup>, elementos que complementam o orçamento das famílias (Rodrigues, 2018).

---

<sup>122</sup>O Bolsa Família é um programa de transferências de renda direta e indireta do governo federal destinado às famílias em situação de pobreza extrema, cuja renda não permite suprir necessidades básicas como saúde, educação e transporte (Brasil, 2023).

<sup>123</sup>Coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente, o Bolsa Verde é um programa de transferência de renda para famílias em situação de extrema pobreza que vivem em áreas de relevância para a conservação ambiental ou

O crédito bancário e as políticas públicas federais de transmissão de renda afetam as tentativas de enquadramento dos moradores na divisão social do trabalho, uma vez que os residentes preferem exercer diversas atividades remuneradas a ficarem presos pelo compromisso de regime de trabalho imposto pela legislação trabalhista. Esse tipo de resistência gera conflitos e tensões de ordem variada entre os sujeitos das ilhas (Rodrigues, 2018).

A ausência de fiscalização e acompanhamento por parte dos órgãos responsáveis pelos PAE reforça a problemática da venda irregular de imóveis e terrenos nas ilhas, como no caso do Combu, onde a especulação imobiliária cresce desenfreadamente, seduzindo moradores a aceitar propostas de oportunidades econômico-financeiras das mais variadas (Rodrigues, 2018). Estudos como o de Dergan (2006) e Cirilo (2013) também evidenciam essa problemática.

A trajetória institucional do planejamento ambiental no Pará reflete a postura assumida pelo Estado nacional a partir da década de 1970, quando, no âmbito do Ministério do Interior, é criada a Secretaria Especial do Meio Ambiente (SEMA), refletindo as ações que ocorriam ao redor do mundo. Posteriormente, na década de 1980, é instituído em todo território a Semana Nacional do Meio Ambiente e o Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA).

Na escala estadual, a Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente (SECTAM), criada no ano de 1988, posteriormente substituída pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS), em 2007, trouxe por finalidade planejar, coordenar, supervisionar, executar e controlar as atividades setoriais que visem à proteção, conservação e melhoria do meio-ambiente no Estado (Pará, 2007).

Na escala municipal, a preocupação sobre a questão ambiental nas ilhas é referenciada na Lei Orgânica do Município (Belém, 1990), que considera a região insular como uma área de relevante interesse ecológico, no qual todas as modificações ambientais deverão ser avaliadas no âmbito do seu impacto ecológico e regulamentadas pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente.

---

Assentamentos Ambientalmente Diferenciados da Reforma Agrária. Funciona como um incentivo às comunidades para que continuem usando, de forma sustentável, os lugares onde sobrevivem (Brasil, 2011). Em sua nova versão, instituída pelo Decreto nº 11.635, de 2023, visa realizar pagamentos trimestrais de R\$ 600,00 (seiscentos reais) a famílias que vivem em Unidades de Conservação de Uso sustentável (Reservas Extrativistas, Florestas Nacionais e Reservas de Desenvolvimento Sustentável), em assentamentos ambientalmente diferenciados da Reforma Agrária (florestal, agroextrativista e de desenvolvimento sustentável) e em territórios ocupados por povos e comunidades tradicionais, como ribeirinhos, extrativistas, indígenas, quilombolas e outros (Brasil, 2023).

<sup>124</sup>O seguro-defeso ou seguro-desemprego do pescador artesanal é uma assistência financeira temporária concedida pela Secretaria de Previdência do Ministério da Fazenda aos profissionais de pesca durante o período de defeso dos animais fluviais e marítimos.

Já no Plano Diretor Municipal, as ilhas estão contempladas tanto na Macrozona do Ambiente Natural (MZAN) quanto na Macrozona do Ambiente Urbano (MZAU). Na primeira, basicamente, somente poderão ser desenvolvidas atividades ligadas: a) à agricultura, em pequena escala ou de produção familiar; b) ao extrativismo vegetal e extração mineral em áreas previamente definidas pelo Poder Público, respeitadas as premissas legais e normas ambientais vigentes; c) à pesca e criação de espécies aquáticas, respeitadas todas as premissas legais; d) ao turismo ecológico, cultural e de aventura; e) aos esportes náuticos, desde que não coloquem em risco os ecossistemas aquáticos; f) ao lazer e à contemplação; g) à habitação unifamiliar de baixa densidade e aos núcleos tradicionais familiares; h) às atividades de ensino e pesquisa compatíveis; e i) aos serviços e equipamentos públicos de caráter local.

Na segunda, poderão ser realizadas atividades que visam: a) estimular as atividades de comércio e serviço; b) incentivar a recuperação e conservação dos imóveis de valor histórico e cultural; c) incentivar atividades de turismo, cultura, esporte e lazer; d) melhorar a infraestrutura urbana e a paisagem ambiental; e) requalificar a orla degradada; e f) reconhecer, valorizar e divulgar o patrimônio cultural imaterial (Belém, 2008).

Na Política de Desenvolvimento Econômico configurada no Plano Diretor, chama-se a atenção para o incentivo ao fomento, orientação e capacitação voltada às atividades econômicas do setor primário, desde que agregando valor às cadeias produtivas das ilhas e respeitando-se a proteção ao meio ambiente. A promoção de infraestruturas deve ser compatível com as atividades econômicas, em especial, com o turismo, constituído de programas que evidenciem o meio ambiente, a diversidade cultural, a paisagem e as características locais típicas das ilhas fluviais (Belém, 2008).

Partindo dessa categorização estabelecida pelo Plano Diretor de Belém, que será melhor analisada mais adiante, admite-se que nas ilhas selecionadas como recorte empírico desta tese predominam as atividades pertencentes ao circuito inferior da economia (Santos, 2004), dentre elas, o extrativismo (vegetal e da pesca) e o pequeno comércio de produtos e serviços.

Esses últimos, quando ligado às práticas de lazer, caracterizam-se pela presença do emprego familiar, pelos pequenos comerciantes que atendem a certas normas legais, empresariais e trabalhistas e pela existência de comércios e serviços informais, em que, antes de tudo, é preciso “sobreviver e assegurar a vida cotidiana da família, bem como tomar parte, na medida do possível, de certas formas de consumo particulares à vida moderna” (Santos, 2008, p. 46).

Nelas, mesmo que forma incipiente, não se nega a presença de agentes do circuito superior da economia urbana, representados por minorias economicamente privilegiadas e institucionalizadas, dos proprietários dos meios de produção, dos controladores dos processos produtivos e tecnológicos de acumulação do capital (Santos, 2004).

A organização do circuito superior é altamente burocrática, conduzida por meio de um extenso conjunto hierárquico, lideranças e profissionais (de administração, de comércio exterior, de contabilidade e de direito) que seguem regras impessoais baseadas em uma racionalidade que adequa os meios aos fins, sendo ainda, em sua maioria, de grau empregatício assalariado e reduzido, se pensado em nível de volume e produção (Santos, 2004).

Por fim, a publicidade e o apoio governamental são fundamentais para a existência do circuito superior. O primeiro, por ser uma das estratégias mais utilizadas para modificar os gostos e deformar o perfil da demanda; e o segundo, por sua capacidade de viabilizar capital social (*overhead*) fixo e infraestrutura (Santos, 2008), assumindo o Estado “o próprio papel deste circuito, uma vez que gera relações de complementaridade atendidas quase que exclusivamente pelas grandes empresas” (Montenegro, 2011, p. 112).

No circuito superior do turismo, os valores dos serviços geralmente são fixos, expostos em sites, aplicativos, portais eletrônicos, feiras de exposições e em tarifários enviados às operadoras turísticas, tornando seu consumo restrito, pois praticamente não há margem para negociações diretas. Os créditos bancários facilitam a compra à vista – ou mesmo a prazo – dos serviços, diminuindo os riscos de prejuízos para os estabelecimentos. A manutenção de custos fixos, projetados por meio de balancetes e projetos financeiros, demonstrados pelos setores contábeis das empresas, fazem-se importantes à garantia e à permanência no mercado em médio e longo prazos, haja vista que o salário dos funcionários e outras despesas (água, luz, telefone, internet etc.) são igualmente fixos e fazem diferença na hora de analisar os lucros.

Dentre os componentes do circuito superior destaca-se a relevância da informação e das finanças, características das empresas do mercado corporativo (Silveira, 2007), a exemplo da presença de empresas de entretenimento, de consultoria, de produção de informação e de operações de viagens, que divulgam e prestam serviços sobre os atrativos turísticos das regiões.

Desse modo, o circuito superior se estabelece e se consolida sob a lógica dominante e normativa neoliberal, que atinge os mais diversos lugares, daí seu sucesso. Para Dardot e Laval (2016), as circunstâncias desse sucesso já foram descritas inúmeras vezes:

Ora sob seu aspecto político (a conquista do poder pelas forças neoliberais), ora sob seu aspecto econômico (o rápido crescimento do capitalismo financeiro globalizado), ora sob seu aspecto social (a individualização das relações sociais às expensas das solidariedades coletivas, a polarização extrema entre ricos e pobres), ora sob seu aspecto subjetivo (o surgimento de um novo sujeito, o desenvolvimento de novas patologias psíquicas) (Dardot; Laval, 2016, local. 15).

Assume-se que “a riqueza produzida pelo circuito superior não pode ser compreendida sem a pobreza própria do circuito inferior, que este também perpetua” (Silveira, 2007, p. 3). Em relação ao circuito inferior, por seu turno, tem-se que sua constituição se dá pelo conjunto de indivíduos que vivem basicamente da sua força de trabalho, sem a utilização intensiva de capital, cujas vendas em pequena escala, o comércio e a prestação de serviços com tecnologia reduzida compõem a base da economia (Santos, 2004). Trata-se de uma economia popular gestada:

pelas atividades da população pobre, possuindo diferentes formas de organização – microempresas pouco capitalizadas, que podem ser individuais ou familiares, prestadores de pequenos serviços, pequenos comércios, pequenos negócios domésticos, vendedores ambulantes etc. (Montenegro, 2011, p. 2).

Entre os dois circuitos, encontra-se o circuito superior “marginal”, que consiste em formas de produção limitadas da perspectiva da tecnologia, da organização e do capital, tendo um caráter residual e emergente, variando de cidade para cidade (Santos, 2004). Esse circuito intermediário é constituído de formas mistas, pertencentes tanto às atividades herdadas de divisões do trabalho pretéritas, como formas de trabalho emergentes, inseridas nas atividades modernas (Silveira, 2007).

O circuito superior “marginal” carrega atividades fundamentais para a circulação daqueles que fazem de um lugar um local turístico ou propício para a expansão imobiliária. Por meio das empresas pertencentes a esse circuito, os turistas adquirem pacotes, roteiros e passeios nas regiões onde estão os atrativos. Os moradores com certo poder aquisitivo enxergam uma oportunidade de compra de segundas residências, seja para fins de uso durante o veraneio, seja para sublocação por temporada.

Procura-se “tomar muito cuidado para não confundir as atividades de um circuito com as do outro, uma vez que existem algumas práticas que podem parecer regras se não fossem exceção” (Santos, 2004, p. 87), principalmente no período de globalização, quando o circuito inferior assume diferentes feições regionais (Montenegro, 2011).

Nesse sentido, reforça-se o caráter interdependente dos circuitos da economia urbana, que, interpretados dentro de determinada particularidade, (re)organizam a dinâmica econômica regional. No caso de Belém, destacam-se atividades que visam a atender, principalmente, um mercado local e regional que também é global (Quadro 5).

Quadro 5 – Circuitos da economia urbana: composição e características

Atributos	Circuito Superior	Circuito Inferior
<b>Tecnologia</b>	Capital intensivo	Trabalho intensivo
<b>Organização</b>	Burocrática	Primitiva
<b>Capitais</b>	Importantes	Reduzidos
<b>Emprego</b>	Reduzido	Volumoso
<b>Assalariado</b>	Dominante	Não obrigatório
<b>Estoques</b>	Grande quantidade e/ou alta qualidade	Pequena quantidade/ Qualidade inferior
<b>Preços</b>	Fixos (em geral)	Submetidos à discussão entre comprador e vendedor ( <i>haggling</i> )
<b>Crédito</b>	Bancário institucional	Pessoal não institucional
<b>Margem de lucro</b>	Reduzida por unidade, mas importante pelo volume de negócios (exceção produtos de luxo)	Elevada por unidade, mas pequena em relação ao volume de negócios
<b>Relações com a clientela</b>	Impessoais e/ou com papéis	Diretas, personalizadas
<b>Custos fixos</b>	Importantes	Desprezíveis
<b>Publicidade</b>	Necessária	Nula
<b>Reutilização dos bens</b>	Nula	Frequente
<b>Overhead capital</b>	Indispensável	Dispensável
<b>Ajuda governamental</b>	Importante	Nula ou quase nula
<b>Dependência direta do exterior</b>	Grande, atividade voltada para o exterior	Reduzida ou nula

Elaborado pela autora, em 2021, com base em Santos (2008).

Ambos os circuitos são interdependentes e possuem a mesma origem, não sendo sistemas fechados, pois estabelecem relações de complementaridade e de concorrência entre si (Cataia; Silva, 2013). A formação dos circuitos econômicos é causada pela:

existência de uma massa de pessoas com salários muito baixos ou vivendo de atividades ocasionais, ao lado de uma minoria com rendas muito elevadas, criando na sociedade urbana uma divisão entre aqueles que podem ter acesso de maneira permanente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que, tendo as mesmas necessidades, não têm condições de satisfazê-las. Isso cria ao mesmo tempo diferenças quantitativas no consumo. Essas diferenças são a causa e o efeito da existência, ou seja, da criação ou da manutenção, nessas cidades, de dois circuitos de produção, distribuição e consumo dos bens e serviços (Santos, 2004, p. 37).



Os locais habitados por comunidades que possuem forte ligação com os componentes naturais estão mais propícios a serem diretamente impactados pelas práticas econômicas de forte apelo ao usufruto da natureza. Nesses ambientes, a população adapta-se imediatamente às atividades dos circuitos econômicos pelas possibilidades de crescimento da renda e de desenvolvimento local. Tais práticas são criadas pelos agentes do mercado e do próprio Estado, uma vez que esse último “não só favorece, mas chega a assumir, inclusive, o próprio papel do circuito superior” (Montenegro, 2011, p. 115).

O volume de negócios existente no circuito superior imobiliário e turístico é gigantesco e acumulativo, se pensado como um todo, não como uma única unidade ou filial. Um hotel – mesmo quando não pertencente a uma cadeia hoteleira nacional ou internacional, pode estar enquadrado na categoria de produtos e serviços de luxo, de altíssima tecnologia e sofisticação – ou mesmo uma rede de condomínios de luxo, apropria-se de elementos da cultura regional, atrativos aos olhos do consumidor. Essas empresas impõem, na aquisição de uma diária ou de um pacote de serviços, valores de venda únicos e exorbitantes (Rodrigues, 2018).

O uso de aparelhos celulares, um dos objetos tecnológicos mais emblemáticos do período de globalização (Montenegro, 2011), para comunicação entre os membros das comunidades e para a divulgação e venda dos produtos e serviços é constante, principalmente, pelo baixo custo de utilização de aplicativos e de plataformas virtuais, como *WhatsApp* e *Facebook*. Essas tecnologias são utilizadas em prol da organização social e econômica comunitária de grupos das ilhas, mesmo com as limitações de conectividade e com a vigilância velada dos agentes controladores desses recursos.

Desse modo, ratifica-se que grande parte da sociedade busca formas de não ser excluída do consumo e, ao abrigo desse processo, a produção não hegemônica se fortalece, ou seja, o circuito inferior e o circuito superior “marginal” ganham um maior desenvolvimento nos dias de hoje (Silveira, 2004).

A banalização do acesso ao sistema técnico atual implica, assim, novas possibilidades de ação por parte destes atores, ainda que venha acompanhada de novos nexos de dependência e de subordinação. Este é certamente um dado novo do período. [...] Essa banalização crescente do uso de novas técnicas como instrumentos de trabalho em determinadas atividades do circuito inferior nos autorizaria a considerar que estas passam doravante a fazer parte de um circuito superior marginal? Acreditamos que não, visto que o grau de organização e capitalização destas atividades permanece bastante reduzido; ademais seu grau de modernização técnica não se equipara ao empregado pela porção marginal do circuito superior, cujos conteúdos técnico-informacionais se vinculam diretamente à racionalidade hegemônica (Montenegro, 2013, p. 39-40).

A inserção das variáveis centrais do período, entendidas aqui como a tecnologia, a informação, a publicidade, as finanças e o consumo, diversificado e aprofundado, alteram a natureza do espaço. Apesar dos circuitos econômicos, ambos “vão encontrar seus canais de desenvolvimento, recriando a conjuntura e conformando-se a ela, posto que ambos são resultados das modernizações que atingem o território e a sociedade” (Montenegro, 2013, p. 35). Ademais, ainda conforme essa autora, mesmo que os atores não hegemônicos não possuam o domínio das variáveis da época, eles ainda podem usá-las de outras formas.

A preocupação com os danos à natureza e à sobrevivência econômica permeia o conteúdo da maioria dos planos e projetos governamentais voltados às ilhas de Belém, onde padrões e modelos de políticas urbanísticas de outras regiões passam a ser bem vindos. Os projetos que envolvem o turismo e as atividades de lazer são destaque na economia insular, principalmente em determinados períodos do ano (Quadro 6).

Quadro 6 – O circuito superior, inferior e marginal na perspectiva do turismo

<b>Circuitos da economia urbana</b>	<b>Características</b>	<b>Agentes</b>	<b>Consumidor</b>	<b>Formas de aquisição</b>
<b>Circuito superior</b>	Estruturas burocráticas impessoais; mão de obra reduzida ou terceirizada; trabalho assalariado (em alguns casos com participação nos lucros); hierarquia pouco flexível ou inflexível; preços fixos; escritórios em outras regiões ou países; conexão com grandes agências (publicidade, eventos, operações logísticas e consultorias); e conexões com o sistema financeiro (bancos, operadoras de cartão de crédito e financiamento).	Redes e cadeias hoteleiras; companhias aéreas; operadoras turísticas nacionais e internacionais; e grandes franquadoras.	Classe alta e média; turistas nacionais e internacionais; funcionários de grandes empresas.	Vários níveis de negociação: pagamento antecipado, cartões de crédito, venda a prazo mediante cadastro (depósito bancário ou PIX, raramente dinheiro líquido).
<b>Circuito superior marginal</b>	Estruturas burocráticas impessoais; trabalho assalariado (em alguns casos com participação nos lucros); hierarquia mais flexível; preços fixos com maior possibilidade de negociação; escritórios locais com conexão com empresas da região (agências de publicidade, eventos, locadoras de veículos, telemarketing etc.); menor volume de serviços; dependência da sazonalidade; e conexões com o sistema financeiro (bancos, operadoras de cartões e financiamento).	Hotéis de pequeno e médio porte; agências de receptivo turístico; e agências franquadas.	Classe alta e média; grandes operadoras; franquadoras; turistas nacionais e internacionais.	Vários níveis de negociação: pagamento antecipado, cartões de crédito, venda a prazo mediante cadastro (depósito bancário ou PIX, menor volume em dinheiro líquido).
<b>Circuito inferior</b>	Estruturas pretéritas ou de cunho tradicional; capital reduzido; trabalho intensivo; salário não obrigatório (acordo temporário); estoques reduzidos e de qualidade inferior; preços negociáveis; publicidade reduzida (boca	Proprietários de pequenos meios de hospedagem, agências, bares e restaurantes; artesãos;	Visitantes locais; turistas individuais ou grupos nacionais e	Vários níveis de negociação e crédito: cartões de crédito ou PIX, venda a prazo na base da confiança

a boca, faixas, cartazes, redes sociais on-line, aplicativos de mensagens por celular); e adaptação e reutilização frequente dos bens.	profissionais autônomos, condutores de veículos e trilhas; e trabalhadores temporários.	internacionais	(fiado), principalmente, quando o acesso à tecnologia é limitado.
--	---	----------------	---

Fonte: Rodrigues e Queiroz (2023) com base em Santos (2004), Silveira (2004), Cataia e Silva (2013) e Rodrigues (2018).

Apresentando diversas espacialidades e temporalidades rurais, urbanas e híbridas, as ilhas de Belém resultam do processo de expansão urbana e metropolitana, sofrendo mudanças de acordo com as representações e usos dos recursos, individuais e coletivos nele existentes. Destarte, estamos diante de um aumento da pressão urbana e metropolitana sobre as ilhas, não somente as de ligação rodoviária, mas também aquelas localizadas nas proximidades do centro metropolitano, ou onde as atividades econômicas do lazer ganham maior intensidade.

As leis, planos e projetos não conseguem acompanhar essa dinâmica de conversão de terras antes rurais para áreas com fins imobiliários, turísticos e de lazer, inclusive, com danos sociais e ambientais, pelo aumento do desmatamento, da violência, da erosão às margens insular, do acúmulo de lixo etc.

Estabelecer a dimensão das mudanças e permanências nesse ambiente a partir somente da realidade física, por mais generosa que esta seja, não dá conta da compreensão de relações socialmente construídas que ocorrem nesses locais, visto que os componentes naturais devem ser considerados pontos de partida e não de chegada para qualquer análise. Desse modo, pressupõe-se uma diversidade de tempos e temporalidades nas ilhas de Belém.

Santos (2006, 2014c) assinala estarmos diante de um embate entre um “tempo rápido” e um “tempo lento”. O primeiro pertence às firmas, aos indivíduos e às instituições hegemônicas, que, confrontados com o segundo, dos homens hegemonzados, se impõe, contudo, não pode ser considerado absoluto diante da contabilidade e das possibilidades do tempo vivido pelos seres humanos, empresas e instituições, pois ele é diferente de lugar para lugar (Santos, 2006).

Em uma simples analogia, o tempo rápido é o tempo hegemônico dos mercados globais e das efemeridades das relações de consumo. A temporalidade rápida surge acompanhada de “uma imensa literatura de revistas, uma enxurrada de programas de televisão, um teatro político e mediático *non stop* e um imenso discurso publicitário e propagandista onde se exhibe [...] ‘sucesso’ como valor supremo, sejam quais forem os meios para consegui-lo” (Dardot; Laval, 2016, local. 352).

Por outro lado, o tempo lento (Santos, 2006) é o tempo do rio e da cultura popular, de ritmo próprio, com picos de tranquilidade e de impetuosidade, o tempo do ócio (e do aprendizado do ócio), da solidariedade, dos sujeitos comuns e dos saberes, “das contracondutas” (Dardot; Laval, 2016), não submetido à dominância econômica e cultural.

O mundo de hoje parece existir sob o signo da velocidade. O triunfo da técnica, a onipresença da competitividade, o deslumbramento da instantaneidade na transmissão e recepção de palavras, sons e imagens e a própria esperança de atingir outros mundos contribuem, juntos, para que a ideia de velocidade esteja presente em todos os espíritos e a sua utilização constitua uma espécie de tentação permanente. Ser atual ou eficaz, dentro dos parâmetros reinantes, conduz a considerar a velocidade como uma necessidade e a pressa como uma virtude. Quanto aos demais não incluídos, é como se apenas fossem arrastados a participar incompletamente da produção da história (Santos, 2002, p. 162).

Ao escrever seu “elogio da lentidão”, o autor supracitado tentou demonstrar a armadilha que se encontra na “necessidade, sempre presente, de competir por um mercado que é uma permanente fuga para a frente” que conduz a uma espécie “de endeusamento da técnica” que autoriza a lógica neoliberal e seus agentes a se manterem “vitoriosos” em “manter sua posição de superioridade” (Santos, 2002, *passim*).

A presença da lentidão (temporalidade dos sujeitos de tempo lento) nos planos, projetos e nas ações promocionais pensados para a cidade está relacionada ao retorno às origens, ao atraso, ao primitivismo, à inaptidão e/ou à recusa à modernidade ou aos avanços da “tecnologia, que se tornou um credo generalizado, assim como a velocidade” (Santos, 2002).

Lefèbvre (2004), em sua última obra publicada<sup>125</sup> *Éléments de rythmanalyse*, retorna ao dilema da reprodução da vida social através do ritmo, isto é, o cotidiano combinado entre representação e prática. Para ele, historiadores e economistas, ao interpretarem os ritmos (da rapidez ou lentidão dos períodos, das épocas, dos ciclos), tendem apenas a ver os efeitos de leis impessoais, sem relações coerentes com atores, ideias e realidades. O ritmo do consumo segue “modelos de crescimento quantificados, calculáveis em cifras, que se pretendem gerais, aplicáveis e, portanto, coercitivos [...] instrumento político” (Lefèbvre, 1972, p. 22) que desconsidera os sujeitos de tempo lento, de vida social particular, em que códigos e ritos próprios e antigos são defendidos.

---

<sup>125</sup>A respeito da noção de ritmo, há uma figura-chave para o trabalho de Lefèbvre, sendo ela Gaston Bachelard, de cuja obra o filósofo francês assume a extração do termo “*rhythmanalysis*”, embora também tenha relação com o escritor português Lucio Alberto Pinheiro dos Santos, exilado no Brasil durante anos devido à perseguição dos anos de ditadura Salazarista (Lefèbvre, 2004).

Diante disso, as políticas públicas não dão conta ou não se interessam pelos diferentes ritmos da metrópole, onde o insular e a insularidade ora se encontram, ora se distanciam das temporalidades hegemônicas associadas à produção e ao consumo excessivo. Na insularidade esses tempos/ritmos (do consumo, da cultura, da economia popular etc.) se encontram e/ou se conflitam, visto que ela é múltipla e faz parte dos processos sociais que envolvem a cidade.

Uma noção aparentemente banal, a diferença, confirma a cada instante sua importância teórica e prática. Se anuncia através de diferentes condutos (política, filosofia, economia política, antropologia, etnologia, arte e literatura – mas também por uma crítica da política da filosofia, da economia, da antropologia, da etnologia e da arte e literatura, etc.) – que são os condutos da diferença (Lefèbvre, 1972, p. 2, tradução nossa).

Diariamente, um significativo número de moradores das ilhas de dimensão mais ribeirinha faz a travessia rumo às feiras e portos do continente, com vistas a comercializar produtos que abastecem parte considerável dos comércios da cidade. Por outro lado, além do comércio ou nem sempre por causa dele, o ir e vir das pessoas para realizar outras atividades cotidianas, como ir à escola e à faculdade, visitar parentes e amigos, fazer compras, ir ao médico e à igreja, também se faz presente, remetendo a um ritmo próprio que foge ao ditado pelas relações de produção e trabalho.


Nas ilhas mais urbanizadas, os ritmos são demarcados por fluxos do trabalho e da rotina. O retorno ao lar, somente ao final do dia, após o expediente, expressa que as trajetórias socioespaciais são ritmadas por influências externas, ditadas por um tempo cronometrado pelas atividades obrigatórias e pela circulação. Eventualmente, nas ilhas de ritmo acelerado também se encontram ritmos desacelerados. Da mesma forma, é possível presenciar ritmos rápidos sobrepondo-se aos mais descompassados.

Por outro lado, quando racionalizado e planejado por interesses dominantes e projetos que dão vazão aos fluxos da economia neoliberal, o meio urbano evidencia o ritmo acelerado, padronizado e homogêneo. Na metrópole, as ordens impostas pelos agentes controladores do espaço, capazes de impor necessidades superficiais aos habitantes, transformam cidadãos em consumidores de mercadorias (Santos, 2007). Nessas condições, o tempo passa a ser considerado uma criação histórica e cultural, cujo significado varia não somente entre as diversas sociedades históricas, mas no interior de cada uma delas, fluindo de modo não homogêneo na vida e na representação das comunidades insulares (Dergan, 2006).

Enquanto metrópole regional, Belém é mediadora no processo de circulação de pessoas, de capital e de informações que adentram no Delta amazônico. A notável atuação de

pequenos grupos humanos de ritmo próprio – com organizações livres e/ou adaptadas aos ritmos velozes da modernidade, circulando e fazendo uso da natureza e da cidade em barcos, canoas, portos, pontes, orlas, trapiches e em atividades ligadas a circuitos econômicos – permite que não seja mais aceitável pensar o espaço insular como um acumulado de objetos e ações antiquadas ou atrasadas, mas em um conjunto de formas e conteúdo agregado à vida urbana, cheio de significado e de significações que devem ser potencializadas.

## RUPTURAS E CONTINUIDADES NOS PROCESSOS DE URBANIZAÇÃO E METROPOLIZAÇÃO DE BELÉM



*Olha, ser ribeirinho é assim, muita gente não gosta que use essa palavra. “Ah porque tu é ribeirinho” [...] Eu tenho orgulho de ser ribeirinho, porque a minha conquista como ribeirinho, eu conquistei tudo que eu precisava na minha vida, materialmente. Então, eu não posso queixar de nada. Mas, eu me considero um ribeirinho mesmo, eu não tenho problema nenhum, porque eu fui nascido e criado lá, então eu tenho que manter minha origem até o final da minha vida. Eu acho assim, essa é minha opinião, eu acho que ribeirinho tem muita qualidade, apesar de muita gente no final da história querer mudar, não querer ser mais ribeirinho e tudo mais. [...] Ser ribeirinho é você manter a sua origem. Você nasceu na beira de um rio, foi criado na beira de um rio e viver praticamente daqui. Porque tem muita gente que não gosta de ser chamado de ribeirinho. Eu tenho orgulho de ser ribeirinho (Morador antigo, presidente associação dos barqueiros, presidente do Centro comunitário, 54 anos, 08 de janeiro de 2018).*

### 3.1 A urbanização da Amazônia a partir do Delta

No decurso de todo o processo civilizatório da humanidade, diversos grupos sociais se desenvolveram nos deltas dos rios, onde, progressivamente, formam-se terrenos sedimentares com alto potencial de fertilidade do solo e de riqueza hídrica. Nos deltas do norte e sudeste asiático e no Delta do Rio Amazonas, por exemplo, existem, há pelos menos sete milênios, comunidades rurais complexas e com relativa densidade populacional, dotadas de habilidades técnicas para o cultivo e para o manejo florestal (Marin, 2005).

Estudos arqueológicos apontam evidências de civilizações indígenas de organização urbana própria na Amazônia pouco antes do início da colonização portuguesa. Articuladas entre si, tais civilizações desenvolveram sistemas de aproveitamento e distribuição de água, bem como de manejo da floresta. Estima-se que esses aglomerados giravam em torno de 8 milhões de pessoas, o que descontrói a visão dominante de que existiam somente algumas poucas e pequenas aldeias (Lopes, 2017).

Aproveitando-se da lógica de ocupação indígena ao longo dos rios, a colonização portuguesa estabeleceu redes de cidades cujo padrão espacial foi reconhecido, inicialmente, como dendrítico, em que a principal cidade era pensada estrategicamente nas proximidades da foz do rio que drena a rede (Côrrea, 1987). Esse tipo de constituição foi gradativamente sendo superada pela organização urbana às margens das estradas.

O processo de ocupação e urbanização do Delta amazônico foi impulsionado por ciclos econômicos do século XVIII, pelas políticas de migração da segunda metade do século XX e pela primazia dos centros regionais. Se considerarmos todas as vilas e cidades localizadas na “confluência do estuário amazônico, polarizadas por Belém, ou mesmo por Macapá, teremos o mais relevante aglomerado urbano da região amazônica, pela sua expressão econômica, social e demográfica” (Castro; Santos, 2006, p. 28).

A Região Metropolitana de Belém e as dezenas de cidades e vilas que conformam as antigas regiões Guajarinhas, do Salgado, Bragantina, Marajó e Macapá são espaços de “constituição da sociedade colonial com todas as suas contradições, diferenças sociais e étnicas, e onde se forja uma cultura que interioriza as relações com o espaço das águas e dos recursos florestais, base da constituição da economia regional” (Castro; Santos, 2006, p. 28).

Nesse sentido, concorda-se com Corrêa (1987), para quem a periodização<sup>126</sup> constitui um importante exercício no processo de compreensão da rede urbana da Amazônia, sobretudo

---

<sup>126</sup>“A periodização espacial coloca em evidência os momentos diferenciados que caracterizam o processo de elaboração da organização espacial [...] em termos espaciais, a ação dos processos gerais não se dá com a



por nos auxiliar a evidenciar momentos diferenciados da organização do espaço geográfico em suas diversas escalas, sem desconsiderar que cada lugar tem seu próprio tempo espacial.

Dessa maneira, aponta-se que a Amazônia representou por todos esses séculos, a passagem e a fixação de diferentes grupos sociais e de diversas formas de uso e exploração dos recursos comuns. A título de exemplo, grupos sociais pré-colombianos espalharam-se pelas terras da foz, dominaram territórios e sobreviveram graças aos saberes acumulados sobre o ecossistema, seus usos e aplicações, desenvolvendo práticas que persistem ou são atualizadas até o presente.

Outrossim, tal exercício também nos possibilita afirmar a existência de “antigos” e de “novos” núcleos de povoamento, como a existência de cidades ribeirinhas e de cidades surgidas a partir dos eixos rodoviários, dentre outros elementos de sua fragmentação (Corrêa, 1987). Entre Belém e Macapá, as duas maiores cidades do Delta, a pré-história, revelada pelas pesquisas arqueológicas, reforça uma sucessão de tradições ou fases de ocupação que atestam milenarmente esse movimento (Castro, 2004).

A partir do século XVII, a região incorpora outros ciclos de exploração econômica cuja base girou em torno das “drogas do sertão”<sup>127</sup>, da madeira, da caça, da pesca, dos minérios e dos inúmeros frutos. Também, destacam-se os cultivos de várzea e de terra firme de cacau, cana-de-açúcar, tabaco, grãos e mandioca, inicialmente ligados às atividades de engenhos e aos decorrentes processos de trabalho e de transformação da matéria-prima (Castro, 2004).

Nesse período, a embocadura do Rio Amazonas serviu de ponto de entrada das expedições coloniais portuguesas. Grupos militares, missionários de várias ordens religiosas, dentre outros exploradores estrangeiros disputaram esse território de antiga ocupação e domínio com diversas etnias indígenas. Espaços como as ilhas do Delta amazônico causaram surpresa e admiração em viajantes naturalistas europeus, resultando em registros e coletâneas com informações da exuberância florestal e da abundância de recursos aquáticos (Tocantins, 1998).

Portugal – que já ocupava quase toda a extensão do litoral brasileiro – encontrava-se interessada em manter o domínio sobre o restante do território, necessitando, assim, ocupar e defender a extensa planície amazônica contra as investidas de outras nações (Vicentini, 2004).

---

mesma intensidade, podendo manifestar-se intensamente em uma dada área e não se manifestar ou fazê-lo fracamente em outras. A periodização verifica-se de modo espacialmente desigual” (Corrêa, 1987, p. 40).

<sup>127</sup>Ao perder os mercados produtores de especiarias no Oriente, Portugal organiza, a partir de 1655, um esquema de coleta e comércio das chamadas “drogas do sertão”, isto é, especiarias como cacau, cravo, canela, salsaparrilha, madeiras e manteiga de peixe, entre outros, que eram muito valorizadas na Europa como condimentos, fármacos, enfeites e até mesmo como material de construção (Corrêa, 1987).

Para o assentamento, demarcação e defesa dessa linha de fronteira no território, foram implementadas fortificações, embriões de vilas e aldeias posicionadas ao longo dos rios. O elemento hídrico serviu como meio de comunicação e elo, definindo, naturalmente, fronteiras e rotas em toda região (Valla, 2015).

Logo, duas estratégias geopolíticas foram utilizadas pelos portugueses para promover o domínio territorial do vale amazônico. A primeira, iniciada na foz do Rio Amazonas, seguindo por seus afluentes, principalmente por meio da construção de fortes militares<sup>128</sup>, que, mesmo sendo insuficientes para estabelecer o controle coletivo, possuíam caráter simbólico de poder (Machado, 1999). Nesse particular, destaca-se a fundação do primeiro povoamento em 1616, conhecido como Santa Maria de Belém do Grão-Pará, uma fortificação militar que objetivava garantir a posse e a proteção portuguesa na entrada do Rio Amazonas.

Ademais, muitas outras povoações também foram criadas com o mesmo fim, como Santarém, em 1661, Manaus, em 1669, Tabatinga, em 1730, e Macapá, em 1738. A partir de 1750, além de Belém e de quatro vilas, sendo elas, Souza do Caeté, Gurupá, Viçosa de Santa Cruz de Cameté e Nossa Senhora de Nazaré da Vigia, fundadas entre 1634 e 1693, tem-se a criação de Ponta de Pedras, Barcarena, Santana e Oeiras do Pará, posicionadas estrategicamente em função do fluxo comercial que era intenso nessa rota (Costa; Rosa, 2017).

A segunda estratégia ocorreu por meio do estabelecimento das missões religiosas, uma maneira menos dispendiosa de domínio e controle dos grupos indígenas. Na Capitania existiam setenta postos missionários, entre aldeias e fazendas. Posteriormente, mais de 40 aldeias foram convertidas em vilas (Vidal, 2008). A partir de 1616, Missionários Franciscanos estabeleceram-se na margem direita do Amazonas, no Cabo Norte (atual Amapá), no Marajó e no baixo Amazonas; em 1624, os Carmelitas, no Rio Negro e Solimões; em 1639, os Mercedários, no Vale do Rio Urubu; e, entre 1652 e 1953, os Jesuítas, instalados no distrito sul do Amazonas (Tocantins, Xingu, Tapajós e Madeira) (Machado, 1999).

---

<sup>128</sup>Durante o século XVII, tiveram destaque o Forte de São José do Rio Negro, instalado em 1669, nas proximidades de Manaus; Forte Pauxis, na confluência do Tapajós, nas proximidades de Óbidos, em 1697; Forte Tapajós, onde hoje está localizada a cidade de Santarém, em 1697; Forte Pauí, próximo a Almerim, em 1697 (Machado, 1999). Os colonizadores, militares e religiosos, avançaram rumo às fronteiras exteriores, implementando fortificações em Gurupá, Desterro, Araguari, São Pedro Nolasco, Nossa Senhora das Neves da Barra, Pauxis, Macapá, bateria de Barcelos, Curiaú, São Gabriel, Marabitans, Macapá, Tabatinga, São José, Santo Antônio, São Joaquim do Rio Branco, Nossa Senhora de Nazaré de Alcobaça, Piriqitos e Bragança. Saindo de Belém, lançaram-se ainda em diferentes direções pelo mar, como, por exemplo, no Oiapoque, na divisa com fronteira da Guiana Francesa, pela calha central do rio Amazonas; pelo rio Solimões/Marñon, nas fronteiras do Javari, ao norte, incorporando uma vasta área de campos; e pelas margens dos rios Tocantins, Tapajós e Madeira, que estabeleceram a comunicação com o Brasil central e o restante do território brasileiro (Reis, 1982).

As ordens religiosas, em especial, os jesuítas, tiveram papel fundamental na instalação de uma economia baseada no trabalho escravo dos indígenas e no “sistema de aviamento”<sup>129</sup>, rentáveis para o extrativismo, agricultura e criação de gado. Os grupos explorados cultivavam e percorriam sistematicamente o território em busca das “drogas do sertão”, desempenhando importante função na organização do espaço, mediante a qual a localização à beira dos rios configurava o padrão espacial dendrítico que perdurou por décadas. Assim, parte da produção era voltada para garantir a subsistência, enquanto o restante encaminhado para Belém e, em seguida, para Lisboa, beneficiando principalmente os missionários, cada vez mais influentes (Corrêa, 1987).

Auxiliados pela Igreja Católica, os colonizadores passaram a usar a mão de obra indígena para edificar conventos, hospitais, casas e armazéns; assim como para caçar, pescar e colher alimentos nas matas. Eram constantes as incursões até as regiões do Salgado, Marajó, Tocantins e Baixo Amazonas (Moreira, 2010).

No final do século XVII, a resistência e a rarefação de indígenas passaram a comprometer a expansão da agricultura e das práticas extrativistas. As ilhas da foz do Rio Amazonas transformaram-se em palco de batalhas entre portugueses, holandeses, ingleses e irlandeses, o que contribuiu para arrasar ainda mais os antigos habitantes do Delta (Marin, 2005).

As ações de resistência conduziram a conflitos entre portugueses e indígenas, tendo como consequência a escravização ou a benevolência (concessão de títulos e presentes) para os “mansos”; e a aniquilação para os revoltosos. Entre os grupos indígenas que se estabeleceram entre os colonizadores, eram comuns pressões na elaboração das leis, pois se tratavam de sujeitos sociais politicamente ativos e não somente vítimas das ações aculturativas e destrutivas do domínio português (Guzmán, 2008).

A partir da segunda metade do século XVIII, entre 1751 e 1758, o então Marquês de Pombal nomeou Francisco Xavier Mendonça Furtado, governador da Capitania do Pará e Maranhão; o que desencadeou uma sequência de mudanças, como a transferência da capital do estado do Grão-Pará e Maranhão de São Luís para Belém, em 1751, resultando na consequente separação dos dois Estados (Corrêa, 1987)<sup>130</sup>.

---

<sup>129</sup>O sistema de aviamento funcionava com base na compra e venda a crédito das mercadorias, tanto pelo pequeno produtor/extrativista quanto pelo maior comerciante. Se, de um lado, esse sistema facilitava a expansão da atividade comercial do extrativismo, pois bastava ter crédito para o comerciante se estabelecer, por outro, dificultava a captação do excedente em cada lugar, o que, por sua vez, inibia a diversificação das atividades produtivas e o processo de diferenciação funcional das aglomerações (Machado, 1999).

<sup>130</sup>Entre 1755 e 1760, impõe-se ainda uma outra série de transformações, tais como: o fim do poder eclesiástico e concessão de liberdade aos indígenas; a doação de sesmarias para colonos e soldados para fins agrícolas; a

O espaço concebido pela Capitania do Grão Pará e Maranhão no século XVIII demonstra o projeto de dominação do território por Pombal, visando torná-lo economicamente e socialmente subordinado a Portugal. A gestão das colônias portuguesas era executada sob o controle da circulação de embarcações não portuguesas, fundação de vilas e cidades, além da execução de um megaplano urbanístico nas capitais (Costa, 2014).

Nesse período, acentua-se a complicação fundiária na área insular do Delta, haja vista a intensificação de sesmarias nessa região e no entorno, principalmente às margens dos rios Guamá, Acará e Moju. Transferia-se o direito privado ao uso do solo para ocupantes sesmeiros oficiais, desconsiderando-se que nesses espaços já haviam diversos sujeitos que viviam e sobreviviam do que a região dava. Estabeleceu-se, assim, uma rede complexa de relações e significados (Dergan, 2006).

Diante disso, a rede urbana do Delta amazônico começou a mostrar os primeiros sinais de organização, com políticas econômicas, sociais e administrativas definidas por Pombal, privilegiando a capital paraense e seguindo os moldes da filosofia iluminista eurocêntrica. Buscava-se criar uma imagem de progresso civilizacional em confronto com os desafios da natureza (Valla, 2015).

Esse projeto político de ocupação e defesa da Amazônia iniciado no período pombalino foi reforçado com a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, no ano de 1755, inserindo a região no mercado internacional, a partir de um modelo de acumulação que possibilitou a passagem do capitalismo mercantil ao industrial (Vicentini, 2004).

Desse modo, nas várzeas surgiram os sítios originários das futuras vilas de colonos agricultores. Na parte setentrional do Delta, que compreende Macapá e a área que circunda Belém, encontravam-se as primeiras sesmarias voltadas para o plantio da cana-de-açúcar, dentre outros mantimentos. A ideia de formar um celeiro agrícola nessa área estava contida nos discursos das autoridades e orientou as políticas do período (Marin, 2005).

Na fronteira com os franceses da Guiana, o projeto de defesa do Cabo Norte também foi traçado pela política pombalina. A Vila de Macapá, inicialmente, foi reafirmada como fortaleza militar, e, posteriormente, como área de produção agrícola e de povoamento. No seu

---

introdução de africanos escravizados com fins de expansão dos cultivos de cacau, café, fumo e outros produtos, bem como a intensificação do extrativismo vegetal e da pecuária; além da ampliação das importações de produtos manufaturados europeus. O sistema de “aviamento”, mecanismo fundamental da economia amazônica, também é ampliado. O poderio militar é reforçado com a criação e reativação de numerosos fortes, desde a extensão da foz até os limites das terras disputadas com espanhóis (Corrêa, 1987).

entorno foram implantadas as vilas de Vistoza, em 1767, e Nova de Mazagão, em 1769 (Amaral, 2010).

Os produtores agrícolas de Macapá estavam subordinados à Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, aos compradores da produção e aos proprietários de máquinas de beneficiamento localizados em Belém. Apesar das dificuldades de armazenamento e transporte, a produção visava atender principalmente a metrópole portuguesa, cujas saídas de Macapá com destino a Belém, eram em seguida encaminhadas para a Europa. Em sentido contrário, o comércio de Belém também abastecia Macapá (Marin, 2005).

Por mais que, politicamente, Macapá, desde o início, tivesse uma tendência à autonomia em relação aos governos sediados em Belém, a natureza da relação entre os dois núcleos não foi somente política, mas socioespacial, posto que sempre houve uma forte dinâmica entre eles, seja no circuito comandado pela Companhia Geral de Comércio, seja no circuito “clandestino” de negociantes particulares que percorriam a rota entre as duas cidades (Amaral, 2010).

Os efeitos das ações da companhia pombalina, contudo, dar-se-ão espacialmente de modo desigual, introduzindo certa diferenciação entre os núcleos de povoamento, tanto pelas funções urbanas político-administrativa quanto pelas funções comerciais e de serviços que se ampliaram desigualmente no processo de inserção mais profunda da Amazônia no comércio internacional, no qual também ganharam destaque cidades como Cameté e Barcelos (Corrêa, 1987).

Nesse percurso, o século XVIII foi marcado por profundas mudanças socioespaciais, como a alteração dos nomes das cidades e vilas em menção aos burgos portugueses, o incentivo ao casamento entre indígenas e colonizadores, a obrigatoriedade da língua portuguesa até a implementação do “diretório dos índios”, uma política colonizadora civilizatória (Araújo, 1998). Contudo, as mudanças não anularam a permanência e a dependência da leitura dos códigos da floresta e do entendimento das variadas formas de linguagem da natureza, pois a prática do extrativismo só era possibilitada em função desses saberes (Freire, 2004).

Dado o poderio da Igreja sobre a população estar cada vez maior, o projeto político mercantilista estabelecido por Portugal decidiu extinguir a maioria dos regimentos de missões, reduziu a escravidão de indígenas e assegurou o crescimento contínuo da população da colônia e a diminuição do poder da Igreja Católica. Entre as medidas, proibiu-se o uso das línguas, das habitações e da prática da religiosidade originária, incentivando-se a miscigenação (Sousa, 2002).

Em Belém, muitos indígenas foram perseguidos e mortos, contudo, boa parte se rendeu à catequese e se incorporou à população pobre da cidade (Neves, 2016). Não somente o embate físico era necessário, mas também combater a cultura indígena fortemente enraizada. A linguagem, por exemplo, dificultava prever as fugas, devido à oralidade ser, muitas vezes, desconhecida até mesmo das ordens religiosas responsáveis por “civilizá-los” (Guzmán, 2008).

A miscigenação refletiu não somente no espaço construído em formação, como também resultou em um modo de vida que mistura saberes, usos e tradições. Nas muitas expedições de resgate, empenhadas em capturar e escravizar indígenas, foram descobertos sítios onde eram montados acampamentos para as tropas militares, ordens religiosas, indígenas catequisados e prostíbulos, o que estimulou a fundação de vários povoados (Costa, 2014).

A representação do espaço urbano foi traçada nos moldes europeus, contudo, o que ocorreu foi uma imbricação entre as culturas pré-existentes e a portuguesa, e suas espacialidades. Assim, para Amaral (2010, p. 56), “o espaço produzido refletia não apenas uma determinação externa, mas também as condições específicas de cada lugar”.

Dessa maneira, a floresta, o rio e a cidade passam a ser pano de fundo de grupos sociais que deixaram heranças refletidas no cotidiano dos atuais moradores de Belém, por exemplo, nas influências culturais manifestadas na culinária, na música e na religião. Os pratos típicos regionais paraenses, geralmente, são compostos por infusões de ingredientes da flora local junto aos elementos trazidos, principalmente, por portugueses e negros (Rodrigues, 2018).

Os grupos indígenas dominados impuseram sua presença e influência na paisagem e nos valores culturais dos povoados que foram surgindo, o que ainda pode ser percebido em alguns hábitos alimentares, em instrumentos e técnicas de caça e pesca, e nas habitações (presença do terreiro batido entre a casa e a rua, por exemplo) até os dias de hoje (Moreira, 1966).

Belém foi a base e o centro de irradiação de toda essa imensa conquista territorial, pois nenhuma cidade do Brasil encontrou condições geográficas tão favoráveis para uma efetiva influência continental quanto ela (Moreira, 1966). A história comercial da capital paraense como entreposto de circulação de mercadorias também acaba reforçando suas funções portuárias, como base de exportação dos produtos naturais para o exterior e ao restante do país (Penteado, 1973).

Nesse processo, Belém tornar-se-ia, por isso, a maior beneficiada das transformações do período, ratificando sua posição central na economia amazônica, controlando, mediante o monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, todo o comércio regional. De 1772 em diante, seu desenvolvimento vai traduzir-se no aumento da população e em melhoramentos urbanos, como a construção do palácio do governo, igrejas e no aperfeiçoamento naval. Entretanto, o período seguinte, que antecede ao “boom” econômico da borracha, caracterizar-se-á por uma relativa estagnação econômica e urbana (Corrêa, 1987).

A fase que se segue, no século XVIII, teve como principal problema a falta de solidez da economia amazônica, dependente das oscilações do mercado, principalmente, no caso de seu principal produto de exportação, o cacau. Fundamentada no extrativismo, essa economia não estava preparada tecnicamente para atender as demandas internacionais (Santos, R., 1980).

Já no século XIX, o Brasil passa pelo movimento de independência em relação a Portugal, ocorrido em 1822. Esse período é reconhecido pelas várias revoltas ocorridas em diferentes partes do país. Entre 1835 e 1840, explode no território amazônico o movimento revolucionário conhecido como Cabanagem, surgido da insatisfação de boa parte da população em relação ao comércio exportador-importador na região. Do desconforto gerado por essa situação, configuraram-se as motivações para os desentendimentos políticos que incentivaram a rebelião propagada por seu interior (Santos, R., 1980).

O levante da Cabanagem foi marcado pela insatisfação com as condições de vida e miséria existentes na província. Esse momento foi considerado uma das maiores e mais sangrentas lutas ocorridas no Brasil (Rodrigues, 2009) e o único a tomar o poder político e administrativo local, tornando instáveis as relações em Belém, Santarém e Vigia, Acará, Moju, Beja, Barcarena, Conde, Manaus, Tabatinga, Parintins e Maués. As ilhas encontradas no entorno dessas localidades foram palco de conflitos armados e de refúgio, tanto de cabanos como das tropas legais (Castro; Campos, 2015).

Nesse período, a centralidade política e social de Belém em relação ao restante da região foi elevada enormemente. Por mais que o fim da Cabanagem tenha ocorrido com a ocupação de Belém, em maio de 1836, isso não significou que os cabanos deixassem de continuar investidos pelo interior. Conhecedores profundos da província, entravam pelos rios, furos, igarapés e lagos, apoderando-se de vilas e promovendo saques e matanças sobre aqueles que consideravam responsáveis pelos sofrimentos das populações aliadas (Amaral, 2010).

Do baixo ao alto Amazonas, nas regiões das ilhas, na costa marítima, na fronteira do Maranhão ao Oiapoque, nos trechos do Tocantins, os grupos cabanos atacaram acampamentos das tropas legais, desmoralizaram as defesas governistas. Inclusive, discutiu-se a possibilidade de tornar a Amazônia um estado liberto do Brasil, sob proteção inglesa (Amaral, 2010).

Na Cabanagem, a economia regional entrou em forte depressão seguida pela alta mortalidade da população (Santos, R., 1980). O quadro da Província do Pará pós-levante também era pouco alentador, uma vez que ainda se recuperava dos anos de luta e de milhares de mortes, o que representou um enorme desfalque para o sistema de trabalho na coleta das “drogas do sertão”, no plantio dos gêneros agrícolas, na criação de animais e em quase todos os serviços urbanos. As diligências realizavam intensas incursões pelo espaço insular e em outras áreas a fim de recapturar escravizados fugitivos (Castro; Campos, 2015).

Nesse particular, Belém manteve-se como centro econômico-político, principalmente por permanecer como a principal via de recebimento/escoamento da produção vinda dos interiores. Na busca pelo controle sobre a circulação das mercadorias na cidade, o governo estabeleceu pontos de desembarque de canoas com gêneros em geral, no Porto do Sal, na Ponte de Pedra e Santo Antônio, não sendo mais possível fazê-lo no antigo igarapé das Almas, no Reduto e no Arsenal. Controlava-se as chegadas pelos rios Moju, Acará, Guamá e Pará, vias de escoamento da produção vinda do interior (Amaral, 2010).

Na rota entre Belém e Macapá, comerciantes e negociantes estabeleciam um sistema de crédito na venda de produtos obtidos em outros estados ou no estrangeiro. As mercadorias eram vendidas aos lojistas ou atacadistas que atuavam, principalmente, no Mercado do Ver-o-Peso, e que abasteciam os regatões<sup>131</sup>, os quais seguiam uma linha de crédito baseada na confiança, popularmente conhecida como “fiado” (Costa, 2008).

Do final do século XVIII até a primeira metade do século XIX, dois eventos, ambos originados externamente à região, marcaram o período. De um lado, a extinção da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, em 1778 e, de outro, o comércio internacional não favorável para a compra dos produtos tropicais, como o cacau (Corrêa, 1987).

O liberalismo econômico surgido com a Revolução Industrial impôs a Portugal um comércio internacional mais competitivo, fora do controle monopolista das empresas protegidas pelo Estado. De acordo com registros de viajantes naturalistas, Belém apresentava um quadro decadente e núcleos como Santarém e Barcelos se encontravam “em ruínas”,

---

<sup>131</sup>Embarcações conduzidas por mercadores que percorriam os rios da Amazônia realizando compra e venda a retalho.



ocasionando, inclusive, a transferência desse último para o “Lugar da Barra” (atual Manaus), em 1808 (Corrêa, 1987).

A ligação terrestre com a vizinha província do Maranhão não se efetivava de modo concreto. A rota e comunicação via Bragança permanecia precária. Desse modo, a via marítima, apesar de perigosa e demorada, representava importância ponderável, mesmo que as pequenas embarcações a vela fossem obrigadas a aportar com frequência na busca por reabastecimento e abrigo (Égler, 1961).

Desse vai-e-vem da navegação, surgiram pequenos núcleos de povoamento ao longo da costa atlântica do Pará, dentre eles, Quatipuru, São João de Pirabas, Salinópolis, Maracanã, Marapanim, Curuçá, São Caetano de Odivelas, Vigia e Pinheiro. Com economia voltada fundamentalmente para a pesca, esses núcleos, no seu conjunto, deram a formação inicial da chamada região do Salgado, denominação que por si só demonstra a íntima relação com o mar (Égler, 1961).

Entre o litoral e o rio Guamá ficava compreendida uma extensa área de matas pela qual seguia a precária estrada para Bragança. Da navegação pelo rio, surgiram ainda os núcleos permanentes de São Miguel e Ourém. Daí, eram alcançadas as cabeceiras do Rio Caeté, via natural para atingir Bragança (Égler, 1961).

Nesse trajeto, encontravam-se outros nódulos de povoamento, tais como as colônias de Ananindeua, Castanhal, Benevides, Igarapé-Açu, Timboteua, Inhangapi e Capanema. Dessa convergência, rumo à ligação efetiva com o Maranhão e conquista eficiente desse “sertão intermediário”, o governo passa a cogitar a construção de uma estrada de ferro (Égler, 1961).

A futura rota Belém-Bragança tinha braços estendidos por toda a região. Em 1701, às margens da Baía do Guajará e da entrada do Furo do Rio Maguari, era constituída a Fazenda Pinheiro, abarcando uma área insular de grande extensão do entorno como subdistrito. Posteriormente, em 1938, ficou reconhecida como Vila de Pinheiro, sendo elevada à categoria de Vila de Icoaraci somente em 1943 (Santos, M. R., 2007).

A ocupação de Cotijuba e Caratateua ocorreu de forma induzida pelo poder público, que incentivou a vinda de correntes migratórias em várias tentativas de produção do solo do município. Entre elas, registra-se a de 1873, com a implantação das colônias agrícolas ao longo da Estrada de Ferro Belém-Bragança, que deram origem a várias cidades e municípios da região bragantina, culminando, em 1893, com o surgimento da Colônia de Outeiro ou Núcleo Modelo de colonização (Quaresma, 2017).

A rede urbana embrionária ganhava novos elementos, o que envolve modificações na gênese dos núcleos urbanos, frutos da colonização oficial, tais como a dependência a produtos

destinados ao mercado regional e não mais somente para a exportação, implantação de sítios em terra firme e à beira da ferrovia. Tais mudanças foram associadas ao processo de criação da zona de maior densidade urbana da Amazônia, um subproduto da expansão da borracha em seu momento de máxima valorização (Corrêa, 1987).

No século XIX, a forte e crescente demanda externa por borracha inseriu a Amazônia na divisão internacional do trabalho. Em 1890, a coleta e exportação do látex chegou a contribuir com 90% da produção mundial. Com a criação da Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas por Barão de Mauá, em 1853, introduz-se a navegação a vapor no Rio Amazonas e seus afluentes, possibilitando o rápido escoamento da produção regional. Essa expansão, por sua vez, iria atrair capitais estrangeiros vinculados ao comércio e à navegação, havendo ainda o incentivo à migração devido à recorrente escassez de mão de obra (Corrêa, 1987).

A produção de borracha aumentava os efeitos sobre a rede urbana regional possibilitando o revigoramento demográfico e econômico dos núcleos urbanos preexistentes, além da intensificação do sistema de aviamento. Belém e Manaus foram as principais cidades a sentir os melhoramentos urbanos. Os novos núcleos surgidos em decorrência dessa fase produtiva concentraram-se nos vales do Madeira, Purus e Juruá, na Amazônia ocidental. Houvera, paralelamente, o robustecimento dos núcleos preexistentes, como Itacoatiara, Parintins, Óbidos e Santarém, esse último ultrapassando Cametá em valorização, devido ao enfraquecimento da cultura cacaueteira (Corrêa, 1987).

Isso posto, salienta-se que o processo de urbanização da Amazônia não ocorreu de maneira linear e foi no momento de intensidade econômica da borracha que ocorreu o maior impulso para a interiorização e desenvolvimento da urbanização para além da área do Delta. A partir da segunda metade do século XIX, fluxos migratórios procedentes das regiões Nordeste e Sudeste do país e mesmo do exterior dirigiram-se para o espaço amazônico, dispersando-se em meio à floresta e criando uma rede de povoados, vilas e pequenas cidades conectadas pelas vias fluviais (Machado, 1999).

Tal processo fora denominado por Machado (1999) como “proto-urbanização”, cuja estrutura comercial se refletia na estrutura da rede, em que a posição de cada aglomeração era definida em função de sua posição na cadeia de comercialização. A autora também aponta que as interações entre vilarejos, vilas e cidades eram inteiramente dependentes da cadeia de exportação/importação que mobilizava os excedentes de valor produzidos pela economia da borracha.

Novos núcleos urbanos foram surgindo e as grandiosas construções de estilo arquitetônico europeu tomaram conta das capitais. Em Belém, a política higienista dá início a uma renovação urbano-sanitária que marca fortemente o espaço, sobretudo a área central (Dias, 2007). Nesse período, as atividades comerciais e financeiras da borracha são intensificadas.

O porto de Belém concentrava a maior parte dos negócios de exportação para os centros industriais da Europa e dos Estados Unidos. A distribuição dos bens de consumo importados do exterior era destinada às áreas produtoras de borracha. Estabelecimentos bancários, firmas de navegação fluvial, ateliês, escritórios e pequenas fábricas criaram, pela primeira vez, um mercado de trabalho urbano na cidade (Machado, 1999).

Manaus, por sua vez, transformou-se na segunda maior cidade da região e em capital do estado do Amazonas. Seu crescimento deve ser atribuído à interiorização das frentes exploradoras de borracha que se bifurcavam em direção ao norte (Vale do Rio Negro) e sudoeste (afluentes da margem direita do alto Rio Amazonas, onde mais tarde surgiu o Acre). Exercia funções comerciais semelhantes às de Belém, sem, contudo, alcançar as principais firmas nacionais e estrangeiras que estavam sediadas na capital paraense (Machado, 1999).

Esse contexto de competição era sustentado, de um lado, pela posição de Belém na rede urbana amazônica, quer em termos locais na foz do Delta, quer em termos funcionais. De outro lado, a capital amazonense possuía vantagens espaciais face às principais áreas produtoras de borracha no interior amazônico. Essa competitividade perdurou todo o período em que o extrativismo da borracha foi a atividade mais lucrativa da região (Corrêa, 1987).

O Teatro da Paz, em Belém, e o Teatro de Manaus simbolizam o poderio da elite gerada pelo comércio da borracha. Além dos investimentos na navegação, instalações portuárias e ferroviárias, o capital estrangeiro foi também investido em serviços públicos eminentemente urbanos. Nesse contexto, capitais ingleses criaram em Belém a Companhia de Gaz do Pará. Tanto em Belém como em Manaus foram criadas linhas de bondes e de eletricidade. O capital francês fundou a *Société des Abattoirs* de Pará, mais tarde retomada pelo Estado e denominada Matadouro Maguary. O capital privado nacional, por sua vez, foi investido em empreendimentos fundiários e imobiliários nas duas cidades, ampliando a oferta de imóveis do espaço urbano e a acumulação (Corrêa, 1987).

Belém mostrava-se moderna e limpa, inclinada para a atração de capital, de fontes de consumo e para a imigração. Para manter sua função social e ares de modernidade, alterou-se

profundamente o modo de vida da população, seus hábitos e costumes, afastando e/ou invisibilizando a concepção de atraso das formas e conteúdos sociais existentes.

Em 1893 foi inaugurado o “Colyseu Paraense”<sup>132</sup>, espaço de espetáculos que associava lazer e modernidade para a elite da borracha. As classes abastadas teciam ações e discursos para estabelecer Belém como uma “*Petit Paris*” dos trópicos, substituindo trapiches por um moderno porto, um teatro suntuoso e um dos primeiros centros de hidroterapia. Mas, para isso, era preciso demolir e expulsar a população pobre que habitava ou circulava pelas áreas enriquecidas da cidade, em um processo de segregação (Dias *et al.*, 2019).

O período econômico da borracha acarretou forte crise na atividade agrícola, o que, com efeito, precarizou o serviço de abastecimento de gêneros alimentícios em Belém. Várias tentativas de colonização agrícola com imigrantes estrangeiros foram feitas, contudo, todas fracassadas. A colonização das terras ao longo da Estrada de Ferro Belém-Bragança, com imigrantes nordestinos, visava resolver o problema do abastecimento da capital (Corrêa, 1987).

O “fosso social” que separava os habitantes dos pequenos e grandes agrupamentos refletia-se na paisagem. Cada aglomeração dividia-se entre o “centro”, que abrigava os estabelecimentos comerciais, o porto e as melhores residências, e entre as casas de madeira e palha, mais afastadas, pertencentes à maioria da população. Em pleno apogeu das exportações de borracha (1891-1912), os bairros periféricos apresentavam condições miseráveis, em casas precárias erguidas em áreas alagadiças, sujeitas a doenças (Le Cointe, 1922 *apud* Machado, 1999).

Tanto na região insular de Belém quanto na zona bragantina firmaram-se tentativas de núcleos de abastecimento. Em algumas partes dessas áreas, tratou-se da implementação de sítios “de fim de semana” por parte de pessoas abastadas nas cercanias do núcleo central. Em Ananindeua, Marituba e até Santa Isabel (antigo município João Coelho) foram instaladas vivendas relativamente bem construídas, relacionadas à atividade de veraneio. As finalidades dessas aquisições tanto eram especulativas quanto recreativas (Égler, 1961).

As famílias abastadas da elite da borracha embarcavam rumo às praias em confortáveis vapores, momento em que “acreditavam deixar para trás as tensões e os aborrecimentos provocados pela vida em uma cidade que tinha a velocidade do capitalismo a ritmá-la” (Dias *et al.*, 2019, p. 99). Belém adentrava no período republicano, compondo juntamente com outras capitais “o ideal de modernização e prosperidade articulado à adoção

---

<sup>132</sup>Espaço voltado para a prática de touradas.

de novos usos e costumes, incluindo a valorização da vida ao ar livre. As praias, ou melhor, a invenção de um sentido positivo às praias, compôs esse movimento” (Dias *et al.*, 2019, p. 99).

Para os autores em referência, a invenção da praia como lugar de diversão, descanso, recomposição das forças e da saúde se origina a partir das mentalidades europeias do século XVIII.

Na transição do século XIX para o XX, os balneários (praias) começaram a ser visitados regularmente pelas elites belenenses, ávidas por aquela natureza inventada pelo ideário da nova urbanidade, ali buscando a vida ao ar livre e os banhos como garantias de regozijo e saúde, quer fossem de água salgada, como em Salinas e Bragança mais distantes da capital do Grão-Pará, ou de água doce, como em Pinheiro ou Mosqueiro, mais próximos. Para que possamos entender tal processo, faz-se necessário pontuar que a espacialidade da orla cidadina não era configurada como praia, sendo tão somente lugar repleto de trapiches e palco para banho das camadas pobres da população, pelo menos até o início dos anos de 1900 (Dias *et al.*, 2019, p. 102-103).

Entre 1911 e 1920, a produção de borracha asiática viria a ultrapassar a produção brasileira, fazendo com que as cidades da Amazônia perdessem sua influência econômica. Conquanto outras cidades ainda tenham sido criadas, elas se apresentavam com uma infraestrutura precária e a organização política frágil (Costa; Rosa, 2017). Com o desmonte nas exportações da borracha, a crise é instalada na incipiente rede urbana amazônica, resultando na vazão migratória que deixou “cidades-fantasma” e “cidades estagnadas”, o que não impediu que surgissem novas aglomerações (Machado, 1999).

De todo modo, o declínio da atividade gomífera pouco significou para a maioria da população (indígenas, caboclos ou imigrantes) fixada na região, posto que as condições de vida permaneceram precárias. Sob a dimensão socioespacial, a diminuição da pressão sobre as fontes de alimentos, a ampliação da diversidade da produção extrativista, em especial, a castanha e a madeira, e o impulso à pequena agricultura de várzea, possibilitou estabelecer outras formas de vivência, além de mecanismos de resistência e de reconstrução das aglomerações (Oliveira; Schor, 2008).

Em contrapartida, os maiores centros urbanos foram extremamente afetados pela crise, inclusive na competitividade, que havia sido abalada (Corrêa, 1987). Não obstante, os administradores da época buscaram avidamente manter o status de metrópole para Belém, quando o interventor Magalhães Barata trouxe da Prefeitura do Rio de Janeiro, então capital federal, o urbanista Jeronymo Cavalcanti para ocupar o cargo de prefeito, sendo responsável pelo “Plano de Urbanização da Cidade de Belém” (Cavalcanti, 1947). O urbanista, reconhecido como “prefeito forasteiro”, considerava que os dois principais problemas de

Belém consistiam no saneamento precário das áreas alagadas e a questão do abastecimento (Chaves, T., 2016).

Uma das primeiras tentativas de efetivação de um planejamento urbano em Belém aconteceu em 1953, por meio das medidas anunciadas pelo então prefeito Celso Malcher, entre as quais estavam: a elaboração de uma planta cadastral para a cidade; a formulação de um plano geral de urbanização; a recuperação das áreas centrais alagadas; a pavimentação das vias principais e encaminhamento do problema de esgoto. Contudo, por falta de recursos e conflitos de interesses, nenhuma dessas medidas foi efetivamente implementada (Corrêa, 1989 *apud* Farias, 2004).

Entre 1940 e 1950, outras frentes de expansão ganham destaque, tal qual Marabá, que, nesse período, apresentou um relativo dinamismo, tornando-se o principal centro de comércio de castanha-do-pará da região. Tomé-Açu e algumas outras cidades na região bragantina também se destacaram, nesse caso, pela produção de pimenta do reino, em especial pela participação de colonos japoneses a partir de 1930 (Corrêa, 1987).

Dinâmica semelhante é observada nas cidades do médio Amazonas, nas áreas de plantio de juta, como Santarém, que, em 1940, era a terceira maior cidade da Amazônia em termos populacionais. Parintins e Itacoatiara também se beneficiaram desse comércio que tinha o “aviamento” como sistema de produção. Por sua vez, Macapá, Boa Vista e Porto Velho também apresentaram relativo crescimento demográfico (Corrêa, 1987).

A presença das cidades médias tornou-se marcante desse período em diante, uma vez que passam a ser polos de crescimento e de distribuição regional, a exemplo de Santarém, estrategicamente posicionada no Baixo Amazonas, mantendo-se, desde o Ciclo da Borracha, como um importante centro de distribuição regional (Trindade, 2015). Ademais, ganha destaque o aparecimento das cidades planejadas e dos pequenos povoados ao longo das rodovias.

As mudanças temporais, sociais e espaciais foram acompanhadas por profundas transformações nos padrões de assentamentos, nos usos do solo, nos fluxos migratórios e no crescimento urbano. Nas ilhas do Delta amazônico, muitos trabalhadores das cidades partiram em busca de trabalho na coleta e no processamento do óleo de palmeiras e de outros recursos florestais. Movimento contrário ocorre na década de 1970, quando a expansão das fazendas de búfalos impulsiona o êxodo para pequenos e grandes centros urbanos (Costa *et al.*, 2016).

A partir da segunda metade do século XX, outra série de transformações espaciais decorrentes da retomada da expansão capitalista em escala mundial passou a ocorrer, com destaque para: 1) o progresso técnico e a industrialização de certos pontos do território ou de

pequenas regiões e a valorização de outras pela agropecuária ou extração mineral; 2) os investimentos em determinados setores que implicaram na criação ou ampliação do mercado de força de trabalho; 3) a concentração fundiária; e 4) o deslocamentos populacionais para a periferia das grandes cidades e territórios periféricos, a denominada "fronteira de recursos" (Corrêa, 1987).

No Brasil, a industrialização em áreas selecionadas do Sudeste foi acompanhada, ao mesmo tempo, pela política de incorporação das regiões Centro-Oeste e Norte ao restante do país. De 1960 em diante, a Amazônia garante o status de “nova fronteira do capital”, provocando uma outra série de transformações na rede urbana, pelo potencial dos recursos florestais, hidrelétricos e minerais, conformando, por meio da frente capitalista, uma diversidade de formas, ações e conflitos entre os distintos agentes (Corrêa, 1987).

Esse período, marcado pela inserção de políticas territoriais de desenvolvimento regional, visou integrar a Amazônia ao restante do País a partir da substituição gradativa e relativa dos rios e das ferrovias pelas rodovias, pelos incentivos fiscais, pelo início da industrialização, pela atração da mão de obra migratória e a pela vinda dos grandes projetos.

O planejamento desenvolvimentista, que foi imposto à Amazônia pelo regime militar ditatorial na década de 1960, tinha como premissa: a) que a floresta era um obstáculo a ser vencido, sendo preciso trabalhar uma estratégia que possibilitasse transferir grandes contingentes populacionais para “as terras sem dono”; b) que o modelo produtivo que sustentava a economia da região era improdutivo e antieconômico e não promovia o desenvolvimento, devendo ser erradicado e substituído por outro, com base em prioridades como a agropecuária, a exploração mineral, a pesca industrial, a exploração madeireira, a garimpagem, a hidroeletricidade, as megaestradas e a colonização intensiva e extensiva (Farias, 2004).

Era necessário investir em grandes projetos para o desenvolvimento da região ressaltando seu potencial em recursos naturais a fim de sanar o “vazio” demográfico que deveria ser preenchido. O processo de ocupação que se efetivaria foi desencadeado pelo Estado, aliado ao capital internacional, e, em pouco tempo, modificaria o panorama da paisagem regional (Farias, 2004).

As mudanças na rede urbana e no modo de vida das populações locais tinham por objetivo organizar uma base logística regional, de modo a dar suporte aos novos projetos de crescimento econômico. Dessa maneira, Belém, Manaus e São Luís foram elevadas às categorias de metrópoles (Santos, T., 2015).

O discurso oficial de “integração nacional”, de ocupação dos “vazios demográficos” e desenvolvimento econômico fazia parte do plano ideológico dessa incorporação. A fim de atender aos propósitos da classe dominante, o Estado realizou investimentos em infraestrutura, como também estabeleceu um conjunto de políticas que garantiram o controle do excedente demográfico rural, minimizando o movimento em direção às periferias metropolitanas e, *pari passu*, criando na Amazônia um mercado de força de trabalho para o capital (Corrêa, 1987).

Entre os principais balizadores para o início do processo de integração regional, encontra-se a inauguração da Rodovia Belém-Brasília, cujas repercussões traduziram-se de maneira decisiva no plano da configuração espacial (Trindade Júnior, 2016). As rodovias foram assumindo maior importância enquanto meios de circulação de bens, de pessoas e de mercadorias, interferindo nas dinâmicas anteriormente estabelecidas com os rios.

A partir de 1960, a Amazônia ganhou ares de floresta urbanizada (Becker, 1985), que, mesmo sem desvincular-se totalmente do ritmo cadenciado dos rios, apresentaria uma realidade urbana bastante peculiar (Trindade Júnior; Tavares, 2008). A criação de núcleos rurais-urbanos e urbanos em plena “terra-firme” e à beira das estradas, firmar-se-á como um dos elementos caracterizadores das transformações da rede urbana amazônica, alterando, em parte, um padrão espacial longamente estabelecido que se caracterizava pelo caráter ribeirinho dos núcleos urbanos (Corrêa, 1987).

A integração ao restante do país foi arrolada pela racionalidade urbano-industrial desenvolvimentista, que estabeleceu uma nova divisão social do trabalho por meio do processo de industrialização e, conseqüentemente, urbanização de diversas partes do país, com concentração de capital no centro-sul. As políticas federais valorizaram grandes empreendimentos, negando práticas socioespaciais camponesas e extrativistas historicamente bem-sucedidas na região.

A construção de grandes rodovias para interligar a região ao centro do país fez com que Belém voltasse a atrair um grande contingente populacional vindo do interior e de outros estados. Essa população de baixo poder aquisitivo, sem condições econômicas para pagar pelo valor dos terrenos disponíveis, foi se instalando em áreas cada vez mais distantes da parte central (Leão, 2017). Pouco antes disso, os ambientes “alagadiços” do entorno do centro, como é o caso da orla sul, já vinham se configurando enquanto assentamentos de infraestrutura precária e juridicamente irregular.

Na década de 1960, Belém já acumulava problemas comuns às grandes cidades brasileiras, como: crescente polarização terciária no centro comercial; favelização acelerada;



acentuada carência de habitações e de transportes coletivos; e precariedade no atendimento de serviços urbanos. Nesse quadro, em 1968, o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), mediante contrato estabelecido com técnicos locais, promoveu um estudo sobre a Área Metropolitana de Belém (Farias, 2004).

Em 1973, o Governo Federal instituiu a Região Metropolitana de Belém (RMB), juntamente com as regiões metropolitanas de Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Belo Horizonte, Salvador, Recife e Fortaleza. De acordo com Tiago Santos (2018, p. 999), esse foi “o principal instrumento tecno-político que permitiu a intensificação do planejamento como técnica de intervenção”, inaugurando “um período que concentra as atividades em torno do planejamento e da intervenção dos espaços urbanos e metropolitanos”.

O município de Belém era constituído pelos distritos de Belém, Icoaraci, Val-de-Cans, Outeiro e Mosqueiro. No ano de 1995, por meio da Lei Complementar nº 27, a Região Metropolitana de Belém incorporou os municípios de Benevides, Santa Barbara do Para e Marituba. Entre 2010 e 2011, foram incluídos respectivamente os municípios de Santa Isabel do Pará e Castanhal e, mais recentemente, houve a incorporação de Barcarena.

A partir de 1964, com a ditadura militar, foram estabelecidas modificações significativas no ambiente urbano da região. A política de integração nacional atraiu grandes empresas nacionais e estrangeiras, incentivou projetos agropecuários, minerais, madeireiros e industriais, concomitante ao processo de produção controlada do espaço a partir do fluxo migratório e da política de colonização. Além disso, o Estado construiu a infraestrutura básica necessária para sua instalação, como estradas, portos, ferrovias e redes de comunicação (Oliveira; Schor, 2008).

Entre 1966 e 1985, o governo federal conduziu duas frentes de ações na busca por reverter a estagnação que recaiu sobre a economia regional. A primeira delas teve como intuito subordinar os projetos de colonização ao projeto de modernização econômica e institucional nacional. Já a segunda, por seu turno, fez uso de redes técnicas com vista a facilitar a movimentação de capital e imigrantes para as novas frentes de povoamento (Machado, 1999).

Dentre as grandes mudanças que se abateram na região, tem-se o redirecionamento das frentes de povoamento das frentes fluviais para as rodovias que foram sendo implementadas. À beira das estradas surgiam assentamentos dirigidos e espontâneos, alguns já com a devida/mínima infraestrutura urbana (Machado, 1999).

Destarte, estabeleceu-se uma nova fronteira urbana, na qual a base logística acompanhava a escalada de diversas frentes econômicas. A expansão agrícola ampliava a

urbanização, que, por sua vez, nascia atraente para os fluxos migratórios, organização da força de trabalho e para o controle social (Becker, 1990).

De 1970 em diante, foram criados o Plano de Integração Nacional (PIN) e o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), dos quais se originaram projetos de colonização dirigida ao longo da Rodovia Transamazônica, implantada no mesmo período. A incorporação das rodovias na Amazônia colaborou fortemente para a expansão do mercado de consumo de produtos industrializados e de matérias-primas. Outras rodovias, como a Belém-Brasília e a Cuiabá-Santarém, e projetos como, o Comitê Coordenador dos Estudos Energéticos da Amazônia, da Companhia de Pesquisas e Recursos Minerais (CPRM), o Projeto Radar da Amazônia (RADAM), da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e organizações financeiras, como o Banco da Amazônia S/A (BASA) e a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), permitiriam mais precisão na avaliação dos recursos naturais, o que colaborou com a implantação de grandes projetos que também iriam afetar a rede urbana (Corrêa, 1987).

Com a mudança do eixo de circulação do rio para a estrada, surgem cidades originárias da construção de grandes projetos ou influenciadas por eles. Esse processo é menos evidente no Amazonas, onde o principal eixo de circulação é o rio, configurando-se como fronteira econômica com participação do Estado na produção e controle do território (Oliveira; Schor, 2008).

As mudanças mais evidentes referem-se ao surgimento, em escala mais ampla, de outros modelos de cidades e de novas funções urbanas, à dependência da rede urbana de um maior número de produtos, bem como às alterações no tipo de sítio, paisagem urbana e no padrão espacial da rede de cidades: a localização no “centro”, em áreas de “terra-firme”, em detrimento da “beira”, concretizando a ruptura do tradicional padrão espacial dendrítico (Corrêa, 1987).

Becker (1990) alerta que a expansão da fronteira urbana na Amazônia compeliu em pelo menos cinco tipos de urbanização, entre eles: urbanização espontânea, urbanização dirigida pela colonização particular, urbanização dirigida pela colonização oficial, urbanização dos grandes projetos e urbanização tradicional.

A primeira é fruto da ação indireta do Estado ao incentivar a apropriação privada da terra por meio da expansão econômica. Essa abordagem é mais comumente encontrada na Amazônia oriental, onde as relações de trabalho se fundamentam em forte mobilidade, trabalho assalariado combinado, respectivamente, com trabalho mecanizado e pagamento de renda, deixando pouco espaço para o campesinato.

A segunda remete às relações econômicas estabelecidas por companhias colonizadoras baseadas no trabalho familiar, cuja conformação territorial é semelhante à adotada pelo INCRA. Em relação à terceira, destaca-se o modelo de urbanismo rural oficialmente adotado pelo INCRA, de núcleos urbanos localizados em áreas centrais hierarquizadas, onde se encontra uma infraestrutura urbana pré-existente que prevê um sistema de núcleos urbano-rurais hierarquizados a partir de rurópolis, polos de desenvolvimento rural integrado para uma área de influência constituída de agrópolis e agrovilas. Tal é a situação da colonização na Transamazônica.

A quarta refere-se ao processo de urbanização motivado pela implementação de grandes projetos infraestruturais e econômicos (*company towns* ou núcleos urbanos planejados). Seu formato é semiautossuficiente, dependendo de uma base urbana para instalações, residências de pessoal técnico e atendimento à massa de trabalhadores assalariados temporários.

A quinta concerne às cidades reconhecidamente tradicionais dentro da configuração urbana da Amazônia, de forte articulação a um centro regional, geralmente à beira de rios, onde a expansão de frentes e o crescimento das capitais estaduais não foi suficientemente dinâmico para alterar o padrão tradicional, em geral, a rede de povoados de artéria fluvial (Becker, 1990).

No Delta amazônico, prevalece o quinto tipo de urbanização, cujos principais centros regionais são Belém (metrópole) e Macapá (cidade média). Isso não nega a presença dos demais padrões de cidades, como o modelo *company town* encontrado na Vila do Cabanos, em Barcarena, e motivado pela instalação de projetos logísticos e de indústrias de beneficiamento de metais fortemente vinculados ao capital internacional.

Entre outras frentes de expansão econômica, destaca-se Abaetetuba, que surge como uma possibilidade de escoamento de grãos advindos da produção do agronegócio, consolidando-se na região. De forma ampla, Amaral (2010) considera o seguinte:

Foi a inserção da Amazônia como fronteira do capitalismo, que promoveu sua integração ao mercado nacional e a acumulação do capital, e levou à transformações na relação da metrópole com a região. De um lado, deve-se considerar o papel da mudança na natureza do capital que coordena as dinâmicas econômicas na região, que de comercial e mercantil passou a industrial e financeiro [...] de outro lado, deve-se considerar a forma dispersa e difundida com que os investimentos econômicos e as políticas de desenvolvimento regional foram desenvolvidas no interior da região, pois foi isso que fez com que a rede urbana se tornasse, ao mesmo tempo, mais densa, coesa e fluida, o que desencadeou não somente um processo de urbanização da população e da sociedade, mas também a urbanização do território (Amaral, 2010, p. 19).

A diversidade urbana desempenha uma importante função regional e, muitas vezes, suas singularidades não são captadas na literatura existente sobre a urbanização da Amazônia. As formas como as cidades se articulam para além das atividades locais perpassam por estratégias logísticas que agregam relações econômicas e sociais ligadas a dinâmicas extrarregionais (Trindade Júnior, 2013a).

Dessa maneira, embora o processo de urbanização no Brasil tenha se intensificado após a segunda metade do século XX, a região do Delta do Rio Amazonas teve um comportamento diferente. Costa e Rosa (2017) defendem que a urbanização do delta se estabeleceu entre os 1700 e 1900, o que é reforçado pelo processo de formação das capitais, Belém e Macapá, de quatro das cinco cidades médias e da maioria das pequenas cidades. Portanto, apenas 12% das cidades foram criadas nessa área após a década de 1960.

Dentro dessa perspectiva, a Amazônia assistiu a um significativo aumento migratório após a década 1970. Essa fase foi estimulada por um conjunto de ações governamentais que tinha como foco incentivar a ocupação maciça do território, tanto por projetos agropecuários quanto pelo fortalecimento da industrialização e comercialização da Zona Franca de Manaus. Em algumas áreas, o crescimento populacional foi mais evidente, como em Belém, Manaus, Rondônia e sul do Pará (Costa *et al.*, 2016).

No Delta amazônico, Belém e Macapá concentram indústrias de base regional (madeira, pesca, minérios, alimentos, entre outros), de centros logísticos e de serviços. No entorno, encontram-se outras aglomerações urbanas, sobretudo de pequeno porte, mas de intensa rede de trocas econômicas, culturais e sociais. Não obstante as mudanças decorrentes do transporte rodoviário, essas pequenas cidades ainda se reproduzem no tempo e no espaço por meio do emaranhado de cursos de água que conformam suas bacias hidrográficas, onde a principal referência são os rios (Costa; Rosa, 2017).

Assim, ressalta-se que as cidades sempre desempenharam um papel crucial no desenvolvimento regional da Amazônia, guardando paisagens que refletem diferentes estágios históricos, econômicos, sociais e políticos. Essas paisagens são moldadas pela ação dos sujeitos produtores do espaço e, ao mesmo tempo em que mantêm algumas características homogêneas, são predominantemente marcadas pelas relações sociais, conferindo-lhes um sentido único (Costa *et al.*, 2016).

Ao longo dos últimos séculos, a complexa rede de rios e afluentes, furos, igarapés, baías e estuários tem sido o cenário por onde mercadorias e pessoas circulam, estabelecendo trocas e relações diversas entre a capital Belém e as demais cidades desta sub-região. Compreender as dinâmicas urbanas na Amazônia contemporânea, que também envolvem

modificações socioambientais, exige atenção às relações criadas pelo *continuum* rural-urbano e pelo sistema urbano regional (Costa; Brondizio, 2011). Na realidade desses lugares, intrinsecamente ligados aos ribeirinhos, uma outra forma de urbanidade se apresenta (Costa; Montoia, 2020).

Nas últimas décadas, rios, florestas, solo e subsolo foram incorporados em projetos de exploração mineral, energética, agropecuária e madeireira, gerando conflitos com populações estabelecidas secularmente (Porto-Gonçalves, 2005). Essa urbanização inicialmente absorveu áreas de terra firme e, na última década, avançou sobre a várzea para exploração de madeira, monocultura de açaí, exploração turística e expansão imobiliária (Tagore; Canto; Sobrinho, 2018).

As cidades do delta assemelham-se em termos de processos históricos, condições físicas, geográficas e infraestrutura disponível, experimentando simultaneamente um denso crescimento populacional e a expansão das áreas urbanas. Isso evidencia a necessidade de compreender, para além da forma, as funções de cada uma na estrutura da rede urbana e nas relações que estabelecem entre si.

Possivelmente, estamos diante da “transformação da várzea em última fronteira” (Cardoso; Vicente; Brito, 2021, p. 6) de exploração por agentes hegemônicos. Condições geomorfológicas e inundações regulares, antes consideradas de difícil solução e/ou aproveitamento, atualmente desafiam esses paradigmas, direcionando-se a interesses de aproveitamento econômico ambiental e urbano.

### **3.2 A formação urbana de Belém e de seu “constelário” insular**

Se o rio define o plano e engrandece a perspectiva, é nas ilhas, entretanto, que reside a graça da paisagem belemense, [...] nenhuma cidade do Brasil apresenta tão numeroso constelário de ilhas [...] nasceu por assim dizer sob o signo insular (Moreira, 1966, p. 69).

Diante dessa alusão a um simulador de constelações, muito utilizado por físicos e astrônomos para representar grupos de estrelas, é que Eidorfe Moreira (1966) definiu o espaço insular. O autor aponta que se realizarmos uma análise cronológica da disposição geral da “guirlanda” de ilhas de Belém nos documentos oficiais (mapas, relatórios de governo e cartas), de antes e de hoje, será possível notar consideráveis diferenciações. Algumas delas

“sofreram modificações toponímicas, umas leves, outras radicais, razão por que nem sempre concordam os mapas e compêndios corográficos” (Moreira, 1966, p. 157)<sup>133</sup>.

Eidorfe Moreira (1966) conduziu suas obras com foco na relação cidade-rio-mar. Isso porque, em sua acepção, o crescimento inicial de Belém ocorreu em direção a dois vetores principais: o Rio Guamá e a Baía do Guajará, tendo o antigo Forte do Presépio como centro de irradiação. O primeiro vetor foi precursor do comércio indígena até o Maranhão, com margens propícias para a implementação da agricultura. A origem da primeira rua, a Rua do Norte, foi orientada no mesmo sentido desse corpo d'água. O “vetor maritimizante” seguia ao longo da baía em direção à barra, resultando na disposição das primeiras ruas (Moreira, 1966).

Do ponto de vista da formação da rede urbana no Delta amazônico, as ilhas de Belém não foram espaços inertes ou isolados de movimentos que inseriram a região no restante do país. Em cada momento histórico, influenciado por determinações internas e externas, sejam elas de natureza nacional ou internacional, eventos de várias ordens transformaram e integraram o espaço insular às dinâmicas do capitalismo e da sociedade (Quadro 7).

As ilhas seguiram a organização socioespacial do centro primaz do qual fazem parte, constituintes da hierarquia político-administrativa de Belém, dos novos fluxos que a cada momento chegavam, servindo aos interesses de classes dominantes durante diferentes períodos da colonização.

A escolha do local foi definida devido às boas condições físicas e pela existência de um antigo e movimentado aldeamento Tupinambá e Pacajá, denominado “Mairi”<sup>134</sup>. Esse entreposto comercial, de intensa movimentação por parte de indígenas do Marajó, do Baixo Amazonas e de outras regiões, marcou o início da ocupação militar portuguesa, cuja finalidade era o domínio das “drogas do sertão” e a defesa contra outros grupos estrangeiros (Pereira; Almeida, 2020). Dessa pequena aglomeração, junto ao Forte do Presépio, partiam colonizadores rumo a novos territórios que dariam origem aos primeiros núcleos de povoamento (Corrêa, 1987).

---

<sup>133</sup>A dinâmica de deposição e dispersão de sedimentos pela ação das marés pode ter levado ao “desaparecimento” de ilhas como Tutuoca, Turutuá, Chauá, Pequena e a dos Periquitos. Esse movimento geomorfológico, que também tem efeito de “aproximação”, permitiu que os bancos de areia contíguos da ilha Nova alcançassem a ilha Pequena. Dessa junção, surgiu outra formação recente com a alcunha de Mirim. As ilhas de Paquetá e Urubuoca (Urubuoca) apareciam de forma independente em mapas até poucas décadas atrás, mas, hoje em dia, correspondem a uma única ilha. Ademais, um número maior de ilhotas aparentemente uniu-se, consolidando-se em ilhas maiores, como as ilhas do Meio, Jararaquinha e Longa. Das “Ilha da Barra (Fortim)” e do “Fortinho (Cruzador)”, cuja nomenclatura leva a supor que poderiam ser redutos de estruturas fortificadas, é notável nos desenhos cartográficos somente a primeira (Norat; Costa, 2017).

<sup>134</sup>No léxico tupinambá tem o significado de cidade, ou urbe, um aglomerado com atividades típicas de uma cidade, com feiras, oficinas, salga de peixes e carnes e olarias, isto é, um entreposto comercial (Pereira; Almeida, 2020).

Quadro 7 – Belém: principais transformações que interessam a produção do espaço nas ilhas até a década de 1960

Periodização da rede urbana amazônica	Evento, objeto e/ou transformação socioespacial	Aspectos da expansão urbana no espaço insular de Belém	Ilha(s)
Período inicial de implantação da cidade de Belém e o início da conquista do território	Proteção (fortes e fortalezas)	A Fortaleza de Nossa Senhora das Mercês da Barra (1685-1947) data do primeiro período de formação de Belém, localizada em uma “ilhota de pedra” na Baía do Guajará. A fortaleza localizada na Ilha dos Periquitos (1738-1793), de frente para Val-de-Cans, tratava-se de uma estrutura fortificada com sistema de bateria militar, utilizada como depósito de inflamáveis na década de 1940, cujas instalações foram destruídas por uma explosão violenta em 1947	Barra e Periquitos
Expansão de fortes e a criação de aldeias missionárias, embriões das futuras cidades: metade do século XVII até a metade do século XVIII	Centro de abastecimento	Em 1721, a sesmaria Dom Lourenço Álvares Roxo de Portlis tinha a produção voltada para a plantação e beneficiamento de cana-de-açúcar e fabricação de aguardente.	Ilha das Onças, Arapiranga (Barcarena), Caratateua, Mosqueiro e Cotijuba
Desenvolvimento da vida econômica e urbana sob a égide da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão: metade do século XVIII até o final dos anos 70 do mesmo século		Em 6 de abril de 1731, Raimundo Santos requereu a Carta de Sesmaria de Caratateua, já com o nome de Outeiro, ao Governador da Província do Grão-Pará, Capitão General Alexandre de Souza Freire e que mais tarde foi confirmada pelo Rei de Portugal D. João VI. A Vila do Outeiro surgiu em 18 de novembro de 1918 pela Lei nº 1743, que desapropriou a Fazenda São João do Outeiro para loteamento e consequente povoação. As terras da Ilha compreendiam uma área dividida em quatro grandes fazendas: São João do Outeiro, Redentor, Água Boa e Santa Cruz.	
		Doação das terras da Baía do Sol pelo sistema de sesmarias, em 06 de dezembro de 1746, ao padre Antônio Nunes da Silva, detentor de mão de obra escrava cujos herdeiros constituíram comunidades, inclusive, na Praia do Paraíso, na área do antigo Sítio Santana, atualmente, ocupado por um hotel-fazenda.	
		Em 1759, a Olaria Landi (ou Olaria Noguez) pertencia ao arquiteto Antônio Landi, sendo voltada para a fabricação de telhas e tijolos, entre outros utensílios de barro cozido. O empreendimento durou pouco tempo e logo foi transferido para sua fazenda e engenho (Murutucu), uma vez que eram constantes os problemas de doenças e fugas da mão de obra indígena e negra.	
		O Engenho Uriboca foi construído em 1780 e, posteriormente, transferido para as margens do Rio Uriboca nas remediações de Marituba. O engenho foi desativado pela diminuição dos canaviais, não sendo possível mais produzir açúcar e aguardente.	
Estagnação econômica e urbana: final do século XVIII à metade	Mocambos e rotas de fuga	Por volta de 1784, o Engenho Fazendinha era voltado para o embranquecimento de arroz, sendo propriedade do Capitão Luis Pereira da Cunha.	Mosqueiro, Barcarena, Ilha de Onças, Acará, Zona Bragantina, Vigia, Marajó,
		Em 1781, havia registros de cartas solicitando diligências para o Mocambo Arapari devido ao “descimento” de índios Pacajás que deveriam ser combatidos.	
Estagnação econômica e urbana: final do século XVIII à metade	Mocambos e rotas de fuga	No início da década de 1820, senhores de terras e representantes da força militar realizavam batidas constantes em busca de pessoas escravizadas fugitivas ou de mocambos, a fim de destruí-los.	

do século XIX			rios Guamá, Moju e Capim
	Lazaretos	Em 1806, foi construído o pequeno hospital utilizado para a quarentena de lazaretos e doentes com varfola, principalmente, pessoas escravizadas.	Arapiranga (Barcarena)
	Centro de abastecimento	Em 1821, a Sesmaria Capitão José Xer. de Azevedo estava localizada abaixo da “boca do Arapari, de frente para a ilha das Onças”, com constituição pequena se comparada as ilhas próximas. A concessão foi obtida em virtude da necessidade de cultivo de terras na província e pelo fato de o requerente possuir considerável número de escravos disponíveis para a agricultura. Em 1848, a Ilha Arapiranga foi descrita por naturalistas que visitavam a região como boa área de produção de cachaça.	Patos (Potés) e Arapiranga (Barcarena)
	Revoltas, lutas e refúgios	Em 1836, foi instituída a Base Militar da Brigada Pernambucana, que também funcionava como um hospital, e tinha um contingente de 63 homens responsáveis por abater revolucionários cabanos. Entre 1835-1840, destacam-se as ilhas locações de refúgios cabanos. Esses espaços eram estratégicos para os revolucionários, uma vez que boa parte das moradias dos revoltosos estava localizada nessas áreas. Os homens, em sua maioria, moravam nas inúmeras <i>cabanas</i> à beira dos rios e igarapés, tornando a experiência e o uso da floresta um fator fundamental para o sucesso das fugas e combates.	Cotijuba, Onças, Mosqueiro, Arapiranga, Paquetá, Tatuoca, Caratateua (Outeiro)
Período do “boom” econômico da borracha, marcado pela expansão e riqueza urbana: metade do século XIX até o final da Primeira Guerra Mundial	Colonização agrícola / imigração	Em 1895, a Hospedaria de Imigrantes foi uma edificação que tinha por atividades abrigar imigrantes estrangeiros e brasileiros que chegavam ao Pará. O processo de criação dinamizou a ocupação da ilha, que, mesmo com a ausência da atual ponte, possuía intenso fluxo de pessoas e mercadorias em seus portos. No local, o governo criou diversas ações de controle sanitário para esses grupos, constituídos, em sua maioria, por estrangeiros, visando evitar contaminações e focos de epidemias. Em 1899, a Colônia Agrícola de Italianos, diretamente ligada à criação da Hospedaria de Imigrantes, abrigou grupos familiares de agricultores que chegavam por intermédio de navios da companhia <i>La Ligure Brasileira</i> . Esse povoamento se deu mediante contratos firmados entre o Governo do Estado e concessionários que se responsabilizavam pela vinda e instalação dos colonos.	Caratateua (Outeiro)
	Médios e grandes objetos rodoviários e hidroviários	Estima-se que a construção que remete ao atual Trapiche de Icoaraci seja do ano de 1879, a partir do estabelecimento da primeira linha fluvial entre “a capital e o Pinheiro” e, de lá, até o “Porto do Benfica”, Rio Maguari adentro até o então povoado de Benevides. Nesse momento, o então governador da província, Dr. José Coelho da Gama e Abreu criou um núcleo colonial para imigrantes cearenses.	Pinheiro (Icoaraci)
	Projetos higienistas	Em 1902, serviu como depósito de detritos e resíduos, devido à necessidade de existência de um local para armazenar os detritos gerados pelas obras de desobstrução das docas do Pará da exorbitante quantidade de entulhos nela contida. Ademais, visava à higiene e à conservação da capitania, onde o serviço deveria ser realizado à noite com a maré na vazante. Criado em 1903, o Instituto Orfanológico do Pará fazia parte da política higienista republicana, tendo a função de abrigar crianças do sexo masculino que fossem consideradas órfãs e desvalidas.	Potés (Patos), Caratateua (Outeiro) e Cotijuba



Período de estagnação, após a crise da borracha, que se estende, aproximadamente, de 1920 a 1960		Entre 1933 e 1961, o Educandário Nogueira de Farias/ Colônia Reformatória de Cotijuba (CRC) esteve voltado para o acolhimento de grupos menores infratores e abandonados, com a justificativa governamental de que o aumento da criminalidade pós-declínio da borracha aumentara significativamente. Em 1961, passou a funcionar como Instituto de Recuperação Social (IRS), definindo o Educandário poucos anos depois.	
	Atividade balnear e outros lazeres	Em 1902, Antônio Lemos manda proceder à realização de diversos serviços na antiga “povoação Carananduba”. De posse da planta geral da localidade, planejava deixá-la em boas “condições materiais e higienicas [...] Carananduba é um bello, saudável e attrahente logar. Excellentes praias de banho possui sobre o littoral varrido pelas brisas marítimas, prestando-se a povoação aos convalescentes e até mesmo para o tratamento de beribericos e outros doentes” (Belém, 1902, p. 116-117). Eram previstos revitalizações e melhoramentos ainda para as vilas Pinheiro, Benevides, Ananindeua e Americano, dentre serviços de iluminação e reparos nos trapiches principais.	Mosqueiro, Pinheiro <sup>135</sup>
		Em 1904, foi construído um ferro-carril <sup>136</sup> , estrutura que ligava a Praia do Chapéu Virado à vila, em Mosqueiro, visando à melhoria do fluxo de visitantes e mercadorias.	
		Em 1908, inaugura-se o Trapiche da Vila, em Mosqueiro, destinado à atracação de navios a vapor que vinham de Belém e outras regiões.	
		Em 1913, tem-se o lançamento do Cine Guajarino na vila, com bancos corridos, ventiladores de parede, diminuta sala de espera e um projetor; espaço esse onde eram exibidos os grandes sucessos da época.	
		Em 1927 era inaugurada a Avenida Beira-Mar, em Mosqueiro, cujo traçado obedeceu aos contornos da orla praiana da ilha. Sua implantação facilitou o processo de ocupação da orla pelos assentamentos de uso ocasional, consolidando o Distrito de Mosqueiro como espaço de lazer das classes sociais solváveis de Belém.	
	Economia da borracha	Em 1930, a Usina Vitória, administrada pela Companhia Paraense de Plantações de Borracha, que também possuía outra usina na Vila de Pinheiros (Icoaraci), foi uma importante fornecedora de matéria-prima para a indústria estrangeira, selecionando sementes, preparando lâminas de borracha, extraindo e embalando óleos e essências. Sua mão de obra era composta, em grande medida, por imigrantes nordestinos.	Ilha das Onças
Colonização agrícola / imigração	Em 1938, o Engenho do Faria foi descrito pelos viajantes naturalistas Spix e Martius como espaço de produção de cana, milho e arroz. Mantido por negros e índios escravizados, o empreendimento ficava situado na margem leste da ilha, onde notaram também que havia pasto para bois, fabricação de cachaça e licor de Aniz em barris vindos da Inglaterra, além de sabão feito com sementes oleaginosas.	Ilha das Onças e Cotijuba	
	Em 1945, a ilha era ocupada por famílias remanescentes de um engenho de arroz e por funcionários do educandário. Nesse período, recebeu um grupo com algo em torno de 18 famílias de origem japonesa, responsáveis por fornecer alimentos agrícolas para os alunos e por vender parte da produção nos mercados do Ver-o-Peso.		

<sup>135</sup>Vila de Pinheiro era a nomenclatura dada inicialmente a todo o Distrito de Icoaraci e arredores, o que inclui Caratateua (Outeiro) (Cardoso; Fernandes; Bastos, 2015; Santos, M. R., 2007).

<sup>136</sup>Bondinho de tração animal.

	Médios e Grandes objetos rodoviários e hidroviários	Localizado na orla sul, o Porto da Palha ou antigo “Porto São Mateus” (nome atribuído por se localizar ao final da Travessa São Mateus, como se costumava chamar a atual travessa Padre Eutíquio) surgiu como espaço de circulação de indígenas e negros durante o século XIX, momento em que Belém vivia o pós-Cabanagem e sua faixa de orla despontava enquanto um espaço privilegiado para o desenvolvimento de práticas comerciais consideradas “clandestinas” pela então Província do Grão-Pará. Passa a ser constituído como espaço público de origem popular no momento de ocupação por imigrantes da área da Estrada Nova (bairros do Jurunas, Condor e Guamá), nos anos de 1940.	Bairro da Condor
	Base científica	Inaugurada em 1957, a Estação Magnética de Tatuoca é um ponto de referência fixa para leitura do campo magnético da terra, empregado em telecomunicações, pesquisas científicas, prospecções de minerais e navegação aérea, terrestre e marítima. A ilha é campo de atual de pesquisadores do CNPq e do Museu Emilio Goeldi.	Tatuoca
	Produção agropastorial e beneficiamento de açaí	Antes da década de 1950, a Ilha Grande já era ocupada por famílias ribeirinhas oriundas de várias localidades do Baixo Acará e Baixo Tocantins, ocupando a terra insular em busca de melhorias de vida. Contudo, nesse mesmo espaço, o suposto “dono da terra”, de nome Salomão Donato de Araújo, cobrava pela divisão da produção e coleta extrativista. Na ilha havia uma fazenda com criação de gado e búfalos e, pouco tempo depois, instalou-se uma fábrica de processamento de açaí dos mesmos proprietários, que, segundo moradores, tinham ainda uma empresa de navegação que fazia a linha fluvial Belém-São Sebastião da Boa Vista, no Marajó, sendo a família oriunda desse município. Os primeiros moradores foram trazidos do Marajó para a Ilha Grande <sup>137</sup> .	Ilha Grande (Paulo da Cunha)

Elaborado pela autora, em 2022, com base em Angelo-Menezes (2000), Assunção (2005), Baena (1969), Bates (1979), Belém (1902), Bezerra Neto (2001), Brasil (2021), Carneiro (2011), Carvalho (2014), Corrêa (1987), Corrêa e Silva (2015), Côte Brilho (2015), Costa (2017), Emmi (2009), Ferreira (2012), Guimarães (1996), Isabelle (2018), Kettle (2010), Marques (2004), Melo (2010), Miranda (2015), Moreira (1966), Mourão (1989), Norat e Costa (2017), Pará (1889, 1899), Pinheiro (2017), Rodrigues (2018), Vianna (1906), bem como em entrevistas realizadas com moradores durante o trabalho de campo (dez. 2021 a set. 2022).

<sup>137</sup>Relatos de um professor da Escola de Ensino Fundamental “São José”, de 59 anos, morador da Ilha Grande há 20 anos, em 06 de setembro de 2022, e de uma professora aposentada da antiga escola da mesma ilha, de 91 anos, em 15 de setembro de 2022, sendo ela uma das pessoas trazidas do Marajó para trabalhar nas instalações da fazenda, no início da década de 1950.

Informações registradas sobre as ilhas e seus usos durante esse primeiro período da colonização portuguesa são muito raras, o que pode ser um indicativo da marginalização do espaço insular durante o processo de formação urbana de Belém. Lopes (2020) considera que, em relação ao primeiro período, houve lacunas de informações, com poucas anotações e documentações sobre a resistência indígena diante do processo de ocupação do território.

Isso reforça que a insularidade, no sentido do medo da floresta e da invisibilidade, compôs o projeto político instalado desde o início da colonização, visto que os registros são temporalmente espaçados e, geralmente, referem-se às ilhas de terra-firme e maior extensão territorial, que acompanharam o processo de expansão da metrópole, sendo elas, Mosqueiro, Caratateua e Cotijuba. Lar de ribeirinhos, as demais ilhas, quando citadas em documentos, remetem a áreas de circulação de novos colonos imigrantes e/ou pessoas escravizadas fugitivas etc.

As demais ilhas, por condições geográficas e históricas particulares, têm resistido a este processo de ocupação e re-ordenamento espacial e socioeconômico. A ocupação rarefeita e irregular, entretanto, não quer dizer que estes espaços tenham permanecido intocados, mas ao contrário, sofreram e vem sendo submetidos a um processo de exploração e alterações com a implantação de novas culturas ou com o favorecimento da propagação de algumas espécies e o prejuízo de outras. Dada a proximidade da capital e facilidade do transporte fluvial tradicional, a extração de madeira e de frutas típicas atravessam os diversos períodos históricos como atividades presentes no município e região, em que pese um imaginário de natureza intocada (Guerra, 2007, p. 7).

No levantamento realizado por Moreira (1966), até o final do século XIX, as ilhas de Belém (isso inclui algumas que atualmente estão sob a jurisdição de outros municípios) foram concebidas como espaços de defesa e de atividades extrativistas e de produção agrícola. Entretanto, para além disso, foram rotas de fuga de pessoas escravizadas, habitat de ribeirinhos e grupos sociais revoltosos com as condições político-econômicas em que se encontrava o centro regional, como também de forças militares legalistas. Em outro momento, incorporaram tanto projetos higienistas (lazareto, hospitais, centros de recuperação de menores e depósito de resíduos) quanto de colonização agrícola (com imigrantes brasileiros e estrangeiros). No apogeu do Ciclo da Borracha, pela exuberância natural e pela exportação da cultura balnear europeia<sup>138</sup>, algumas delas foram consideradas destino de lazer de classes mais abastadas.

---

<sup>138</sup>Urry (1996) destaca que a realização de viagens com fins de descanso e lazer passou a ser uma realidade cada vez mais comum com a ascensão da sociedade moderna, contudo, conformadas enquanto privilégio das classes de maior poder aquisitivo. Os registros, mesmo que espaçados, remontam ao período imperial romano, quando as viagens para tratamento de saúde, prazer e conhecimento de novas culturas eram alvo de interesse desses

Para Penteado (1968), nos primeiros anos de fundação houve pelos menos duas tentativas de mudança da localização da cidade. A primeira ocorreu em 1633, quando o chefe das Forças da Capitania do Grão-Pará, Feliciano Coelho de Carvalho, recebeu a missão de transferi-la para o um novo sítio localizado na Baía do Sol, ao norte de Mosqueiro, o que não se concretizou devido ao clamor dos novos habitantes, que já se encontravam com residências e comércios fixados. A segunda tentativa, em 1655, buscou removê-la para o Marajó, mais precisamente para a Aldeia de Joanes, novamente enfrentando a resistência dos recém-instalados (Penteado, 1968).

Mosqueiro<sup>139</sup> foi o primeiro grupo de ilhas<sup>140</sup> a ser ocupado pelos colonizadores portugueses, especificamente na área da Baía do Sol, onde as fazendas Santana, na Praia do Paraíso, e Conceição, de frente para a Ilha de Colares, eram sítios agrícolas construídos por jesuítas (Furtado; Silva Junior, 2009).

A localização de Belém na entrada para o Rio Amazonas e nas proximidades do Oceano Atlântico garantia importância estratégica, permitindo uma rede de defesa com estruturas fortificadas em terra e nas águas. Além do Forte do Presépio, ganhava destaque outras fortificações construídas em algumas das ilhas (Norat; Costa, 2017).

Considerando os relatos documentais e a dinâmica da região, é possível inferir que a perda da maioria das estruturas de fortificações se deve, em parte, à localização sobre

grupos. Para Andrade (1995), o interesse pela praia, inclusive, é um dos mais antigos registros da antiguidade clássica, reconhecendo, inclusive, a existência, em menor escala, de balneários disponíveis para a população em geral. De todo modo, “o turismo como conhecemos hoje, um dos fenômenos da modernidade, surge a partir da segunda metade do século XX, junto aos avanços da indústria e do comércio, demonstrando que a cidade tradicional se desfazia, dando lugar a uma urbanização adequada a um modelo próprio, no qual os processos decisórios, a circulação de mercadorias e as informações estão subordinadas a uma lógica de poder externa às vontades e às práticas cotidianas dos lugares. Na maioria das vezes, esse fenômeno manifesta uma cotidianidade, que visa atender interesses de determinada parcela da população, colocando os demais residentes em condição de subordinação frente a lógicas que fogem à vida cotidiana” (Rodrigues, 2018, p. 22).

<sup>139</sup>Segundo Meira Filho (1978, p. 31-32), a origem do nome “Mosqueiro advém das práticas indígenas da conservação de alimentos, o ‘moqueio’ [...] Costumavam os nativos conservar os animais putrescíveis por um processo primitivo, colocando a carne da caça ou o peixe sem as entranhas, em fumeiro próprio, de calor brando, sobre o moquéim, espécie de grade ou trempe própria para essa curiosa operação. Sob o calor do fogo que sobe e atinge o produto a moquear, aos poucos, ele finda por tostar o material, conservando-o perfeito por longo tempo, sem qualquer perigo de putrefação. [...] Foi dessa operação curiosa e por todos os títulos admissível, que o lugar, a ilha paralela e irmã da ‘do Sol’ passaria a ser ‘ilha do Moqueio’, destinada ao moqueio do peixe, transportado para negócio na colônia. [...] O habito singular de os pescadores e lavradores residentes em sua circunvizinhança, sobretudo, na ‘Ilha do Sol’, de denominá-la ‘Ilha-do-Moqueio’, o correr dos anos, talvez, dos séculos, faria com que esse nome sofresse um processo de linguagem, a corruptela que modificaria, através dos tempos, a expressão de moqueio de moquear, em Mosqueiro”.

<sup>140</sup>Mosqueiro é um ambiente passível de ser considerado um pequeno arquipélago, visto que é composto por uma diversidade de ilhotas concentradas no entorno da ilha de maior dimensão territorial (Gonçalves; Cornetta, 2014). Nas proximidades do Parque Ambiental de Mosqueiro, por exemplo, identifica-se a presença de três ilhotas denominadas de Terra Alta, Carará e Cotovelo (Diniz, 2019).

sedimentos recentes, sujeitos à ação da dinâmica intensa das marés na Baía do Guajará<sup>141</sup>. No entanto, a iconografia e os relatos históricos fornecem informações sobre suas localizações e características (Norat; Costa, 2017).

Assim, o primeiro século de ocupação de Belém foi marcado por um comércio precário, resultante da relação distante com a metrópole portuguesa e da resistência indígena em fornecer alimentos aos novos colonos (Penteado, 1968).

O século XVIII é marcado pela concessão de sesmarias, contudo, não foram encontradas muitas referências sobre o espaço insular. Aquelas que abrigavam o cultivo planejado ficavam longe dos centros administrativos e comerciais de Belém e São Luís, mesmo que seus “proprietários” se apresentassem como moradores dessas capitais.

Embora tenhamos encontrado informações sobre as doações para as proximidades, tais como na Boca do rio Guajará, doada para Athonasia da Silva, concedida em 9 de Março de 1786 (Livro 19, p. 5V); na Ilha dos Patos e Rio Mojú concedida em 21 de julho de 1821 à José Xavier Azevedo (Livro 20, página 127 v); na Ilha de Tatuoca, concedida à Manoel de Góes; Igarapé Tucunduba e Ilha Jutuba, bem como um dossiê de Ursula Maria de Souza, no qual solicitava que fossem repassadas cartas de data de sesmaria que lhe concedessem duas ilhas: Murutucum e Ilha de Guajará (Dergan, 2006, p. 44-45).

A intensificação de sesmarias no entorno, principalmente às margens dos rios Guamá, Acará e Moju, acentuava a complicação fundiária na área insular. Transferia-se o direito privado ao uso do solo para ocupantes sesmeiros oficiais, desconsiderando-se que nesses ambientes diversos sujeitos viviam e sobreviviam do que a região dava.

Em 1731, Caratateua teve Carta de Sesmaria requerida ao Governador da Província do Grão-Pará, Capitão General Alexandre de Souza Freire, recebendo a autorização da coroa portuguesa tempo depois (Guimarães, 1996). A Vila do Outeiro surge somente em 18 de novembro de 1918, quando são desapropriadas quatro grandes fazendas nas áreas dos atuais bairros São João do Outeiro, Redentor, Água Boa e na Ilha de Santa Cruz (Assunção, 2005).

A história do abastecimento alimentar de Belém está ligada às ilhas que lhe rodeiam. A Ilha de Cotijuba, desde o século XVIII, sofreu diferentes tentativas de colonização, como a instalação de um engenho para produção de arroz, em 1784, indicando a existência de

---

<sup>141</sup>Um exemplo de formação de “massa de terra” (Guerra; Guerra, 2008, p. 175) recente é observada por quem percorre a Ponte Sebastião de Oliveira, com densa e alta vegetação desenvolvida. Em entrevista concedida ao Portal G1, a professora aposentada da Faculdade de Geografia, da Universidade Federal do Pará (UFPA), Carmena Ferreira de França, explicou tratar-se de um processo de sedimentação arenosa, favorecida pelo fluxo das correntes de maré, que, a partir da colonização vegetal, a barra se transforma em ilha devido à vegetação controlar o trânsito sedimentar (Sobral, 2021).

atividade produtiva desde aquele período (Guerra, 2004). A distância em relação a Belém-continental possibilitou ainda a implantação de projetos militares e higienistas de reeducação de menores infratores, um hospital-militar, uma colônia agrícola e, por fim, um presídio (Ribeiro, 2014).

Dergan (2006) e Nunes (2017) relatam, por meio de registros de histórias de vida, que na década de 1960, no Furo de São Benedito da Ilha do Combu, havia uma olaria voltada para a fabricação de tijolos. Pessoas se mudaram para o local em função dos terrenos concedidos pelos “donos da terra e seus descendentes” (Dergan, 2006, p. 90). No local onde foi construído o centro comunitário da Comunidade do Igarapé Piriquitaquara, antes havia uma área para castigar pessoas escravizadas, provavelmente, do período sesmarial, o que reforça a presença de moradores remanescentes quilombolas (Rodrigues, 2018).

A prática de proteção do território brasileiro, assegurada pelos terrenos de marinha, data desde sua formação no período colonial, tendo como primeiro ato jurídico a constituição do sistema de sesmarias (Borges, 2012). Contudo, esse instrumento fundiário não foi capaz de solucionar os diversos problemas de posse da terra. Seu processo organizacional de difícil burocratização e normatização ocasionou uma série de disputas políticas, levando ao seu fim na primeira metade do século XIX.

Óbices desse período persistem até os dias de hoje. Isso porque, a Prefeitura de Belém, por meio da CODEM, reclama boa parte dos terrenos deferidos pela SPU como terras de marinha. A explicação decorre da afirmativa de que esses locais foram constituídos a partir de doações registradas nos livros e nas cartas que remontam do período sesmarial (CODEM, 1995).

Desde que todas as atividades produtivas da região ficaram concentradas nas mãos de portugueses e de alguns poucos brasileiros, tornou-se crescente o sentimento de insatisfação de boa parte da sociedade, como intelectuais, escravos fugitivos, indígenas destribalizados, alguns religiosos, e uma parcela de fazendeiros e comerciantes, insatisfeitos com as políticas aplicadas na região. O movimento político-revolucionário da Cabanagem, ocorrido entre os anos de 1835 e 1840, porém idealizado desde antes dessa data, surge dessa insatisfação contra as condições de vida e miséria existentes na província.

A floresta realçava e ameaçava ao mesmo tempo a capital paraense, e o efeito psicológico da sua presença não deixou de influir por certo na fulminante tomada da cidade pelos cabanos. Protegidos pela floresta, conhecedores dos seus segredos e afeitos à rudeza das suas condições, eles tinham sobre as tropas regulares a vantagem dessa procedência matéria. A floresta protege, acoberta, dissimula, sobretudo quando se trata de pessoas criadas em seu seio. Se em vez da floresta,

fosse Belém circundada por campos ou savanas, teriam eles conseguido conquistá-la tão facilmente? (Moreira, 1966, p. 78).

A revolução cabana avançou pelos rios amazônicos e pelo Oceano Atlântico, mas suas ideias e pessoas foram para além, chegando até o outro lado desse oceano. O movimento insurgente nasceu das contradições entre os diversos agentes que produziam o espaço, trouxe considerável enfraquecimento da economia, assim como transformações na urbe de Belém (Sarges, 2000).

Entre os anos de 1822 e 1848, houve uma queda brusca no número de cativos, haja vista o sucesso da Cabanagem e a evasão para os Mocambos do Marajó, ilhas de Macapá e para países limítrofes, como a Guiana Francesa e até mesmo áreas do Caribe, como o Haiti. A revolução possibilitou uma complexa rede de intercâmbios envolvendo diversas etnias indígenas, mocambeiros, escravizados e pessoas livres, atraindo o interesse do governo francês a respeito dos combates que explodiam no território (Bezerra Neto, 2001).

Em Mosqueiro, as praias do Bispo e Chapéu Virado foram redutos e centros de combate durante a revolução. Os cabanos, número superior a 500 pessoas, instalaram-se entre as margens do Pinheiro (Icoaraci) e da Baía do Sol (Mosqueiro) com objetivo final de alcançar e controlar a Vila de Vigia, resultando no episódio conhecido como “Massacre da Vigia” (Rabelo, 2016).

Do outro lado, em Cotijuba, a Brigada Pernambucana estava responsável pela administração de um Hospital Militar (Quaresma, 2017). Não se pode afirmar sua localização exata, porém, há indícios e boatos entre os moradores da Comunidade do Poção de que as ruínas do engenho da Fazendinha faziam parte dessa iniciativa, devido à área construída lembrar a engenharia holandesa, sendo que Recife foi colonizada por holandeses e a brigada militar se originava de lá (Melo, 2010).

A integração socioeconômica da Ilha de Cotijuba com o restante de Belém inicia no século XVIII, por meio desse engenho, retratado inclusive em relatos de viajantes naturalistas, visto que estava entre os nove engenhos existentes na Companhia do Grão Pará, construídos para solucionar a carência de mão de obra. Após sua desativação, o local passou a ser habitado por famílias que sobreviviam do extrativismo vegetal, da caça, da pesca e da agricultura familiar (Melo, 2010).

Moreira (1966) destaca que durante o convulsionado período da Cabanagem, duas localidades, Tatuoca e Arapiranga, funcionaram como sede política da província e quartel-general da ofensiva contra os cabanos. Tatuoca serviu de base militar da esquadra de Marechal Rodrigues, responsável por bloquear a entrada de mantimentos para o continente

durante o governo de Eduardo Angelim, um dos líderes cabanos; fato que resultou no agravamento da fome e de doenças (Rabelo, 2016).

As batidas da força militar contra esses grupos eram constantes nas regiões de Mosqueiro, Barcarena, Ilha das Onças, pelos rios Guamá e Capim etc., em especial, nos mocambos, por sua excelência em esconder os revoltosos e fugitivos (Bezerra Neto, 2001). Na Ilha das Onças, os cabanos reuniam-se para as tentativas de tomada da cidade, enquanto as pequenas ilhas do entorno serviram de toca para ataques às embarcações das tropas legalistas.

Até os dias de hoje o imaginário sobre a Cabanagem percorre a história oral das ilhas de Belém. Em Paquetá, os cabanos são relatados como invasores dissociados “do povo”, reconhecidos pela violência e terror que deixaram na região. Por outro lado, também são lembrados pela coragem e pela forma como muitos foram assassinados pelas autoridades, existindo até mesmo os resquícios de um cemitério dessa época na Ilha de Tatuoca (Isabelle, 2018).

As primeiras famílias a se estabelecerem na Ilha de Paquetá datam da segunda década do século XX, contudo, como nas demais ilhas que compõem o espaço insular de Belém, há registros de ocupação desde bem antes desse período. O nome se trata de uma menção ao primeiro morador, chamado de Domingos Paquetá, pescador que tinha por hábito migrar entre as ilhas da Região Metropolitana de Belém<sup>142</sup>.

O movimento cabano era bastante heterogêneo e, por consequência, os ideais também eram dos mais variados. Entre os negros escravizados havia o interesse pela liberdade, enquanto para os tapuios havia o interesse pela posse da terra, emprego e cidadania. Dentre os indígenas, destaca-se a busca pela liberdade e permanência na terra. Até mesmo pessoas brancas pobres viam no embate uma oportunidade de abertura para novas frentes de trabalho e geração de renda com menores impostos. Entre os demais grupos sociais, a luta era por menor discriminação, posse da terra e novas possibilidades de trabalho (Guedes, 2011).

Vale ressaltar que o processo de ocupação de Paquetá iniciou-se a partir da década de 1930, quando famílias das adjacências vieram habitar o espaço em busca de moradia e de subsistência, em especial, das ilhas das Onças e Arapiranga, como também de Muaná,

---

<sup>142</sup>“[...] Olha, eu fiz uma pesquisa quando trabalhei na Escola que Paquetá era chamado o seu primeiro morador, que foi Seu Domingos. Ele era chamado de Domingos Paquetá. Por isso, que a ilha foi chamada de Paquetá. Ele foi o primeiro morador aqui da região. E assim, segundo a história que a gente pesquisou de outras pessoas que tinham parentesco com ele, ele veio pra cá como um pescador porque era uma ilha deserta, e ele se agregou na beira. E aí, como não tinha ninguém. Ele construiu uma pequena casa e ficou morando. Então, ele praticamente, ele descobriu a Ilha de Paquetá. Olha, eu tenho 50 e alguma coisa, e até o ano de 2000, e de 1994, quando a gente fez a pesquisa, ela tinha 74 anos. Era essas informações que a gente tinha aqui, agora já tem alguns anos. Eu creio que ela está chegando nessa faixa etária dos 100 anos” (Moradora antiga da Ilha de Paquetá, 52 anos, professora, 09 de fevereiro de 2022).



município do arquipélago do Marajó. As famílias que chegavam depois construíram as casas na beira insular, mantendo relativa distância em concordância com as ocupações mais antigas. Com o passar do tempo, os lotes maiores eram divididos e repassados aos filhos e descendentes por herança (Lopes, 2020).

A origem das primeiras famílias a se consolidarem na Ilha Grande, assim como no Combu, data do início do século XX, entre 1900 e 1930. Esse espaço é marcado pela luta pela posse da terra desde sua constituição, em razão da instalação das primeiras moradias ser controlada por um fazendeiro originário de São Sebastião da Boa Vista, que se intitulava “dono da terra”, e que obrigava as famílias a entregar boa parte da produção, criação de animais e/ou coleta de frutos em troca da permanência no lugar. Tal condição permaneceu por anos, visto que o controle de uso da ilha foi repassado ao filho do dito fazendeiro<sup>143</sup>. Portanto, os relatos a respeito da presença de cabanos nessas ilhas são oriundos de registros de história oral repassados por vizinhos e familiares das primeiras residentes em Paquetá e na Ilha Grande.

Nesse sentido, a Província do Pará pós-Cabanagem era pouco alentador, uma vez que a região ainda se recuperava dos anos de luta e de milhares de mortes, representando um enorme desfalque para o sistema de trabalho. As diligências realizavam intensas incursões para recaptura de escravos arredios e de remanescentes revoltosos, que deveriam ser enquadrados novamente na coleta das “drogas do sertão”, no plantio dos gêneros agrícolas, nos trabalhos de criação de animais, nos engenhos e em quase todos os serviços urbanos (Castro; Campos, 2015).

Diante disso, na primeira metade do século XIX, a província se encontrava com uma produção agrícola incipiente e considerável crescimento populacional. Em 1848, o naturalista Henry Walter Bates, admirado com a largura dos rios, lamenta que o surgimento de “uma série de ilhas” impedisse “uma visão global do rio defronte do porto”, onde “a floresta primitiva cerca a cidade em todos os lados que dão para o interior” (Bates, 1979, p. 12). Ele também relata que durante uma de suas incursões pelas redondezas de Belém precisou desembarcar rapidamente na Ilha de Uirapiranga (Arapiranga) para abastecer a embarcação com barris da cachaça produzidos em uma fazenda.

Apesar dos ares de centro, Belém ainda enfrentava problemas de suprimento, mesmo com a tentativa de fundação da colônia de “Nossa Senhora do Ó”, na Ilha das Onças, em 1855 (Égler, 1961), local que era notícia constante nos noticiários da época, devido às fugas de

---

<sup>143</sup>Relatos encontrados nas entrevistas realizadas com antigos moradores da Ilha Grande.

remanescentes africanos escravizados. O mesmo acontecia com outros grupos em sítios da Baía do Sol e da Ilha Arapiranga, o que perdurou até o fim da escravidão no Brasil (Bezerra Neto, 2001).

A respeito das transformações urbanas da época, Alves (1997, p. 30-31) atenta que “[...] o período reflete a necessidade de satisfação da elite local, a saber comerciantes, fazendeiros, seringalistas, através da melhoria dos equipamentos urbanos.” A criação de colônias próximas a Belém era amadurecida, como no caso do Núcleo Modelo de Colonização de Outeiro, em 1893, que tinha por vantagem sobre as demais o fato de estar situado próximo à cidade. Ali se estabeleceram os primeiros imigrantes de uma segunda fase da colonização no Pará, a fim de desenvolver atividades diversas na colônia (Silva, 1995).

Todavia, a promoção de núcleos agrícolas nas ilhas de Belém e entorno próximo não foi bem sucedida. Dentre as causas apontadas pelo fracasso estão: inabilidade para administrar as colônias; falta de apoio oficial e de propaganda no exterior para atrair mais imigrantes; solo infértil para a agricultura tradicional, além das dificuldades climáticas. Os novos colonos, não adaptados a essas condições, abandonaram seus lotes e os poucos que restaram passaram a sobreviver de pequenas atividades agrícolas e extrativistas. O modelo de colonização imposto desconsiderou a realidade socioespacial e a tentativa de povoar as ilhas por meio da agricultura não teve êxito, o que contribuiu para a ocupação de baixa densidade demográfica e a prevalência do extrativismo como ocupação principal (Silva, 1995).

No final do século XIX, ocorreu outro grande momento de mudanças na Amazônia, o Ciclo da Borracha, ocorrido entre 1850 e 1920, aproximadamente, representativo pelo alto crescimento econômico e pela urbanização acelerada de grandes, médias e até mesmo pequenas cidades, alvos de inovações urbanas. Nesse momento, a paisagem é incrementada por noções estéticas e higienistas expressas nos esforços de limpeza urbana, na pavimentação das ruas e na construção de praças e jardins, tornando Belém uma das melhores infraestruturas urbanas do país (Nóbrega, 2006).

A *Belle Époque* do Ciclo da Borracha movimentava canais de circulação de mercadorias, de capitais e de bens de consumo e dava sentido a mundialização da economia capitalista (Coelho, 2011). Foi um dos momentos mais expressivos da economia da região, relacionado à exploração, beneficiamento e comercialização do látex retirado da seringueira, havendo ainda o maior aproveitamento das vias fluviais a fim de dinamizar a circulação da produção (Trindade Júnior *et al.*, 2011).

Do porto de Belém eram escoados diversos produtos para a Europa e para o interior, haja vista que esse local, a partir de 1850, passa a ser um destacado entreposto comercial do

Império brasileiro (Malheiros; Rocha, 2013). O transporte fluvial a vapor colaborou com a evolução do serviço de comércio, especialmente o da borracha, devido às vantagens desse tipo de navegação, que, por sua rapidez e porte, exigiu a remodelação dos muitos trapiches, cais e portos instalados na cidade (Marin, 2005).

Apesar de os primeiros indícios do incremento do turismo terem surgido, foi somente a partir da década de 1930 que esse setor começou a se desenvolver, explodindo de forma significativa a partir da década de 1960, durante o ciclo da borracha. Durante esse período, houve uma considerável comercialização de viagens saindo da Europa com destino a Manaus. No final do século XIX, navios partiam de Liverpool, na Inglaterra, com escalas em Leixões, Porto, Lisboa, Ilha da Madeira (Portugal), Salinas, Ilha do Marajó e Belém, oferecendo diferentes níveis de conforto aos viajantes até chegarem à capital do estado do Amazonas (Andrade, 2010).

Em Belém, por sua vez, foram implementadas medidas de renovação urbana inspiradas no modelo europeu, progressivamente afastando a expressão ribeirinha da cidade. O Mercado do Ver-o-Peso e a orla central foram padronizados, pequenos trapiches e seus negociadores foram deslocados para áreas mais distantes e o comércio de produtos regionais foi redirecionado para locais mais afastados, aproximando-se das indústrias com atividades fabris importantes, instaladas na área portuária (Trindade Júnior *et al.*, 2011).

Durante esse período, enquanto grandes navios partiam carregados de borracha, pequenas embarcações continuavam a chegar, trazendo uma variedade de mantimentos para abastecer a capital. Essas embarcações carregavam consigo cacau, açaí, café, castanhas-do-pará, coco, feijão, arroz, peixes (principalmente pirarucu e guriuba), farinhas, manteiga de tartaruga, cestas de frutas e especiarias (Avé-Lallemant, 1980 *apud* Macêdo, 2009).

A cidade em si era abastecida, principalmente, pela Ilha Grande de Joanes (Marajó), pelo Baixo Amazonas e pela Zona Bragantina (Lima, 1996). No que diz respeito às ilhas próximas, mesmo em tempos de *Belle Époque*, quando a vida cotidiana já era programada e padronizada, os produtos nativos permaneciam sendo consumidos e comercializados por boa parte da população nas feiras e pequenos portos. A alimentação da maioria dos moradores refletia um mundo tradicional, isto é, ribeirinho.

O consumo do açaí era bastante regular. O abastecimento da fruta vinha dos “interiores”<sup>144</sup> e a rede de distribuição pela cidade se dava por meio de pregoeiros ou

---

<sup>144</sup>O viajante Avé-Lallemant relata a forma de abastecimento do fruto: “a cidade recebe o abastecimento necessário dos rios vizinhos, Guamá e Moju, cujas margens são especialmente ricas dessas euterpes, dalgumas ilhas e mesmo mais longínquas Marajó, pois sem açaí a cidade do Pará não saberia como arranjar-se. Por

ambulantes, os quais tinham o costume de utilizar uma bandeirinha vermelha como identificação do ponto de venda do fruto (Macêdo, 2009); costume esse que permanece até os dias de hoje. Na medida em que a exportação e os lucros da borracha cresciam, desenvolveu-se uma cotidianidade, não importando se os preços subiam, “pois a borracha pagava tudo” (Penteado, 1968, p. 129).

O projeto de higienização político-territorial de Belém, arborizava e criava novas praças, pavimentava ruas e encobria igarapés, implantando bulevares para circulação da elite paraense (Coelho, 2011). Nesse momento, as reformas urbanas não seguiram somente o sentido de limpar vias, pois se acreditava em uma reabilitação quanto ao mal-estar causado pela pobreza. Araújo (2008) comenta que:

Desse modo, foram estabelecidos pelo governo códigos de postura que padronizavam a tipologia arquitetural das casas, justificados pela veemente preocupação com a higiene e estética da cidade. Para as camadas ascendentes da população era possível seguir tais medidas, mas para o restante não. Por conseguinte, devido à nova codificação urbanística, por causa do adensamento demográfico, a população de baixa renda passou a amontoar-se ainda mais nas áreas alagadas, com o intuito de permanecer próxima ao centro, onde se condensam os empregos e os serviços públicos necessários para a sobrevivência na capital e, além disso, os custos de deslocamento casa-trabalho eram considerados os mais baixos. Assim, estas intervenções e normas urbanas pausterizantes tenderam a deixar ainda mais evidente as diferenças socioeconômicas entre os segmentos populacionais no território belenense (Araújo, 2008, p. 60).

Estima-se que cerca de mais de meio milhão de pessoas migrou para a região amazônica com o objetivo de se incorporar à extração do látex. Esse retrospecto confirma a importância econômica que o extrativismo da borracha possuía, em especial, pelas inovações tecnológicas que transformavam esse componente em produto industrial (Castro; Campos, 2015).

O projeto urbanístico de revitalização de Belém, voltado para agradar uma elite composta por seringalistas, industriais e estrangeiros que continuavam a chegar, abrangia os bairros de Nazaré, Batista Campos, São Brás, Marco e Pedreira. Esses grupos, de expressão econômica e política considerável, atraíram um intenso fluxo de imigrantes para a cidade, principalmente nordestinos (Nóbrega, 2006).

No início do século XX, a cidade experimentava um denso crescimento populacional e uma expansão urbana significativa, incentivando investimentos em infraestrutura (sistema viário, arruamentos, cais, calçamentos, abastecimento de água, iluminação etc.),

---

felicidade, como já disse, há durante o ano todo bagas maduras de açaí nas vizinhanças” (Avé-Lallemant, 1980 *apud* Macêdo, 2009, p. 186).

equipamentos (teatros, hospitais, mercados, matadouros, transportes coletivos, repartições públicas etc.), serviços (limpeza, corpo de bombeiros etc.) e embelezamento urbano (praças, bosques, arborização etc.), todos fortemente influenciados por traços europeus e de caráter elitista (Trindade Júnior, 2016, p. 94).

Na região insular, os reflexos da modernização se concentraram em Mosqueiro, onde surgiram chalés de veraneio com arquitetura europeia; a primeira fábrica de borracha do Pará (Fábrica Bitar Irmãos), responsável por exportar o produto para países como Alemanha e Inglaterra; a Serraria Nossa Senhora de Nazareth; a Cerâmica Nossa Senhora de Nazareth; a Cerâmica Santa Maria; e uma fábrica de gelo e de redes (Nóbrega, 2006). Destacam-se, também, “as obras de eletricidade e de transportes internos contratados com os ingleses da *Pará Electric Railways Company*; a construção monumental do cais do Porto, também, pelos britânicos; o trabalho da companhia das águas do Grão-Pará” (Meira Filho, 1978, p. 45).

Um variado número de empresas de fora do País instalou-se na cidade, como a *Port of Pará*, a *Amazon River Steam Navigation*, a *Amazon Land and Colonization* e a *The Sears Pará Rubber*, trazendo consigo considerável quantitativo de técnicos estrangeiros. Os representantes desses grupos e outros belenenses abastados elegeram Mosqueiro como um dos pontos principais de descanso e lazer, passando os fins de semana e os períodos de veraneio nesse local. Eram construídos na ilha inúmeros chalés e um trapiche de ferro, instalando-se linhas de transporte fluvial a vapor, um ferro-carril para a locomoção interna, além da inauguração de um cinema (Tavares, 2017). Localizado na Vila, o “Cine Guajarino” exibia produções cinematográficas nacionais e internacionais.

Na primeira década do século XX, as inovações refletiam o nível socioeconômico e cultural dos frequentadores de Mosqueiro. Essa valorização do espaço desencadeou a implantação de toda uma infraestrutura como iluminação pública, construção de trapiches em frente às casas de praia para a atracação de pequenas embarcações; a construção de dois hotéis; e a criação de uma linha regular dos navios da *Port of Pará* (Silva Júnior, 2007).

A navegação a vapor era uma iniciativa de grupos particulares até que a transferência da responsabilidade da linha de transporte de passageiros e cargas passou para o Serviço de Navegação do Estado, realizada pelo navio “Almirante Alexandrino”, que percorreu esse trajeto por quase meio século (Meira Filho, 1978).

Em função dessa infraestrutura passou a existir um armazém exclusivo no Porto de Docas, conhecido como “Galpão Mosqueiro-Soure”,<sup>145</sup> e o Trapiche da Vila, inaugurado em

---

<sup>145</sup>De onde atualmente saem os barcos de passeio da Estação das Docas.

06 de setembro de 1908, destinado à atracação dos vapores. Nessa mesma época, surgem em Mosqueiro o Mercado Municipal, a Delegacia de Polícia, a Sede da Agência Distrital e dos Correios, além de algumas lojas visando atender tanto à população nativa quanto à flutuante, que não parava de crescer (Silva Júnior, 2007).

Mosqueiro, que já havia estado na condição político-administrativa de Freguesia de Benfica e de Vila no século XVIII, passa a ser um distrito de Belém a partir da Lei nº 753 de 26 de fevereiro de 1901, uma determinação do então Governador Augusto Montenegro<sup>146</sup>. A nova jurisdição teve como pretexto a “[...] inauguração do processo de visitas constantes dos estrangeiros e da elite belenense à Ilha [...] imprimindo um caráter de valorização de suas terras [...]” (Cardoso, 2000, p. 78), como também “[...] a preocupação do Estado em disciplinar e controlar o domínio das terras que assumiam nova valoração no contexto da Belle Epoque, ou seja, a partir da função social emergente desse território [...]”<sup>147</sup> (Cardoso, 2000, p. 78).

Dias *et al.* (2019) chamam a atenção para o momento de invenção da vida nas praias, propagado pela cultura urbana posta em curso. Na orla oeste de Mosqueiro, os momentos de celebração ao ar livre abriam caminho para os ricos belenenses buscarem refúgio junto ao ambiente natural. Nos recortes de jornais do final dos anos de 1880, reforçava-se a narrativa de uma minoria dominante que:

conhecia os encantos e benefícios daquele paradisíaco lugar [...] os que para lá rumavam, encontravam [...] passeios nas praias povoadas de brancas garças, que pousam descuidadas nas ramas do ajuruseiros [...] distrações que muito entretém

---

<sup>146</sup>“Mosqueiro pertenceu [...] à Freguesia de Benfica e, como distrito dessa freguesia, abrangiam em seus, limites terras da Ilha, da costa e da ilha de Caratateua ou Caratutuba. Esta última, nesse tempo, era parte do Mosqueiro, daí sua integração na área dirigida pela freguesia de Benfica. Os registros daquela época que fixavam as concessões dadas no Império datam de 1855 todos efetuados em Benfica, de acordo com a Lei nº 601 de 18 de setembro de 1850 e nos termos do Regulamento que baixou com o Decreto nº 1318 de 30 de janeiro de 1854. [...] Só a partir da vigência do Decreto nº 410, de 8 de outubro do 1891 e da Lei nº 82, de 15 de setembro de 1892, já no período republicano, os Registros de Terras passaram a ser promovidos no Mosqueiro. Esse novo processo nas concessões das terras devolutas, agora, do Estado, foi uma decorrência da Lei nº 753 de 26 de fevereiro de 1901, baixada pelo Governador Augusto Montenegro. Nesse ato, passou a Ilha do Mosqueiro, a ser um Distrito da Capital, o 2º que Belém nesse tempo, ganharia nos primeiros dias da República. Assim, a intendência em mãos do notável Antônio José de Lemos, incorporaria todo esse patrimônio e mais o do ‘Pinheiro’ constante da Lei nº 712 de 2 de abril de 1900. Em decorrência desse ato governamental, foi baixado o Decreto nº 1.109 de 14 de janeiro de 1902, determinando que fossem recolhidos ao arquivo municipal todos os livros e documentos referentes aos terrenos ocupados pelo Distrito do Mosqueiro (Meira Filho, 1978, p. 37-38).

<sup>147</sup>De acordo com informações de Baena (1885, p. 23), Mosqueiro se encontrava distribuída da seguinte maneira: “Compõe-se a freguesia de 40 casas de telha, algumas de palha, dispostas em uma larga praça e duas ruas; igreja pequena, cemitério, 3 casas de negócio, 2 escolas públicas, 2 padarias, uma foguetaria, 500 habitantes na povoação, pouco mais ou menos, 1 engenho de canna movido a vapor e 4 olarias. [...] A maioria dos habitantes vive de pesca. Exporta alguns fructos para o mercado da capital e tem navegação a vapor com esta e com as povoações da costa duas vezes por mez”.

aos que saem da cidade a cata de saúde e de ar puro [...] (O Liberal do Pará, 30.12.1888, p. 3 *apud* Dias *et al.*, 2019, p. 105)<sup>148</sup>.

Em 1920, as revistas tinham colunas intituladas “A vida nas praias”, cuja finalidade era registrar as personalidades e famílias abastadas que frequentavam esses locais. Nos guias eram encontradas citações como “com a vinda do verão [...] as famílias, como aves migradores, buscam nas estancias balneares as delícias das praias [...] entre os retiros preferidos se destaca a Villa do Mosqueiro [...]” (A Semana Revista Illustrada, 1922, p. 22 *apud* Pinheiro *et al.*, 2019, p. 87-88).

As mansões, chalés e casas de praias ocupadas por famílias e por europeus e americanos enriquecidos pela borracha classificavam Mosqueiro como lugar de tempo livre, para onde frequentemente convidados selecionados eram levados. Nas colunas de revistas de 1924, estampavam-se “Grupo de encatadoras ‘Girls’ e ‘Boys’, de nossa sociedade, em alegre ‘pic-nic’ no Mosqueiro” (A Semana Revista Illustrada, 1922, p. 22 *apud* Pinheiro *et al.*, 2019, p. 100).

Os estrangeiros ricos instalados em Belém no final do século XIX tinham por interesse investir seu capital ou trabalhar nas companhias estrangeiras que prestavam serviços de transportes ou de abastecimento de energia na cidade. Mosqueiro, em especial, possuía certa infraestrutura urbana e era atraente por suas amenidades naturais. Essas formas de ocupação são, em boa parte, herança da presença de migrantes franceses, alemães, portugueses, libaneses e judeus, que seguiram o mesmo movimento de “descoberta” do balneário (Silva Júnior, 2007).

Nesse contexto, a presença de grupos estrangeiros instalados na cidade marcou o início do uso do espaço para fins de lazer e de comércio imobiliário. Contudo, para a população que já habitava esse lugar, ir à praia não era uma prática separada das demais. As residências secundárias tinham trapiches particulares onde era possível atracar lanchas e

---

<sup>148</sup>“Porém, não nos enganemos: valorizar a vida nas praias não significava se desprender por completo das maravilhas da modernidade então encenada. Por isso, era importante destacar que Mosqueiro reunia todas as condições para receber [...] a população da capital em massa, não só porque possui excelentes hotéis, como também porque tem grandes praias e estradas magníficas, onde os visitantes poderão encontrar agradáveis divertimentos e bons banhos. Ao Mosqueiro, rapaziada da ponta [...]. Não apenas o conforto da vida urbana era transposto às praias: as elites não se despiam de seus valores. Mesmo bucólicos, os balneários não estavam livres da vigilância moral: O Correio Paraense, em matéria intitulada ‘Banhos no Mosqueiro’, assim dizia: ‘É hoje preferida essa povoação para se passar a estação calmosa [...] pelos deliciosos banhos que ali se oferece’ [...]. Mas, a sequência da crônica é formada por apelos de caráter moral e de bons costumes, cobrando das autoridades pertinentes a execução de medidas administrativas já existentes, uma vez que nas praias de Mosqueiro [h]omens e senhoras tomam banho [...], estas em geral tomam vestidas, mas não succede o mesmo com os homens. Se ellas procuram evitar que sejam vistas despidas, não podem deixar de serem surpreendidas com a vista de pessoas, que muitas vezes, propositalmente, procuram expôr-se às suas vistas em completo estado de nudez [...]” (Matos; Bahia, 2019, p. 106-107).

outros tipos de embarcações. A grande referência desses pequenos portos particulares era o “Porto Arthur”, que tinha o mesmo nome da praia onde está localizado (Ferreira, 2012). Para Meira Filho (1978):

Houve época em que os ricos industriais e comerciantes davam-se ao cuidado e ao luxo, até certo ponto justos, de construir trapiches em frente às suas mansões e, disso, guarda historicamente, o Mosqueiro, aquilo que denominavam de "porto", próprio e especial para a atracação de lanchas velozes, então, surgindo na cidade e que se destinavam a levar nossos primeiros veranistas, às praias da Vila e as do Chapéu-Virado, preferencialmente (Meira Filho, 1978, p. 45-46).

As primeiras praias de Mosqueiro incorporadas aos usos e consumos voltados para o lazer foram as da vila, sendo elas, Areião, do Bispo e Grande; em seguida a Prainha do Farol, do Chapéu-Virado (que abrangia nessa época a atual Praia do Farol); e, mais tarde, o Porto-Arthur, Murubira e Ariramba. A necessidade de apropriação de ambientes menos frequentados para fins de uso exclusivo também crescia, introduzindo-se as praias do Marahu, do Paraíso, do Caruara e São Francisco, chegando até a Baía do Sol, alcançando as praias da “Conceição” (Praia Grande), do Paissandú e a povoação do “Bacuri” e a da “Fazenda”, processo esse que não foi gerado sem o avanço de interesses comerciais-imobiliários (Meira Filho, 1978).

Até a inauguração da Ponte Sebastião de Oliveira, em 1976, as modernizações e expansão de assentamentos concentraram-se na orla oeste, nas demais áreas da ilha, antigos moradores tinham roças e sítios fixados “[...] no interior ainda virgem da floresta” (Meira Filho, 1978, p. 74). Dergan (2006) destaca que, desde o século XIX, a criação de casas de veraneio em Mosqueiro criou uma lógica turística, com práticas que diferem das populações tradicionais que já habitavam a ilha. A partir dessa lógica, começam a surgir formas de integrar a parte insular à continental.

Para Ribeiro (2007), a origem do espaço turístico de Mosqueiro é resultado da ação da primeira fonte de turistificação dos lugares, constituída pelos próprios turistas que eram, primeiramente, os estrangeiros instalados em Belém por conta da economia da borracha, seguido dos demais moradores de alto poder aquisitivo. Nóbrega (2006) salienta que a produção dos espaços de Mosqueiro e Caratateua remete a convergência de diversos fatores históricos, econômicos, sociais, culturais e ambientais, no qual o turismo se insere, principalmente, nas dinâmicas de migração, transporte, lazer e de ocupação, impactando em todos os setores da sociedade.



A problemática urbana relacionada ao turismo nos ambientes insulares da Amazônia ultrapassaria o planejamento e a gestão governamentais, visto que reflete aspectos das formas de uso do solo e de alternativas econômicas internas e externas ao lugar. Diferente da literatura apresentada, considera-se que a presença de equipamentos e amenidades naturais atrativas às práticas turísticas não faz de um lugar, turístico.

Para que haja turismo é necessário a presença do agente principal, o turista, seguido de equipamentos turísticos, boa infraestrutura básica e mão de obra especializada. E o que se presencia até os dias de hoje em Mosqueiro, Caratateua e Cotijuba é o predomínio de práticas de lazer da população metropolitana, no âmbito das quais o turismo ainda é incipiente se compararmos com outras realidades já consolidadas.

As formas urbanas que destacam o vínculo europeu ao lazer, ao turismo e à habitação a beira-mar datam entre os anos 1850 e 1930. Os passeios, as largas avenidas e os equipamentos públicos de lazer tornaram-se formas cada vez mais homogêneas de produção do urbanismo nas costas marítimas, remetendo à concepção de uma urbanidade ideal que liberta das mazelas do corpo e da alma, da promiscuidade social e dos constrangimentos que pesavam sobre a sociedade industrial acelerada. Os passeios marítimos surgem sob essa lógica de novo urbanismo metropolitano oriunda do continente europeu (Debié, 1993).

No caso brasileiro, especialmente na espacialização do lazer no processo de metropolização da Amazônia, o modelo de acesso e uso público das praias, das orlas e dos rios sobrepujou o modelo de apropriação privada do solo e das águas. Trata-se de espaços produzidos tanto pelo planejamento estatal quanto por camadas populares distanciadas dos equipamentos de lazer da área central da cidade.

Entre o final do século XIX e início do século XX, nas ilhas cuja política de imigração se sobressaiu, sendo elas, Caratateua (Outeiro), Onças, Mosqueiro e Cotijuba, ocorreu o aumento do povoamento. No Combu, Paquetá e Grande destacaram-se alguns poucos assentamentos espontâneos de remanescentes quilombolas, ribeirinhos de ilhas do entorno e de imigrantes nordestinos recusados nos projetos governamentais de produção do látex ou sem condições financeiras para chegar aos seringais e castanhais.

De acordo com os registros orais, as primeiras famílias que se instalaram no Combu são provenientes da Ilha do Marajó e dos municípios do Acará, Barcarena, Igarapé-Miri e Abaetetuba, em sua maioria, expropriados de suas antigas terras pela nova dinâmica econômica e territorial que se instalava nessas regiões. Tal fato obrigava o pagamento de “dízimos” para os “donos da terra”, latifundiários que mandavam periodicamente os trabalhadores para outras “propriedades” e que por lá iam ficando (Dergan, 2006). Situação

semelhante foi registrada na Ilha Grande, com a presença de fazendeiro que controlava a instalação das famílias nesse local.

Ainda em relação à Ilha Grande, essa situação permaneceu da década de 1950 até por volta do final da década de 1990, quando alguns moradores passam a questionar a posse da terra e, mediante contato com o INCRA, descobre-se que as terras são áreas da União, o que possibilitava a qualquer morador requerer seu termo de concessão de uso (Cozzi, 2015).

As ilhas do município de Belém variaram em números ao longo dos anos. Com o desmembramento do território, em 1948, parte das áreas insulares passou a integrar outros municípios, como Barcarena, Acará, Ananindeua, Santa Bárbara, Marituba e Benevides (Miranda, 2015). Tanto a Ilha Grande quanto o Combu pertenceram ao município do Acará, o que gera entre os habitantes mais antigos uma comum confusão quanto ao município ao qual pertence suas moradias, haja vista que as relações cotidianas e de parentesco com os vizinhos se fazem muito presentes.

No Combu, estabeleceram-se remanescentes indígenas e quilombolas, obrigados a se afastarem da urbanização acirrada da metrópole pela disputa por terras (Dergan, 2006; Nunes, 2017) e, posteriormente, por imigrantes nordestinos. A Comunidade Igarapé Combu, mais antiga entre os agrupamentos da ilha, teria se organizado no local por volta de 1915 com a chegada da família Quaresma; fato que não impede a leitura de relatos da presença humana desde muito antes (Cirilo, 2013; Rodrigues, 2018).

As demais ilhas, dentro das representações do regime mercantilista e industrial, eram tidas como afeitas à civilidade e sem grande importância, o que era dificultado pela impressão que as elites tinham de natureza excessiva, sendo deixadas de lado na literatura e pela maioria das políticas e projetos (Dergan, 2006).

No caso de Caratateua, a formação histórica pode ser dividida em quatro períodos: a fase de apropriação e ocupação da ilha até a segunda metade do século XIX; a fase de colonização agrícola, da segunda metade do século XIX ao início do século XX; a fase de “abandono” pelo poder público, do início do século XX até a década de 1980; e a fase de integração à dinâmica metropolitana, a partir da década de 1980, estrutura socioespacial vigente até o momento (Barbosa *et al.*, 2012).

As ações para atração de colonos imigrantes eram de fundamental importância para o abastecimento de Belém, devido, principalmente, às dificuldades de deslocamento da produção agrícola e da carne bovina, bem como de escassez de mão de obra, visto que era mais atraente naquele momento partir em direção aos seringais em busca de ganhar a vida com a extração de látex.

A economia da borracha movimentava o mercado de Belém e Manaus, o que sobrecarregava o abastecimento das cidades; situação essa que preocupava os governantes. Na tentativa de resolver o problema, foram criados ao longo do século XIX vários projetos de colonização agrícola no Pará (Weinstein, 1993).

Em 1893, a Hospedaria de Imigrantes de Outeiro era uma iniciativa estatal com vistas a ser o primeiro ponto de acolhimento, higienização e hospedagem/quarentena de imigrantes que vinham trabalhar nos projetos de colonização. Inicialmente, o projeto não se tratava de uma colônia agrícola, mas de uma tentativa de conter um dos principais problemas do ciclo da borracha: a escassez de mão de obra ocasionada pelas epidemias (cólera, peste bubônica etc.) trazidas, sobretudo, pelos estrangeiros, responsáveis por inúmeras mortes nas áreas de colonização e seringais (Silva, 1995).

Pouco tempo depois, devido às correntes migratórias que chegavam à região pelo incentivo a implementação das colônias ao longo da Estrada de Ferro Belém-Bragança, criou-se a Lei nº 583 de 21 de junho de 1898, conhecida como “Lei dos Burgos Agrícolas”, fixando Caratateua como centro de produção agrícola e hortifrutigranjeira de Belém. Inicialmente, foram assentadas 12 famílias, dando início ao projeto de construção de uma Escola Agrícola, ideia substituída em 1906 por conta da criação do Instituto Orfanológico do Pará, período em que ocorre a primeira divisão de terras entre os colonos remanescentes na ilha (Silva, 1995).

Essa colônia, diretamente ligada à criação da hospedaria de imigrantes, abrigou grupos familiares de agricultores italianos que chegavam em navios da companhia *La Ligure Brasiliana*. Esse povoamento ocorreu por meio de contratos firmados entre o Governo do Estado e concessionários que se responsabilizavam pela vinda e instalação dos colonos (Emmi, 2009).

Convém ressaltar que, de acordo com os registros do naturalista Alfred Wallace, quando fez uma incursão pelo Furo do Maguari, observando as características dos habitantes que ali viviam à época de 1848, Caratateua já era habitada por pessoas que sobreviviam do extrativismo e da agricultura de subsistência (Barbosa *et al.*, 2012). Essa pequena população era constituída de lavradores, pescadores e nativos que “construíam suas casas de taipas nos arredores do núcleo inicial, vivendo com suas famílias, utilizando técnicas agrícolas de corte do mato, queimada, arado, a tração animal e instrumentos manuais, desenvolvendo a pequena agricultura de subsistência” (Muniz, 1917, p. 72 *apud* Silva, 1995, p. 125).

No mesmo período, o então intendente Antônio Lemos implementava projetos de embelezamento e saneamento no local que é hoje a área central de Belém. Em 1897, são criadas novas formas de organização e padronização estética do espaço urbano com vistas ao

acompanhamento do ciclo da borracha, o que afastou a maioria da população dessa área. Pode-se afirmar que Belém iniciou o processo de urbanização, sem necessariamente desenvolver projetos de industrialização na cidade.

Logo, a colônia agrícola de Caratateua seria de difícil administração, pelo autocontingente de imigrantes e pelo progressivo desinteresse governamental sobre a área. A solução encontrada para esse problema foi a divisão das terras próximas à hospedaria em pequenos lotes, oportunizando a prática da agricultura entre os remanescentes. Por todas essas dificuldades, o governo suspendeu em 1902 a migração e decidiu emancipar a colônia (Silva, 1995). O Patronato Agrícola Manoel Barata, popularmente conhecido como Colégio Agrícola, criado pelo Decreto nº 15.149, de 1921, permaneceu na ilha até 1972, quando foi transferido definitivamente para o município de Castanhal (Bittencourt, 2013).

Nos anos seguintes houve tentativas de fomentar o processo de alienação das terras com o intuito de obter lucros. Entretanto, houve numerosas impossibilidades e o empreendimento fracassou, dentre elas, os colonos eram abatidos por doenças e os que restavam eram induzidos a abandonar o lugar e procurar melhores oportunidades em outras colônias ou retornar ao país de origem (Silva, 1995).

Nesse ínterim, em que rural e urbano seguiam intimamente entrelaçados, os imigrantes brasileiros também não conseguiram sustentar a colônia agrícola, posto que praticavam um extrativismo desenfreado e uma agricultura predatória, acabando por transformar as áreas que ocupavam em zonas de capoeira degradadas e solos cansados, retirando-se logo em seguida e negociando os lotes a preços insignificantes. Esses fatos marcaram a segunda etapa na vida das colônias que, apesar de emancipadas, ficaram em relativo abandono (Silva, 1995). Iniciou-se, desse modo, o terceiro período, a fase de “abandono” de Caratateua por parte do poder público. As famílias imigrantes que permaneceram voltaram-se para atividades de subsistência (Barbosa *et al.*, 2012).

Assim como em Mosqueiro, em Caratateua também existiram alguns sítios pertencentes às famílias ricas da capital. A população estava concentrada principalmente no futuro bairro de São João do Outeiro, ou somente Outeiro, que representava o “centro” da ilha, e pelas localidades de Itaiteua e Redentor, que se localizavam junto ao Furo do Maguari, de onde saíam a maioria das embarcações rumo à Vila de Icoaraci (Medeiros, 1971).

Diferente de Mosqueiro, escolhida como espaço de lazer, e de Caratateua, que se voltou para projetos de colonização agrícola, a pequena Ilha dos Potes (Patos) foi selecionada para abrigar um depósito de detritos “retirados das alludidas docas” (Belém, 1902). Nas palavras de Antônio Lemos “não me parece haver outro local mais apropriado do que a ilha

que se acha em formação no fundo da bahia do Guajará, em frente à embocadura do Guamá, [...] por achar-se retirada dos centros povoados, [...] e por apresentar facilidade para o desembarque” (Belém, 1902).

No início do século XX, o acirramento com a concorrência internacional no mercado da borracha, ocasionado pelo plantio de seringueiras em grande escala no continente asiático, levou ao declínio do ciclo e à estagnação econômica da cidade, conseqüentemente, com o decréscimo da população (Nóbrega, 2006).

Trabalhos anteriores de Dergan (2006), Cirilo (2013) e Cozzi (2015) apontam que nas ilhas da parte sul se estabeleceram remanescentes indígenas e quilombolas, obrigados a se afastarem da urbanização acirrada da metrópole pela disputa por terras e, posteriormente, por imigrantes nordestinos, atraídos pelas atividades do ciclo da borracha. A Comunidade Igarapé Combu, mais antiga entre os agrupamentos das ilhas do sul, teria se organizado por volta de 1915.

Na Ilha Grande, segundo relatos orais, os primeiros moradores remontam de por volta de 1930, voltados para a prestação de serviços ao “dono da terra”, que a utilizava para fins de pecuária. A história oral e documentos do INCRA indicam que até 1998 a Ilha Grande foi propriedade de Salomão Donato de Araújo, um comerciante do arquipélago do Marajó, que a comprou de um estrangeiro<sup>149</sup>. Atualmente, os moradores estão enquadrados em projetos

---

<sup>149</sup> “[...] Esse ‘Paulo da Cunha’, ele era antes dele [...] Ele que vendeu pro Salomão. Aí, o Salomão se dizia dono. Sim! Comprou dele, do Paulo da Cunha [...] porque o Paulo da Cunha, ele não morou ali, não chegou a morar, ele botou pessoas pra tomar conta como caseiros dele, mas ele mesmo não morou [...] porque não tinha professora nessas ilhas. Aí, eu fiquei lá na fazenda, ensinei essa quantidade. Os pais também, eles felizes, que começaram a ler. Aí, vem o casamento. Aí, eu conheci um rapaz que era de Macapá, mas era empregado desse empresário. De grande confiança dele. Eu sei que virou casamento. [...] Quando já tava tudo equilibrado pra cá, eu fui lá pra frente da ilha. [...] Tinha uma casa lá, abandonada, que eu morava, e nós ficamos lá nessa casa. Aí, eu comecei a matricular alunos lá do Murutucu, dessa ilha em frente. Aí, consegui muito mais alunos. Aí, quando dava muito, eu ensinava debaixo das mangueiras. Aí, a gente ensinava embaixo das mangueiras. Era tão bonito, sabe? Não tinha merenda escolar, nem nada, mas os pais se viravam, se esforçavam. Traziam camarão e peixe frito, tudo pra merenda. [...] Era um lugar isolado, sabe? Aí, com o tempo, foi povoando, né? Com o tempo, as pessoas vinham, porque o Salomão Donato dizia que a ilha era dele. Só que foi descoberto que não era, que ele também era poceiro. O empresário também era poceiro. Eu não lembro agora, mas eu tenho um documento aí, mas essa descoberta foi mais ou menos entre 70 e 80? Porque a minha filha nasceu em 1970 [...] então, aí que começou a vir pessoas pra morar, depois que foi descoberto. [...] Parece que ainda tem uns búfalos só lá, né? Porque ele morreu, e aí ficou o filho, e eles abandonaram tudo” (Moradora antiga da Ilha Grande, 91 anos, professora aposentada, 15 de setembro de 2022). Outro relato de morador considera que “[...] o correto é Paula da Cunha. E essa ilha tinha um dono que se chamava Salomão Donato, ele estabeleceu moradia em uma área mais lá na frente, ele tinha criação de búfala, pois era uma fazenda. E lá instalou uma fábrica de processamento de açai. As primeiras pessoas que vieram pra cá, foram trazidas do Marajó, de uma localidade chamada Maracá, vieram para trabalhar nas instalações do Salomão Donato. Quando eles chegaram aqui, foram colocados em áreas estratégicas, chegaram a cercar a Ilha [...] criavam tudo “de meia”, se criasse dois porcos, um era das famílias e o outro dele. Quando dava vontade dele comer, chegava na casa e pegava naquele sistema antigo, e essa população foi crescendo. Aí, ele morreu e ficou o filho que continuou o mesmo processo. Mas o nome não era Ilha Grande, era Paula da Cunha, mas não sei quem era, se era familiar deles. Aí, depois que passou a se chamar de Ilha Grande e foi ficando Ilha Grande. [...] na década de 1960 pra cá, na década de 1980, era o gerente que tomava conta. Nesse período, as pessoas começaram a reivindicar sua parte na terra, queriam

agroextrativistas e possuem o Termo de Concessão de Uso emitido por essa instituição e pela SPU (Cozzi, 2015).

Nesse mesmo momento, Cotijuba reteve uma paisagem isolada, restrita à sinalização náutica de navegações que rumavam ao Marajó por meio de um antigo farol localizado na parte sul. Na primeira interventoria de Magalhães Barata (1930-1935), a ilha foi comprada pelo desembargador Raimundo Nogueira de Faria, de uma viúva conhecida apenas pelo nome de Joana, pela quantia de \$37.650.000 (trinta e sete contos, seiscentos e cinquenta mil réis). A compra se deu em função de interesses para a implantação de uma colônia reformatória para menores infratores abandonados da cidade (Amaral, 1992).

Na década de 1940, o gestor municipal Jeronimo Cavalcanti, visando ao aumento da produção de alimentos, determinou a construção de mercados nos distritos de Pinheiro e Mosqueiro que, pela distância do centro de Belém, sofriam mais os efeitos da crise alimentícia. O Mercado Público de Mosqueiro foi anunciando pela primeira vez em 1943 e inaugurado seis anos depois (Chaves, T., 2016).

No caso de Cotijuba, tem-se a passagem de famílias japonesas entre 1945 e 1952, cujo objetivo era fornecer alimentos básicos como legumes, farinha de mandioca, ovos e aves para os usuários do educandário e para os mercados públicos de Belém. Para incentivar a permanência desses imigrantes, Zacarias de Assumpção distribuiu diversos lotes de terra na ilha. O grupo permaneceu no local por cerca de 20 anos, quando foram obrigados a se retirar devido à falta de incentivos do governo e enfraquecimento do solo (Melo, 2010).

A construção do Educandário Nogueira de Faria era justificada pela multiplicação da criminalidade infanto-juvenil em Belém, ocasionada, principalmente, pela estagnação econômica após o declínio da borracha (Silva, 2003). E tanto Cotijuba quanto a Ilha do Arapiranga foram cogitadas para realização de projetos de reclusão correcional, devido à distância do continente e pela forte correnteza da Baía do Guajará. Além disso, Cotijuba despertaria os interesses dos planejadores municipais pela abundante quantidade de pedreiras, um lago na área central e o solo relativamente fértil para cultivos variados (Amaral, 1992).

Para o sucesso da Colônia Reformatória de Cotijuba era necessário o mínimo de infraestrutura para reter os moradores que contribuía com a administração. Nesse sentido, foi construída uma escola para os filhos dos trabalhadores e de moradores das adjacências

---

ter uma segurança para poder deixar para os filhos, porque até então tudo que eles tinham era do dono, e como ele não ficava muito tempo aqui, pois ele tinha empresa de transporte de embarcação para o Marajó, ele não ficava aqui, isso ocasionou de a população ir ganhando força. Eles passaram a vender a produção para ele, mas a área já não era mais exclusivamente dele, apesar de ele continuar afirmando que toda a ilha era dele [...]” (Morador antigo da Ilha da Ilha Grande, professor, 59 anos, 06 de setembro de 2022).

(Paquetá, Jutuba e Urubuoca). Ao longo de sua existência, o espaço apresentou várias atividades profissionalizantes que figuravam nas notícias de jornais juntamente com as medidas autoritárias aplicadas aos menores recolhidos e presos pela polícia (Melo, 2010).

Em 1953, já no governo de Zacarias de Assumpção, a instituição oferecia educação primária, educação agropecuária (com aulas teóricas e práticas), educação moral e cívica e ensino técnico e profissional. As oficinas eram de mecânica, serraria, marcenaria, carpintaria, ferraria, padaria, selaria e outras. Assim, os pais de crianças e jovens pobres da cidade também eram incentivados a encaminhar seus filhos até a ilha (Melo, 2010).

Essas ações trouxeram mudanças à paisagem de Cotijuba, atraindo novos moradores para o entorno do centro correcional, que passaram a se beneficiar com os serviços que eram oferecidos pelo Estado. Daí em diante, dá-se início ao processo de penetração da ilha, iniciando-se pela Comunidade Faveira em direção ao Centro, Quatro Bocas, Ponta de Baixo, Pedra Branca, Vai-Quem-Quer e Poção (Melo, 2010).

Na década de 1950, o governador Zacarias de Assumpção realizou alguns investimentos, escolhendo onde hoje é a Praia do Vai-Quem-Quer para a construção de sua casa de veraneio (Melo, 2010). Entre os anos de 1951 e 1956, a gestão foi marcada pelo intenso loteamento e demarcação de terras em Cotijuba. Com base em documentos disponíveis no Instituto de Terras do Estado do Pará (ITERPA), assume-se que os lotes eram concedidos mediante doações feitas pelo próprio governador a amigos e parentes. No entanto, nem metade dessas áreas foi ocupada, pois se tratava de presentes a “fiéis” apoiadores de campanha que nunca estiveram no local (Silva, 2001).

Junto ao educandário surge uma pequena infraestrutura urbana, como a Avenida Magalhães Barata, que, segundo Amaral (1992), era uma rua larga para o uso como pista de decolagem de pequenas aeronaves que viriam do Marajó. Zacarias de Assumpção era rival político de Magalhães Barata, portanto, ao vencer as eleições tratou de ofuscar as obras realizadas pelo líder anterior. Nesse sentido, realizou considerável reforma no sistema penitenciário do Pará, destituindo as atividades do educandário para a implantação de um Instituto de Reeducação Social, com a finalidade de recebimento de detentos de alta periculosidade (Melo, 2010).

Entre 1951 e 1956, há relatos de criação de um outro presídio, ao extremo norte da ilha, onde hoje se encontra a Comunidade Pedra Branca (também conhecida como Ponta de Baixo), funcionando, portanto, duas instituições correcionais. Todavia, é somente no governo do major Alacid da Silva Nunes (1966-1971) que o antigo educandário tornou-se um presídio,

sendo desativado somente em 1978, na gestão de Aloísio da Costa Chaves (1975-1978), quando foi construída a penitenciária Fernando Guilhon, na Vila de Americano (Melo, 2010).

No período ditatorial, as situações de violência, motins e fugas eram corriqueiras, com sessões de torturas e agressões físicas de toda ordem aos detentos. Os presos que tentavam fugir, se recapturados, tinham tratamento diferenciado dos demais para melhor identificação. Com o passar do tempo, o destacamento militar foi reduzido, aumentando as fugas de presos; situação essa que preocupava a população, pois os mesmos se escondiam nas matas e atacavam os moradores da ilha e das adjacências. Os jornais não paravam de noticiar o quadro de violência, despertando o questionamento da população, que, dentre outros motivos, acabou por incentivar o fechamento definitivo do presídio de Cotijuba (Melo, 2010).

Durante a vigência da Ditadura Militar, Cotijuba ficou marcada então como uma “ilha-presídio” cujas práticas de violência e abuso do poder repressor fizeram emergir a mística da “ilha do diabo”. Após a desativação do presídio, o prédio de arquitetura imponente foi abandonado, permanecendo na ilha alguns ex-presidiários libertos e funcionários com suas famílias (Quaresma, 2017).

No que diz respeito à Ilha de Paquetá, os primeiros relatos sobre o início do processo de sua ocupação são desse período, cujas datas, mesmo variando, muito provavelmente remontam à década de 1950 em diante. As famílias eram oriundas dos municípios de Abaetetuba e Cametá e da Ilha das Onças e Arapiranga, tendo por objetivo a busca por melhores condições de vida em um local de moradia que apresentasse as mesmas características de ecossistema dos lares anteriores (Lopes, 2006; Isabelle, 2018).

Nesse momento, o processo de imigração para as cidades do Delta amazônico se consolidava, resultando na ocupação de áreas de várzea, como no caso de Belém, que teve as áreas alagadiças (baixadas) ocupadas por pessoas oriundas de outros municípios e estados. Essas ocupações consumiram as várzeas da parte continental da cidade, onde eram abrigados usos rurais (hortas, sítios e vacarias para produção de leite, por exemplo) que foram imbricados a uma dinâmica urbana em que as condições sociais dos grupos originaram a hibrididade espacial existente até a atualidade.

Assim, no quadro geral do final da primeira metade do século XX, as ilhas de Mosqueiro e Caratateua (Outeiro), concebidas pelos planejadores urbanos e classes ricas como espaços de lazer e colônia agrícola, respectivamente, passam a desenvolver pequenos comércios e setores manufatureiros ou residenciais predominantemente populares. Nas ilhas do extremo-oeste, o isolamento físico beneficiava os interesses políticos dos governantes que incentivam projetos de reclusão de grupos desinteressantes para a sociedade. Nas ilhas da



parte sul perduraram práticas tradicionais de extrativismo e atividades de subsistência baseadas nos cultivos de produtos hortifrutigranjeiros, tendo em vista as dificuldades de transporte para o continente, onde a travessia era feita em canoas a vela ou a remo.

A partir dos anos 1960, aponta-se o marco inicial da metropolização do espaço de Belém em uma dinâmica que passa a envolver novas áreas e a modificar o mercado de terras pela maior valorização: “As terras mais distantes do núcleo metropolitano tendem a ter um preço menor de mercado. Por isso, devido a essa dinâmica dos preços, novas áreas passam ser continuamente incorporadas à lógica do mercado de terras da metrópole, contribuindo para a indefinição dos limites do aglomerado metropolitano” (Lencioni, 2017, p. 50-51).

No final da década seguinte, a ação especulativa de proprietários de terra atentos à tendência de valorização de suas propriedades exigiu um gasto cada vez maior para permanência na área central da cidade. Nessa conjuntura, novos conflitos se desenvolvem no espaço e a população de baixa renda novamente é expulsa para a periferia, contudo, não mais agora na Primeira Léguas Patrimonial, mas para além dela (Trindade Júnior, 2016). Com essas mudanças, são criadas novas necessidades de consumo e amenidades, tanto pelas classes de alta renda quanto pelas classes menos abastadas.

Na segunda fase de metropolização de Belém, iniciada a partir da década de 1980, as baixadas, ocupadas no primeiro momento pela população pobre, em boa parte, passam a ser saneadas e atingidas pela valorização do solo urbano. Esse processo é atribuído à verticalização do espaço, outra condição de reprodução da cidade capitalista altamente concentrada de serviços e equipamentos urbanos, escritórios de firmas, atrativos culturais etc. inerentes à constituição do centro metropolitano.

O [...] forte êxodo rural, devido à expansão da fronteira econômica no interior, provocando um crescimento do baixo terciário; polarização terciária, principalmente na Primeira Léguas Patrimonial; acentuação da segregação: favelização explosiva nas áreas de baixada devido à existência do "cinturão institucional", incremento das construções verticais na área central, assentamentos residenciais na Segunda Léguas Patrimonial; carência e problemas de habitação, infraestrutura e serviços urbanos; obras de drenagem, saneamento e urbanização em baixadas centralmente localizadas associadas a programas de remanejamento populacional; ultrapassagem do "cinturão institucional" devido aos primeiros assentamentos residenciais via BNH/SFH; institucionalização da RMB e criação dos distritos industriais de Icoaraci e Ananindeua (Trindade Júnior, 2016, p. 96).

Nos anos de 1980 e início de 1990, a migração também atinge nível elevado, revelando ocupações nas remediações dos conjuntos habitacionais surgidos ainda na Primeira Léguas Patrimonial da cidade. O país está acometido por uma forte crise política de reflexos econômicos que atingem Região Metropolitana de Belém, que passa a sofrer com o

crescimento da taxa de desemprego e com o aumento das atividades do setor informal. Alia-se a essa situação o baixo desempenho competitivo apresentado pelos distritos industriais se comparados ao restante da indústria nacional (Rodrigues, 1996).

Outrossim, entre os novos usos das ilhas mais povoadas (Mosqueiro, Outeiro e Cotijuba), além das ocupações espontâneas de grupos expulsos das baixadas e de novos imigrantes, ganha destaque o incremento de segundas residências (casas de veraneio) e do pequeno comércio em bares e restaurantes nas orlas de praia; ações essas motivadas pelo Estado, em especial, pelo aumento das possibilidades de movimento pendular devido à ampliação dos serviços de transporte público, rodoviário e fluvial para a população.

A construção de estradas e pontes para integrar as ilhas de Mosqueiro e Caratateua à dinâmica metropolitana a partir da década de 1970 facilitou a mobilidade desses fluxos de pessoas e mercadorias. No entanto, mais significativamente, aumentou o fluxo de grupos flutuantes que passaram a lotar esses lugares nos momentos de folgas laborais. Poucos anos depois, em 1994, Cotijuba foi inserida nessa dinâmica por meio da implementação da linha pública de transporte fluvial. Esses espaços começaram a experimentar um processo acelerado de ocupação, desarticulado de um planejamento governamental adequado e/ou preocupado com a melhoria de vida dos novos moradores.

As demais ilhas sofreram com o forte incentivo à exploração florestal, em especial, da palmeira de açaí, visto que foram concedidos terrenos pelo governo estadual para implantação de fábricas de beneficiamento de palmito na região insular (Igreja, 2016). Contudo, as concessões que eram apenas para exploração florestal, em muitos casos, viraram posses com títulos reconhecidos em cartório. No bojo dessas áreas concedidas, estavam terras de marinha, onde já residiam famílias ribeirinhas, formando-se o cenário de conflitos fundiários atual.

Na Ilha Murutucu atuou uma fábrica de beneficiamento e exportação de açaí, denominada *Amazon Fruit*, que operou entre os anos de 2009 e 2012 e fora responsável por comercializar e distribuir o fruto para empresas nacionais e internacionais. Até 2016, toda a infraestrutura montada para abrigar a empresa ainda podia ser encontrada na ilha, incluindo maquinários de processamento de açaí e aparelhos de ar condicionado, que estão inutilizadas e se deteriorando com o passar do tempo (Igreja, 2016).

Salienta-se que a *Amazon Fruit* ganhou destaque na mídia internacional, chegando a receber matéria veiculada pelo Jornal *Los Angeles Time*, que enfatiza a importância do açaí amazônico enquanto uma “maravilhosa” iguaria de alcance internacional. Os funcionários da fábrica eram moradores da ilha e, quando a mesma abriu falência, houve preocupação por parte dos antigos funcionários que deveriam buscar outras alternativas de sobrevivência.

Nesse período, ainda não havia o serviço de energia elétrica, sendo do gerador da fábrica, por meio da queima de caroços de açaí seco, que se distribuía energia para a única escola; situação que é revertida em 2011 quando os serviços de telefonia e energia elétrica são instalados no local (Igreja, 2016).

Contraditoriamente, a única escola da ilha é gerida pela Prefeitura do Acará. Mesmo o Murucutu pertencendo ao município de Belém, a Escola Acaimu tem uniformes, material didático e a disponibilização de transporte público fluvial fornecidos por esta administração municipal (Igreja, 2016). Essa e outras práticas ainda são muito observadas entre as ilhas do sul, onde boa parte dos moradores, em especial os mais antigos, são aliciados para fins eleitoreiros a estabelecer sua zona eleitoral no município vizinho.

Desse modo, o conjunto de variáveis até aqui investigado permite a construção de uma paisagem urbana-insular de expressiva relação entre descendentes de imigrantes expulsos das baixadas e de comunidades tradicionais com a cidade, com o rio e com a floresta. No caso dos ribeirinhos das ilhas, há o encontro e a mistura aos novos arranjos espaciais constantemente impostos na cidade.

Nessa conjuntura, encontram-se inúmeras resistências e, sobretudo, permanências de usos já estabelecidos, formando entraves ao planejamento e gestão governamental, que, nesse caso, tenta de certa forma padronizar e, muitas vezes, substituir os usos tradicionais por aqueles voltados para o lazer e para o turismo padronizado de acordo com modelos externos ao lugar.

Na órbita da vida social das ilhas diretamente vinculadas às relações com o rio e com a floresta, as mudanças passaram a ser refletidas especialmente a partir do final dos anos de 1990. Esse momento da metropolização de Belém é marcado pela série de intervenções urbanas e pela refuncionalização da área central, com a valorização do solo em prol de interesses privados que privilegiaram o crescimento em direção aos eixos rodoviários, reforçando a verticalização.

A expansão urbana de Belém em direção ao espaço insular foi predominantemente do tipo “espontânea”, especialmente por parte de famílias de baixa renda. Essas famílias enxergaram nos novos eixos de expansão, incluindo as ilhas, alternativas viáveis de moradia e geração de renda. Por outro lado, a classe média viu como uma oportunidade de investimento de baixo custo a aquisição de segundas residências e/ou residências de uso ocasional, como observado na orla oeste de Mosqueiro e, mais recentemente, em Cotijuba.

Desse modo, a expansão da metrópole belenense vem produzindo importantes mudanças no espaço insular desde a segunda metade do século XX, relacionadas,

principalmente, à problemática da habitação. Mais recentemente, as ilhas são alvo de projetos turísticos empresariais, implantação de novas unidades de conservação, condomínios horizontais de luxo, residenciais populares e aumento dos assentamentos espontâneos.

No final da década de 1990, ocorrem tentativas de (re)aproximar a imagem de Belém das águas, por meio da (re)valorização da cultura ribeirinha, da construção e da revitalização de espaços da orla, voltando-os para o lazer, para a arte e para o turismo. A porção insular é envolvida em planos e projetos voltados para moradores e visitantes ávidos por estabelecer contato com a natureza e por fugir das intempéries urbanas compostas, dentre outras, pelo trânsito caótico, pelo barulho dos aparelhos sonoros e buzinas, pela violência e pela criminalidade. As ilhas passam a ser áreas de interesse para empresas de produtos florestais não madeireiros, como a indústria de cosméticos.

Portanto, a partir da nossa preocupação em realizar uma leitura crítica dos novos e antigos modos de consumos do espaço insular na particularidade do momento de metropolização de Belém, entende-se, como em Trindade Júnior (2016), que o crescimento da área urbana e metropolitana se deu orientado para a criação de espaços de interesse para ocupações “espontâneas” e para empreendimentos imobiliários populares conduzidos tanto pelo Estado quanto pela iniciativa privada. Nesse sentido, chama-se a atenção para os conflitos que giram em torno da luta pelo direito à moradia e das disputas pelos usos dos rios e suas margens, ambientes onde se tem o acentuamento das desigualdades socioespaciais.

Nessa direção, a urbanização de Belém reflete os impactos da ocupação da região amazônica e sua integração à fronteira capitalista. Mesmo considerando as especificidades e particularidades regionais, esse processo compreende fenômenos como a migração rural para as cidades, a formação de centros urbanos decorrentes de complexos logísticos, industriais e minerais, a construção de grandes rodovias e toda ordem de problemas sociais que acompanham esse desenvolvimento.

Nesses espaços, mesmo com a desestruturação de relações, de modos de vida, de hábitos e de valores, permaneceram conteúdos sociais marcados por temporalidades específicas (Trindade Júnior, 2016). Logo, os espaços insulares de Belém são um referencial empírico relevante para análise das práticas, individuais e coletivas, decorrentes das relações que se estabelecem entre sociedade e natureza na Amazônia metropolitana.

Os movimentos cotidianos dos sujeitos que têm nas ilhas seus espaços de reprodução da vida podem contribuir para os esforços de apreensão da configuração socioespacial das metrópoles amazônicas. Isso porque, a leitura e a interpretação das práticas cotidianas desses agentes têm muito a contribuir para o planejamento e para a gestão, na medida em que

oferecem subsídios para a elaboração de políticas mais alinhadas a perspectivas mais participativas, inclusivas, distributivas e mais cidadãs, considerando grupos pouco privilegiados no acontecer histórico ou inseridos de maneira precária nos novos projetos pensados para a cidade.

## O ESPAÇO URBANO-INSULAR AMAZÔNICO: HIBRIDEZ E (RE)PRODUÇÃO DE NOVAS NECESSIDADES

*[...] Muita gente de fora com esse olhar. Ah, eu sou ribeirinho?! Porque vocês não são ribeirinhos, vieram de fora para morar aqui, e eles moram em palafitas. O pessoal que vem de fora tem esse olhar, né? Que acha que aqui a gente mora tudo em palafitas, em cima da ponte. Que não tem água encanada! Que não tem luz elétrica! Que não tem internet! E, realmente, hoje em dia não é mais assim. A gente já tem o nosso luxo! Já tem, realmente, wi-fi! Já tem internet. Já tem água potável! Já tem tudo isso! Mas eu, no meu caso, e eu e minha família, a gente tenta ainda ter aquela vida mais tranquila, com menos barulho, com plantação. Eu acho que ser ribeirinho também é isso. Tu gostar da natureza, tu viver no lugar, e fazer parte dele e ele fazer parte da tua vida (Moradora antiga de Cotijuba, dona de pousada e restaurante, Vice-presidente do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, 42 anos, 23 de março de 2022).*

#### **4.1 Trilhas interpretativas e rotas metodológicas: o esboço inicial para a configuração de uma tipologia espacial do espaço insular de Belém**

Respeitando a proposta metodológica e interpretativa assumida na tese, faz-se o retorno ao presente a fim de conduzir a discussão pertinente a este capítulo, no qual objetiva-se compreender a produção social do espaço insular na perspectiva dos novos usos e consumos provenientes da relação sociedade-natureza, diante do processo de metropolização de Belém.

As ilhas de Caratateua, Cotijuba, Combu, Paquetá e Grande mostram-se cruciais para a análise, posto que são atingidas, direta e indiretamente, por dinâmicas socioespaciais que se voltam para práticas, relações e projetos imobiliários, turísticos e de lazer, que nem sempre respeitam a diversidade de ritmos (tempos e espacialidades) existentes na metrópole, sejam eles urbanos, caboclos, ribeirinhos etc.

Desse modo, a discussão dos resultados empíricos ocorreu a partir da sistematização de dados qualitativos levantados e analisados à luz do referencial teórico, que tem por base a interpretação da vida cotidiana e da reprodução das relações sociais de produção. Buscou-se compreender as formas de apropriação do espaço por lógicas externas e interesses antagônicos ao lugar, que resultam em tensões, contradições e conflitos entre sujeitos de práticas residuais, indivíduos e grupos sociais que movimentam a periférica economia urbana, o poder público e o mercado.

Das interações e intervenções, públicas e privadas, individuais e coletivas, que se inserem no espaço, outros valores, usos e tendências são atribuídos aos rios, furos e igarapés. Da mesma maneira, surgem adaptações e/ou resistências de forte expressão cultural, a partir das quais se processam ricas experiências étnicas, de classe, de vizinhança, de ciclos de trabalho, dentre outras sociabilidades.

Para esta etapa, a observação sistemática e as entrevistas semiestruturadas foram fundamentais, ocorrendo de duas maneiras. A primeira, ainda dentro do contexto de agravamento da pandemia de Covid-19, processou-se, primeiramente, em páginas virtuais e aplicativos de mensagens instantâneas utilizados por moradores, comerciantes, empresários e demais frequentadores das ilhas e, posteriormente, em campo físico, com idas periódicas a campo, tendo os modais terrestre (ônibus) e fluvial (embarcações das cooperativas) como “salas” de interação constante com os moradores. A segunda, diante dos avanços na vacinação e a conseqüente liberação pelas autoridades sanitárias no contexto pandêmico, ocorreu *in loco*, possibilitando inventariar objetos, usos e práticas sociais de interesse para a pesquisa.

Nas ferramentas de troca de mensagens *on-line* foram necessários os seguintes procedimentos: 1) seleção dos portais, páginas, fóruns, dentre outras comunidades virtuais em que os dados deveriam ser observados e coletados<sup>150</sup>; 2) autorização para entrada/participação por parte dos moderadores (quando era grupo fechado); 3) participação sem interação com os membros, acompanhando assincronamente postagens, comentários, mensagens trocadas, dentre outras formas de interação<sup>151</sup>; 4) recorte e sistematização dos dados; e 5) análise e produção textual de acordo com a proposta teórico-metodológica adotada na tese.

A observação sistemática em ambiente virtual buscou apreender os fenômenos da maneira mais efetiva possível, atentando-se aos riscos que esse tipo de técnica de investigação pode trazer, como a forte possibilidade de algum tipo de exercício de poder e influência do pesquisador sobre os informantes; estranhamento e distanciamento por parte dos participantes dos grupos devido à presença de “alguém de fora”, por maior que seja a discrição, seja por timidez ou qualquer restrição de outro tipo (Ferraz, 2019); e cuidado com a propagação de *fake news*<sup>152</sup>. Assim, tendo por base Ferraz (2019) e Skågeby (2011), optou-se pela observação sistemática parcialmente aberta<sup>153</sup>.

---

<sup>150</sup>A observação parcialmente aberta foi realizada nos seguintes grupos, páginas, fóruns e comunidades *on-line*: 1) *Facebook*: Combu Turismo; Outeiro-Belém; Praia Funda Ilha de Cotijuba; Grupo de Cotijuba Praia Funda; Cotijuba (Trilha Dourada); Cotijuba Vendas; OLX Cotijuba; e Grupo de Cotijuba; 2) *WhatsApp*: Grupo de profissionais da cultura de Belém (DAOUT); Correios Cotijuba; Corridas da Ilha; Delivery Outeiro; Cotijuba Compra/Venda; Profissionais da Ilha; 3º OLX Outeiro; Casas/terrenos Mosqueiro; Vendas em Outeiro; e OLX Compras e vendas Outeiro; 3) *Instagram*: a) Cotijuba: MMIB.21; Vozes da Ilha; Cotijuba Notícias; Da Tribu; Festival Pyracema; Vaca-bumbá Rosinha Cheirosa; Hospedaria Ponta da Flexeira; Meu Tapirí; Pousada Pico da Ilha; Espaço Girassol; Pousada Quarto Crescente; Pousada Grão; Casa Amarela Praia Funda; Chalé do Vento; Hostel Latino Paraense; Pousada da Tia Neguinha; Novo Hotel Vitória; Pousada Hanayra; Pousada Farol; Point da Ilha; Aldeia Cotijuba Bangalôs; Marcos Bar; Nossa Casa Hostel; e Ilha do Cotijuba – Divulgação; b) Caratateua: Blue Marina Alphaville; Sítio de Maré (Outeiro); Sítio do Baiano; Outeiro News; Grupo Folclórico Tucuxi; Grupo Tucuxi; Balneário do Tabaco; Balneário Curuperé; Balneário da Deise; Cegas Complexo Encanto; Biblioteca Tralhoto Leitor; e Restaurante Pré-amar; c) Ilha Grande: Restaurante A Ilha; d) Combu: Ilha do Combu Oficial – divulgação; Biju da Silvia; Filha do Combu; Restaurante Ribeirinho; Chalezinho Variedades; Amazonriver Restaurante; Casa Combu; Espaço Aruna; Açaí do Combu; Casa Kakuri; Saldosa Maloca; Combu na Cuia; Matapi Restaurante; Casaverde Restaurante; Olaria Hostel; Chalé das Torres; Ygara Artesanal; Trilha Combu-Selva; Coopetrans; Pagodjé na Ilha; Chalé da Ilha; Solar da Ilha; Flor do Combu Restaurante; Farol da Ilha Restaurante; Boá na Ilha; Aho; e Restô da Márcia; e) Associações, agências e outras empresas que realizam passeios para as ilhas: Monotour; Estação Gabiraba; Guajará TBC; Amazônia Aventura; Ribeirinhos Turismo; Aves do Pará; Lancha Boatoada; BoatLux Lanchas; Lancha Beniboy; Ornatus Embalagens; Club do Jet; Barco Bora-Bora; e Espaço Náutico Marine Club.

<sup>151</sup>Cabe ao pesquisador a decisão ética de se apresentar ou não como tal para os membros da comunidade virtual, contudo, sugere-se que fique explicitado aos membros sobre a sua inscrição na lista de discussão, bem como apresente a proposta de pesquisa. Deve-se garantir o anonimato dos informantes, solicitar a permissão para a utilização de mensagens específicas, *newsletters*, fotografias e outros documentos disponíveis *on-line* (Kozinets, 1998).

<sup>152</sup>Em tradução literal do inglês, significa “notícia falsa”, contudo, estrategicamente disseminada em diferentes meios de comunicação, de acordo com os interesses de seus propagadores.

<sup>153</sup>Os autores elencam que diferentes tipos de observação podem ser empregadas na pesquisa qualitativa em ambiente virtual: a) observação aberta: o pesquisador é participante, integrante e atua ativamente em diálogo e debate com membros da rede estudada; b) observação parcialmente aberta: o observador participa da comunidade ou página, mas só se comunica formalmente com os membros e sempre em relação à pesquisa,



A investigação nas plataformas virtuais e redes sociais de troca de mensagens possui muitos desafios. O alastramento da pandemia da Covid-19 associado às especificidades regionais tornou ainda maior as distâncias entre pesquisador-informante, pela ausência de contato direto. Encontrar informações e relatos anteriores ao ano de 2010 também abre precedentes para restrições quanto ao aprofundamento da análise. De todo modo, esse tipo de investigação é capaz de ampliar o leque epistemológico das pesquisas sobre sujeitos e grupos sociais distintos, considerando-os para a interpretação de como ocorre a produção social em determinado lugar no mundo modernizado.

Assim, o “ciberespaço” (Santos, 2006)<sup>154</sup> mostrou-se uma alternativa viável diante da insegurança para atuação presencial em campo. Todo o tempo esteve-se ciente das fragilidades existentes nesse tipo de pesquisa, a exemplo da base material dos recursos *on-line*, que nem sempre atingem os territórios na mesma proporção. Isso porque, o acesso e o uso da tecnologia ficam disponíveis de acordo com os interesses das grandes companhias operadoras. Em alguns bairros e ilhas de Belém, por exemplo, o sinal de telefonia é precário e/ou inexistente, sem contar as dificuldades financeiras para se adquirir um telefone e/ou computador.

Para os usuários, atualmente, o ambiente virtual permite o estabelecimento de vínculos (afetivos, comerciais, trabalhistas, acadêmicos etc.) e contratos (trabalho, jurídicos, sociais etc.). Entretanto, não se teria alcançado os resultados que serão apresentados adiante se não houvesse a alternativa de ir a campo e estabelecer contato com o plano vivido, junto aos sujeitos pesquisados, o que só foi possível com a amenização do quadro pandêmico.

Lefèbvre (2004) reforça que os diálogos são momentos intensos de comunicação, sendo a linguagem (escrita, verbal e corporal) um privilegiado meio de troca. Desse modo, o trabalho de campo e as entrevistas semiestruturadas ocorreram entre os meses de agosto de

---

sem abandonar o papel de pesquisador; e c) observação oculta: o pesquisador é integrante da comunidade, mas não se manifesta, lendo ocultamente os fenômenos sociais que vão se desenrolando nas redes sociais *on-line*.

<sup>154</sup>Santos (2006) observou que, a partir da década de 1970, os objetos técnicos sofreram mudanças radicais, passando simultaneamente a ser técnicos e informacionais, pelo elevado grau de intencionalidade na sua produção e localização espacial. Para o autor, o meio técnico-científico-informacional que se instalava era um novo patamar da mecanização do território, compreendendo novos recursos e fontes tecnológicas, tratar-se-ia de uma série de transformações na relação entre sociedade-território-natureza, pela ascensão da produção flexível em detrimento do modelo fordista, até então dominante. Harvey (2009) também traz compreensão semelhante quando afirma que estaríamos diante de um novo momento de compressão espaço-temporal, no qual a intensidade de fluxos conduziria para a maior fluidez do território e, conseqüentemente, a maior procura por novas técnicas e tecnologias que modificariam profundamente as relações de trabalho, lazer, circulação etc. Para o primeiro autor, a técnica (informatizada), quando combinada com a ação política, tenderia a potencializar desigualdades para outros fins que não perversos.

2021 e abril de 2023<sup>155</sup>, em variados momentos, dias e horários, inclusive, com pernoites, a convite de moradores, nas ilhas de Cotijuba e Paquetá.

As incursões objetivaram a maior aproximação possível em relação ao objeto, oportunizando inventariar elementos da paisagem, levantar informações a respeito da infraestrutura e serviços urbanos, dos aspectos culturais e dos espaços concebidos pelo planejamento urbano, como também dos espaços de vivências ligados ao rio e à floresta. Seguindo uma ordem cronológica, essa etapa decorreu da seguinte maneira:

1) em Cotijuba foram 11 dias de atividades (02 dias em agosto e 02 dias em novembro de 2021, 02 dias em fevereiro de 2022, 05 dias entre os meses de janeiro e abril de 2023), dialogando com moradores (comerciantes, estudantes, carpinteiros, donos de pousadas e restaurantes, agente de saúde, mototaxistas, condutores de embarcação), com o Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém (MMIB) e com representantes da Cooperativa de Mototaxistas e da Cooperativa de Transportes Alternativos de Cotijuba (Coopertac), responsável pelo transporte em motorretes. O pernoite na ilha ocorreu em uma pousada pertencente a uma antiga moradora da Praia do Vai-Quem-Quer, cofundadora do MMIB. Em outro momento, a hospedagem ocorreu em uma residência de uso ocasional na Praia do Farol, onde foi possível observar o cotidiano fora dos períodos de alta temporada do veraneio. Salienta-se que ambas as instalações são parcialmente adaptadas aos modelos mercadológicos ditados pelo ritmo metropolitano que se instala;

2) em Paquetá foram 05 dias de vivências junto aos moradores no mês de fevereiro de 2022. A oportunidade de pernoitar em uma residência “típicamente”<sup>156</sup> ribeirinha, percorrer trilhas, caminhos e furos de rio, em especial, do Igarapé Jamaci, possibilitou, mesmo que preliminarmente, desvelar a combinação de (novas e antigas) temporalidades e espacialidades, onde a natureza é *locus* de inúmeras experiências históricas e sociais, imbricadas em um conjunto de relações econômicas, familiares e de compadrio;

---

<sup>155</sup>O trabalho de campo iniciou somente após a aplicação da segunda dose de vacina contra a Covid-19, fazendo-se ainda uso das medidas de distanciamento físico de cerca de 1,5 metros e de equipamentos de proteção individual sugeridos pelas autoridades, tais como a máscara N95 e álcool 70%.

<sup>156</sup>Neste estudo, “típico” e “tradicional” são tratados como sinônimos, mesmo admitindo-se a existência de diferenciações em ambas as noções. Conforme Queiroz e Rodrigues (2021), ao analisar elementos culturais da culinária regional, o “típico” se trata do conjunto de elementos, expressões, costumes, usos e produtos intimamente ligados a aspectos originários do lugar, enquanto o “tradicional” se estabelece por meio de relações, externas e internas, historicamente incorporadas à formação socioespacial de determinada localidade e/ou região.

3) no Combu foram 10 dias de atividades, entre os meses de janeiro e outubro de 2022. Os dados levantados buscaram atualizar informações sobre os novos empreendimentos e eventos instalados na ilha e no entorno<sup>157</sup>. Nessa trajetória, foi possível acompanhar ações promocionais como cursos, capacitações e treinamentos para os comerciantes e empreendedores instalados nesse espaço insular, cuja finalidade é a de manter o ambiente competitivo dentro do modelo de cidade que vem sendo proposto pelo planejamento urbano;

4) na Ilha Grande foram 05 dias de travessias diárias pelo Rio Guamá e furos da Paciência/Piriquitaquara, São Benedito e Bijogó, durante o mês de setembro de 2022, sendo possível elucidar o comportamento cotidiano dos moradores na forma como ele ocorre, acompanhando trajetos entre a moradia e o Porto da Palha, onde esses agentes desembarcam para realizar atividades corriqueiras como ir ao trabalho, consultas médicas, visitas a amigos e familiares, idas à escola, compras etc., ratificando-se que esse porto, assim como o Trapiche de Icoaraci, permanece sendo espaço de vivências ribeirinhas na cidade; e

5) em Caratateua foram realizados percursos quase que diários entre os meses de novembro de 2022 e maio de 2023, período em que a autora da presente tese atuou como turismóloga do Ecomuseu da Amazônia, projeto estruturante da FUNBOSQUE, localizado no bairro São João do Outeiro, participando de eventos, reuniões, visitas técnicas à comunidade e mobilizações políticas que contavam com a participação de moradores, mercado, instituições públicas, associações e estudantes. A partir dessa experiência, foi possível analisar diferentes dinâmicas espaço-temporais, assim como lutas e resistências de sujeitos e movimentos sociais culturais da ilha.

As entrevistas semiestruturadas individuais ocorreram com sujeitos que foram selecionados por sua representatividade e por seu destaque em diferentes escalas, realizadas ao todo com: 06 representantes do poder público, relacionados, em especial, à administração

---

<sup>157</sup> “A produção do espaço pelo e para o turismo na Área de Proteção Ambiental da Combu” (Rodrigues, 2018) foi o título da dissertação de mestrado da autora, realizada e defendida no contexto do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGSTU), do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) da UFPA, sob a orientação do Prof. Dr. Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, no ano de 2016. Os resultados da pesquisa demonstraram que a forma de conceber o espaço, por meio de ações e intervenções realizadas pelo Estado e pela presença de turistas, vem transformando a vida dos moradores, que, influenciados pela comparência de agentes exógenos, possuem interesses distintos quanto ao uso do espaço para fins de lazer e turismo, fazendo do Combu um local propício para a busca por novas aspirações econômicas que passam a ocupar o centro das disputas espaciais (Rodrigues, 2018). Essa ilha permaneceu sendo um dos referenciais empíricos durante o doutorado, mormente pela oportunidade de ampliar e atualizar a análise.

distrital das ilhas de Belém e às políticas públicas de turismo e lazer<sup>158</sup>; 06 entrevistas com moradores de Caratateua envolvidos em movimentos sociais e/ou membros de entidades da sociedade civil organizada; 04 entrevistas com moradores do Combu envolvidos em atividades comerciais de lazer e turismo e/ou cooperativa<sup>159</sup>; 15 entrevistas com moradores de Cotijuba, sendo 03 envolvidos com movimentos sociais, 05 envolvidos com cooperativas de transporte (fluvial e terrestre), 04 comerciantes de turismo e lazer; 15 entrevistas com moradores de Paquetá, em sua maioria, pescadores e extrativistas de açaí; 10 entrevistas com moradores da Ilha Grande, dos quais 02 são envolvidos com associação e/ou cooperativa de condução de embarcações, 01 comerciante, 01 empresária de hospedagem e alimentação e 02 pescadores.

Ademais, buscando distanciar-se de aspectos funcionalistas e formalistas, propõe-se uma tipologia espacial das ilhas de Belém pautada na complexidade de formas e conteúdos que reúnem tensões entre elementos da urbanidade e da insularidade. A categorização problematiza esses espaços em face dos diferentes processos de ocupação e das políticas urbanas, ambientais e de turismo que se fazem presentes na escala metropolitana, revelando um mosaico diferenciado de usos, valorizações, segregações e de apropriações do solo e das águas.

A tipologia nas ciências sociais é aberta e frequentemente (re)construída, sendo necessário determinar variáveis, atributos e combinações diversas pertinentes à situação que se quer analisar, tais como: 1) a necessidade de uma teoria que defina o objeto da tipologia; 2) o estabelecimento de relações que determinem uma ordem entre os elementos da tipologia, o que funda seu caráter essencialmente taxonômico, sua classificação em categoria(s); 3) a constituição de proposições que impliquem determinadas características (a exemplo da transitividade e complementariedade); e 4) um conjunto de conceitos que designem elementos específicos dos universos discutidos (Bruyne; Herman; Schoutheete, 1991).

---

<sup>158</sup>Dentre as instituições pré-selecionadas como importantes para esta etapa da pesquisa, estavam a Secretaria Estadual de Lazer (SEEL) e a Secretaria Municipal de Esporte, Juventude e Lazer (SEJEL), contudo, mesmo diante das várias tentativas de contato (via *e-mail*, setor de protocolo e *WhatsApp*), não se obteve retorno ou compatibilidade de agenda por parte dos representantes desses órgãos públicos. Desse modo, foram entrevistados 02 representantes da Administração Regional do Outeiro (AROUT), 02 representantes da Agência Distrital de Mosqueiro (ADMOS), 01 representante da Secretaria Municipal de Turismo (BELEMTUR) e 01 representante da Secretaria Estadual de Turismo (SETUR). Além disso, destaca-se a dificuldade de realização dos encontros com representantes do mercado turístico e imobiliário, por motivos de recusa ou falta de retorno quanto à disponibilidade para a realização das entrevistas.

<sup>159</sup>Adiciona-se a esse quantitativo mais 28 entrevistas semiestruturadas, realizadas entre o segundo semestre de 2017 e primeiro semestre de 2018, durante a realização da dissertação de mestrado, com agentes produtores do espaço da Ilha do Combu, sendo eles: 05 comerciantes, 05 condutores de embarcações independentes e ligados a cooperativas de transportes, 03 moradores produtores rurais, 02 praticantes de atividades de lazer, 04 moradores, 05 representantes do poder público e 04 representantes do mercado turístico.

Ao pensarem os diferentes urbanos da Amazônia, na particularidade das pequenas cidades do Delta, Carmo e Costa (2021) sinalizam que alguns pesquisadores e instituições, tais como Geiger e Davidovich (1961), Becker (1990), Vicentini (2004), Região de Influência das Cidades (REGIC)/IBGE (2008, 2018), Oliveira e Schor (2008), Schor e Oliveira (2008), Observatório das Metrôpoles (2009) e Trindade Junior (2013), por meio de bases teóricas e metodológicas específicas, fazem uso de tipologia(s) para explicar a complexidade urbana brasileira, em especial, da região. Esses estudos valem-se tanto de levantamentos estatísticos quanto de dados históricos, geográficos, simbólicos, políticos e culturais.

Para as autoras, a tipologia espacial permite categorizar semelhanças e diferenciações nos subespaços regionais. Nela, determinada organização espacial e o conjunto de elementos que a compreende é definida pela diversidade urbana e por particularidades (histórica, social, política e econômica). Elas acrescentam que são poucas as proposições sobre a Amazônia que conseguem captar a singularidade das pequenas cidades do Delta, visto que consideram, na maioria dos casos, espaços homogêneos, não dando conta de toda a dinâmica e importância que desempenham na rede urbana local e regional (Carmo; Costa, 2021).

Oliveira (2004) considera que o aspecto natural conduziu boa parte das discussões políticas e teórico-metodológicas sobre a Amazônia durante o século XX, orientando a política ambiental e de zoneamento dos planos diretores, instituídos pela ideia de domínio humano sobre a natureza, pela visão existente de “ambiente hostil” passível de “integração” ao restante do território. Desconsiderou-se o espaço como categoria fundamental para a compreensão das formas e relações que estavam sendo ressignificadas.

Para Corrêa (2006), na urbanização desarticulada da Amazônia, surgem diferentes tipologias urbanas que expressam a materialização de processos e dinâmicas impostas à região. Nesse sentido, Trindade Júnior (2010a, 2013a) propõe as categorias de cidades ribeirinhas e cidades à beira-rio. As primeiras têm o rio como principal orientador das dinâmicas locais e regionais, constituídas a partir do padrão de ocupação rio-várzea-floresta (Porto-Gonçalves, 2005), de ligações identitárias com o lugar, de modos de vida de forte interação entre os habitantes e os cursos fluviais, como no uso doméstico, como vias de circulação, nas práticas de lazer, fonte de recurso material e de representação simbólica. As cidades à beira-rio, por sua vez, crescem e se desenvolvem de “costas” para os cursos fluviais, dinamizadas por relações externas facilmente reconhecidas pela presença das estradas, cujo padrão de ocupação predominante tende a se distanciar da multidimensionalidade dos rios.

Indo além, Trindade Júnior (2010a, 2015b) aprofunda a reflexão classificando as cidades amazônicas a partir das ideias de “cidades na floresta” e “cidades da floresta”. As

primeiras são aquelas que têm como tendência a articulação, principalmente, com as demandas externas à região e que mantêm pouca integração com as dinâmicas da floresta, sendo essas resumidas à condição de espaços de exploração econômica (madeira, mineral, cosmética, espécimes animais e vegetais, turismo etc.). As segundas, por sua vez, eram as mais comuns na região até a década de 1960. Tipicamente agregadas ao modo de vida rural e à cultura local, dependente dos ritmos da natureza em uma escala regional, tais cidades estabelecem contatos diretos com as outras cidades próximas (vilas, povoados, comunidades ribeirinhas), sem necessariamente obedecer a uma orientação dirigida.

Como uma forma de ultrapassar qualquer leitura dualista da realidade, o autor sinaliza ainda para uma terceira classificação, que consiste na emergência de se pensar em “cidades para a floresta”, capitaneadas por experiências de vida urbana e práticas socioespaciais que dinamizam frações importantes de ordem interna, geralmente invisibilizadas pelas políticas oficiais.

Isso porque a vida cotidiana presente nas diversas cidades amazônicas oferece possibilidades e potencialidades não só para avaliar a natureza da urbanização em curso, como também para pensar “cidades para a floresta”, menos formatadas a padrões externos e menos comprometidas com um modelo único de vida e de valores urbanos. Esse exercício de leitura ajuda a ver a Amazônia como uma região não homogênea, assim como, a pensar a urbanodiversidade como outra dimensão que se acrescenta àquelas da biodiversidade e da sociodiversidade, consideradas há mais tempo nas políticas territoriais direcionadas para a região. Trata-se de uma diversidade urbana que se revela empiricamente não apenas por diversos tipos de cidades e pela existência de múltiplos tipos de urbanização, decorrentes normalmente de processos originados externamente à região, mas, também, por formas complexas de espaços que indicam a hibridização de relações, resultado de contatos e interações em face desses movimentos de diferentes naturezas que chegam de fora e que se mesclam aos que nela são originados, revelando espaços residuais e de resistências (Trindade Júnior, 2015b, p. 104).

Esse tipo de cidade “possível-impossível”, tal nos termos de Lefebvre (2008), é comumente ainda encontrada no Delta amazônico, sinalizando para um outro tipo de urbanidade, bem diferente da que tem sido desenhada pela urbanização difusa (Trindade Júnior, 2015b). A definição de uma tipologia para o presente estudo considerou o processo de formação histórica e social do conjunto insular de Belém em face das diferentes frentes de ocupação, da implementação e/ou ausência de políticas públicas, da mobilidade pendular (a escala de proximidade afetiva e geográfica do rio e da estrada) e da infraestrutura em serviços e equipamentos urbanos, além das lutas, adaptações e resistências dos sujeitos em seus modos de vida heterogêneos dentro do espaço metropolitano.

Ademais, essa construção foi norteadada pela problemática do processo de metropolização em curso em Belém, no qual se reconhece o ambiente insular como área de expansão de novos assentamentos urbanos e de atividades econômicas da cidade. Portanto, trata-se de uma proposta aberta, sujeita a revisões críticas e que busca ir para além da dicotomia urbano-rural, processando acontecimentos históricos, diferentes usos do espaço, dados censitários de mobilidade, de oferta de produtos e serviços, dentre outras variáveis.

A complexidade das práticas sociais reproduzidas no espaço insular pode ser observada por meio dos sistemas de objetos, que se situam no plano da tecnosfera, da progressiva artificialização do meio geográfico, e de ações, que incluem o plano da psicofera, isto é, dos comportamentos e dos valores (Santos, 2006). Às vezes, a tecnosfera de uma ilha, com muito verde e elementos da natureza, como os corpos hídricos e a exuberância florestal, possui valores de uma psicofera urbana e metropolitana (Trindade Júnior; Rodrigues, 2020).

Nesse contexto, as moradias “espontâneas”, permanentes e de uso ocasional, segundas residências e as atividades de turismo e de lazer passam a integrar o cotidiano insular, onde antigos e novos moradores dedicam boa parte do seu tempo, especialmente em fins de semana, férias escolares e feriados, às práticas sociais e econômicas que se instalam.

Assim, nessa forma desigual e diferenciada por meio da qual se manifestam correlações de forças historicamente determinadas entre os agentes produtores do espaço urbano, permite-se o reconhecimento da insularidade. Essa condição de alteridade, por sua natureza, não pode ser desconsiderada do sistema técnico e de comportamentos da modernidade, pois o conjunto de dinâmicas nela identificado compõe o processo de reestruturação metropolitana de Belém, evidencia os diferentes modos de vida das metrópoles amazônicas e as tendências de segregação e de consumo econômico-predatório do e no espaço.

Diante disso, estabeleceu-se um esforço inicial de categorização da tipologia espacial capaz de interpretar as diferentes dinâmicas que atingem as ilhas. O recorte temporal escolhido se encontra na segunda fase da metropolização de Belém, em especial, a partir da década de 1980, classificando-as em: a) ilhas subúrbio de lazer predominantemente popular; b) ilhas ribeirinhas e; c) ilhas ribeirinhas de tendências ao lazer programado.

Essa configuração é reflexo de estratégias tanto dos sujeitos de vida cotidiana tradicional quanto dos sujeitos de vida cotidiana urbana e metropolitana<sup>160</sup>. A tipologia busca

---

<sup>160</sup>Nesta classificação, poderíamos acrescentar ainda uma ilha de uso institucional exclusivo e uma ilha privada, sendo elas, Tatuoca e São Pedro, respectivamente. A primeira de uso institucional exclusivo por parte do CNPq

chamar a atenção para a necessidade de olhar para as ilhas considerando a sua heterogeneidade, sem se desarticular das singularidades e particularidades que lhes caracterizam.

A tipologia mostra que o fator locacional não é definidor da periferia insular de Belém, visto que ilhas próximas ao centro metropolitano servem aos interesses de grupos e indivíduos que buscam valorizar a área para fins mercadológicos e de interesses do Estado, sem que, para isso, ocorram investimentos reais de melhorias para as populações tradicionais agroextrativistas que ali ainda permanecem.

Por outro lado, em ilhas mais distantes da área central, encontram-se os avanços do capital imobiliário-financeiro e dos lazeres que com ele chegam. Dessa maneira, por mais que se mantenha a natureza preservada, como garantia de valores estéticos e funcionais que remetem ao afastamento do agito do centro urbano, não há garantia de manutenção de direitos para moradores dos assentamentos e conjuntos habitacionais populares que ali também coabitam e usufruem.

Por conseguinte, considerando que o espaço urbano não é produzido somente por forças estruturais diretamente vinculadas ao capital, tem-se que, nas ilhas classificadas como suburbanas, cada uma com sua particularidade, são encontradas camadas populares que dinamizam áreas de orla, praias e entorno próximo, instalando estabelecimentos comerciais, práticas de lazer e assentamentos residenciais permanentes, como é o caso de Caratateua, e pequenos estabelecimentos turísticos e assentamentos residenciais de uso ocasional (para fins comerciais ou não), como é o caso de Cotijuba. Essas ocupações distanciam-se do processo de acumulação de capital, estabelecendo uma rede de usos e valores de uso, de sobrevivência e vínculo afetivo com o lugar.

Conforme será demonstrado mais adiante, a gestão administrativa das ilhas no espaço intraurbano precisa ser revisada, levando-se em conta as formas, usos e funções que nelas são estabelecidas diante da estrutura urbana municipal. A mobilidade nesses locais, por exemplo, possui, na maioria das vezes, o rio como principal ou única via, portanto, necessita de serviços de transporte público que garantam o direito do morador ao restante da cidade. Os assentamentos urbanos e os espaços de lazer das ilhas de Belém também são expressões da metrópole fragmentada, agrupando conteúdos e objetos que indicam novas condições de cerceamento do solo e das águas na cidade. Destarte, a tipologia espacial ajuda a compreender o conjunto imbricado de usos e consumos apreendidos nesses locais.

---

e da UFPA, cujo acesso é limitado a pesquisadores e pessoas autorizadas, e a segunda, localizada ao sul do distrito de Mosqueiro, registrada em cartório de ofícios de Belém como propriedade particular.



Nesse sentido, esse esforço metodológico reconhece que a análise das relações socioespaciais permite a compreensão da adequação, ou não, de determinadas políticas públicas urbanas à realidade das ilhas de Belém, como também das limitações e possibilidades decorrentes da alteração dessa mesma realidade.

#### **4.2 O habitat e o habitar na metrópole: tensões, contradições e conflitos no morar, no lazer e no locomover pelas ilhas de Belém**

Neste tópico, almeja-se apreender as experiências, lutas e conquistas dos sujeitos analisados, o que só foi possível por meio da criação de parcerias e diálogos significativos entre a pesquisadora, a academia e os membros das comunidades. Nesse sentido, ir a campo para realizar as entrevistas foi fundamental para a pesquisa por várias razões específicas, tais como a melhor apreensão de aspectos residuais identificados no espaço e os desafios e necessidades enfrentados pelos sujeitos-ilhéus.

Ressalta-se que as entrevistas semiestruturadas permitem certa flexibilidade para explorar outros tópicos de interesse da pesquisa, sendo uma ferramenta valiosa para compreender experiências, atitudes e perspectivas. Nesse tipo de abordagem, portanto, é possível maior proximidade e interação entre entrevistador-entrevistado, o que encoraja o primeiro sobre seu próprio papel durante o processo de pesquisa, considerando a diversidade de experiências e perspectivas individuais (Gaskell; Bauer, 2008).

Diante disso, compreende-se dialeticamente que o urbano e as urbanidades estão presentes nas ilhas, da mesma forma que o rural e as ruralidades (e insularidades) também estão imbricados na cidade, em uma relação de influência mútua e de *continuum*; razão pela qual esses conteúdos não podem ser assimilados separadamente. Nesse particular, a tipologia pode se apresentar como uma manifestação às formas etnocêntricas mediante as quais o planejamento e a gestão urbana tratam as vivências e as histórias das populações das ilhas nos planos, projetos e nas políticas urbanas, ambientais, turísticas e de lazer.

Além do mais, a tipologia permite organizar uma série de observações, não necessariamente lineares, fechadas ou generalizadoras, buscando tornar sua existência inteligível do ponto de vista científico para estudos sobre espaços insulares e sobre as intencionalidades e interesses, próximos ou distantes, que recaem sobre eles.

#### 4.2.1 As ilhas subúrbio de lazer predominantemente popular

Representadas por Cotijuba (mapa 5) e Caratateua (mapa 6), tratam-se de espaços onde o ritmo metropolitano se intensifica e que se caracterizam pelo aumento das ocupações espontâneas permanentes e de uso ocasional, pela presença da administração distrital, do sistema público de transporte rodoviário e fluvial, de equipamentos e serviços urbanos (unidades de saúde, escolas, delegacias, correios etc.), pelo pequeno comércio nas feiras e mercados, além da expansão gradativa de pequenos negócios de entretenimento, alimentação, franquias e atividades informais.

A Ilha de Caratateua é um espaço balnear de baixo custo para grupos que desejam usufruir das praias e igarapés da cidade. Devido ao acesso pela ponte, tem-se a presença constante de automóveis, bicicletas, vans e ônibus intramunicipais. Os bares e restaurantes recebem grande fluxo de pessoas, principalmente aos fins de semana e feriados. As praias desse espaço insular (Figura 48) delimitam territorialidades de diferentes esferas do poder público, de comerciantes (material de construção, entretenimento, bens alimentícios, vestimentas etc.) e de profissionais liberais ligados ao transporte e à alimentação.

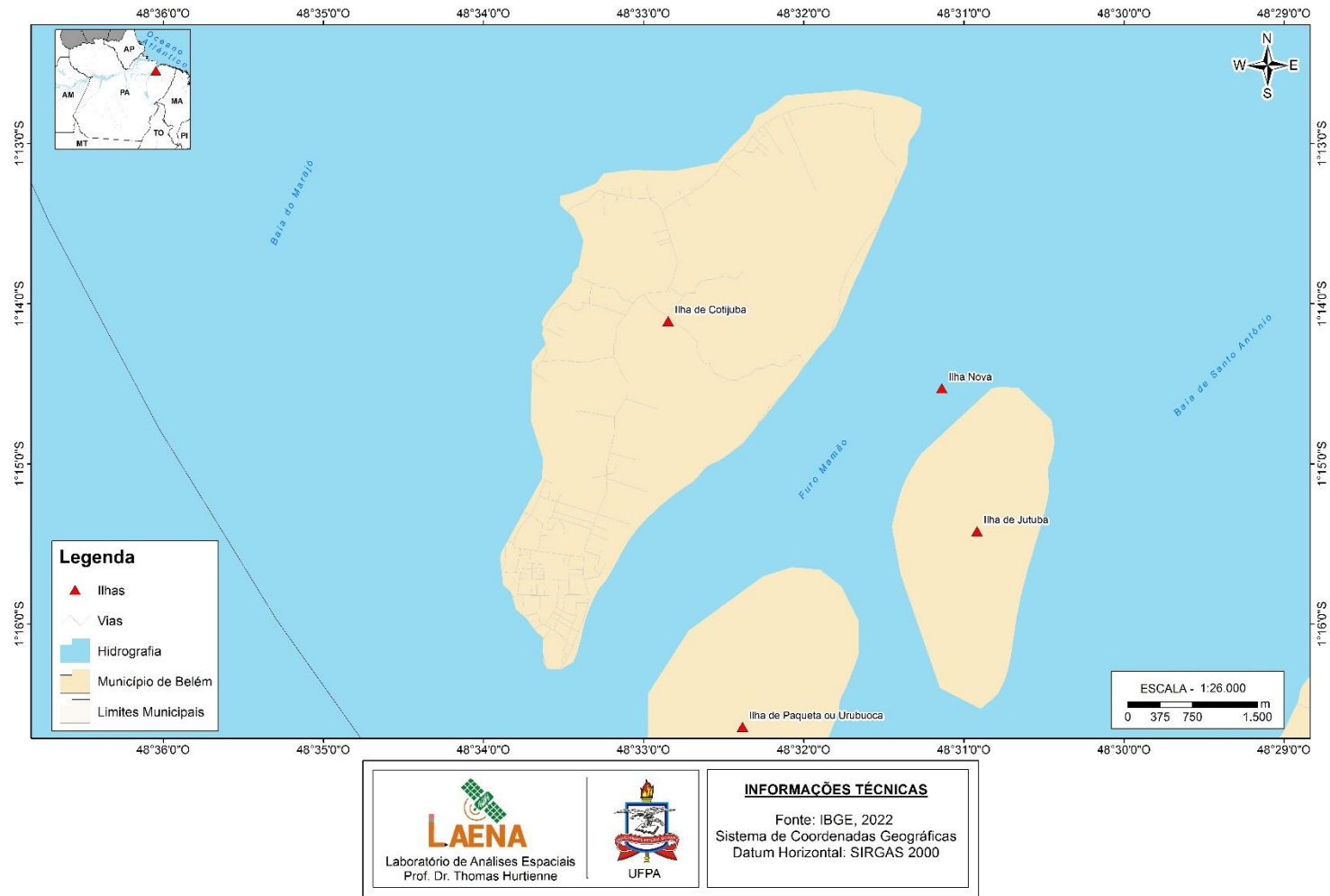
No que se refere ao uso das praias<sup>161</sup> de Caratateua para fins de lazer, as mais frequentadas são a Praia Grande e a Praia do Amor, em razão de possuírem uma orla, urbanizada em grande medida, com barracas, restaurantes e bares. Dentre os balneários encontrados ilha adentro, destaca-se os mais frequentados: o Balneário Paraíso dos Reis e o Balneário do Curuperé, ambos localizados no bairro de São João do Outeiro. Com o aumento das visitas, a rede de saneamento e esgoto se torna ainda mais precarizada, com visíveis pontos de descarga de dejetos da rede de drenagem diretamente nas praias.

A partir de 1980, os marcos balizadores que associam os padrões espaciais de ocupação aos problemas ambientais nas praias, foram: a) a ocupação concentrada ao longo da denominada Estrada Velha do Outeiro e da orla da Praia Grande, em decorrência do uso de balsas na travessia sobre o Rio Maguari; b) o asseveramento das ocupações ao longo das vias de acesso que ligam o bairro São João do Outeiro às localidades do Fama e Tucumaeira, após a construção da Ponte Enéas Pinheiro (Castro, 2004). Até esse período, esses ambientes eram pouco explorados, mesmo que já fossem abrigo de algumas pequenas casas de show, barracas, restaurantes e bares (Bittencourt, 2013).

---

<sup>161</sup>Caratateua apresenta as seguintes praias: Brasília, dos Artistas, Grande, Amor, Ponta do Barro Branco, Água Boa, Belo Paraíso, do Queiral, de Vera Cruz e do Redentor.

Mapa 5 – Ilha de Cotijuba: mapa de localização



Fonte: Laboratório de Análises Espaciais Prof. Dr. Thomas Hurtienne (LAENA/NAEA/UFPA), 2024.

Fonte: Laboratório de Análises Espaciais Prof. Dr. Thomas Hurtienne (LAENA) com base em IBGE (2022), ANA (2016) e Prefeitura de Belém (2012, 2014).

Mapa 6 – Ilha de Caratateua: mapa de localização



Fonte: Laboratório de Análises Espaciais Prof. Dr. Thomas Hurtienne (LAENA) com base em IBGE (2022), ANA (2016) e Prefeitura de Belém (2012, 2014).

Figura 48 – Caratateua: orla da Praia do Amor



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, ago. 2022.

Nota: a Praia do Amor é uma das mais frequentadas, cujo acesso de veículos é facilitado pelo “Pistão”, avenida que corta quase toda a extensão da área urbana da ilha. Nota-se que não existe homogeneidade na disposição dos objetos espaciais, barracas, bares, restaurantes e residências compõem essa parte da orla. A maioria dos proprietários e funcionários são moradores da própria ilha que veem no movimento balnear, principalmente, nos períodos de veraneio, feriados e férias de fim de ano, sua principal fonte de renda e emprego. As festas, a venda de refeições e bebidas, os serviços de mototáxi, dentre outras atividades formais e informais, como reparar carros, vender gêneros alimentícios e artesanato, complementam a paisagem e reforçam a existência do circuito inferior da economia urbana.

Ferreira (2016) ratifica que nas praias e balneários de Caratateua, a alta estação – período de maiores ganhos para aqueles que vivem das atividades comerciais do lazer – ocorre nos períodos de fins de semana, feriados e férias escolares, não sendo, entretanto, a renda permanente desses agentes; motivo esse que leva os trabalhadores a não depender unicamente dessas atividades para o sustento de suas famílias.

Além dos efeitos da sazonalidade, os principais problemas apontados pela autora são a insegurança e a violência ocasionada por assaltos e brigas entre os frequentadores, o que também se reflete na depredação do patrimônio público na orla urbana, dentre outras dificuldades, como a deficiência na prestação dos serviços de transporte público e coleta de lixo, tidos como insuficientes em face da demanda (Ferreira, 2016).

A origem da maioria dos visitantes de Caratateua é do próprio município e de Ananindeua, o que reforça a falta de interesse para as ações que se voltam para o turismo. A ligação ao continente por ponte rodoviária facilitou a entrada das linhas regulares de transporte público, mesmo que de maneira deficiente, pelo baixo número e pela precariedade dos veículos. Outros elementos da infraestrutura de serviços básicos, comunitários e de lazer são deficitários e insuficientes para o quantitativo populacional, o que se agrava nos períodos de férias escolares e de feriados em razão do fluxo intenso de moradores de outras partes da cidade.

Caratateua reflete, assim, simultaneamente, os processos de periferização e suburbanização de Belém, em que a periferia é o destino da classe trabalhadora desprovida de acesso e de usufruto de boa parte da infraestrutura urbana e de moradia da cidade, onde as práticas de lazer reproduzem as condições de vida dessa população. Sob outra perspectiva, conta com a presença de indivíduos e de grupos da classe mais solvável, que se apropriam de fragmentos do espaço para instalação de moradias seguras e mais bem localizadas, cujos serviços são exclusivos e as práticas de lazer excludentes (Figura 49).

Reflexo de tendências mundiais, desde o final do século XIX, as praias passaram a ser associadas ao lazer e ao fascínio pelas riquezas do mar. Isso contrasta com a visão negativa que se tinha em relação ao litoral em períodos anteriores, tais como a ideia de que representava ameaças à saúde e a todos os outros perigos da navegação (Corbin, 1989). As praias de Mosqueiro e Caratateua, por exemplo, devido à presença de grupos pertencentes à elite econômica da borracha, representaram bem esse “retorno romântico” em relação à natureza. Cotijuba, por sua vez, caiu no entendimento social da época como ilha-presídio de uso indesejável.

Figura 49 – Blue Marina Alphaville: encarte promocional sobre opções de lazer



Fonte: observação sistemática na rede social virtual *Instagram*, na página Blue Marina Alphaville (2023)

Nota: encarte promocional de divulgação nas redes sociais sobre opções de lazer em marina pertencente à mesma área de um condomínio de luxo, localizada às margens do Rio Maguari. Essa valorização dos estabelecimentos de lazer, segundo comerciantes, tem efeitos econômicos positivos, dado o baixo custo e a rápida propagação. Entre os moradores que trabalham ou prestam serviços nesses locais, por mais que haja um consenso de que as atividades podem contribuir para a complementação da renda na geração de empregos, diretos e indiretos, temporários e fixos, também se concorda que há ameaças evidentes em termos de impactos negativos sociais e ambientais.

Recentemente, o ambiente urbano tornou-se o epicentro de ações artificializadas, onde elementos naturais, como vegetação e água, podem ser controlados, dominados ou até mesmo eliminados por meio de obras de infraestrutura ou projetos empreendedores. Nesse processo, as intervenções modificam a paisagem urbana em diferentes escalas, integrando-se ao domínio dos objetos que, gradualmente, afastam-se do reino considerado “natural” (Smith, 1988; Swyngedouw, 1996).

Em Cotijuba, por seu turno, encontra-se um conjunto de equipamentos e serviços (bares, restaurantes, pequenos centros de artesanato e pousadas) que atende demandas do turismo regional. Na parte sul da ilha está o pequeno aglomerado urbano onde se concentram os serviços da prefeitura municipal, feiras, escolas e estabelecimentos comerciais. As famílias ligadas às atividades econômicas balneares concentram-se nas praias do Farol, do Amor, da Saudade e do Vai-Quem-Quer.

Nas últimas três décadas, os usos para fins de lazer e turismo vêm modificando a paisagem das praias de Cotijuba, com relativo crescimento de estabelecimentos comerciais, residências de uso ocasional e segundas residências. O aumento desse tipo de ocupação fortalece a incidência de fluxos excursionistas e de turistas (Figura 50) nas praias mais próximas ao Terminal Antônio Tavernard, reforçando o rearranjo territorial.

De acordo com Gomes (2001), o aumento do fluxo turístico em Cotijuba levou a uma procura intensa por terrenos que pudessem ser utilizados para o uso ocasional durante o período de veraneio. Essa iniciativa tanto atraiu especuladores imobiliários, como também aumentando a geração de empregos temporários, como os de caseiro e diaristas.

A influência dessas territorialidades em Cotijuba ganhou escopo a partir do final da década de 1980, em razão do aumento da população atraída pela disponibilidade de terrenos baratos e pela implementação de obras infraestruturais (energia elétrica, abastecimento de água, rede de telefonia e transporte público fluvial), o que aumentou consideravelmente os fluxos de deslocamentos.

Essa condição exprime as novas dinâmicas de expansão da metrópole, em que movimentos espontâneos de agentes produtores do espaço veem, no espaço insular, oportunidades por vezes informais, do ponto de vista burocrático, de geração de renda por meio da venda ilegal de terrenos. Destaca-se que o Estado também marca presença, promovendo ações em parceria com movimentos sociais, associações e comerciantes.



Figura 50 – Folder promocional de agência em São Paulo



Fonte: Pisa Trekking (2018).

Nota: ao comercializar pacotes de viagens como o da imagem, agências e operadoras de turismo nacionais e estrangeiras subcontratam prestadoras de serviços turísticos locais pertencentes ao circuito superior marginal, isto é, firmas menores responsáveis por realizar roteiros pelos atrativos da cidade mediante a aquisição de serviços de transporte, alimentação e hospedagem.

Acompanhando o processo de periferação da cidade, Cotijuba e Caratateua são procuradas, principalmente, por estratos de baixa e média renda, o que foi facilitado pela construção do Trapiche Antônio Tavernard e pela construção da Ponte Enéas Martins, responsáveis por intensificar a ocupação “espontânea” de lotes e terrenos por pessoas em busca de moradia, agentes imobiliários independentes, dentre outras oportunidades de trabalho e renda. A precariedade de políticas públicas de habitação, saneamento, transporte e lazer que deem conta dessa dinâmica vêm acarretando nos últimos anos uma série de problemas ambientais, dentre eles, a balneabilidade das praias e balneários<sup>162</sup>.

Na sequência, foram organizados quadros explicativos com as opiniões dos entrevistados sobre temas que envolvem os reflexos da urbanização na perspectiva das novas práticas que se inserem no espaço insular. O Quadro 8, a seguir, sistematiza relatos sobre a importância que o rio e a floresta tinham no passado para os sujeitos que residem, trabalham e desenvolvem atividades nas ilhas.

No Quadro 8, os relatos dos informantes reforçam que, apesar de Caratateua e Cotijuba encontrarem-se diante do mesmo processo (periferação e suburbanização) no contexto da metropolização de Belém, ambas possuem especificidades e particularidades no que diz respeito à ação dos agentes produtores do espaço urbano.

No passado, o acesso a Caratateua era exclusivamente feito por meio de pequenas balsas e embarcações, enfatizando, assim, a importância do elemento fluvial para a navegação tanto dos moradores quanto dos visitantes que buscavam as praias nos finais de semana, especialmente a Praia Grande, que ainda hoje abriga o maior número de barracas. Nos dias de hoje, a navegação pelo rio permanece, mesmo que de maneira residual, principalmente na área banhada pelo Rio Maguari, entre a Ponte Enéas Martins e o Trapiche Chico Sampaio, no bairro da Brasília. Nessa região, ainda é comum encontrar elementos característicos da vida ribeirinha, como palafitas, trapiches e a prática de pesca por parte dos poucos pescadores que residem no local.

---

<sup>162</sup>De acordo com dados divulgados pela prefeitura, em dezembro de 2022, as praias de Cotijuba (Praia do Amor, Praia do Farol, Praia da Saudade e Praia do Vai-Quem-Quer), Mosqueiro (praias do Chapéu Virado, São Francisco, Grande, Paraíso, Marahú, Ariramba, Baía do Sol, Areão, Farol e Murubira) e de Icoaraci (Praia do Cruzeiro) foram consideradas próprias para banho. Em Caratateua, a Praia da Brasília e a Praia Grande também foram adequadas para o uso de banhistas, sendo a Praia do Amor a única praia imprópria para banho (Lobato, 2022). As análises são feitas com base na Resolução n.º 274, de 29 de novembro de 2000 (Brasil, 2000), do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), que considera uma praia inapta para banho quando os valores estiverem acima de 2 mil E. Coli por 100 mililitros (ml) de água.

Quadro 8 – Ilhas subúrbio de lazer predominantemente popular: a importância do rio e da floresta no passado

Informante	Importância no passado	Relato/entrevista
1	Moradia e circulação fluvial	“Outeiro nessa época era pela balsa, ninguém sonhava com ponte [...] O acesso aqui era pela balsa e uns barquinhos, a primeira balsa era seis da manhã. Naquele tempo, a população de Outeiro não chegava a 1000 moradores, se eu te disser quantos tem hoje, você não vai acreditar, mas são 110 mil moradores, o tamanho de uma cidade. E isso não sou eu que estou inventando, foi o pessoal da unidade de saúde que me disse. Eu acho muito grande para uma ilha como a nossa, mas tá aí, cabe todo mundo. Houve muita ocupação, antigamente chamavam de invasão, hoje não é mais [...] As pessoas que vieram pra cá era mais em busca de moradia, porque não tinha trabalho, foi quando aconteceram as invasões. A principal delas foi lá na área da Brasília, na direção da balsa. E aí, inchou e começam os problemas, vários!” (Morador antigo de Caratateua, Aposentado, Ex-administrador Regional do DAOUT e cofundador do Consilha, 68 anos, 06 de novembro de 2022).
2	Moradia	“Quando me mudei pra cá pra Outeiro as ruas não eram todas asfaltadas, pelo menos a rua principal, assim visualmente, onde moro, a São Miguel era só mato, tinha só uma trilha para passar, tínhamos poucas casas e poucas escolas, não tínhamos escola municipal. Hoje temos a Helder Fialho, não tínhamos escola estadual, hoje temos a da Brasília, falo mais pelo meu bairro. Hoje, já temos avenidas asfaltadas, a rua onde moro está asfaltada. As escolas da Brasília são todas de alvenaria, antigamente eram chamadas de curral. A Escola Bosque já tem quadra poliesportiva. A Rua Franklin de Menezes, desde 1991 ou 1992 já está asfaltada. [...] Foram as dificuldades financeiras, porque vim pra cá muito jovem com minha esposa, até então morava em Icoaraci [...] A minha sogra me deu um terreno, pois até então era aquele negócio de invasões. Aí, minha sogra deu essa casa, esse terreno. Minha sogra tinha sete terrenos de invasão aqui, perdeu alguns e restou só esses aí que ela trocou numa geladeira. Meu sogro me falava quando estava vivo: ah, vão morar naquela casa pra lá, eu dou a casa para vocês. Perguntou aos irmãos, mas ninguém disse que queria. Meus cunhados chegaram a morar, mas ninguém quis ficar por causa das condições da rua, as tabuas caindo aos pedaços. [...] Nesses 25 anos já pude construir algo de mais qualidade, de alvenaria. [...] Eu acho que com a criação do Consilha, esse conselho, esse movimento, deu uma segurada um pouco. Hoje temos ocupação, mas eu esqueço qual foi a última ocupação, a última ocupação foi aqui na Praia do Amor, tem uns 5 a 6 anos essa última. Depois não houveram mais ocupações, dessas que as pessoas entrarem mesmo e colocarem seus barracos, acho que não” (Produtor cultural, Conselheiro “Tá Selado!”, Representante distrital no Conselho Municipal de Cultura, 46 anos, 13 de janeiro de 2023).
3	Moradia, amenidades naturais e subsistência	“Foram vários motivos, pela liberdade e por conseguir conviver com a natureza, pela possibilidade de conseguir comprar meu terreno, e hoje consigo morar e trabalhar na Ilha. Minha família não mora, apenas alguns sobrinhos [...] assim, quando cheguei aqui há 17 anos atrás, já mudou bastante coisa, áreas que não eram habitadas agora são, não havia invasão, e tinha muitas nascentes que não existem mais, mas ainda tem alguns poucos pontos onde existe preservação, mas do meu ponto de vista já foi bastante degradado. Tinha ribeirinhos, hoje, a gente só encontra lá para o lado do rio Maguari, indo para o lado de Mosqueiro, gente vivendo da pesca e do extrativismo” (Morador antigo de Caratateua, Agente de Portaria, Membro do Conselho Municipal de acessibilidade, 42 anos, 13 de janeiro de 2023).
4	Amenidades naturais e subsistência (artesanato em argila)	“Tanto a água quanto a floresta é vida e a gente vê hoje rios secando, fontes naturais secando, e a gente vê isso aqui na Ilha. E eu moro dentro de um paraíso, aqui ainda tem fonte de água natural, no começo do bairro da Brasília, que se distribui por todos esses igarapés todos [...] vim visitar uma conhecida e me encantei pela Ilha, tinha a oportunidade de morar na Cohab ou aqui, e escolhi aqui” (Morador antigo de Caratateua, Artesão, 64 anos, 18 de janeiro de 2023).

5	Amenidades naturais e referencial simbólico-cultural	“Então, na década de 1980, quando começa acontecer isso, existe uma mobilização de alguns moradores, entre eles, pelo sociólogo Mariano Klautau e a esposa dele, a Duda, que juntos vão se juntar com vários moradores da Ilha para poder pensar uma forma de proteger as florestas, porque elas estavam sendo devastadas numa velocidade muito grande nessa segunda metade da década de 80. E com a Eco-92, vai ocorrer no Brasil o debate sobre a ecologia, que vai ganhar um volume muito grande, no mundo, e em especial, aqui no Brasil, o que vai fortalecer a criação de um grupo que vai ser o Conselho, que é o Conselho das Ilhas. É o conselho, na verdade, da Ilha de Outeiro. Está hoje no debate para a ampliação, mas ainda não se efetivou, por enquanto, ainda se constitui como Conselho da Ilha. E esses moradores vão se reunir e dormir nesse espaço, aqui no bosquinho dentro dessa área de 12 hectares, para poder garantir que essa Floresta não seja derrubada, e que isso aqui vire um projeto. Isso lá na década de 90, pós a Eco-92. E pelo fortalecimento dessas ações, vai culminar o projeto da Escola Bosque” (Presidente da FUNBOSQUE, historiador, 25 de agosto de 2022).
6	Moradia e localização	“Bom, chegamos em Outeiro em 1992, dois anos depois de duas grandes invasões, no Água Boa e na Brasília. Encontramos muitas casas sendo feitas, muitas árvores sendo derrubadas para construção dessas casas [...] a gente foi crescendo nesse ritmo, o bairro da Água Boa se mostrou muito comercial devido à proximidade com da ponte, tem até unidade do Bradesco hoje. Já na Brasília era ruim no começo, mas isso mudou, hoje, o governo inaugurou 10 ruas. Outra invasão que destaco é a Nova República, e nos anos 2000 a grande invasão no Fama. Foi aí que a natureza se acabou mesmo ali” (Morador antigo de Caratateua, Agente recenseador do IBGE, ex-presidente da Associação Comercial de Caratateua, 51 anos, 07 de abril de 2023).
7	Subsistência (agricultura e criação de aves)	“Desde pequena eu sempre vi meu avô trabalhando com roça e plantio de frutíferas, com cultivo e criação. Então, desde criança minha relação foi sempre muito ligada com o meio ambiente, com plantio e cultivo, e eu tenho lembranças do meu avô porque ele tinha roça de milho, macaxeira e minha formação inteira é em uma escola voltada para o meio ambiente que é a Escola Bosque. Desde lá de Cotijuba, que eu estudei na Faveira, que é a unidade pedagógica de lá, e só continuou porque minha graduação também é voltada para comunidades tradicionais e meio ambiente” (Nova moradora de Caratateua, estudante, 25 anos, 28 de novembro de 2022).
8	Moradia, amenidades naturais, lazer, obtenção de renda (transporte alternativo)	“Eu amo Cotijuba e já tinha um espaço na época aqui. Então, eu me interessei e vim morar aqui porque gosto desses ares de interior, sou do interior, né? Eu não sou nascido na capital. Então, eu gosto desses ares. [...] Já conheço a ilha desde 98. Era para fins de lazer, fins de turismo, essa questão de vir aos finais de semana, entendeu? Como a grande maioria procura Cotijuba, né? E assim, a gente foi se identificando, compramos aqui um pedaço de terra, e hoje a gente reside aqui com o desejo e vontade de viver aqui, e querer ganhar o pão aqui nesse lugar. [...] O passado, eu posso dizer que ele esteve mais, muito mais preservado. Hoje, já há estudos falando da flora que nós perdemos 50% de flora aqui. Então, atualmente, há assim uma aceleração quanto destruição, vamos usar esse termo, né? Então, a gente está perdendo, sim. [...] Quando eu vim pra cá, eu trabalhava. Na realidade, eu sempre trabalhei na área de supermercadista, né? Fui encarregado do Grupo Líder, fui supervisor. E quando eu pedi saída do grupo, eu ingressei também nessa questão de mototáxi. Mototáxi deslegalizado dentro da capital, e visando buscar uma sobrevivência aqui dentro da Ilha, eu me inseri nesse meio que hoje é esse modal chamado motorrete, que foi uma criação que a gente, um amigo nosso, teve essa ideia. Isso pra atender uma demanda da época, que hoje, eu posso dizer que triplicou dentro da Ilha. E a gente tem que escoar essas pessoas para determinados lugares que elas se dirigem” (Morador antigo de Cotijuba, Presidente da Cooperativa de Motorretes de Cotijuba, 45 anos, 23 de março de 2023).
9	Amenidades naturais, tranquilidade, moradia, subsistência (pesca), simbolismo	“Foi o ambiente, o lugar, que era bem tranquilo, sabe? Me remeteu à minha infância, né? E eu sempre morei em beira de rio. Eu sou filha da beira do Rio Guamá. E quando eu vi o rio, me motivou pra um lugar super legal, porque é bastante verde. Me remetia à minha infância. Por isso que me motivou eu vir morar, e eu precisava sair da cidade, porque eu sempre fui do interior, meus pais foram do interior. Então, isso me voltou à minha infância e isso me motivou eu vir morar pra Cotijuba. [...] Há 20 anos que eu cheguei aqui, a minha cozinha era aberta, porque a gente podia ficar sem medo de ser assaltado, de levar alguma coisa da gente. Então, isso me assegurou muito, porque eu vivia assim no interior, né? As nossas casas não tinham porta, não eram trancadas. E pelo o que Cotijuba tinha, que era o verde, que eram as praias, que era o peixe, que a gente colhia lá na Pedra Branca, onde eu moro. Quando a maré secava,

		a gente conseguia pescar, mesmo com a mão, a gente conseguia arrumar a nossa alimentação do dia a dia. Era assim quando eu cheguei aqui. Então, isso era muito tranquilo! Até em relação mesmo à violência, né? Porque eu morei em Belém, em um bairro que era muito violento. Quando eu cheguei aqui, era super tranquilo.” (Moradora antiga de Cotijuba, Membro do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, Conselheira “Tá Selado!”, Produtora rural e condutora de turismo, 56 anos, 23 de março de 2023).
10	Lazer, amenidades naturais, moradia, obtenção de renda (bar, pousada e restaurante)	“Olha, eu já moro aqui, estou com 6 anos direto mesmo, mas já venho construindo uma casa tem mais ou menos uns 20 anos. O meu comércio aqui, eu tenho uns 8 anos, já. É porque eu trabalhava lá e vinha pra cá. Aí, depois eu resolvi parar lá e vir me dedicar exatamente pro meu trabalho daqui [...] estamos em uma ilha, então, cercada de águas, rios, a floresta, que pode ajudar até no teu consumo, no teu comércio. [...] Nesse sentido, a Ilha antes tinha poucas casas, era muito pouco habitada, tinha muitas poucas casas, e tinha muitas árvores mesmo, muitas árvores frutíferas. [...] Então, foi habitando mais o povo, foi loteando, vendendo seus terrenos, e as pessoas vieram cortando, né? [...] Então, mudou muita coisa, hoje em dia você passa na estrada, tá toda povoada. Tem casa em todo lugar agora, e antigamente não tinha, entendeu? [...] Eram pouquíssimas! [...] Quando eu vim pra cá, eu vim passear aqui uma vez e nessa primeira vez que eu vim eu me encantei aqui pela ilha, pela praia, entendeu? Então, na época eu me apaixonei pela ilha e a gente, eu e meu marido, a gente pensou: bora comprar um terreno aqui! Nessa época tinha muito terreno. Aí, bora, bora! E era tipo assim, um terreno de 80 mil, tudo parcelado. A gente comprou um terreno e olha, era dinheiro, né? Pra comprar era muito difícil. [...] E aí, a gente trabalhava e a gente que fazia manutenção do terreno, roçava, capinava essas coisas, né? Toda semana a gente vinha! Quinze dias a gente vinha roçar, na outra a gente vinha e limpava, queimava tudinho os capins lá. Depois, a gente foi construindo mesmo a casa, quando já estava quase pronta a casa, a minha ex-cunhada disse assim: [...] olha, a Mariazinha quer alugar o bar dela. Tu não queres pegar? Eu disse: poxa, eu quero! Segura pra mim que eu quero. Na época, ela alugou por 1.500 reais, no mês de julho. Aí, eu peguei e disse: Tá, então eu quero! Aí, eu peguei e aluguei lá, trabalhamos no mês de julho, depois acabou o mês de julho e a gente continuou trabalhando. [...] Eu trabalhava até sexta-feira. Não, não, sábado e domingo eu vinha e trabalhava aí, não tirava nenhum dia de folga. Aí eu fui organizando as minhas coisas. [...] Olha gente, nós temos que cuidar daqui. Porque nós não somos ricos financeiramente, mas nós somos ricos de qualidade de vida. Essa vida aqui, tem gente que paga pra passar pelo menos um dia pra vivenciar isso aqui, né?” (Nova moradora de Cotijuba, Membro do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, dona de pousada e restaurante, 52 anos, 27 de novembro de 2021).
11	Subsistência (caça e pesca), obtenção de renda (carpintaria)	“Antigamente, quando eu cheguei aqui, era conservado. Os sítios e as casas eram tudo frutíferos. [...] quando chegou a energia, a população de Belém e Icoaraci correram para cá. Então, agitou! Então, entrou a pesca predatória, a pessoa veio caçar. A gente matava, eu cansei de matar e comer tatu no terreno de casa [...] A pesca não é mais como era, antes passavam vendendo cambada de peixe aqui. Hoje, você não vê mais, cresceu muito a população, os bichos sumiram, 90% sumiu. Aumentou o desmatamento, a exploração de madeira aumentou. Agora que a polícia está botando em cima, por causa desse novo decreto do governo federal que não pode mais desmatar. Então, a polícia está se interessando a acabar mesmo, parar. Mas eles estavam tirando madeira até de noite aqui, você acredita?” (Morador antigo de Cotijuba, carpinteiro, 74 anos, 27 de novembro de 2021).
12	Subsistência (pesca, horta e frutas)	“Quando eu vim lá na adolescência, na época, a maioria das famílias, alguns eram idosos, aposentados, outras famílias que não tinham condições viviam da venda de frutas, entendeu? De horta e pescaria. Muita gente lá do Poção vivia da pesca e da horta, né? Ainda hoje, e naquela época atrás, não tão distante, não tinha tanto desmatamento. Na época que não tinha energia, não tinha tanto desmatamento, era mais mata fechada. Hoje em dia, a gente já vê os caminhos bem mais abertos. Então, o que mudou foi a desmatação, o desmatamento da área mesmo.” (Moradora antiga de Cotijuba, agente de saúde, 36 anos, 27 de novembro de 2021).
13	Subsistência (frutas e horta)	“Há 20 anos atrás era bom porque ninguém explorava nada, era tudo da natureza mesmo. Naquele tempo, não tinha assim como tem agora, gente para comprar. Tudo era dado, porque a natureza dava, porque lá onde a minha mãe morou com o meu pai tinha muito bacuri, e hoje em dia já tem mais pouco, já é tudo vendido, mas naquela época era tudo dado. Porque não tinha coisa para quem vender

		ali naquela época” (Moradora antiga de Cotijuba, aposentada, 72 anos, 27 de novembro de 2021).
14	Moradia, tranquilidade, lazer, obtenção de renda (pousada)	“A gente veio pra cá mais pra ter mais sossego, né? Porque lá em Belém a gente morava no Guamá, era muito perigoso, não conseguia ter sossego, era barulho. Aí, a gente veio morar pra aí, meu pai morava aí, né? [...] Aí, a gente comprou um terreno lá, fez uma casinha e a gente vinha pra lá. [...] A gente vinha só no final de semana, depois que eu resolvi vir morar mesmo. Aluguei a minha casa lá no Guamá, aí vim morar pra cá, porque é muito assim, eu gosto daqui que é muito lugar assim de paz, né? A gente tinha que sobreviver, né? Pra algum lugar e compramos esse terreno aqui e fizemos essa pousada. O marido fez, a gente não é aposentado, nem eu nem ele, a gente vive, tá vivendo disso” (Nova moradora de Cotijuba, proprietária de pousada, 72 anos, 27 de novembro de 2021).
15	Moradia, qualidade de vida, obtenção de renda (agricultura, restaurante e pousada)	“A gente optou por comprar um sítio aqui e vim só para o final de semana, mas como na época que nós frequentávamos não tinha energia elétrica, não tinha onde comprar comida. E aí, a gente percebeu que a gente trazia para o nosso alimento para passar o final de semana. E aí, as pessoas chegavam com a gente, que vinham visitar e não tinham o que comer, onde se alimentar, e a gente começou a vender nosso próprio alimento no final de semana. E quando a gente percebeu, a gente já tinha se inserido nesse meio. Inclusive, a gente já estava ganhando mais do que o nosso próprio salário. Os meus pais, quando começaram, eu era bem nova, eu devia ter uns 12 anos ainda na época. [...] Como eu falei, meus pais vieram para cá só com o intuito de ter um sítio, para uma melhor qualidade de vida. E nisso, nós começamos a plantar, porque como eles são do interior, já vieram com essa vivência, né? De dar valor à árvore em pé. Então, a gente tem dois sítios que a gente produz para o nosso alimento, para o nosso sustento e também para colocar no nosso restaurante. A maioria dos nossos produtos vem das nossas hortas. Porque antigamente as casas eram bem distantes umas das outras, não tinha essa infraestrutura que hoje tem, né? Porque hoje avançou muito. Se você ver no mapa de Cotijuba mesmo, essa área, principalmente, aqui da frente do Trapiche, virou uma área muito urbana. As pessoas que estão vindo para cá estão derrubando as árvores. Então, está crescendo desordenadamente.” (Moradora antiga de Cotijuba, dona de pousada e restaurante, Vice-presidente do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, 42 anos, 23 de abril de 2023).

Elaborado pela autora, em 2023, com base nas entrevistas realizadas em pesquisa de campo, entre novembro de 2021 e abril de 2023.

Em Caratateua, os informantes 1, 2, 3, 5 e 6 deram ênfase à questão da moradia permanente por parte de parcela da população pobre que buscava pela casa própria e que, sem condições de tê-la nas antigas áreas centrais, de transição e mesmo de expansão da cidade, foram atraídas por oportunidades diversas de moradia nessa ilha. Em seguida, são destacadas as possibilidades de trabalho e obtenção de renda, assim como a propícia aproximação da natureza, associada, principalmente, ao aspecto da tranquilidade.

Conforme reforça o Informante 5, a ocupação acelerada e a intensificação de atividades nas praias e no pequeno comércio local passaram a ser o centro das disputas espaciais a partir da década de 1980. Desses conflitos, surgiram movimentos sociais de antigos moradores, tais como o Conselho de Representantes da Ilha de Caratateua (Consilha), em busca de conter a devastação florestal que se instalava na ilha devido ao avanço das ocupações.

De acordo com o Informante 6, mesmo com o avanço do desmatamento, as atividades extrativistas de coleta de açaí e agrícolas são encontradas, principalmente, nas comunidades do Fama e Fidelis. Contudo, também é comum encontrar em todos os bairros da ilha uma variedade de casas e terrenos, largos em comprimento, onde se encontram pequenas plantações de hortaliças, frutas e outras espécies florísticas, assim como a criação de animais, como aves, voltados, em sua maioria, para consumo próprio dos moradores e/ou venda nas feiras desse espaço insular.

A orla de Caratateua, inaugurada em 2005, tornou o espaço da Praia Grande um grande estacionamento repleto de bares e restaurantes. Até antes desse período, moradores mais antigos, como os informantes 1 e 4, assumem que a ilha era um espaço bucólico e tranquilo, procurado aos fins de semana tanto por pessoas de alto poder aquisitivo como por grupos de baixo poder aquisitivo, inclusive estrangeiros. A poluição das praias não era tão intensa e a diversão era garantida por pequenos shows e bailes, com apresentação de grupos culturais.

Atualmente, boa parte das áreas de ocupações das classes menos favorecidas, ocorridas entre as décadas de 1980 e 1990, tornaram-se bairros, que hoje sofrem com outros problemas ou com alguns antigos que seguem sendo potencializados, como a precariedade de serviços urbanos básicos, de esgotamento sanitário, de asfaltamento das vias e de transporte reduzido. A titularidade dos terrenos ainda hoje é bastante indefinida e confusa, em especial, pela inexistência de escrituras. Assim, os atuais moradores dos bairros Itaiteua, Brasília, Água Boa e, até mesmo, São João do Outeiro (bairro mais antigo), bem como as localidades do Fama e Fidelis, foram sendo ressignificados sem a devida regulação pelo poder público.

De acordo com o Informante 1, antigamente, para usufruir do lazer nas praias de Caratateua, o trabalhador e sua família saíam de madrugada e enfrentavam longas filas de espera por ônibus e pelas balsas. Nesse sentido, a construção da ponte, inicialmente comemorada pelos moradores mais antigos, devido representar “progresso e desenvolvimento” para as famílias que ali habitavam, passou a acarretar transtornos no lugar. Para ele, antes da ponte, o Trapiche Chico Sampaio ou “Trapiche da Balsa”, como popularmente ainda é reconhecido pelos mais antigos, fornecia serviço de transporte de hora em hora nas pequenas embarcações que partiam em direção à 7ª rua, em Icoaraci. A circulação de pequenas embarcações nessa área ainda resiste, mesmo com a ponte facilitando a inserção de motocicletas, vans e veículos de grande porte, como caminhões e ônibus.

No caso de Cotijuba, o rearranjo territorial que a ilha vem sofrendo aparece marcado nas falas dos informantes 8, 9, 10, 14 e 15. Por ser atualmente considerada um espaço de lazer da cidade, destaca-se que, em um primeiro momento, a ilha não atrai os interesses do capital de incorporação. Uma das razões se deve à condição jurisdicional desse espaço, onde há anos são discutidas ações e políticas que o condicionam como Área de Proteção Ambiental (APA). Outro motivo é a grande quantidade de terrenos e imóveis disponíveis por parte de proprietários independentes, o que acaba por não acusar a condição de exclusividade tão requisitada pelas empresas turísticas. Por fim, o fator locacional e a ausência de investimentos por parte do poder público afastam os interesses de turistas nacionais e internacionais, haja vista que o espaço torna-se pouco atraente para investidores diretos de um turismo mais sofisticado. Esse último aspecto é apresentado na fala do Informante 11 como um fator de atração de camadas populares da cidade que se instalam em Cotijuba com o objetivo de estabelecer residência permanente.

Nessas mesmas falas, é possível observar que Cotijuba se constitui como um novo espaço de assentamentos residenciais tanto de uso permanente quanto de uso ocasional. Isso se deve, primeiramente, ao aumento do número de ocupações clandestinas por parte de pessoas que são atraídas pelas amenidades naturais e pelos baixos preços das casas e terrenos. Esses, mesmo sem documentação, são oferecidos em páginas de redes sociais virtuais, grupos de *WhatsApp* e placas físicas sem qualquer fiscalização por parte das autoridades competentes, o que movimenta toda uma cadeia ligada ao circuito inferior e superior marginal da economia urbana.

Por outro lado, também se mostra atraente para representantes da classe média com renda excedente e alguns comerciantes que veem na ilha uma oportunidade de estabelecer casas de veraneio, segundas residências (essas com fins comerciais de locação por



temporada), pequenas pousadas, bares e restaurantes. Esses grupos e indivíduos, por vezes, fazem de suas moradias pequenos comércios com vistas à obtenção de renda com as práticas de lazer e turismo regional que ocorrem na ilha.

Desde o início da década de 1990, adaptações e pequenas resistências podem ser observadas nas práticas econômicas insulares de Cotijuba, cujos sujeitos adaptam suas residências, novas e antigas, em negócios de ritmo e condições próprias. A frente das casas, geralmente, é transformada em restaurante, tendo as calçadas e/ou varandas como extensão da área de atendimento. A cozinha é adaptada tanto para as refeições da família, que se junta para atuar no comércio, quanto para a confecção dos pratos disponíveis no cardápio. No caso das pousadas, processo semelhante acontece, pois se aumenta o número de quartos da casa em direção aos quintais ou constrói-se um ou dois andares terreno acima para acomodação dos hóspedes. Essa “flexibilidade equatorial” (Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2021), em alguns casos, acaba por cair no gosto ou nas preferências de alguns viajantes.

Outrossim, identifica-se um terceiro grupo relativamente menor, composto por alguns proprietários de casas de veraneio que tomam a decisão de morar na ilha por motivos de aposentadoria, ares de segurança, variadas amenidades naturais e tranquilidade, o que é reforçado pelo aumento da urbanização que propiciou a vinda de alguns serviços urbanos e permitiu que determinadas atividades cotidianas não necessitem mais da ida ao continente.

Os informantes 8, 9, 10, 14 e 15 não são nascidos e criados em Cotijuba, como também não possuíam família habitando no local antes de se mudarem. Para eles, além dos terrenos baratos de acesso desburocratizado, as oportunidades de vivências próximas ao rio e à mata e a tranquilidade de se morar longe da tempestividade do ambiente urbano foram requisitos importantes de escolha. Esses mesmos informantes viram oportunidades de obtenção de renda por meio dos serviços de transporte alternativo, vendas de insumos e hospedagem, assim como subsistência mediante o cultivo e extração de frutas e pescado.

A Informante 9, que já se mudou para a ilha em idade adulta, ressaltou que no passado a tranquilidade de conseguir dormir sem medo da violência e da criminalidade da cidade era um fator importante para se morar em Cotijuba, assim como a facilidade de pescar e cultivar para obter o próprio alimento.

Entre os moradores nascidos e/ou criados na ilha estão os informantes 7, 12 e 13, sendo que a primeira se mudou recentemente para Caratateua. Para eles, a caça, a pesca artesanal e o pequeno cultivo de hortaliças, milho, macaxeira etc. constituíam a principal fonte de subsistência no passado. Primeiramente, consumidos pelas próprias famílias para, posteriormente, serem comercializados na Feira da Faveira, nos pequenos comércios da ilha e

nas feiras de Icoaraci e do Ver-o-Peso. Antigamente, as roças se concentravam na parte sul de Cotijuba e, hoje, encontram-se espalhadas, em especial, na parte norte, menos urbanizada.

Em Cotijuba, ainda são mais evidentes entre os moradores nascidos e/ou criados no lugar, aspectos da vida cotidiana ribeirinha mais tradicional, de forte relação com o rio e com a floresta de várzea, onde as casas e quintais são verdadeiros espaços de representação, de significados dos imaginários e das projeções mais espontâneas; vida essa material e simbolicamente diferente da porção continental e de outras ilhas mais urbanizadas, visto que reflete saberes, crenças e valores específicos dos sujeitos insulares que por gerações permanecem no lugar.

Sem se desvencilhar do tempo presente, os informantes revelam o aumento da pressão urbana, sobretudo após ligação ao continente pelo transporte público fluvial regular, que tem como marco a inauguração do Trapiche Antonio Tavernard, em 1994, o que ocasionou o avanço do desmatamento e da exploração de minério, como areia, para fins de construção das novas moradias e estabelecimentos comerciais. Especificamente na parte sul, onde está localizado o terminal hidroviário, e nas praias mais frequentadas (Farol e Vai-Quem-Quer), foi-se criando um pequeno centro comercial e de serviços da ilha. Assim, frequentados por camadas populares e pela classe média que os procura para fins de compras de casas para uso ocasional ou locação por temporada, tais espaços voltaram-se para o lazer suburbano da população belenense.

Em ambas as ilhas ainda se resguardam elementos da natureza como parte de uma paisagem bucólica, com usos e interações múltiplas entre moradores e frequentadores de outros bairros do município e do entorno metropolitano. Esses fazem das praias espaços de lazer aos fins de semana, feriados e férias escolares, ainda que também se note a presença de atividades que sigam tendências do lazer programado, o que se confirma pela presença de turistas.

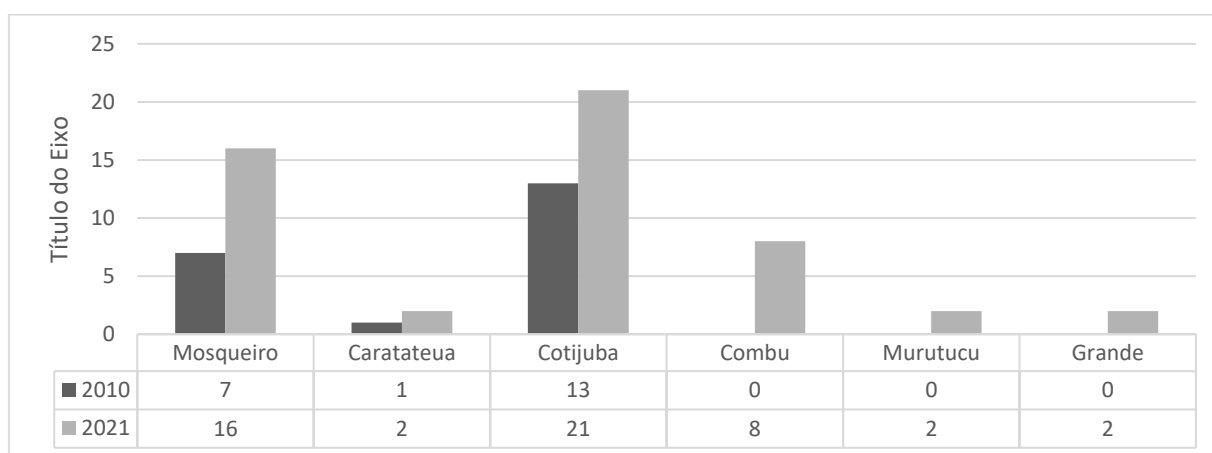
As ilhas vivenciam novas temporalidades e não devem mais ser concebidas como espaços parados no tempo ou atrasados, mas áreas de forte dinamismo urbano-rural, de inúmeras possibilidades e pluralidades de usos. Nesse sentido, torna-se fundamental compreender como os moradores vivem, o que eles pensam, o que fazem no presente e como representam seus espaços de trabalho e vida.

Dessa maneira, os relatos dos informantes sistematizados no Quadro 9 relacionam ao turismo e ao lazer as principais mudanças ocorridas nos últimos anos nas ilhas de Caratateua e Cotijuba; atividades essas que, por essa razão, são aqui consideradas enquanto fatores determinantes para a análise. Isso se deve à sua significativa relação com os planos e projetos

de planejamento urbano, nos quais ambos são reconhecidos como elementos essenciais para o crescimento econômico e a obtenção de consensos entre os moradores.

O *marketing* governamental propaga para a massa trabalhadora e para a massa mais abastada (moradores ricos e turistas) que frequentar as ilhas é garantia de saúde física e mental, dado o maior contato com a natureza e os aspectos culturais do ambiente insular. Entretanto, em Caratateua, a presença de equipamentos turísticos, a exemplo de meios de hospedagem, é rara, condição não muito distante da apresentada por Mosqueiro, Cotijuba e Combu, se comparados a outros destinos turísticos consolidados do país (Gráfico 3).

Gráfico 3 – Ilhas de Belém: capacidade hoteleira entre 2010 e 2021



Fonte: Belém (2020), PDTIS (2009) e trabalho de campo em 2021.

A oferta hoteleira de Belém cresceu substancialmente a partir dos anos 2000<sup>163</sup>, em especial, com a inauguração do “Hangar Centro de Convenções”, do “Complexo Estação das Docas”, do “Complexo Feliz Lusitânia”, do “Portal da Amazônia” e, mais recentemente, com a reinauguração do “Parque do Utinga” e a implantação da Arena Multiuso “Guilherme Paraense” (Mangueirinho).

<sup>163</sup>De acordo com dados do Diagnóstico da Área e das Atividades Turísticas do Polo Belém (PDTIS, 2009), em 2009, a cidade passa a contar com 76 unidades hoteleiras. Em 2011, o Anuário Estatístico do Município (Belém, 2012), acrescentou a existência de 93 meios de hospedagem turística e 4.328 unidades habitacionais, o que foi atualizado em 2019, pelo o Inventário da Oferta Turística (IOT) (Belém, 2019), que apresentou uma diminuição na capacidade hoteleira, registrando-se 72 estabelecimentos. De maneira geral, até final do século XX, a maioria da infraestrutura hoteleira de Belém era de registro independente e familiar. A partir do final dos anos 2000, ocorre a entrada de novos equipamentos e serviços hoteleiros, dentre eles, as bandeiras da Rede Accor (Ibis, Mercure e Formule 1), Tulip, Atlântica Brasil, Soft Inn, Stada Hotels e Andrade. Em 2017, a Rede Bristol Hotéis e Resorts fixa empreendimento no bairro Umarizal, na área central da cidade. Esses e alguns hotéis independentes se especializaram em bairros como Batista Campos, Campina, Reduto e Nazaré, onde o solo urbano apresenta valorização para camadas mais solváveis da população (Rodrigues; Queiroz, 2023).

Quadro 9 – Ilhas subúrbio predominantemente de lazer popular: principais mudanças

Informante	Mudança	Relato/entrevista
1	Dinamismo econômico	“Hoje, o progresso está chegando na ilha, estou vendo algumas ruas do meu bairro sendo asfaltada, benefícios dos impostos que pagamos e merecemos. Na minha rua está para chegar asfalto, já andei em ruas que eram estivas e hoje já estão asfaltadas. Assim como era em Icoaraci, eu vejo isso aqui em Caratateua. Na época que me mudei era fácil se mudar para cá, mas hoje, com o progresso que está chegando torna-se mais difícil, pois as casas estão mais caras” (Morador antigo de Caratateua, Artesão, 64 anos, 18 de janeiro de 2023).
2	Dinamismo econômico	“Diminuíram as invasões, não é que não tenha espaço no Outeiro, mas tava demais. [...] Em Outeiro, desde que cheguei, sempre teve o serviço público, aqui tinha uma representação da prefeitura, existe uns comércios pequenos ali pra parte da praia. Nas praias mais famosas, como a Praia Grande e a Praia do Amor, que hoje tem mais outras partes, o pessoal vivia desses pequenos comércios, e era assim, desde aquela época o povo vivia disso. [...] Hoje, nós já temos, não vou lhe dizer que são grandes comércios, mas em relação aquele tempo, já temos vários comércios, além das praias temos alguns comércios grandes, com relação aquele tempo, né? Naquele tempo pra ir comprar pão era só um comércio, não tinha padaria, farmácia, hoje tudo isso tem. Não tinha supermercado, hoje também não tem, mas tem vários mercadinhos” (Morador antigo de Caratateua, Aposentado, Ex-administrador Regional DAOUT e cofundador do Consilha, 68 anos, 06 de novembro de 2022).
3	Moradia, mobilidade, amenidades naturais, dinamismo econômico, migração	“Outeiro é uma ilha dormitório, as pessoas invadiram, moram aqui, mas a maioria trabalha para o centro de Belém, mas nós temos a praia e suas belezas ainda. As praias aqui de Outeiro, devido as invasões, foram mal pensadas. Aqui na Praia Grande tem uma invasão. A própria prefeitura construiu as barracas na areia da praia, e a calçada fica atrás das barracas e não na frente das barracas. Mas ainda temos uma orla, no caso a Praia do Amor ainda tem árvores, é arborizada ainda, temos igarapés, ainda é um lugar bucólico e prazeroso de se estar. Pelo menos o bairro da Brasília, onde eu moro, é bem próximo, 100 metros da praia, tem uma vegetação diferente que invadiu a praia. Os bares ainda estão muito, como posso dizer, ainda não tem uma melhoria visual neles para o turista ver. Mas assim, a Ilha ainda é bucólica, tem as suas belezas, Outeiro ainda é tem as praias mais procuradas, tem a Praia do Barro Branco. Que desde que eu vim pra cá, eu só fui uma vez, mas não sei como estar. Temos agora a praia do Belo Paraíso, se não me engano foi uma ocupação que deu certo, se não me engano, aquela área era do Liberal. Mas ainda se encontra algo bom em relação a natureza, apesar das invasões, ainda se encontra algo bonito” (Produtor cultural, Representante distrital no Conselho Municipal de Cultura, 46 anos, 13 de janeiro de 2023).
4	Dinamismo econômico, mobilidade, subsistência (pesca e artesanato), migração.	“Aqui dentro prevalece o comércio, os comerciantes, mercadinhos, material de construção, estância e os bares na praia. Infelizmente, o resto tem que ir para o centro de Belém, porque para a maioria só serve de dormitório, feliz daquele que consegue trabalho aqui dentro da ilha [...] até que ainda tem gente que vive da pesca também, ainda vivem da cerâmica ainda, mas são poucos. Serviço braçal, mesmo, também tem” (Morador antigo de Caratateua, Agente de Portaria, Membro do Conselho Municipal de acessibilidade, 42 anos, 13 de janeiro de 2023).
5	Moradia, dinamismo econômico, migração, impacto ambiental	“[...] Eu fui um dos poucos moradores que fizeram parte do movimento a favor da vinda do Alphaville, porque aquela área era especulada para invasão e eles vieram e ajudaram a preservar aquela área ali. [...] Sim, observo que a cada mês há poucas mudanças de ida da ilha e sim é muita gente retornando. Então você vê essa explosão acontece mais no tempo das férias, a pessoa vem passar as férias e acaba ficando, a cada verão aumenta a população” (Morador antigo de Caratateua, Agente recenseador do IBGE, ex-presidente da associação comercial de Caratateua, 51 anos, 07 de abril de 2023).

6	Dinamismo econômico, amenidades naturais e migração	“Como te falei anteriormente em nossa conversa mais informal, é uma preocupação da nossa administração essa questão do desenvolvimento turístico. Então, a gente vai pra essa ponta aí, as praias, os igarapés que nós temos aqui no Distrito. Mas hoje nós temos até dificuldade em dialogar com as pessoas que fazem o uso desses espaços, mas a gente se organizando com algumas secretarias, como por exemplo, a BELEMTUR. Ela tem nos dados uma resposta em relação a como iniciar esses tratamentos, primeiramente, com essa população que faz esse trabalho mais perto das orlas. Estamos oferecendo cursos e estamos abrindo um debate também no “Tá Selado!” sobre como nós vamos direcionar recursos pra gente trabalhar em nossas orlas [...] A reconstrução e ampliação da Rua Frank de Menezes, do estacionamento, faz parte melhoramento e reconstrução da nossa orla, do Pistão também, melhoramento da orla [...] hoje, usado como uma praça [...] que estava sendo muito deteriorada, o poder público não deu atenção devida. Então, há mais de 20 anos os comércios e as pousadas estavam fechados, porque até uma chuva de 10 minutos alagava. Então, nós pensamos nessa entrada e o prefeito chancelou essa iniciativa. A mesma coisa lá na praia do Belo Paraíso, lá no Fama, uma parceria governo do estado e prefeitura, nós também estamos pavimentando para dar acesso a essa praia maravilhosa que poucas pessoas conhecem. Então, nós já demos o pontapé inicial, mas tem muita coisa a fazer, parte de conscientização, iluminação e segurança. É um projeto que não é pra dois anos ou três anos, é um projeto a longo prazo. E devido a ocupação e um contingente muito grande de pessoas [...] tem vindo muitas pessoas ainda morar pra cá. Então, isso criou uma certa desordem no processo de urbanização e a prefeitura de Belém vem tentando organizar” (Representante da Administração Regional do Outeiro, morador de Caratateua, 09 de setembro de 2022).
7	Obtenção de renda (transporte) e dinamismo econômico	“Hoje, eu dependo e vivo desse modal que a gente determinou, denominou, melhor dizendo, motorrete, onde a gente criou uma cooperativa e eu presido essa cooperativa. [...] Quanto a essa questão do turismo, na sua maioria, é da região metropolitana, sim, continua sendo da região metropolitana, que se dá mais aos finais de semana, mas tem, sim, exceções. Nós temos turistas de outros estados que também frequentam a Ilha. A maioria vem em julho e dezembro, esses turistas de fora da região metropolitana, de outros estados. Até de outros países nós recebemos, mas, assim, no menor número” (Morador antigo de Cotijuba, Presidente da Cooperativa de Motorretes de Cotijuba, 45 anos, 19 de fevereiro de 2022).
8	Dinamismo econômico, migração, amenidades naturais, especulação imobiliária	“Hoje o que se destaca aqui na ilha são as pousadas, os restaurantes e o transporte, é onde a população que mora aqui mais trabalha. Você vê que quando você chega lá na frente, tá cheio de mototáxi, motorrete, por quê? A única fonte de renda que as pessoas têm, porque aqui não tem empresa, entendeu? Pra gerar emprego pra essas pessoas. Porque o cliente, quando ele chega, que ele vê, até mesmo quando ele sabe que a gente trabalha com produtos tudo daqui que é nosso. [...] Quer dizer, então, são coisas que a gente já trabalha com o nosso quintal produtivo também, entendeu? [...] Recebemos de fora, de vários países e vários estados. [...] É, quando vem o turismo de base comunitária, ele vem pelo nosso Movimento de Mulheres, mas nós fizemos um trabalho com o Sebrae, com o turismo internacional também. Então, hoje o nosso nome tá nas revistas de avião, nos coletes, por exemplo, nós tínhamos uma clientela muito grande de Manaus, Macapá, antes desse Covid, nós tínhamos uma boa clientela. Por exemplo, no mês de agosto, no mês das férias, vem povo de vários estados, né? Mas mês de agosto era o mês que vinha muitos gringos, as pessoas de fora pra cá, porque eles não gostam quando tem muita gente. Eles gostam quando tá tudo calmo, né? [...] Aumentou muito o número de pousadas e restaurantes e também aumentou muito o número de lojas de materiais de construção, também só tinha uma farmácia, agora são duas. A maioria são moradores, a pessoa abre o comércio e acaba se mudando pra cá. O que influencia é a beleza da ilha, entendeu? [...] Aí, eles querem vender, e geralmente, vendem mais caro do que compraram. [...] Aqui é só contrato de compra e venda, não tem termo de concessão. A menina da EMATER disse que é só ir lá e pegar, tô até querendo ir lá na SPU, na EMATER ver isso” (Nova moradora de Cotijuba, dona de pousada e restaurante, Membro do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, 52 anos, 19 de fevereiro de 2022).
10	Violência, degradação (desmatamento e	“Hoje, Cotijuba demonstra ser uma ilha degradada, bastante violenta, já, né? Com muitos pontos de venda de drogas, bem acentuados, já, no Cotijuba. A forma de morar encareceu muito e a alimentação também, né? Encareceu muito. Então, isso mudou muito. Está totalmente degradada a Cotijuba, hoje. A parte que a gente pegava o peixe, a gente não consegue mais comer. Não vem mais peixe, né?”

	mineral), tráfico de entorpecentes, especulação imobiliária, escassez da pesca	Não vem mais peixe. A parte de vegetação tem bem pouca, né? Muito escovão de areia, muita tiração de pedra. Muito degradado Cotijuba, hoje. Se encontra nesse estado” (Moradora antiga de Cotijuba, Membro do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, Conselheira “Tá Selado!”, Produtora rural e condutora de turismo, 56 anos, 23 de março de 2022).
11	Dinamismo econômico, circulação fluvial	“Tem tudo que você precisa, você não precisa ir em Belém para comprar comida, tem duas ou três farmácias, tem supermercados, só não tem fiscalização, eles colocam o preço que querem, o quilo da carne tá quase 50,00 aqui. Quando a gente questiona, ele manda a gente ir pra Icoaraci. É isso que eles falam, não são educados, não dão uma satisfação pra gente que justifique o preço. Nós moradores pagamos o mesmo valor que todo mundo em transporte. Eu acho que isso é uma exploração, é muito caro o valor de R\$ 8,00. Só tem 4 isenções para idosos, e tem um limite de 35 idosos no navio.” (Morador antigo de Cotijuba, carpinteiro, 74 anos, 17 de dezembro de 2021).
12	Subsistência (cultivo), trabalho, escassez da pesca, novos serviços urbanos (telefonia móvel e internet)	“[...] Alguns produtos sim, a gente consegue na horta, as hortaliças que a gente consome aqui, consome e vende, né?! Produz a nossa alimentação e a alimentação de venda do restaurante, sim, como a macaxeira, o jambu, o tucupi. Tudo é extraído daqui, as hortaliças, outra coisa, o peixe a gente compra aqui, mas o peixe não é pescado aqui, o peixe vem do Ver-o-Peso, né?! Os feirantes daqui adquirem lá e trazem pra cá, não é pescado aqui [...] aqui não é uma ilha de pescador, né? Bem fraco! Acho que foi mais, aqui a nossa praia é conhecida porque alguns moradores que sobreviveram da pesca, sobreviviam [...] lá pra trás, lá pro início da praia [...] agora o que a gente percebe que eles pescam muito é camarão aqui, camarão sim, eles pescam daqui. [...] A gente já tem uma internet boa, a Claro é boa, e recentemente, chegou a antena da Tim. Mas é boa a gente consegue usar a máquina de cartão, mas a ilha já tem plano de fibra ótica, já temos duas empresas trabalhando, mas é caro, mas não é tão acessível” (Nova moradora de Cotijuba, Pedagoga da Creche e Dona de Pousada, 35 anos, 17 de dezembro de 2021).
13	Dinamismo econômico	“Predomina o turismo, porque nós temos os mercados, mas todo mundo se envolve, de algum modo e vive do turismo. [...] Hoje em dia a gente está tentando inserir, tanto eu quanto outras pessoas de fora, que tentam falar outra língua. A gente está tentando capacitar outras pessoas também para abranger mais os estrangeiros, pessoas de fora [...] porque aqui pelo governo é muito difícil vir, mas quando a gente consegue trazer parceiros para ajudar, a gente teve vários de gastronomia que já vieram e enriqueceram muito. [...] O MMIB, o pessoal diz que é a mãe de todos aqui em Cotijuba [...] o que a gente está precisando mesmo agora, que a gente precisa de parceiros. A gente tem que trabalhar nisso para dar mais capacitação [...] tem muitos restaurantes que ainda estão engatinhando ainda. [...] No meu caso, o meu cardápio, tem tanto para as pessoas mais de baixo, um valor bem mais acessível, e tem também o outro mais elevado, dependendo do tipo de cliente que nós recebemos. A gente abrange tanto a parte dos agricultores, dos artesãos, dos próprios jovens, idosos. A gente abrange um pouco de cada coisa” (Moradora antiga de Cotijuba, dona de pousada e restaurante, Vice-presidente do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, 42 anos, 19 de dezembro de 2022).
14	Dinamismo econômico, circulação terrestre (motorretes) e fluvial	“[...] Até porque a gente depende disso pro turista que vem. Porque o turista quer uma paz, quer uma tranquilidade. Quer botar a rede dele numa árvore ali. Em Belém ele não vai conseguir, então ele vai fugir pra Cotijuba. Em Cotijuba eu vou estar aqui esperando ele como mototáxi. Vou levar ele na Pousada da minha mãe. Onde que tem esse ambiente tranquilo?! Um ambiente familiar! Vou levar ele na praia também, porque eu tenho restaurantes que eu já trabalhei na praia. Então hoje em dia a gente depende muito, sim. [...] Trabalho como garçom na beira da praia aos finais de semana. Mototáxi eu rodo de segunda a sexta, sábado e domingo eu trabalho na praia como garçom. [...] A motorrete em si, porque a motorrete, ela é nova, não existia antes. Era só o Brandão, os mototáxis e a charrete, que era com os animais. Aí, depois que implantaram a motorrete, entendeu? Aí já ficou também muito melhor, entendeu? Já trabalhei com uma motorrete também, porque o meu pai tem uma. E quando dá, quando eu estou com tempo livre, aí eu já pego a motorrete, já faço, já ganho esse dinheiro a mais. Que é uma renda melhor do que de mototáxis, porque de mototáxis eu faço uma corrida de tipo de nove

		quilômetros, eu tenho dez reais. Nove quilômetros, eu tenho oitenta reais na motorrete. [...] A questão da, tipo assim, comércios, negócio de internet, que antes não tinha, agora já tem fibra ótica, já temos até duas empresas trabalhando na ilha, já vem por uma terceira empresa. Melhorou então a conexão aqui na ilha. Porque antes a gente dependia só da área, entendeu? Aí depois que criaram a antena da Claro, aí melhorou muito mais” (Nova Moradora de Cotijuba, mototáxi, 24 anos, 27 de novembro de 2021)
15	Dinamismo econômico, circulação terrestre (motorretes)	“[...] Nos últimos anos o que veio economicamente foi as motorretes, que a gente não tinha. Até uns 5 ou 6 anos atrás a gente não tinha motorrete. Aí, teve um rapaz que inventou, já tem uns 10 a 15 anos, quando ele inventou a motorrete. Então, a atividade maior aqui que teve repercussão foi o motorrete. [...]Aumentou o comércio, sem dúvida! Na época que eu cheguei, só tinha uma padaria, hoje já tem umas três ou quatro padarias. Os supermercados já se adaptaram, já saiu mais outros mercantil com qualidade, já recebendo hoje tudo que tem direito, pix, cartão etc. Quando eu cheguei aqui, ninguém recebia nada disso. Era no dinheiro e acabou!” (Morador antigo de Cotijuba, mototáxi, 50 anos, 27 de novembro de 2021)
16	Especulação imobiliária	“Tem aumentado muito o aluguel de casas. Isso é importante porque tem muitas pessoas que alugam casas porque querem sossego, querem fugir do barulho da cidade, porque a cidade só é barulho” (Moradora antiga de Cotijuba, condutora de embarcação, 62 anos, 18 de novembro de 2021).
17	Dinamismo econômico, especulação imobiliária, migração	“Como eu disse, a economia da Ilha é muito dinâmica devido ser ilha de veraneio. Acho que cresceram os comércios de vestuário, porque antes era difícil, porque antes tinha que atravessar pra Icoaraci, as mercearias e alimentação também, são informais, né? O número de moradores cresceu significativamente, surgiram algumas falas que Cotijuba vai se tornar um local, porque tem muitos idosos indo morar lá, antes a gente via núcleo de famílias com grandes extensões de terra, e agora tem comunidades inteiras nesses terrenos. Acredito que isso também favoreceu esse crescimento de pequenos comércios, de restaurantes nas praias, tem muitos restaurantes com pousadas, são bem completos, só se fortificando. [...] A gente vê meio que um preconceito, na minha família mesmo surgem falas, que a ilha está sendo tomada por essas pessoas que estão vindo do continente, a própria preocupação com sua terra, porque antes todo mundo se conhecia e respeitava seus limites, com o crescimento populacional você para de conhecer quem mora do teu lado, com esse crescimento exponencial da população surgem essas falas de medo em relação a sua comunidade. [...] Os estudos, porque nós temos uma escola municipal e uma estadual, mas a escola estadual não é de qualidade no que diz respeito a infraestrutura, tipo não beneficia os moradores como deveria, tanto que a gente precisa se deslocar, seria interessante também que eles vissem, que, como tem muitos jovens, que houvessem cursos técnicos de enfermagem, essas coisas, porque a gente precisa sair da ilha, a gente precisa pensar nessa realidade.” (Moradora antiga de Cotijuba, atualmente morando em Caratateua, estudante, 25 anos, 28 de novembro de 2022).
18	Subsistência (Exploração mineral e extrativismo do açaí), serviços urbanos (energia termoeletrica), violência, tráfico de entorpecentes	“Hoje, os nativos, eles são obrigados a sobreviver da natureza, com a pedra, a areia, madeiras e outras coisas. Com o açaí, a fruta, por não terem opção de profissão. Há 15 anos atrás, eu estava na política, eu pedi muito uma escola técnica ou uma faculdade para que eles pudessem competir com os candidatos da cidade. O estudo aqui é muito fraco! Nunca veio, foi só promessas. E por causa disso, a Ilha foi se deprimindo um pouco. Não está totalmente deprimida, mas já não é como era. E fora disso, ainda é um bom lugar para se morar. Veio o progresso com a luz [...]A luz veio mais ou menos 8 anos atrás, e com a luz, veio coisas boas e ruins, como drogas, ladrões. Mas nada que a polícia não possa consertar. Nós temos outro problema de delegacia, porque os policiais prendem os contraventores aqui, chegam do outro lado e soltam bem rindo, por falta de interesse público do governo. Isso nos deixa um pouco atrasados. E outra coisa que é difícil para o jovem, todo jovem daqui ele tem que sair. Inclusive, 90% dos nossos jovens estão para Santa Catarina, estão para Goiás, estão para Parauapebas atrás de emprego, porque não tem emprego e nem sobrevivência. É difícil! Aqui é mais para aposentado ou para quem tem um negócio montado” (Morador antigo de Cotijuba, dono de pousada, 69 anos, 27 de novembro de 2021)

Elaborado pela autora, em 2023, com base nas entrevistas realizadas em pesquisa de campo, entre novembro de 2021 e abril de 2023.

Nesse sentido, o lazer e a produção de moradias no centro metropolitano se desenvolvem cada vez mais sob a égide do capital, a exemplo dos atrativos turísticos, *shoppings center*, escritórios, prédios comerciais e residenciais de alto padrão. O *marketing* em torno do título de “Cidade Criativa da Gastronomia” também vem buscando atrair interesses de investidores para a área central e de transição, principalmente onde a maioria das intervenções está localizada, como é o caso do recém-inaugurado “Boulevard da Gastronomia”, empreendido pela prefeitura no ano de 2023.

Nas ilhas, com exceção do Combu – que sofre influência direta de alguns desses novos projetos e ações, dentre a atuação de investidores de um mercado gastronômico e turístico –, as iniciativas se desenvolvem de maneira muito precária e, usualmente, delineadas pelos próprios moradores que enxergam nas atividades de lazer, e mesmo no recebimento de turistas, uma oportunidade de geração de renda para a família.

No que concerne à produção imobiliária para fins de hospedagem temporária, a maioria dos proprietários dos pequenos hotéis e pousadas possui baixo volume de capital disponível, adaptando, geralmente, a própria residência para acolhimento dos visitantes. Esses espaços não se mostram relevantes para investidores de alto poder aquisitivo, tendo em vista a quase inexistente presença de fluxos de turistas e mesmo de moradores com melhores condições de pagar pelos serviços, o que é reforçado pela precariedade da infraestrutura urbana disponível.

Nessas ilhas, diferente das áreas central e de expansão (rodovias BR-316 e Augusto Montenegro), onde o processo de valorização aumenta consideravelmente o preço dos imóveis, os valores da terra são comercializados a preços relativamente baixos, sobretudo pela condição de espaços de lazer suburbano que, na particularidade de uma metrópole regional como Belém, concentra os investimentos em pontos específicos, não incluindo esses locais.

A principal exceção é o Residencial Alphaville, responsável por privatizar grande extensão territorial na orla do Rio Maguari, espaço de Caratateua até então considerado rural, tendo como estepe o forte discurso promocional de qualidade ambiental, segurança 24 horas e diversidade de opções de lazer para quem adquirir lotes.

Outro fator que coloca em xeque a condição de um espaço como turístico ou não é a presença do turista que não raro frequenta esses locais em momentos diferentes da alta temporada (férias escolares, finais de semana e feriados) da classe trabalhadora. Além disso, não há qualquer tipo de controle e/ou contagem da entrada de visitantes nas ilhas de Belém, nem mesmo no Combu, uma Área de Proteção Ambiental cujo plano de manejo ainda não foi



implantado. Todavia, entre os relatos de comerciantes e condutores de transporte (informantes 6, 7, 9, 13, 15 e 15), a presença de grupos de outros estados e estrangeiros a cada ano é maior.

Assim, o que se observa em Cotijuba e Caratateua é que a posse da terra vem ocorrendo por vias ilegais do ponto de vista burocrático do Estado, no qual a intermediação entre agentes independentes e agentes imobiliários pode ser observada quase todos os dias em anúncios de plataformas específicas de venda/aluguel de produtos e casas, a exemplo da *On Line eXchange* (OLX), e em grupos de mensagens de redes sociais, como o *Facebook* (figuras 51, 52, 53 e 54)<sup>164</sup>.

Na venda e aluguel de casas ou terrenos é possível perceber a transformação da habitação em mercadoria, mas não aquela do ponto de vista do capital, convertida em mais-valia. A produção de assentamentos em Cotijuba e Caratateua é uma das estratégias de reprodução da vida de pessoas e/ou grupos que, atualmente, são atraídos pelas belezas naturais e pela disponibilidade de terra por baixo custo. Quando não são especuladores, esses sujeitos adquirem o terreno ou lote irregularmente, autoconstróem residências que, por vezes, se tornam permanentes ou assumem dupla/tripla função de moradias-comércios ou moradias-restaurantes-pousadas.

Em Caratateua, corretores imobiliários, entre outros agentes da “indústria de invasões”, atuam na produção das ocupações desde 1990 (Silva, 1995; Trindade Júnior, 2016). Atualmente, essas áreas são alvo de disputas entre ocupantes da época e novos sujeitos que se inseriram no espaço nos últimos anos. Um exemplo disso pode ser observado no entorno das praias do Amor e Grande, onde se tem relativa infraestrutura urbana e serviços e, por isso, o preço dos imóveis não é tão popular, podendo ultrapassar até 500 mil reais, valor reduzido se comparado a outras áreas mais valorizadas da cidade.

Nos terrenos próximos à orla, principalmente nas proximidades das praias do Amor e dos Artistas, a especulação imobiliária foi capitaneada por especuladores que passam a explorar a característica balneária, o que gera o aumento dos preços dos terrenos, tornando-se inatingíveis para muitos moradores que são obrigados a ocupar áreas mais ao interior da ilha (Barbosa *et al.*, 2012).

Os bairros que cercam as praias mais frequentadas possuem uma paisagem dinâmica e são movimentados por feiras, pequenos mercados independentes ou pelas próprias residências. São João do Outeiro, Água Boa e Brasília apresentam infraestrutura com igrejas, escolas públicas, tais como a FUNBOSQUE, avenidas largas, Unidade Municipal de Saúde,

---

<sup>164</sup>Com o objetivo de garantir o anonimato dos sujeitos observados, as imagens de anúncios disponíveis em páginas virtuais foram editadas nas partes em que aparecem informações de natureza pessoal.

subsede da COSANPA, posto dos Correios, além da Agência Regional de Administração de Outeiro (AROUT). Na avenida popularmente conhecida como “Pistão” estão concentrados mercados, farmácias, posto de gasolina, depósito de bebidas, dentre outros pequenos estabelecimentos comerciais que completam a paisagem que dá acesso às praias e onde se encontram alguns casarões e residências de fim de semana.

As integrações rodoviárias, entre Caratateua e Icoaraci, e hidroviária, entre Cotijuba e Icoaraci/Ver-o-Peso, facilitam a busca por terrenos e imóveis nessas ilhas, visto que:

em se tratando de residências secundárias, a localização suburbana é uma condição *sine qua non* para a aquisição de um imóvel de uso momentâneo, já que se objetiva distanciar-se do espaço-tempo metropolitano, caracterizado pelo trânsito caótico, pela poluição visual e sonora, pelo desgaste no espaço de trabalho, pela violência urbana etc. (Ferreira, 2012, p. 82).

O fluxo de passageiros de ônibus e vans, partindo dos terminais rodoviários de São Brás com destino aos trapiches de Icoaraci e Outeiro, reflete o constante movimento da classe trabalhadora durante a semana. Nos fins de semana e períodos de férias escolares, evidencia-se também a presença frequente de visitantes da própria cidade (conforme informantes 3 e 4). Nesses casos, além das pessoas, é comum o transporte de malas, mantimentos, móveis, eletrodomésticos e até mesmo animais de pequeno porte. Esses objetos são levados para as residências secundárias ou de familiares que residem nas ilhas, garantindo a comodidade durante a estadia.

A produção residencial de uso ocasional ganha destaque em Cotijuba, assumindo características de produção não mercantil, mesmo que o crescimento de pousadas e segundas residências com fins lucrativos tenha crescido nos últimos anos. Esse tipo de imóvel é, geralmente, construído por contra própria, isto é, sem intermédio de imobiliárias na construção (figuras 55, 56 e 57). Camadas da população que buscam renda extra veem em ilhas com melhor infraestrutura urbana e forte expressividade em recursos balneares, como Cotijuba, a oportunidade de adquirir um terreno largo, frutífero e com baixo custo.

O aparecimento de intermediários para comercializar moradias edificadas e planejadas por construtoras especializadas e financiadas pelo sistema de crédito, como o corretor de imóveis, inexistente onde a produção capitalista da moradia não acontece (Ferreira, 2012). Nesse sentido, assim como Mosqueiro, em Cotijuba os assentamentos são produzidos de forma “espontânea”, inserindo-se aos poucos na dispersão metropolitana, de forte segregação socioespacial.

Figura 51 – Ilha de Cotijuba: anúncio de venda de imóvel na Praia Funda

15 de dezembro de 2023 às 15:05

**VENDO EXCELENTE CASA NA ILHA DE CUTIJUBA\* (PRAIA FUNDA).**

138 m<sup>2</sup> de área construída e terreno 18x50 = 900m<sup>2</sup>

Sala, Bar interno, cozinha americana, 2/4, 02 banheiros, quintal com fogão a lenha, varandada, piscina, fogão cocktop, televisão, geladeira, cama de casal, cama de solteiro, 05 redes, louças, mesas e cadeiras.

Toda murada e gradeada!

Próximo a praia 300m.

Valor de avaliação R\$ 150 mil, VENDO R\$ 100 mil.

Maiores informações no PV ou ( ) Whatsapp .  
Corretor de imóveis. Creci PA/AP.



Fonte: observação sistemática na rede social virtual *Facebook*, na página Vendo [...] (2023).

Nota: em sites e páginas de internet, como o *Facebook*, existem fóruns específicos para publicação de anúncios classificados de compra e venda de casas e terrenos, o que não impede o anunciante de utilizar sua própria página pessoal para a mesma finalidade. Os proprietários, posseiros e/ou corretores elaboram contrato de compra e venda mesmo não havendo, em sua maioria, a posse legal dos imóveis e terrenos.

Figura 52 – Ilha de Cotijuba: anúncio de venda de imóvel na Praia do Farol

5 de dezembro de 2023 · 🌐

TRABALHE EM UM LUGAR PARAÍSO  
PRAIA DO FAROL COTIJUBA  
Vende-se, restaurante com casinha e terreno na praia do Farol de Cotijuba.  
Acesso direto à praia de um lado, acesso direto à rua do outro lado.

Fonte: observação sistemática na rede social virtual *Facebook*, na página *Trabalhe [...]* (2023).

Nota: o aumento da procura por casas e terrenos para moradias e/ou comércios em Cotijuba está relacionado a vários fatores, dentre os quais se destacam o preço acessível, o ambiente tranquilo e de maior contato com a natureza e a possibilidade de renda extra. A imagem demonstra que o imóvel se trata de um restaurante em pleno funcionamento, com fácil acesso tanto para a praia quanto para a rua, e com área disponível para ampliação da construção.

Figura 53 – Ilha de Caratateua: anúncio de aluguel e venda de imóvel na Praia do Amor



## Alugo ou vendo casa de frente pra praia do amor em outeiro

Alugo essa casa de frente pra praia do amor ao lado do pistão do estacionamento e escola Pedro demo com sala cozinha banheiro lavanderia ao lado da casa e na parte de cima dois quartos e pátio em frente da casa tem uma área de churrasco que serve também pra garagem lugar muito tranquilo e ventilado próximo da feira e parada de ônibus a parte de cima o chão e de madeira mas a casa toda e de alvenaria . Só paga consumo de energia, não paga água. Valor do aluguel: 500,0 reais , valor de venda : 55.000 tratar direto comigo pelo

Fonte: OLX (2023).

Nota: em Caratateua é possível comprar uma casa nas proximidades da praia, pronta para morar e com um número maior de cômodos, a preço menor do que o comercializado no restante de Belém. Não obstante, dentro da própria ilha existem diferenças de valores, a depender da localização e da qualidade da área construída. O imóvel da imagem é ainda mais valorizado por estar próximo do pequeno centro comercial e de serviços dos bairros São João do Outeiro e Água Boa.

Figura 54 – Ilha de Caratateua: anúncio de aluguel e venda de imóvel nas proximidades da Praia da Brasília

**Imóveis Belém (aluguel e venda)** ...  
 9 de setembro de 2021 · 🌐

- Excelente localização em Outeiro: Rua do Fidelis, próximo da praia da Brasília, contendo:
- Muita árvore em um terreno de 150 metros de fundos por 40 metros de largura, com casa de alvenaria de Pátio, garagem para 03 carros, amplas áreas laterais, sala, 03 quartos, sendo 01 suite, sala de estar, sala de vídeo, cozinha, 02 banheiros, ótimo para chácara ou para quem quer investir em um condomínio de pequeno porte. Aproveite que esta crise vai acabar.

VALOR R\$ 350.000,00

Contato com \_\_\_\_\_, Corretor de Imóveis CRECI \_\_\_\_\_, pelo fone \_\_\_\_\_ ou pelo Whatsapp \_\_\_\_\_.



Fonte: observação sistemática na rede social virtual *Facebook*, na página *Imóveis Belém* (2021).

Nota: os anúncios identificados, em sua maioria, são feitos pelo próprio corretor e não por uma empresa imobiliária e/ou empresa especializada contratada para a divulgação e/ou venda dos imóveis. Isso revela que as tratativas ocorrem a partir das negociações entre o proprietário do imóvel, o corretor (que trabalha por conta própria via comissionamento) e o usuário/consumidor final, em uma relação distanciada do capital imobiliário e inerente ao circuito inferior da economia urbana.

Figura 55 – Ilha de Cotijuba: casa disponível para venda ou troca



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, ago. 2021.

Nota: nos últimos anos, o crescimento da disponibilidade de imóveis à venda ou para “troca” fez com que aumentassem as atividades de corretagem na ilha. Vale ressaltar que esse tipo de assentamento não se trata de uma produção capitalizada, isto é, com a subtração de mais-valia (acumulação lucrativa), no qual boa parte dos proprietários, por utilizarem as casas somente no período de veraneio, buscam na atuação de intermediários melhorar as negociações com possíveis compradores.

Figura 56 – Ilha de Cotijuba: casa com quartos disponíveis para locação



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, dez. 2021.

Nota: a venda de imóveis ou mesmo o aluguel de partes/cômodos do imóvel (imagem) é uma prática muito comum. Trata-se de mercadorias com preços fixos e/ou tabelados, mas que diferem de uma produção capitalista por conta da ausência da acumulação excedente. O que mais se observa é a grande quantidade de imóveis e terrenos “vazios” disponíveis a um preço menor do que o comumente encontrado nas faixas de terra dos principais vetores de expansão de Belém, portanto, menos sujeitos à especulação.



Figura 57 – Ilha de Cotijuba: divulgação de casa secundária disponível para locação por temporada



Fonte: observação sistemática na rede social virtual *Instagram*, na página Paraíso Cotijuba (2023).

Nota: em Cotijuba, as diferenças de preços são determinadas pela qualidade e pela localização dos imóveis. Com isso, tanto os imóveis secundários convertidos em primeira residência (em número menor) quanto os imóveis secundários disponíveis para locação por temporada (imagem) estão distribuídos nas áreas mais urbanizadas ou nas beiras de praia, sendo mais valorizados pela forte beleza natural.

Em relação ao acesso hidroviário aos atrativos turísticos, o Estado, por meio da elaboração de relatórios técnicos como PDTIS, indica que a Ilha de Cotijuba apresenta preços acessíveis aos visitantes, enquanto Caratateua carece de infraestrutura básica para atração de turistas (Pará, 2009). Contudo, essa situação é reivindicada pela maioria dos moradores que reclamam dos altos valores para se locomover dentro das ilhas e no restante da cidade.

Em relação ao comércio de Cotijuba, sua concentração se dá na parte sul, na Comunidade faveira, enquanto em Caratateua o comércio encontra-se espalhado, principalmente nos bairros Água Boa, São João do Outeiro e Brasília. No caso de Cotijuba, o aumento no número de estabelecimentos comerciais é atribuído principalmente à chegada da energia elétrica em 2011. O serviço de transporte dentro da ilha é assegurado pelos “bondinhos”, mototáxis e “motorretes” (conforme informantes 7, 8, 14 e 15), meios esses responsáveis por facilitar a locomoção de mercadorias e passageiros, especialmente dos veranistas.

Assim, a localidade da Faveira e as proximidades das praias do Farol e do Vai-Quem-Quer apresentam relativo adensamento de segundas residências, por localizarem-se próximos do centro comercial, do Terminal Hidroviário Antônio Tavernard e da concentração de bares, restaurantes e pousadas, onde está o maior fluxo turístico na ilha. Portanto, não se observa a presença do capital imobiliário na produção do espaço em Cotijuba.

No que concerne à opinião de turistas sobre Cotijuba, um portal eletrônico de que reúne informações para viajantes dispõe de algumas avaliações sobre a ilha. Nesse sentido, um turista de Brasília considera Cotijuba como “local calmo onde se curte a natureza [...] e a praia de rio é sensacional” (TripAdvisor, 2024a), enquanto um turista de Barueri o aponta enquanto “um lugar pitoresco, com pouca estrutura. Um lugar rústico, mas de belas paisagens” (TripAdvisor, 2024b). Um turista de Santos, por sua vez, comenta o seguinte sobre a ilha, conquanto reconheça as amenidades do lugar: “transporte de qualidade e necessidade de melhorias nas ruas, parece um local abandonado, porém desperta o desejo de voltar e, quem sabe, ver alguma melhora” (TripAdvisor, 2024c). Da mesma maneira, os novos moradores, em sua maioria da própria cidade, também são atraídos pela beleza, bucolismo e biodiversidade do lugar.

No caso de Cotijuba, a insularidade, como laço de identidade e afetividade, é ampliada pela ausência da “cultura rodoviária”, mediante a qual os valores dos percursos de mototáxis variam entre R\$ 8,00 e R\$ 15,00 por pessoa e trajeto, dependendo da época do ano. As passagens de embarcação custam cerca de R\$ 10,00, com exceção apenas do transporte

público fluvial realizado pela prefeitura em Cotijuba, que opera com valores semelhantes aos do restante da cidade.

Nesse contexto, não existem políticas públicas específicas de turismo para as ilhas de Cotijuba e Caratateua. Há apenas ações pontuais da Secretaria Municipal de Turismo (BELEMTUR), como capacitações voltadas para o atendimento ao público e eventos como o “Festival Gastronomia das Ilhas” (Lins, 2023), que faz parte dos projetos que reforçam o título de Cidade Criativa da UNESCO.

O transporte e a circulação de cargas e passageiros deveriam ser assegurados pela Lei Municipal nº 7.768, de 02 de outubro de 1995 (Belém, 1995a), que dispõe sobre a proibição e livre circulação dos veículos automotivos na ilha, exceto tratores agrícolas e ambulâncias. Contudo, nota-se que os condutores desses veículos particulares já se organizam em associações e cooperativas, de modo que esse modal configura uma importante fonte de renda e subsistência, principalmente para os novos moradores que se instalam na ilha. No trânsito de Caratateua, predomina o serviço alternativo de vans e mototaxistas que garante o ir e vir de moradores dentro e fora desse espaço insular.

No que diz respeito ao transporte fluvial, em Cotijuba há considerável número de embarcações conduzidas por barqueiros da COOPERBIC, responsável por viagens de hora em hora com destino a Icoaraci, exceto no horário em que a embarcação da prefeitura está embarcando passageiros. As embarcações, em sua maioria, são do tipo “pô-pô-pô” e os condutores se organizam em escalas predefinidas. Uma única embarcação, com capacidade para cerca de 50 passageiros, realiza viagens diárias até o Porto do Foca, no Ver-o-Peso, com saídas em horários que priorizam o fluxo de moradores que desejam realizar atividades cotidianas no continente, com percurso Cotijuba-Ver-o-Peso às 5h00 e retorno por volta do meio-dia.

Ademais, acredita-se que os avanços e instalações de grandes redes e empresas do setor turístico e do setor imobiliário em Belém ainda não ocorrem no ritmo acelerado de outras regiões do país e do mundo devido à falta de interesse e presença de grandes circuitos de visitação nas ilhas. Essa questão se deve em parte às limitações impostas pela legislação ambiental, à tecnologia móvel e à infraestrutura básica deficientes, bem como às diferentes formas de resistência dos pequenos grupos ilhéus, que recusam as novas dinâmicas. Quando participam, desobedecem (por falta de interesse ou de recursos) suas imposições padronizadas e elitistas, adaptando-se ao seu modo às imposições hegemônicas.

Já vieram algumas vezes, mas muito pontual, não formalizam, depois não deu continuidade. Mas a gente, de certa forma, precisa ser provocado. Eles vêm e conversam, a gente se encontra em algum evento, em alguma reunião, a gente pede pra formalizar, a gente precisa ser provocado. Até porque a gente não tem perna pra tudo isso. A gente tem uma certa limitação técnica na secretaria. A gente tá há muito tempo sem concurso, então a gente tem uma certa limitação técnica. O último concurso feito foi na PARATUR, em 2005, e os técnicos que tem na secretaria, hoje, são dessa época. [...] Como eu te falo, tem esse interesse, eles vêm e tentam, mas quando eles começam a aprofundar, tem a questão de documento, da legislação ambiental, questão de impactos e de incentivos, que às vezes é difícil de conseguir. E aí, a maioria [dos turistas] vai para o nordeste que está muito mais estruturado, mais organizado. O cara consegue meter um resort ali na praia. Na Amazônia dificilmente consegue fazer esse tipo de empreendimento que eles estão acostumados a trabalhar, mas essa não é a nossa realidade, a nossa realidade é outra (Coordenador de Segmentação de Produtos turísticos da SETUR, 24 de agosto de 2022).

A respeito das tentativas de parcerias entre o poder público e os comerciantes das ilhas de Cotijuba e Caratateua, o que se nota são processos burocráticos longos ou vagos que oportunizam o não cumprimento das resoluções e demandas em tempo hábil. Por isso, tanto visitantes quanto moradores conseguem usufruir do turismo e do lazer, na maioria das vezes, de maneira independente das condutas do poder público, devido aos entraves de ordem política e/ou partidária. As equipes técnicas que poderiam auxiliar e/ou acompanhar a formatação de projetos estão limitadas a poucos colaboradores, dada a pouca – quando não ausente – mão de obra especializada na atividade turística disponível, o que acaba por inviabilizar o avanço de ações que busquem desburocratizar tais processos e/ou atender às necessidades da população interessada.

[...] Tem um projeto lá pra Cotijuba, de um empreendimento que a gente ouviu falar, já vi algumas imagens e tal, um negócio assim de outro mundo. Mas eu só acredito vendo, pra mim isso é mais especulação. Que eu saiba que tenha alguém que veio aqui na SETUR pedir apoio, que eu saiba, não tem. [...] A gente vê que os entraves, as demandas são muito básicas, questão de infraestrutura, mesmo. Tem coisa que a secretaria ainda não pode fazer. A gente articular, tenta fazer os projetos de saneamento. A gente já fez parceria lá atrás, tentou fazer o projeto de captação de água da chuva. Várias coisas a gente já tentou fazer, né?! Aí, a gente vai e faz esse relatório, faz uma análise e sugere várias ações, várias articulações, mas aí a gente vê que para por aí (Coordenador de Segmentação de Produtos turísticos da SETUR, 24 de agosto de 2022).

[...] Eles têm uma marina. Na época, a gente teve alguma coisa com eles em relação à certificação ambiental. A gente os sensibilizou dessa importância de trabalhar, tem um programa chamado Bandeira Azul de certificação ambiental de praias e de marinas. A gente tentou também fazer isso aqui, mas não avançou, mas a gente chegou a articular, chegou a conversar com eles e apresentar para o trade turístico e para os empresários, tentar fazer essa ligação e tentar fazer passeios pelos rios. Lá já tem a estrutura, era tentar potencializar esses passeios fluviais. A gente tentou fazer esse link entre os donos dos empreendimentos lá e as agências de turismo, mas ainda não rolou [...] a gente sempre consegue identificar essas situações, mas aí realmente não tem como fazer, não depende só do turismo, realmente, depende de outros órgãos. Tinha um outro empreendimento lá perto da ponte de Outeiro do grupo MB

Capital, que ia fazer e ia lançar, era condomínio, tem a parte de logística e de navegação, e um hotel, um resort, do lado direito [...] Tô falando da ponte do Mosqueiro, na verdade. Eles vão fazer alguma coisa lá, porque o terreno é deles. Dia desses ouvi alguma coisa sobre o Parque logístico, esse vai sair (Coordenador de Segmentação de Produtos turísticos da SETUR, 24 de agosto de 2022).

Nos dois trechos acima, o representante da SETUR aborda esforços para incrementos de empreendimentos e projetos nas ilhas de Cotijuba e Caratateua, respectivamente. Aponta, ademais, entraves de ordem infraestrutural, bem como as dificuldades em encontrar um ponto de equilíbrio entre a preservação do meio natural e a geração de fluxos econômicos. Outro ponto que merece destaque é como garantir o convívio entre as populações anteriormente estabelecidas e os grandes projetos empreendedores, que, na escala regional amazônica, possuem um histórico de exclusão social na efetivação prática de suas ações.

A especulação imobiliária, por sua vez, revela-se com o aumento da presença de incorporadoras e de agentes marqueteiros independentes não só no meio físico, mas no campo virtual das páginas de internet e redes sociais, responsáveis por fazer chamadas promocionais espetaculosas que visam fisgar investidores potenciais que estejam à procura de um espaço ideal para momentos de lazer e descanso ou, simplesmente, com recursos extras para compras de novos bens imóveis.

Entre as diversas metamorfoses e estratégias de controle capitalista do ambiente ecológico, econômico, social e cultural, encontra-se a capacidade que os atores hegemônicos neoliberais possuem de fundamentar ações de maneira desigual sobre o “espaço banal, espaço de todas as pessoas, de todas as empresas e de todas as instituições” (Santos, 2006, p. 283). Assim, programas como o “Bandeira Azul”, de atuação internacional, cooptam instituições públicas e privadas por meio de premiações e voluntariado em praias, marinas e embarcações de turismo, criando critérios com foco no discurso ambiental, qualidade da água, educação ambiental, segurança e serviços de turismo sustentável e de responsabilidade social, que, para serem atendidos e mantidos, necessitam de comprovações periódicas.

Criado em 1987 e atuando no Brasil desde 2012, o Programa “Bandeira Azul” é uma iniciativa da *Foundation for Environmental Education* (Fundação de Educação Ambiental - FEE), uma organização não governamental (ONG) sediada em Copenhague, na Dinamarca, e já certificou/premiou até 2023 mais de 20 praias e 10 marinas, em sua maioria, localizadas na região sul e sudeste do país. As parcerias com os governos locais e algumas associações do terceiro setor garantem o recolhimento de dados que se tornam futuras mercadorias informacionais para esses grupos.

A criação de ONGs e de fundos de investimento voltados à preservação e à conservação ambiental já ocorre desde a concepção da Organização das Nações Unidas (ONU). O nascimento da ONU nos Estados Unidos, em 1945, tem como justificativa a preocupação com a segurança internacional durante o pós-guerra. Posteriormente, surgem as agências multilaterais que passaram a ter papel de destaque na formulação, na difusão e na implementação de políticas de assistência ao desenvolvimento (Ribeiro Filho, 2005).

As organizações internacionais tiveram papel ativo na difusão de normas nos países do Sul global. A partir da década de 1980, o FMI e o Banco Mundial viram “o sentido de sua missão mudar radicalmente” (Dardot; Laval, 2016, local. 194), graças à adesão dos governos dos países mais poderosos à nova racionalidade governamental. Nesse particular, “[as] economias mais frágeis tiveram, em sua maioria, de obedecer às recomendações desses organismos para conseguir ajuda ou, ao menos, aprovação, a fim de melhorar sua imagem diante dos credores e dos investidores internacionais” (Dardot; Laval, 2016, local. 194).

Nas ilhas subúrbio e na ribeirinha com tendência ao lazer programado, as rápidas transformações são dadas por novas formas de vida e por espaços onde predominam os fluxos de intercâmbios entre o Estado, moradores e os centros de negócios, especialmente aqueles ligados ao capital imobiliário e à prática turística. Assim, mesmo com especificidades distintas, esses processos ganham certa dinamicidade ligada a uma dimensão da sustentabilidade e da tecnologia comandada quase sempre por empresas e ONGs articuladas a organismos internacionais.

Dessas interações, criam-se tanto espaços artificiais, carecidos de identidade e memória, caracterizados pela construção de objetos padronizados e/ou moldados de acordo com realidades extralocais, quanto se aprofundam relações pré-existentes (não capitalistas) entre comunidades e Estado e comunidades e mercado, no qual agentes hegemônicos se preocupam mais com os resultados das negociações do que com os meios pelos quais elas acontecem.

No mais, a produção de pousadas, hotéis e assentamentos “espontâneos” de uso ocasional e/ou segundas residências em Cotijuba e Caratateua não permitiu que se desenvolvesse um circuito superior da economia urbana, por mais que seus agentes se façam presentes em diferentes escalas, pois a maioria dos comerciantes e pequenos empreendedores é descapitalizada. Dessa maneira, o que predomina é um conjunto de relações pertencentes ao circuito inferior do turismo e dos serviços de alimentação, de operações financeiras caracterizadas por relações de trabalho intensivo, burocracia dispensável, técnicas atuais e residuais, além de uma organização de adaptação própria.

Nas ilhas suburbanas de lazer por temporada há certa limitação e/ou adaptabilidade às formas mais padronizadas de entretenimento, dadas as condições econômicas que dificultam o acesso e a aquisição de infraestruturas para atendimento aos praticantes de turismo e lazer mais sofisticados. Nelas, as barracas de alimentação e os meios de hospedagem, em sua maioria, são independentes e de cunho familiar, de pessoas que já se estabeleceram há muito tempo no lugar. As programações culturais nos meses de férias escolares e feriados também se voltam para esse público, tendo pouca ação direta por parte dos agentes do circuito superior e superior “marginal”.

As residências secundárias que são encontradas ao redor das grandes metrópoles tendem a facilitar a criação de espaços de lazer suburbanos, bem como provocar o processo de incorporação desses espaços por novos assentamentos residenciais de uso permanente (Ferreira, 2012). Dessa forma, a metropolização não pode ser considerada um fenômeno de escala (geográfica e histórica) local, pois faz relação direta com as ordens próxima e distante (Lefèbvre, 1973, 2013) e é constituída por processos sociais que se dão em determinados contextos, resultado de confrontos visíveis e invisíveis entre grupos distintos e projetos político-econômicos.

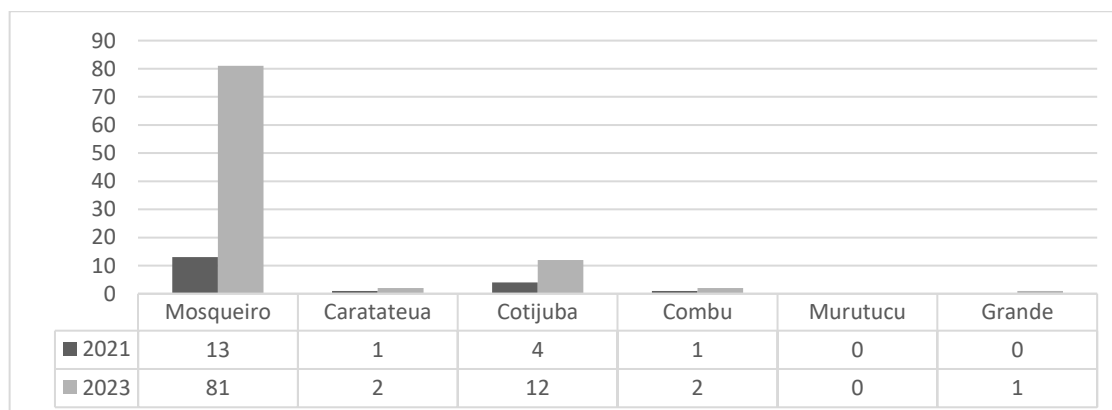
Pelo alto custo de manutenção desses imóveis, torna-se cada vez mais difícil mantê-los “desocupados” por médios e longos períodos, o que elevou a produção turística de locação por temporada ou mesmo provocou a mudança do proprietário para a ilha em razão dos ares de sossego e tranquilidade que marcam esse espaço insular.

Mesmo que incipiente, a presença do circuito superior é marcante nas ilhas e pode ser representada pelas relações entre comerciantes e moradores e as plataformas digitais de turismo (agenciamento, hospedagem, locação de imóveis por temporada, gastronomia etc.) e *Online Travel Agencies* (OTAs)<sup>165</sup> (gráficos 4 e 5).

---

<sup>165</sup>São exemplos de *Online Travel Agencies* (OTAs) as empresas *Booking.com* (sede em Amsterdã, na Holanda), *Expedia.com* (sede em Seattle, nos Estados Unidos) e *Decolar* (sede em Buenos Aires, na Argentina).

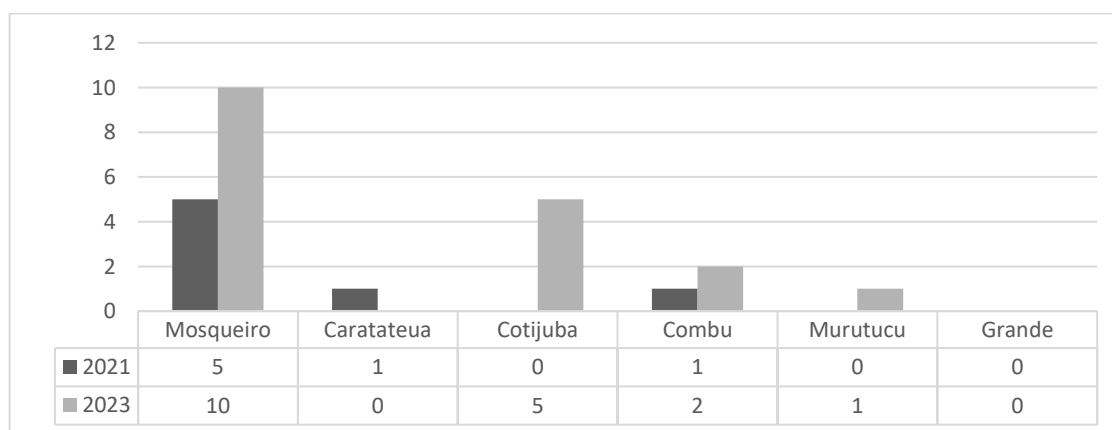
Gráfico 4 – Ilhas de Belém: a presença de aplicativos virtuais de hospedagem em 2021 e 2023, o exemplo dos imóveis cadastrados no *Airbnb*



Fonte: *Airbnb* (s.d.).

Por meio delas, esses grupos hegemônicos conseguem alcançar o fornecedor final sem necessariamente ter a intermediação dos agentes do circuito superior marginal. Os donos dos imóveis e pousadas, mesmo com as limitações ligadas ao aprendizado e ao sinal de internet, geralmente veem nas tecnologias a oportunidade de adquirir renda extra por meio da locação e do oferecimento de pequenos serviços.

Gráfico 5 – Ilhas de Belém: a presença das *Online Travel Agencies* (OTAs), o exemplo dos imóveis cadastrados no portal *Booking.com* em 2021 e 2023



Fonte: *Booking.com* (s.d.).

Nos gráficos 4 e 5, a especialização do circuito superior de hospedagem se manifesta por meio das plataformas digitais de multinacionais como o *Airbnb*<sup>166</sup> e a Operadora

<sup>166</sup>Segundo Costa (2017), o *Airbnb* surge no ano de 2007, devido à decisão de dois amigos que dividiam um apartamento em São Francisco, Califórnia (EUA), em locar parte do imóvel durante a realização de um evento de grande porte que ocupou boa parte da rede hoteleira da cidade. Diante da boa aceitação, em 2008, criaram um site para que outras pessoas pudessem oferecer seus próprios imóveis, ociosos ou não, para locação por temporada. Os preços variaram de acordo com as vontades e necessidades dos usuários-anfitriões do portal, desde que houvesse o repasse de uma taxa à plataforma. Por meio do *Airbnb*, além de apartamentos e casas, é



*Booking.com*. O que se observa é que na hospitalidade comercial da economia dita compartilhada, “sem escritório”, “sem funcionários”, apenas com a presença de um agente atravessador, é possível ao proprietário de uma casa ou apartamento confiar o seu mobiliário, eletrodomésticos, utensílios e a intimidade para desconhecidos.

O *Airbnb* e as OTAs se propõem a conectar viajantes que estão em busca de acomodações das mais variadas, popularizando-se como um modelo de negócio que ainda possui pouca ou quase nenhuma legislação no Brasil. Tozi, Duarte e Castanheira (2021) comentam que:

Normalmente traduzidas como “flexibilização” e “desregulamentação”, as leis trabalhistas têm revelado a nova face do Estado brasileiro desde os anos 1990, com a expansão progressiva da etapa neoliberal do capitalismo. Nesse sentido, a classe trabalhadora foi sendo cada vez mais impelida para a precarização e a informalidade, sob a forma de subcontratações, terceirizações, “pejotização”<sup>167</sup>, trabalhos temporários e similares, mesmo que para uma parcela importante dos trabalhadores a formalização nunca tenha sido uma possibilidade tangível. A combinação entre informática, informação e precarização do trabalho tem levado diversos autores a falar em um processo de uberização do trabalho, graças à visibilidade da corporação estadunidense Uber nesse processo, que, todavia, não se resume a ela (Tozi; Duarte; Castanheira, 2021, p.3).

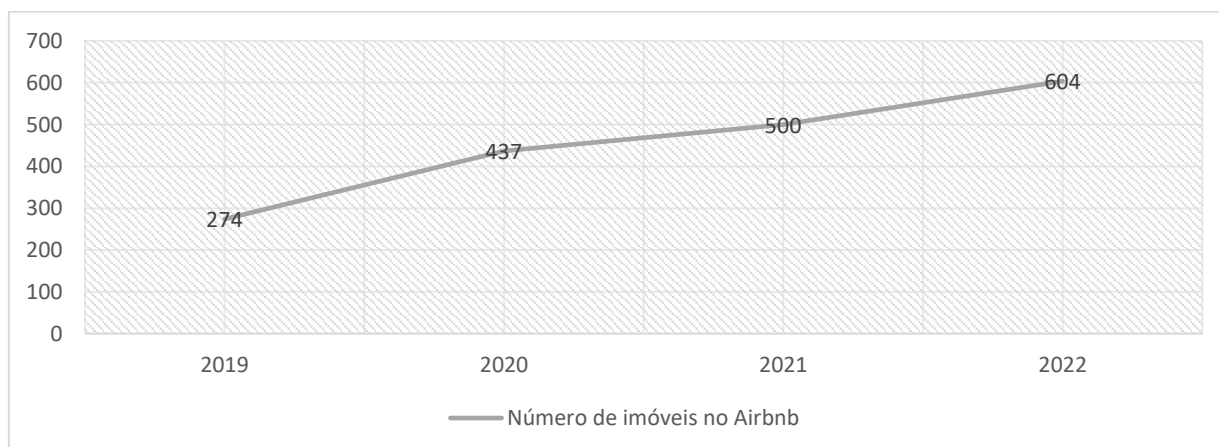
O uso de aplicativos como ferramentas de inserção de novos negócios no mercado ainda é muito polêmico, pois, do ponto de vista jurídico, a legislação brasileira revela-se vaga e repleta de brechas para o uso de tecnologias da informação e comunicação. Mesmo nessas condições, em 2019, Belém já contava com algo em torno de 274 imóveis registrados, subindo para 437 no final de 2020. Em junho de 2021, registrou-se mais 500 imóveis disponíveis para locação, subindo esse número para 604 em agosto de 2022<sup>168</sup> (Gráfico 6).

---

possível alugar castelos, ilhas, cavernas, iglus, casas na árvore, barcos etc. Os preços são tão diversos quanto as possibilidades de acomodação, podendo ser mais barato que um albergue ou mais dispendioso que um hotel de luxo, variando de acordo com o bairro, a oferta de transporte, atrativos turísticos, dentre outras facilidades, podendo ainda ser oferecido serviços de cama e café. A empresa funciona como uma “vitrine” e “mediadora” de relações comerciais, ganhando uma porcentagem sobre cada transação. O primeiro passo aos interessados em alugar no Airbnb é criar um perfil com nome, foto, *e-mail* e endereço. O site também oferece ferramentas para confirmar a identidade do usuário, como solicitação do envio de dados das páginas pessoais nas mídias sociais virtuais (como o *Facebook* e *Instagram*) e envio de documentos. É necessário também descrever o local, colocar fotos, preços, datas disponíveis e eventuais taxas, como limpeza, por exemplo. Para quem for procurar um imóvel, o caminho é escrever a cidade de destino, as datas de chegada e partida e o número de hóspedes. Após isso, pode-se escolher o bairro e o tipo de construção – várias cidades do mundo possuem guias de bairro com fotos e características do local feitas por fotógrafos e outros profissionais contratados pelo Airbnb (Costa, 2017).

<sup>167</sup>“Transformação do empregado em Pessoa Jurídica (PJ)” (Tozi; Duarte; Castanheira, 2021, p. 3).

<sup>168</sup>As consultas ocorreram em diferentes períodos entre os anos de 2019 e 2022. Pela dinamicidade do aplicativo, os números variaram em diversos momentos, visto que é frequente a inserção ou retirada de imóveis na plataforma.

Gráfico 6 – Belém: relação de imóveis cadastrados no *Airbnb* entre 2019 e 2022

Fonte: Rodrigues e Queiroz (2023) com base em Airbnb (s.d.).

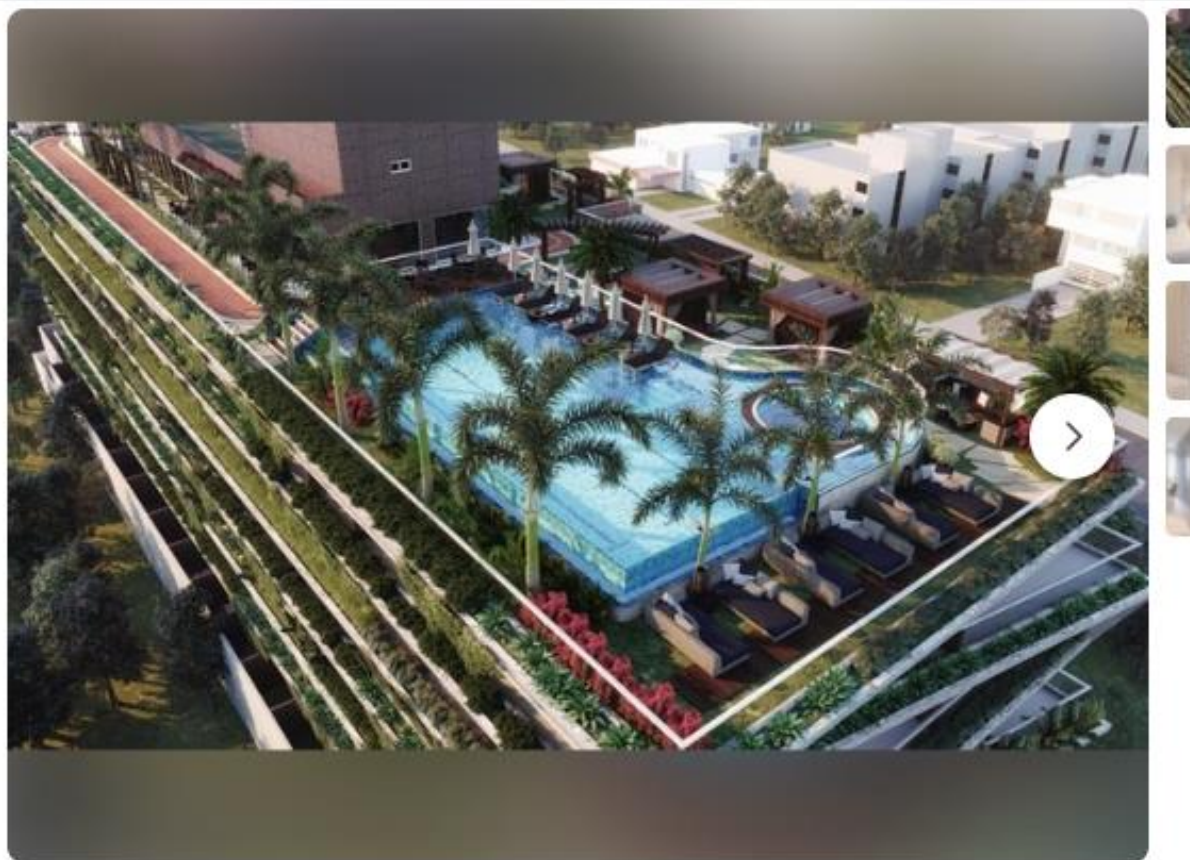
Mediante as plataformas digitais, os agentes do circuito superior conseguem alcançar os diversos prestadores de serviço sem, necessariamente, ter a intermediação dos órgãos reguladores e dos agentes do circuito marginal (agências e locadoras locais e regionais). Essa tendência vem movimentando a competição nos mercados de hospedagem e imobiliário. Em plataformas como a OLX, por exemplo, torna-se comum a comercialização de casas e apartamentos para investimentos na locação por temporada (Figura 58).


Assim como a *Uber*, empresas como o *Airbnb* e a *Booking.com* são mediadas por meios informáticos de produção, possuindo elevada capacidade de adaptação às diversas peculiaridades das formações socioespaciais onde atuam sem, contudo, que isso comprometa sua centralização na hierarquia de comando.

No Brasil, a *Uber* atua de diversas maneiras dentro do território, em especial, nas capitais. No que diz respeito às formas de pagamento, é comum que transações via dinheiro e PIX sejam realizadas/opções disponibilizadas em áreas mais empobrecidas. Isso demonstra que a empresa tem sido eficiente em abranger uma parcela da população que não possui acesso ao sistema bancário e às formas eletrônicas de pagamento (Tozi; Duarte; Castanheira, 2021).

O *Airbnb* e a *Booking.com*, por sua vez, só possuem a opção de pagamento em cartão de crédito, o que não impede que o dono do imóvel quebre a impessoalidade do aplicativo e “fidelize” a clientela, atraindo-os outras vezes por seus próprios meios de divulgação e pagamento.

Figura 58 – Belém: propaganda na plataforma OLX



R\$ 295.000  [Simular financiamento](#)

Vendo em fase de lançamento, Aptos para aluguel por temporada no bairro de Batista Campos com infra estrutura de condomínio de luxo.

Se você pensa em investir para ter rendimento passivo no futuro, essa é a sua oportunidade. Flexibilidade de pagamento no decorrer da obra.

Agende uma visita sem compromisso para conhecer o projeto.

Fonte: OLX (2022) *apud* Rodrigues e Queiroz (2023, p. 144).

Nota: as plataformas de aluguel e venda de imóveis para temporada dependem do espaço construído para seu impulsionamento. Na imagem, a venda na planta de um apartamento no bairro Batista Campos, área central da metrópole, demonstra que as formas de controle do território ganham novas feições e tendem a alterar profundamente as relações de trabalho e a vida cotidiana, acentuando a segregação socioespacial entre as áreas centrais e as zonas periféricas.

Dessa forma, por possuírem muitos imóveis cadastrados em suas plataformas, o *Airbnb* e a *Booking.com* controlam simultaneamente informações sobre as preferências de transporte, alimentação, roteiros, passeios<sup>169</sup> e escolhas de hospedagem dos consumidores. Para Tozi, Duarte e Castanheira (2021), esse banco de dados é utilizado para uma maior subordinação dos usuários em relação à empresa.

A “taxa de cancelamento” de hospedagens no *Airbnb* e na *Booking.com*, assim como ocorre nas dinâmicas da empresa *Uber*, indica formas de avaliação por parte dessas empresas ao administrador do imóvel (dono, profissional autônomo ou imobiliária contratada). Isso, por sua vez, reforça a competitividade ao ressaltar que a confiabilidade da plataforma depende da manutenção reduzida de cancelamentos por parte de clientes. Sobre a relação entre essas técnicas e os circuitos da economia, Montenegro (2013) explica:

A convergência da informática e das telecomunicações vem transformando as formas contemporâneas de produção e de comunicação, tanto no âmbito do circuito superior como no universo do circuito inferior a partir da transformação das “variáveis força” em “variáveis suporte”. No momento de seu surgimento, as novas técnicas aparecem como uma “variável força”, uma vez que se encontram inicialmente disponíveis apenas aos agentes hegemônicos; em um segundo momento, porém, as técnicas sofrem um processo de banalização e passam a compreender, por conseguinte, uma “variável suporte” para a participação na divisão do trabalho (Montenegro, 2013, p. 39).

Assim, o espaço insular de Belém não foge aos nexos da globalização sofrendo com o novo imperativo da “vigilância corporativa digital” (Tozi; Duarte; Castanheira, 2021), capaz de criar estresses e acompanhamento constante sobre os usos de residências de uso temporário, segundas residências e dos meios de hospedagem.

Com a implementação de antenas de operadoras de telefonia móvel e os preços mais acessíveis de aparelhos celulares e computadores, como lembra a Informante 14, essas plataformas virtuais oportunizam renda extra aos moradores donos de segundas residências, além de incentivo à aquisição de novos imóveis e veículos de transporte, o que pode repercutir em problemas de ordem fundiária (informantes 3, 8, 16, 17), assim como no aumento da violência e da criminalidade (informantes 10 e 18), devido à intensidade de visitas.

Nas ilhas de Belém, a flexibilidade tropical deflagrada nos meios de transporte, a exemplo das motorretes, e nas atividades extrativistas da pesca e mesmo na economia balnear,

---

<sup>169</sup>Além dos serviços voltados para hospedagem, o *Airbnb* também possibilita a comercialização de “experiências” por meio da realização de passeios pela cidade, conforme publicizado na própria plataforma, cujos procedimentos de contratação são os mesmos da locação de imóveis.

reforça “a precariedade da existência de uma parcela importante (às vezes a maioria) da população” (Santos, 2006, p. 259), predominando uma produção e/ou “divisão do trabalho imitativa, talvez caricatural [que] encontra as razões para se instalar e se reproduzir” (Santos, 2006, p. 259).

Para o morador da ilha que ainda não possui tanta familiaridade com a locação por temporada ou com uso da tecnologia, além de não possuir recursos suficientes para adaptar seu imóvel às exigências das grandes operadoras, cabe tornar-se caseiro, segurança privado, auxiliar de manutenção e de limpeza dos imóveis. Trata-se, segundo Bicudo Júnior (2006, p. 14), da “coexistência de duas racionalidades espaciais”, a racionalidade instrumental, típica dos agentes hegemônicos, e a racionalidade comunicacional, típica dos agentes marginais.

A heterogeneidade da economia urbana de Belém ajuda a compreender a ação local das plataformas digitais, notadamente em ambientes onde o uso da natureza se converte em valor de troca no seio das atividades imobiliárias, turísticas e de lazer.

Nas ilhas, a informação e a informática, variáveis importantes no processo atual de acumulação de capital e de novas formas de exploração da mão de obra, não chegam igualmente para todos. Assim, aqueles que detêm mais recursos financeiros conseguem oferecer os melhores serviços ao consumidor e a melhor articulação com os grandes agentes do capital, o que é reforçado pela presença de empresas de vendas de fibra ótica, conforme o Informante 14.

Do ponto de vista burocrático-institucional, os negócios de hospedagem e locação por temporada ocorrem na informalidade, posto que muitos proprietários de residências secundárias e donos de pequenas pousadas não possuem registro nos órgãos oficiais de turismo e de regulamentação de empresas. Em uma perspectiva imitativa, característica da “flexibilidade equatorial” (Trindade Júnior; Leite; Oliveira, 2021), os serviços oferecidos buscam proporcionar à clientela o consumo de alimentos, bebidas e passeios sem uma infraestrutura física e de funcionários condizente com os padrões da hotelaria convencional.

Nesse sentido, programas como o Cadastro Nacional de Prestadores de Serviços Turísticos (CADASTUR), voltado para agências, operadoras, meios de hospedagem, transportadoras, acampamentos, parques temáticos, guias e serviços de alimentação (esse último sem obrigatoriedade de registro), buscam incentivar a obtenção de certidões que assegurem que o estabelecimento esteja em dia com suas obrigações legais. Sugere-se, inclusive, que, por intermédio do cadastro, haverá um aumento da credibilidade do estabelecimento perante a demanda. Entretanto, essas entidades públicas não alcançam os

agentes interessados na mesma velocidade que os aplicativos, mesmo com todas as facilidades da internet (Rodrigues, 2018).

Com a pandemia de Covid-19, observa-se uma tendência à escolha de hospedagens em imóveis de locação por temporada, devido ao incentivo governamental e sanitário para que se estabeleçam medidas de distanciamento social e protocolos específicos para utilização de áreas comuns. Desse modo, no planejamento estadual, iniciativas como o “Abre Caminho”, elaborado pela Secretaria Estadual de Turismo (SETUR) e corroborado pelo Decreto Estadual nº 800, de 31 de maio de 2020, que institui o Programa “RETOMAPARÁ”, constam diretrizes que buscaram propor a reabertura de diversos setores econômicos e sociais (Pará, 2020b), dinamizando outras economias.

Nesse particular, ressalta-se que Belém sofreu um impacto intenso nos empregos dos ramos de hotelaria, transportes, eventos e viagens, bem como nas atividades informais (Rodrigues *et al.*, 2021). O baixo nível de capital dos estabelecimentos e a falta de previsão de retomada total das atividades inviabilizou, entre os anos de 2020 e 2021, boa parte da retomada do turismo. O número de desligamentos nas Atividades Características do Turismo (ACTs) cresceu, sobretudo nos meses de março e abril de 2020 (Tavares *et al.*, 2021).

Em Caratateua, as relações com os cursos d’água tornam-se cada vez mais rarefeitas. O eixo rodoviário instalado em Caratateua, a partir da década de 1980, revela que o tempo do rio se torna cada vez mais residual nessa ilha, visto que o tempo rápido do asfalto trouxe consigo grandes transformações que repercutiram no cotidiano e no modo de vida dos moradores, tendo em vista a nova lógica de circulação/integração acelerada da metrópole e da vida metropolitana.

As operações e empreendimentos surgem em direção à Ponte Enéas Martins, formando eixos de fluxos pendulares de uma população que necessita desse recurso para se dirigir ao centro para fins de trabalho e estudos, principalmente. Nessa mesma direção, encontra-se o novo circuito de produção imobiliária empreendido pelo Grupo Alphaville, o assentamento planejado pelo Estado denominado Viver Outeiro e o escoamento da produção do pequeno centro logístico localizado às margens do Rio Maguari.

Dessa maneira, Caratateua e Cotijuba apresentam-se como espaços suburbanos onde o lazer assume especificidades. Enquanto a primeira ilha conta com a presença do capital imobiliário devido à implementação de condomínio residencial de luxo que mudou toda a dinâmica do entorno e, mais recentemente, de um assentamento planejado pelo Estado, a segunda ilha também é apropriada por camadas sociais que possuem renda excedente para adquirir terrenos e construir moradias de uso secundário.

Processo semelhante ao que vem acontecendo em Cotijuba aconteceu em Mosqueiro, como bem coloca Ferreira (2012). Isso porque, segundo o autor, a produção desse tipo de residência em Mosqueiro não engloba notadamente agentes da produção capitalista da moradia, posto que não se trata do capital turístico-imobiliário, tão emblemático na Região Nordeste do país e reconhecido pela presença maciça de administradoras de imóveis, responsáveis por sublocar os imóveis em períodos variados durante todo o ano.

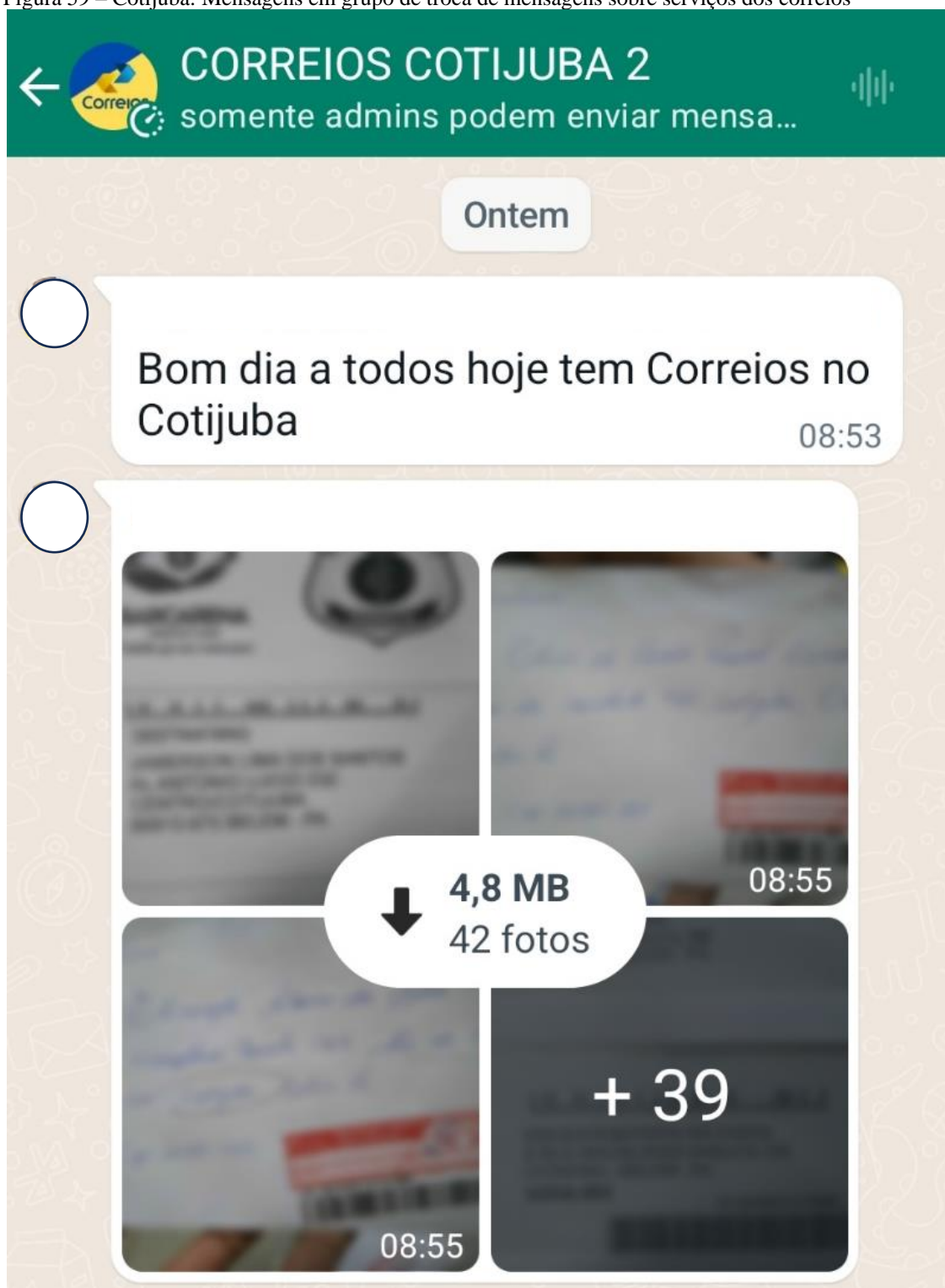
Essas ilhas estão vinculadas às dinâmicas do lazer em diferentes momentos históricos, e essa sociabilidade representa um fator interessante para analisar as distintas frentes de expansão da cidade. Inicialmente, Caratateua estava associada às atividades de veraneio de uma elite regional, ganhando posterior destaque em projetos de colonização agrícola no final do século XIX.

No que concerne a Cotijuba, a ilha se tornou parte de processos e dinâmicas relacionadas ao lazer somente após o encerramento das atividades prisionais que, por anos, conferiram ao seu espaço a reputação de “ilha-inferno” ou “ilha-prisão”. Foi somente a partir da década de 1960, início da primeira fase de metropolização, que a ilha passou a ser interessante como área de atividade balnear para frentes governamentais e pequenos comerciantes. Recentemente, Cotijuba atraiu os interesses de pequenos agentes imobiliários independentes e novos moradores da periferia da cidade.

Estando mais distante do centro metropolitano, tem-se que Cotijuba acaba por atender às ilhas do entorno, dada a sua relevância em serviços e equipamentos urbanos. Nela, a população ribeirinha das ilhas adjacentes conta com Unidades Básicas de Saúde, posto policial e de gasolina, lojas de material de construção, serviços dos Correios, cartório, torre de telefonia e internet etc. Esse movimento pendular é realizado diariamente pela população que habita as ilhas vizinhas, mormente por pessoas que se deslocam para prestar serviços de transporte, para venda de produtos do extrativismo e para usufruir dos serviços de saúde e educação.

A criação de grupos de *WhatsApp* com fins de troca de informações entre moradores e servidores dos Correios sobre o dia e hora de chegada de encomendas e cartas demonstra a natureza maleável da “flexibilidade tropical” (Santos, 2006, 2014c) ou “equatorial”, nos termos de Trindade Júnior, Leite e Oliveira (2021) (Figura 59).

Figura 59 – Cotijuba: Mensagens em grupo de troca de mensagens sobre serviços dos correios



Fonte: observação sistemática *on-line* em aplicativo de troca de mensagens, dez. 2023.

Nota: nas ilhas que possuem serviços de telefonia móvel e internet, os usos de tecnologias virtuais como as plataformas digitais (sites), redes sociais e aplicativos de troca de mensagens permitem aos usuários trocarem informações sobre os horários de saída das embarcações, atendimento médico, venda de produtos e prestação de serviços, como no caso dos Correios. Nessa situação, o carteiro avisa, por meio do grupo, os dias, locais e horários em que estará fazendo a entrega de cartas e encomendas na ilha.



O mesmo vale para o serviço de transporte alternativo em vans e veículos particulares que transportam passageiros entre a ilha, Icoaraci e outras partes da cidade. Por meio deles, simulam-se as corridas considerando os valores da plataforma de serviço de transporte, mas, ao invés de se realizar a transação eletrônica de pagamento, o passageiro efetua a entrega do valor (em dinheiro ou via PIX) direto para o motorista. Distancia-se, assim, da rigidez normativa (Santos, 2006; Tozi, 2012) das normas estabelecidas pelas empresas de aplicativos de transporte.

A internet, utilizada para produzir propaganda, tem nas redes sociais e nos sites formas baratas de divulgar serviços e eventos (cartazes, grupos e páginas virtuais), oportunizando trocas de informações sobre os serviços e venda de produtos promovidos pelos comerciantes (Rodrigues, 2018). Ademais, é usada “para obter informações sobre técnicas, mercados, incentivos e oportunidades de negócios. O resto da informação e da propaganda provém de revistas especializadas e da troca de informações orais (boca a boca)” (Silveira, 2004, p. 19).

Cotijuba torna-se, portanto, um ponto central na rede urbana estabelecida entre as ilhas e impulsionada por fluxos que geram novas formas de “solidariedade” e “cooperação” entre sujeitos e grupos, especialmente na prestação de determinados tipos de serviços essenciais. No entanto, a oferta desses serviços é limitada devido à sua posição administrativa e geográfica no contexto municipal.

Tanto em Caratateua quanto em Cotijuba não existe um “baixo dinamismo” em número de moradores e empregabilidade, visto que existe uma dinâmica econômica na produção frutas, em especial do açaí, na pesca e nas atividades comerciais do lazer, que são responsáveis por sustentar comunidades ribeirinhas, criar empregos urbanos, formais e/ou informais e abastecer toda uma rede comercial local e regional.

Também entre as mudanças apontadas no Quadro 09, tem-se as atividades de subsistência – como a pesca – que ainda se fazem muito presentes, mesmo que invisibilizadas pelos novos empreendimentos e relações econômicas. Em Cotijuba, a pesca ocorre nas comunidades ao norte da ilha, na Flexeira, Pedra Branca, Fazendinha e Poção (informantes 4, 12 e 18).

O agroextrativismo é encontrado mais ao interior da ilha, o que não impede a presença de hortas, dentre outras formas de coleta de frutíferas nas ruas mais movimentadas, predominando a extração de açaí, cupuaçu, bacuri e taperebá. A comercialização desses produtos é realizada nas feiras ou nas bancas em frente às casas, como também para alguns bares e restaurantes, tal como nos revela o Informante 9.

A prática de pesca e a agricultura familiar ajudam a manter hábitos, gêneros de vida, costumes, simbolismo e identidades que conectam os moradores ao lugar. Assim, nas praias de uso mais antigo e afastadas do centro urbano de Cotijuba e Caratateua, essas práticas fazem parte do circuito inferior da economia que se baseia, sobretudo, no comércio informal. As novas atividades em locações, hospedagens, alimentação, entretenimento e transporte não fogem dessa perspectiva, haja vista que a casa e a particularidade do ambiente familiar se confundem com o espaço de trabalho.

No Quadro 7, anteriormente, foram destacadas, de forma explícita e implícita, as lutas e resistências dos moradores de Caratateua e Cotijuba. A rede de abastecimento de água, por exemplo, não consegue atender à população da parte mais urbanizada, tampouco da zona rural e ilhas vizinhas. No caso de Cotijuba, o sistema, localizado na Faveira e na Praia Funda é insuficiente durante todo o ano, situação que piora com a vinda da população flutuante nos meses de férias escolares e feriados.

A ilha de Caratateua possui um precário sistema de rede de drenagem pluvial, atendendo somente aos bairros da área urbana. As demais ilhas sofrem com as inundações frequentes, aumentando os riscos de doenças ocasionadas em virtude das águas das chuvas que se misturam às fezes de animais, aos dejetos humanos e ao lixo que se encontra nas margens dos rios e das praias, bem como ao esgoto que corre a céu aberto.

Ainda em Caratateua, boa parte do esgoto sanitário é lançada diretamente nas praias ou nos cursos naturais de água, comprometendo o uso dos mesmos e diminuindo a qualidade de vida de moradores ou visitantes que chegam à ilha. Em Paquetá e na Ilha Grande, a maioria dos moradores não possui fossas biológicas e cava buracos ao fundo dos terrenos, o que contamina o subsolo e vulnerabiliza ainda mais os moradores.

Ademais, acrescenta-se que a rede privada de ensino não alcança as ilhas, pois somente algumas poucas escolas de ensino fundamental são encontradas no lugar. A maioria dos serviços educacionais é disponibilizada pelos poderes públicos municipal e estadual. Nesse particular, destaca-se a atuação da FUNBOSQUE, com sede em Caratateua e unidades pedagógicas em Cotijuba, Paquetá e Jutuba.

Outros problemas evidenciados nos relatos sistematizados nos quadros 9 e 10 são o desmatamento e a exploração mineral, em especial, em Cotijuba, nas áreas próximas ao terminal hidroviário e às praias mais frequentadas da ilha. De maneira geral, os moradores também apontam a falta de equipamentos públicos de lazer (Informante 10); problemática essa identificada no restante do espaço insular, visto que das 219 praças mantidas pela

prefeitura, somente 16 estão em Mosqueiro e 3 em Caratateua. Assim, as praias e rios destacam-se como espaços multiusos, de encontros, descanso, lazer e recreação.

O quadro 10 demonstra que em Cotijuba, Paquetá, Grande e Combu, a questão da regularização fundiária é alvo de forte tensão. A maior parte das residências e comércios – o que abrange desde residências secundárias usadas durante períodos de férias e feriados escolares, pousadas e bares até pequenos estabelecimentos comerciais que vendem produtos alimentícios – não possui título de posse sobre os terrenos, contando somente com acordos informais e/ou recibos e contratos de compra e venda.

Nas ilhas subúrbio, a população convive com o aumento da distância entre a moradia e o local de trabalho, sofrendo com o alto custo do transporte para deslocamento diário, além das mazelas de se movimentar em ônibus e vans lotados; situação essa agravada quando se reside em ilhas que não dispõem com o transporte rodoviário e/ou que contam com a precariedade do transporte fluvial, como é o caso de Cotijuba.

Em janeiro de 2022, o acesso de veículos e pedestres à Ponte Enéas Martins foi interrompido devido ao sinistro com uma embarcação que navegava pelo Rio Maguari e colidiu com a estrutura central daquele objeto, resultando no desabamento de um pilar e comprometendo/interrompendo o tráfego pela pista (figuras 60, 61 e 62). A área foi isolada logo após o acidente, contando com apoio de equipes da Polícia Militar e DETRAN para a organização do trânsito.

Ressalta-se, ademais, que a ponte foi reinaugurada cerca de um ano depois, em fevereiro 2023, porém, a liberação de veículos ocorreu de maneira parcial, visto que a obra não estava totalmente concluída, permitindo a travessia de pedestre, ciclistas e motociclistas de maneira controlada. O embarque e desembarque de ônibus era realizado a poucos metros das extremidades desse objeto espacial.

No final do ano de 2023, houve o anúncio no veículo oficial de imprensa do governo estadual a construção de uma nova ponte que interliga Icoaraci à Caratateua. A Ordem de Serviço foi assinada na primeira semana de 2024, garantindo que a ligação ocorrerá da 6ª e 7ª Rua de Icoaraci até a Rua da Brasília, essa última localizada no bairro de mesmo nome. Tal intervenção vem sendo muito bem aceita pelos moradores, que enxergam na cultura da estrada um sinônimo de progresso e modernidade, como se nota nesta fala:

[...] eu ainda quero ver esse progresso. Também quero ver essa ponte que vão fazer na Brasília. Promessa do nosso governador. Então, se essa ponte acontecer, aí posso dizer que a gente vai ter empresários olhando com mais carinho. A gente vai ter supermercados, bons hospitais, farmácias. Esse progresso vai chegar aqui (Morador antigo de Caratateua, Artesão, 64 anos, 18 de janeiro de 2023).

Quadro 10 – Ilhas subúrbio de lazer predominantemente popular: principais conflitos e tensões

Informante	Fatores	Relato/entrevista
1	Transporte, Administração regional, Domicílio eleitoral, segregação (Alphaville), competitividade econômica	“O mais difícil é a questão do transporte, né? Ainda mais com o problema da ponte, pois muita gente trabalhava em Belém e chegava atrasado nos seus empregos, perdia emprego e tal[...] Aqui temos uma administração regional que é única em Belém. Eu fui administrador regional do Outeiro, de 1997 até 2000. Cuidava de 26 ilhas. Hoje tá um fracasso! [...] Como aqui é uma Administração, ela tem um orçamento, é para ter. [...] não é que defina que aqui tenha lugar dos pobres e lugar dos ricos, mas eu considero aquele lugar [Alphaville] como a elite. Eu conheço pouca gente daquele local [...] E eu digo assim, não sei se é uma bobagem o que eu to falando, mas pra mim ali tem uma elite. [...] Era uma área verde, uma área conservada que já foi, que não desmataram toda, mas boa parte para construir esse Alphaville. Ainda bem! Não sei se já tem 10 anos [...] disse que o pessoal paga IPTU, e não é barato. Mas, pra onde vai esse IPTU? Eu não vejo esse benefício, até porque o IPTU vai pra Belém. [...] ele [Viver Outeiro] tá parado! As informações que eu tenho é que as pessoas que serão os futuros proprietários não são da ilha [...] Nós, enquanto Consilha, temos um sonho, que é ter um projeto orla e esse é importante aqui [...] não é a obra igual o Pistão. Nós, desde o começo do Consilha, a gente pensa nesse projeto orla. Para mim é meu sonho ver isso um dia. Você sabe que o turismo é importante, mas ninguém tem projeto. [...] vamos fazer um projeto de turismo, porque em Belém ninguém tem isso. Tanta riqueza que a gente tem. Falam tanto do Combu, mas não tem nada pronto! E aqui é a praia mais próxima de Belém, e o Combu não tem praia” (Aposentado, morador antigo de Caratateua, Ex-administrador Regional DAOUT e cofundador do Consilha, 68 anos, 06 de novembro de 2022).
2	Transporte, atendimento médico, segregação (Alphaville), asfaltamento das vias, falta de incentivo à cultura, competitividade econômica	“[...] devido às pessoas morarem em Outeiro, mas votarem em Icoaraci, há esse comentário que os políticos não olham para Outeiro [...] porque de 100 mil habitantes, apenas 23 mil votam em Outeiro. Consegui essa informação na Agência Distrital e pelo Jornal das ilhas. [...] A maioria das ruas é só lama e buraco, mas lá na Brasília, a maioria é asfaltada. [...] A questão da saúde também, só tem uma unidade básica de atendimento, só tem consulta e emergência, e agora nesse ano, o prédio tá em construção [...] A questão do transporte é o pior de todos. Hoje, temos somente uma linha de ônibus. Temos aqui o transporte alternativo que ajudam, quebram um galho, mesmo. Hoje eles conseguiram ter uma licença do prefeito. [...] A quebra da ponte foi o caos total, mas foi daí que teve um olhar, que demonstrou que a maioria trabalha fora. Mas é uma obra que tá demorando muito. [...] está um transtorno total com a balsa [...] houve a questão das lanchas, que foi muito bacana e tranquila as viagens de ida e volta. Estou falando do barco que levava para Belém. Era bom se continuasse, mesmo com a ponte antiga reformada e nova que está prevista. Mas em relação às balsas houveram filas de quilômetros de carros, tanto pro lado da Brasília quanto para Icoaraci. [...] O Alphaville, quando veio pra cá e reuniram com a comunidade, mas só chamaram o grupo de interesse, somente algumas lideranças, mais o pessoal do Fama, tanto que houve alguns impactos, houve alguns benefícios que ajudaram algumas lideranças comunitárias dali. Porque ali, a ideia são pessoas muito ricas de poder aquisitivo muito grande, tanto é que meu grupo de carimbó já dançou lá [...] O acesso aqui na Praia Grande tá cheio de buraco. Ela é muito procurada, mas falta o olhar turístico, falta olhar Outeiro como algo que promova o desenvolvimento econômico. Os barraqueiros só esperam julho para ganhar dinheiro, não melhora o atendimento. [...] o porto da CDP tem calado para receber transatlântico [...] O turista consegue descer e ir pra praia. A rua já asfaltou. Lá dentro tem vários alojamentos” (Morador antigo de Caratateua, Produtor cultural, Conselheiro “Tá Selado!”, Representante distrital no Conselho Municipal de Cultura, 46 anos, 13 de janeiro de 2023).
3	Domicílio eleitoral, segregação (Alphaville)	“[...] Não são dados oficiais, mas o que tem chegado pra gente é que a população de Outeiro tem em torno de 120 mil habitantes. Então, nós temos um problema também que precisamos resolver que a questão do domicílio eleitoral, temos aproximadamente apenas 23 mil eleitores cadastrado. A prefeitura e nós desse departamento já chamamos várias vezes o Tribunal eleitoral que vem aqui pra regularizar o título, mas nós temos dificuldade, porque as pessoas dificilmente aparecem. A gente até ficou feliz recentemente, porque conseguimos regularizar 300 títulos. [...] O Alphaville, ele é um mundo dentro do nosso mundo, separado por muros altos. Então, ele é uma forma de

		autossegregação. Ele pouco contribui no aspecto socioeconômico ou quase nada. Então, a gente não tem a participação mais efetiva deles” (Representante da Agência Regional do Outeiro, morador de Caratateua, 09 de setembro de 2022).
4	Transporte, atendimento médico, saneamento, segregação (Alphaville)	“Transporte e saúde pública são uma calamidade, e a falta de saneamento. Na saúde, não temos médico, pronto atendimento. Muitas vezes vamos pra emergência porque aqui e não tem médico. Temos que nos deslocar para Icoaraci. Isso piorou na pandemia [...] as ruas só buracos e eles não fazem nada. Eu voto aqui, não é desculpa! A segurança melhorou bastante, desde que o novo governo implantou o batalhão melhorou bastante. A educação aqui até que temos umas escolas boas, temos a FUNBOSQUE que é a melhor daqui, tem o Helder Fialho. [...] a questão da luz melhorou muito, mas a água falta bastante no nosso bairro, às vezes, a água demora até uma semana para chegar. Se a gente não tiver poço com bomba, tem que comprar água ou ir pegar na casa do vizinho. [...] infelizmente, o turismo só serve para quem tem poder aquisitivo maior, porque eles vão lá pra Marina, alugam os jet-skis deles, e as lanchas e ficam andando para cima e para baixo, mas para moradores usufruir, não tem parte turística. A ilha é bonita, mas não dá possibilidade para pessoas de baixo poder aquisitivo curtir. Agora, na cultura, quebrou muito, as pessoas novas não querem saber da brincadeira de pássaro, ficam só os antigos tentando fazer, mas não tem aquela força de 10 a 15 anos atrás” (Morador antigo de Caratateua, Agente de Portaria, Membro do Conselho Municipal de acessibilidade, 42 anos, 13 de janeiro de 2023).
5	Domicílio eleitoral, transporte, dinamismo econômico, segregação (Alphaville), erosão	“[...] Voto aqui. Essa é uma questão que, hoje, o povo da Ilha, pois foi feita uma pesquisa de 70% do povo são eleitores que votam fora. Mas se o povo se conscientizar e votar na Ilha vai engrandecer esse lado eleitoral. [...] Temos uma grande dificuldade, porque se não tivermos um veículo próprio fica difícil chegar em Icoaraci, quem dirá Belém [...] ontem fez até 01 ano que a ponte quebrou. Tornou tudo mais difícil. Apesar que nós tínhamos navio, lancha, balsa. Assim, sem custo financeiro. Na época da pandemia tiveram pessoas que foram a óbito justamente pela dificuldade em chegar do outro lado, em Icoaraci. [...] tem o Alphaville, bom, você sabe que é uma empresa privada, mas não dá emprego para o morador da Ilha, não que eu saiba. [...] O que rola desde quando moro aqui é a cobrança em cima da AROUT, sobre esses negócios das ruas, mas eu vejo assim, não considero que seja descaso. Não sei como essa verba chega aqui, se vem direto para a AROUT [...] até alguns anos Caratateua era aquela ilha que servia para aquela pessoa que não tinha condições financeiras de ir para Mosqueiro ou para Salinas. Outeiro era reconhecido como aquela ilha que recebia as pessoas para ficar de bebedeira. Eu queria ver algo atrativo aqui, como uma entrada de “Boas-vindas para Outeiro”. O pistão é tão bonito e não tem nada. Os barrancos se destruindo, principalmente, agora no inverno, na água grande. Queria que o governo viesse e olhasse com mais carinho. Nossa ilha é a mais próxima de Belém. Existia um projeto 10 anos atrás para que os navios de turistas ficassem lá na frente da orla de Icoaraci. E existia um projeto para esse navio encostar no Porto Sotave, o carro ia receber o turista. Era um projeto da Petrobras em parceria com outras empresas. Também quero ver essa ponte que vão fazer na Brasília [...] Eu precisei andar de lancha, e eu vi segurança, foi confortável, as balsas também. Não vi nenhuma irregularidade. [...] Mas acho que não tem mais necessidade de manter, não” (Morador antigo de Caratateua, Artesão, 64 anos, 18 de janeiro de 2023).
6	Transporte, saúde, dinamismo comercial (escoamento de madeira), segregação (porto privado na orla),	“Nossa maior dificuldade sempre vai ser o transporte. Até pra receber dinheiro na lotérica tem que pagar passagem. Tem o tempo gasto nessas conduções, demora muito tempo na parada [...] por incrível que pareça antes do incidente na ponte, o transporte até tava bom, mas com a ponte parada, ficou pior. Até o BRT que a gente tava tendo acesso parou, voltaram os ônibus velhos. [...] Bom, eu creio que o sistema da lancha foi muito bom, pois com todas as modalidades era o mais eficiente, não demorava e não lotava. Saía do trapiche de Icoaraci. Esse sistema deveria ficar e no final ele ainda devir ir no Ver-o-peso. De resto, a gente tem que voltar para o transporte terrestre. A Ilha é um local para as pessoas dormirem, nós dependemos muito do transporte, as pessoas trabalham no centro, no shopping, creio que o sistema troncal seria a melhor solução para nós. [...] nós temos aqui uma pessoa conhecida em Outeiro, ele ampliou a empresa, ele morava em Itaiteua, passando o posto de polícia. Ele tá comprando toda a orla da Brasília. Ele fica fazendo transporte de madeira ali pela Sotave. Ele tá causando um processo de gentrificação. Ele tá ficando com grandes pedaços de terreno na orla da Brasília [...] O pessoal do Alphaville chamou os associados e juntaram um novo esforço para continuar a Associação [...] Além do transporte outra obra importante

	<p>impactos ambientais (erosão), competitividade, de, Serviços financeiros solidários (banco comunitário)</p> <p>Administração Distrital</p>	<p>seria a construção do muro de arrimo, já tá consumindo a pista, já tá rachando, já houve acidentes com morte, erosão pesadíssima, e ninguém toma uma iniciativa, começar uma obra de pelo menos 600 metros. Seria importante a Ilha ter seu muro de arrimo na costa, construído de ponta e ponta para poder colocar comércios e negócios turísticos. [...] Sim, em 2003, nós fomos chamados para iniciar as atividades do banco comunitário. [...] Se chama Banco Comunitário Caratateua. Em 2013 nós criamos e fizemos vários projetos interessantes. Nós dependemos de uma moeda social, é característica do Banco, e começamos com 3 mil reais para movimentar esse recurso. Nós emprestavamos para as pessoas comprarem o gás e devido os problemas do governo da Dilma, as pessoas não conseguiram devolver esse dinheiro. E nossa finalidade era fazer circular essa moeda social. E graças a Deus com o novo governo do Lula, a gente tá só aguardando retomar. A gente ser chamado novamente [...] Quando foi criado tinha autonomia própria. No começo conseguiam muita coisa, conseguiam desenvolver coisas que hoje não é mais realidade” (Morador antigo de Caratateua, Agente recenseador do IBGE, ex-presidente da associação comercial de Caratateua, 51 anos, 07 de abril de 2023).</p>
7	<p>Jurisdição Ambiental (APA em Cotijuba), dinamismo econômico (fabricação de biojoias e turismo), abastecimento de água, Administração AROUT, violência e assaltos, tráfico de entorpecentes, lazer</p>	<p>“Nós iniciamos um debate que teve interferência política da oposição, mas que nós vamos retomar para Cotijuba, para que se transforme em uma APA. [...] Chegou para os mototáxis que eles iam perder tudo. Foi feito uma campanha muito forte, destruidora para a proposta da APA lá, muita desinformação. Nós vivemos num contexto que as fake News muito grande. [...] porque tem o seu Manuel e ele recebeu como indenização da COPALA, ele tá desde os 12 anos de idade dentro daquela ilha. Já é um senhor de idade. Chegou em 1964 lá. E posso dizer que ele é o último seringueiro de Belém, porque ele ainda faz a extração do látex de forma tradicional, porque ele tem um contrato com uma empresa de biojóias [...] a técnica do SENAR que já tá mapeando a área da Pedra Branca para virar uma rota, que ela chamou de Trilha do Mel, a ideia é constituir aquele espaço com várias dinâmicas econômicas e a mesma coisa que eu quero fazer aqui na Ilha do Jutuba, que também é um polo interessante, nós fizemos a soltura de quelônios [...] se você for ver os moradores do Jutuba ou lá de Paquetá, não sei se percebeu, onde eles vão buscar água pra beber. Eles se consorciaram para que a rabeta vá até Cotijuba para pegar água, é uma água paga com gasolina, a água mais cara de Belém. [...] a água que a COSANPA fornece é de péssima qualidade, apesar de ser cheio de fontes de água, é uma grande contradição. [...] Eu já sugeri várias vezes para fazer ações conjuntas, para que a gente possa desenvolver uma ação de longo prazo, mas não se efetiva, mas isso depende do perfil de cada um, de boa vontade política. [...] tem haver com a forma como o gestor pensa a dinâmica de desenvolver as ações, se torna bem difícil. [...] O processo de urbanização trouxe consigo o quadro de insegurança, há o quadro de aumento da violência muito grande. Dentro de Cotijuba, com a urbanização impactou muito, as pessoas perderam aquele processo de conhecer uns aos outros, conhecer as famílias uns dos outros, há muitas ações de furto relatados ali, e aqui não é diferente. Mas tem agravantes. Nos últimos anos, e isso acontece em todo o país, houve um crescimento muito grande do Crime Organizado, principalmente, por conta do tráfico de droga que recruta jovens e crianças, ouvimos relatos assim cada vez mais crianças com idade menor sendo recrutados para o crime organizado. [...] até por conta dessa população flutuante vem com frequência, até pelos modelos de festa e de lazer que acabam acontecendo e a falta de espaços para outros tipos de lazer” (Presidente da FUNBOSQUE, historiador, 25 de agosto de 2022).</p>
8	<p>Jurisdição ambiental (APA Cotijuba), competitividade, saúde,</p>	<p>“Pensam que a APA é um bicho de sete cabeças [...] esse jogo que está acontecendo, é um jogo político, e as pessoas não percebem isso. Eles não vão ser favoráveis para eles, para os que estão contra, porque precisa ser favorável para eles, mas no todo, mas eles precisam perceber que haverá mais benefício se virarmos APA, porque eu penso que seremos mais assistidos, porque aí o poder público vai se fazer mais presente. Acredito eu, essa é a grande sacada do Combu [...] quem vive do turismo aqui, muita gente, ainda está com a mente fechada. [...] Ontem nós conseguimos agendar com o advogado da SEMMA, só a cooperativa, mas o pessoal do contra apareceu lá. [...] Nós queremos o Conselho deliberativo. Entendeu? [...] porque a gente tem o exemplo do Combu. Está com essa visibilidade toda agora,</p>

	migração, insegurança, Administração AROUT	que é inegável. Mas lá está sendo dominado por quem não é morador. E não é isso que a gente quer [...] nós não temos posto de gasolina, e olha a quantidade de veículos que nós temos na rua. Imagina você ter 130 motorretes, cada usuário usando 3 litros de gasolina por dia. Agora, soma a isso os bondinhos e as embarcações. [...] Segurança pública é outro problema muito real que temos em Cotijuba. Para você ter uma ideia, moradores nativos morando na ilha, residindo, temos 7 mil pessoas, mas domicílios temos mais de 13 mil. Isso segundo a equatorial. E hoje temos 3 policiais na ilha e 1 viatura [...] a maioria dos casos é de arrombamento, principalmente em casas de veraneio, e também já tivemos casos de assalto a mão armada na ilha, tipo piratas, que entram de embarcação pequena mas de motor potente e vem e assaltam nossos comerciantes. Nós não temos uma delegacia, se acontecer com você e você for assaltada ou você vai para Icoaraci, porque nossa jurisdição é Outeiro. Nós teríamos que ir pra delegacia de Outeiro, mas o melhor era ter uma delegacia em Cotijuba. [...] Eu nunca participei, hoje que to chegando aqui no MMIB, Mas eu vejo eles vindo aqui dar palestra associadas a agricultura e ao turismo, mas acho que ainda é muito pouco pra essa demanda que nós temos, porque aqui basicamente nós vivemos do turismo, então o poder público deveria atuar muito mais, mas uma que me chama atenção até hoje, eu vejo falar muito aqui na nossa orla, que havia um projeto da UFPA para se fazer uma orla, se isso empacou o engavetou [...] Não tivemos também nenhum projeto em relação ao transporte, a minha fala não visa prejudicar, mas tudo que se trata de transporte em Cotijuba, na realidade é uma ilegalidade” (Morador antigo de Cotijuba, Presidente da Cooperativa de Motorretes de Cotijuba, 45 anos, 19 de fevereiro de 2022).
9	Tráfego de entorpecentes, insegurança, jurisdição ambiental (APA), competitividade	“Por ser uma ilha e não ter acesso de carro e vem muita gente de fora se esconder pra cá e agora tem aumento do tráfego. Aumentou de uns 10 anos pra cá. Hoje em dia, a maioria dos filhos da ilha são viciados, muitos daqueles mototaxistas são viciados, e com isso, vem chegando esses bandidos pra cá, eles roubam de barco. Vem de Belém ou de Outeiro pra cá. Eu acho assim, os policiais sabem onde todo mundo tá e ninguém faz nada, porque a polícia civil não entra aqui. Então, essa parte não é legal. Às vezes, fica tão feio pra gente, tem grupo aqui, por exemplo, no réveillon tem grupo hospedado ou então na casa de uma família aí vem o ladrão e entra na casa e assalta todo mundo [...] puxaram até abaixo assinado para não acontecer a APA. Então, nosso movimento não foi muito bem aceito por eles, mas como sendo um movimento de mulheres e nós sendo empoderadas e sendo donas do nosso próprio negócio, a gente não abaixa a cabeça para eles. Era um treinamento e aí foi o povo do Combu, não sei por qual motivo a gente tá sempre com o Combu, mas quem dera a gente tivesse a metade da visibilidade que eles têm. Então nós fizemos um trabalho lá, foi muito bom, foi na época que fizemos uns cursos gastronômicos, eu cheguei a participar de algumas feiras gastronômicas, como o FARTURA, o Ilhas e Sabores, dei uma aula-show lá no Ver-o-Rio” (Nova moradora de Cotijuba, dona de pousada e restaurante, Membro do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, 52 anos, 19 de fevereiro de 2022).
10	Transporte, exploração mineral, desmatamento, venda de terrenos, migração, equipamentos de lazer	“Hoje, a maior dificuldade pra eu morar aqui é questão da acessibilidade. É muito caro o nosso transporte. Então, o custo de vida fica muito alto. Pra nós moradores é cobrada a mesma coisa? Não há diferença. E pelo contrário, no período de férias escolares, no final de ano, dobra a passagem pra nós [...] A nossa bagagem é cobrada, os barcos cobram. Porque não há uma regularização de transporte público, até por ser cobrado pelo poder público, alguma coisa que pudesse um subsídio, não há. Nós tivemos essa necessidade porque nós somos muito agredidos, fisicamente e verbalmente, pelas pessoas que tiram areia, pedra e madeira. O morador ribeirinho não tira, eles tiram o necessário pra fazer suas casas [...] nós estamos com o projeto da APA, e eles fazem o questionamento e são contra, porque questionam do que o tirador de pedra vai viver? Na minha opinião, isso não é argumento porque Cotijuba é tão pequeno não é suficiente pra suprir uma família [...] O poder público municipal nunca teve um olhar pra cá pra ilha, qualquer pessoa que chega compra terreno, derruba árvores, vai lá na praia e retira pedra, até gente estrangeiros, até pessoas de fora do nosso país estão predominando. Lá na Flexeira tem muito morador de fora, ingleses, holandeses, franceses. Até nosso patrimônio histórico está se perdendo, veio uma pessoa e construiu uma casa em cima do patrimônio histórico que era parte do Educandário, casa do ex governador, lá onde os ônibus escolares ficam [...] acabar com esse impasse de Cotijuba ser área urbana ou área rural, dizer para eles, olha nós estamos aqui, tem uma ilha bem pertinho de Belém, olha tem um povo lá que não tem nem praça. Não tem atividade de lazer para as crianças, mal tem atividades físicas, tem só uma quadra

		coberta da Escola-bosque [...] eles precisam se virar e estudar pra Belém. Quem pode, paga essa passagem caríssima todo dia, quem não pode, fica por aqui” (Moradora antiga de Cotijuba, Membro do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, Produtora rural e condutora de turismo, 56 anos, 19 de fevereiro de 2022).
11	Venda de terrenos, tráfico de entorpecentes, telefonia	“Porque você chega aqui, se você tiver dinheiro, você compra um terreno, e constrói uma casa. Aqui tem muito tráfico de drogas. [...] A internet, ela varia muito, falha muito. Telefone aqui também não é 100% Sai andando até encontrar o sinal [...]” (Morador antigo de Cotijuba, carpinteiro, 74 anos, 17 de dezembro de 2021).
12	Transporte, segurança, jurisdição ambiental, concorrência	“Então, acho que a maior dificuldade de se morar aqui em Cotijuba é isso, né? Porque o transporte se torna caro, a alimentação se torna caro, a gasolina vem caro [...] hoje, atualmente, existe um conflito que é sobre a criação da APA. Uma parte acha que é necessário, acha importante a criação da APA. E uma galera que vem das gestões que passou, acha que a criação da APA [...] acham que a APA vem para proibir os acessos públicos, digamos assim restrito. Eles acham que vem uma proibição. Então, acham que a ilha vai passar por pedágio, que a Prefeitura vai abrir pedágio, você vai pagar para entrar. Você não vai poder mais derrubar, digamos, uma árvore. Está tendo reuniões aqui. [...] outro tipo de conflito que eu enxergo que tem é quando se tem, por exemplo, uma pousada do lado do outro. Eles não se entendem. Eles se entendem como concorrentes apenas. Porque se um cliente passa na frente, ali na Praia do Vai Quem Quer, aí eles querem disputar aquele cliente [...] aqui na ilha tem roubo de casa, invasão quando o morador não está ou com os comerciantes, semana passada um comerciante foi assaltado as 7h da manhã. Isso depois de um feriado” (Nova moradora de Cotijuba, Pedagoga da Creche e Dona de Pousada, 35 anos, 17 de dezembro de 2021).
13	Transporte, saneamento, migração, desmatamento	“O valor da embarcação não é diferente para quem é morador. Conforme aumenta, aumenta para todo mundo! Não tem [valor diferenciado]! Aqui, eu acho que na minha opinião não tem turismo, turismo são aqueles bares que estão costumando na beira da praia e as pessoas vêm pra lá e curtem a praia, mas não tem assim trilha que seja interessante, né? [...] Mas aumentou muito o número de residência e aumentou muito o número de idosos. Eles se aposentam e vem embora. Tem muita gente loteando área de mata, fazendo desmatamento, tem muita casa nova de moradores e veranistas” (Moradora antiga de Cotijuba, agente de saúde, 36 anos, 17 de novembro de 2021).
14	Transporte fluvial, coleta de lixo, energia elétrica, flutuação população	“Na verdade, o que precisa melhorar é na parte do transporte fluvial, tanto na melhoria da infraestrutura dos barcos, quanto na capacitação de quem recebe, porque eles são a nossa frente. A gente recebe queixa de turistas. Outra coisa é a nossa orla, a gente precisa melhorar aquela frente, é muito desordenado. A pessoa chega e vê aquela favela ali e pensa que tudo é daquele jeito, a questão do saneamento, também tem o recolhimento de lixo, que a gente não tem uma coisa bem elaborada. [...] Já melhorou bastante, hoje é a claro. Um dos grandes problemas assim ao meu ver, é a questão da energia elétrica, não tem uma boa qualidade, ela oscila bastante. Ela não consegue abarcar a quantidade de pessoas que tem aqui na ilha e nas férias e feriado que tem mais gente, já ficamos mais de 3 horas sem energia, e mesmo em baixa temporada, então precisa ter uma melhora na usina.” (Moradora antiga de Cotijuba, dona de pousada e restaurante, Vice-presidente do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, 42 anos, 19 de dezembro de 2022).
15	Saneamento, conflitos político-partidários	“Acho que a briga maior que tem é mais a questão política, mesmo. É porque assim, quando chega em tempo de política, vem vários tipos de vereadores, vem uns 3 ou 4 vereadores de bairros diferentes. [...] O saneamento básico porque tem algumas ruas que não tem esgoto. O turista só vem uma vez até o Vai-quem-quer, mas com esse caminho, que é um pouco difícil ninguém quer voltar, eu sempre questiono isso” (Nova Moradora de Cotijuba, mototáxi, 24 anos, 27 de novembro de 2021)
16	Transporte, dinamismo econômico,	“Pra mim, a maior dificuldade pra morar aqui é o transporte, pra ir e sair da ilha. No caso, são os barcos, porque eu ainda acho que é de hora em hora, tá? E às vezes quando eles querem levar alguém, sabe, passa do horário, às vezes eles saem antes do horário, né? [...] apesar de já termos quase 8 a 10 mil pessoas aqui, moradores, a gente não tem ainda esse sistema de serviços do governo, né? Dificilmente, a



	saneamento	gente vai no final de semana, porque no final de semana é quando o fluxo é maior, a gente tá aqui já no trabalho. [...] Andam na moto sem carteira. [...] Geralmente, a casa fica vazia e eles alugam, só pra esse tipo de trabalho, alugam pra galera que vem passar final de semana. Deixa até eu lembrar que nosso sistema de esgoto não está legal, tem gente que vive da praia e joga lixo pra praia, essa praia bonita desse jeito não vai funcionar daqui uns dias” (Morador antigo de Cotijuba, mototáxi, 50 anos, 27 de novembro de 2021).
17	Desmatamento exploração mineral, jurisdição ambiental	“Eu só acho que tem muito pessoal que desmata, né? Pra esse lado aí tem gente que vende madeira. Tira a areia, eu acho ruim isso aí. Aí desmata pra tirar a areia ou vender a madeira, né? Eu acho ruim porque tá desmatando a natureza aí. [...] Estão propondo virar uma APA e tem gente contra, que não quer porque acham que vão tirar gente e tirar as motos, que vai tirar as motorretes, que vai tirar. Essas coisas, né? [...] quando termina o segundo grau alguns vão pra Belém, mas outros ficam e para por aqui, uns vão tirar areia, outros vão virar mototáxi, porque não tem condições de atravessar, porque é muito caro. Então, o que mais falta aqui é emprego para os jovens” (Nova moradora de Cotijuba, dona de pousada, 59 anos, 27 de novembro de 2021).
18	Lixo, migração, segurança, tráfego de entorpecentes	“Além desse problema do lixo, das pessoas não estarem preservando mais a natureza como antes, que antes as coisas eram mais trocadas, dadas, hoje é tudo muito vendido. Agora, minha irmã, é muita dificuldade porque o Cotijuba depois que foi chegando gente, chegando, chegando assim a gente não tem mais segurança na casa da gente. Porque agora todo mundo já usa a sua casa igual em Belém, tudo gradeado, tudo fechado. Soube esse negócio de droga que entrou também, muito isso na ilha. Esse monte de casa pra alugar, não faz diferença? [...] Você sabe que a camaradagem tá grande, por causa dessa quantidade grande de gente que se mudou pra lá” (Moradora antiga de Cotijuba, aposentada, 72 anos, 27 de novembro de 2023).
19	Jurisdição ambiental	“Querem transformar a ilha em uma APA, mas ninguém concordou, pelo que eu vejo, eu acho que concordaria com eles, por causa de vários fatores que podem acontecer dentro da ilha, haver discordâncias, intrigas e essas coisas, a APA ia aumentar. Falaram pra mim que na maioria das vezes ela vem trazer várias que não são necessárias pra ilha, mas não sei te explicar [...] muita coisa, principalmente, pelo transporte, as ruas, arrumar a orla e olhar pelo povo da ilha” (Moradora antiga de Cotijuba, condutora de embarcação, 62 anos, 18 de novembro de 2021).
20	Educação	“A escola estadual não é de qualidade no que diz respeito à infraestrutura, tipo não beneficia os moradores como deveria, tanto que a gente precisa se deslocar, seria interessante também que eles vissem, que, como tem muitos jovens, que houvessem cursos técnicos de enfermagem, essas coisas, porque a gente precisa sair da ilha [...] A dinâmica econômica na ilha é bem limitada, ou você é motorista, ou você abre mercadinho ou você vende produtos de agricultura e lá também não tem escoamento e também você tem que sair” (Moradora antiga de Cotijuba, morando atualmente em Caratateua, estudante, 25 anos, 28 de novembro de 2022).
21	Transporte, saneamento	Aqui é mais para aposentado ou “para quem tem um negócio montado. Hoje todo mundo depende da moto para sobreviver, levar o pão. Mesmo muitos clandestinos, mas todos dependem da moto para botar o pão na mesa, foi uma fonte de renda. A Praia do Vai-Quem-Quer vira lama, a rua, né? Então fica difícil” (Morador antigo de Cotijuba, dono de pousada, 69 anos, 27 de novembro de 2021)

Elaborado pela autora, em 2023, com base nas entrevistas realizadas em pesquisa de campo, entre novembro de 2021 e abril de 2023.

Figura 60 –7ª Rua de Icoaraci: chegada da balsa utilizada para transportar veículos e pedestres após acidente na Ponte Enéas Martins



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, jan. 2022.

Nota: após o sinistro com a Ponte Enéas Martins, ocasionado por uma embarcação carregando madeira que colidiu com um de seus pilares de sustentação e abalou a sua estrutura do referido objeto, um serviço de balsas foi contratado para realizar o transporte de veículos e pedestres, funcionando, inicialmente, 24 horas por dia e, posteriormente, de 05h00 a 00h00. As travessias partiam do final da 7ª Rua, em Icoaraci, em direção ao Trapiche Chico Sampaio, também conhecido como Trapiche da Brasília. Em Caratateua, foram disponibilizados ônibus para o transporte e circulação dos moradores dentro da ilha, de maneira gratuita. Anteriormente, o transporte público via ônibus fazia a travessia completa entre a parte continental e a ilha. Com o incidente, houve o aumento das guarnições da PM, da SEMOB e do Corpo de Bombeiros em todas as áreas onde estavam acontecendo as ações de mitigação do problema de locomoção dos moradores.

Figura 61 –7ª Rua de Icoaraci: local de chegada das embarcações



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, jan. 2022.

Nota: na 7ª Rua de Icoaraci funciona um antigo ponto de embarque e desembarque de embarcações. Durante o período em que a Ponte Enéas Martins esteve em manutenção, esse local, que até então residualmente representava a paisagem de um período anterior à forte urbanização que vem ocorrendo em Icoaraci e Caratateua, passou a receber intenso fluxo de pessoas e cargas, atraindo tanto agentes fiscalizadores quanto o comércio ambulante que enxergou uma possibilidade de aumento da renda.

Figura 62 – Trapiche de Icoaraci: estrutura montada para embarque-desembarque de passageiros provenientes de Caratateua



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, fev. 2022.

Nota: desde o acidente que impossibilitou o tráfego de veículos e pedestres na Ponte Enéas Martins, em janeiro de 2022, a Prefeitura de Belém e o Governo do Estado montaram uma estrutura temporária no Trapiche de Icoaraci, com catamarãs disponíveis para transporte gratuito de passageiros em direção ao Trapiche Chico Sampaio a cada 15 minutos, bem como um navio voltado para viagens até o Terminal Hidroviário de Belém, 3 vezes pela manhã e 2 vezes pela parte da tarde. Os serviços duraram até fevereiro de 2023, quando a ponte reformada foi reinaugurada e o tráfego reestabelecido.

O ocorrido na referida ponte reforçou a precariedade do sistema de transporte urbano e das condições de vida dos residentes das ilhas de Belém. Para sair ou entrar em Caratateua, era necessário realizar a travessia em uma balsa lotada, disponibilizada para contornar os problemas de circulação que surgiram com o bloqueio da ponte. Assim, houve o reforço com pequenos barcos que já atuavam na área e com lanchas disponibilizadas pela prefeitura, vistas como maneiras de garantir meios à população para alcançar outras partes da cidade.

A presença do circuito superior de produção imobiliária também não foi capaz de induzir a aceleração de ações que visassem à melhoria da mobilidade entre a ilha e o continente. Os moradores e frequentadores do condomínio residencial de alto padrão instalado na orla leste também enfrentaram todas as dificuldades ocasionadas pelo sinistro.


Com a reinauguração da ponte, o retorno gradativo dos serviços de transporte público rodoviário intramunicipal e a liberação do tráfego de outros veículos, as demais alternativas de circulação anteriormente instaladas (balsa e lanchas) foram suspensas, impedindo o desenvolvimento do serviço de transporte multimodal; iniciativa essa ideal para amenizar boa parte dos problemas de acesso e estimular o turismo e a geração de emprego e renda. Destarte, os moradores reconhecem a importância em diversificar o número de alternativas de transporte coletivo, tal como é relatado nesta fala:

Quando voltei de Belém, já foi pela balsa, porque a ponte já tinha quebrado. Mas, graças a Deus, tivemos suporte por parte do governo do estado que colocou as lanchas e as balsas de graça. Deu pra suprir a necessidade. A população conseguiu se locomover melhor do que nesses ônibus sucateados que a gente tem aqui. Antes, com as lanchas, os dois navios e as balsas era melhor do que com esses ônibus que estão sucateados, que não prestam e demoram para passar (Agente de Portaria, Membro do Conselho Municipal de acessibilidade, Morador antigo de Caratateua, 42 anos, 13 de janeiro de 2023).

O aumento da população e, com efeito, do número de assentamentos nas ilhas de Belém também aumenta a intensidade de problemas que nelas chegam. Se até 2010 a população de Caratateua mal ultrapassava 33 mil habitantes e a de Cotijuba pouco mais de 4 mil pessoas, estima-se, na atualidade, que esse número tenha triplicado, o que foi reforçado nas falas dos informantes 1, 3, 5, e 8.

Em Caratateua, o predomínio de residências permanentes resulta em um intenso movimento pendular. Logo, a denominação de “ilha dormitório” ainda persiste, pois parte significativa de sua população mantém ligações empregatícias formais e informais com o restante da cidade. Por outro lado, vale ressaltar que em fragmentos da ilha também são encontrados pontos de incidência de residências de uso ocasional (figuras 63 e 64).

Figura 63 – Ilha de Caratateua: chamada publicitária de clube

 **Blue Marina**  
21 de novembro de 2019 · 🌐

Seja em finais de semana, nas férias e datas comemorativas, a Blue Marina é a melhor opção para viver dias especiais, contemplando a mais bela paisagem da região. Estamos esperando por vocês!

◆ BLUE MARINA - ALPHAVILLE ◆

📍 Endereço: Rua da fab s/n - sao joao do outeiro - Belém/PA (Primeira rua depois da ponte)

🕒 Funcionamento: Sábado, domingo e feriado. De 9h às 17h.

👉 ... Ver mais



Fonte: observação sistemática na rede social virtual *Facebook*, na página Blue Marina (2019).

Nota: o condomínio de luxo Alphaville se mostra atraente para os estratos da população de médio e alto poder aquisitivo e para alguns representantes do mercado imobiliário e turístico, tendo em vista a sua localização, o maior contato com elementos da natureza, o afastamento do agito da cidade e os serviços de lazer, gastronomia e segurança 24 horas. Nas páginas virtuais do empreendimento, a divulgação voltada para a venda dos lotes reforça a possibilidade de instalação de residências permanentes e/ou de uso ocasional.

Figura 64 – Ilha de Caratateua: anúncio de venda de lote em condomínio

---

Lote Alphaville/Casa férias e Fim de semana. Legalizado e sem dívidas. Pronto para constru	<b>R\$ 135000</b>	10 out. 14:40
---	-------------------	------------------

Código do anúncio: CC00060 Vende excelente lote residencial no Alphaville Belém com medidas aproximadas de 15X30. Área tranqüila para sua residência de fim de semana com espaçoso clube privativo, com piscinas, quadras, parque ambiental com lago, salão gourmet,...

DDD 91 - Região de Belém

---

Fonte: OLX (2023).

Nota: diferente da “espontaneidade” na produção dos assentamentos de uso ocasional que acontece em Cotijuba, na orla leste da Ilha de Caratateua, onde o capital imobiliário se instala, a divulgação de anúncios de venda e/ou aluguel de casas (imagem) fomenta a produção de residências de uso ocasional.

Dessa maneira, o espaço insular vem crescentemente sendo incorporado à dinâmica metropolitana. A construção de pontes e rodovias, as condições ambientais e os conjuntos e condomínios residenciais confirmam a transformação dessa área por diferentes frentes de produção espacial.

Ademais, a questão do deslocamento na metrópole tem sido um dos principais “gargalos” da gestão pública municipal, algo também evidenciado nos relatos de todos os informantes. Isso porque, o acesso via transporte público às ilhas é precário ou insuficiente, o que acaba por dificultar o trabalho, os estudos, os serviços de saúde, dentre outras práticas sociais cotidianas. Por conseguinte, sair das ilhas que fazem uso exclusivo de transporte fluvial para cumprir compromissos na área central é mais que o triplo do valor pago por um cidadão de qualquer outra parte da periferia continental da cidade.

Outra dinâmica encontrada mais recentemente, devido à nova disposição de redes de serviços e transportes pela cidade, diz respeito a uma tendência de valorização de partes estratégicas da periferia e, conseqüentemente, ao aumento da renda sobre o comércio de terrenos, como é o caso do asfaltamento e da chegada de alguns serviços no entorno do Alphaville, como também da reforma do Terminal Hidroviário da Praça Princesa Isabel.

Os equipamentos urbanos estão ligados a demandas sociais que só podem ser atendidas de forma coletiva – como transporte público, serviços hospitalares e educação – e que são direcionados para a ampliação da força de trabalho. Dentro do contexto geral do processo produtivo, existe uma interligação entre a produção e os elementos urbanos coletivos, como os meios de transporte e comunicação, em relação à necessidade de expandir a força de trabalho. A circulação de fluxos é uma necessidade do capital que, para se manter, necessita estar sempre em amplo movimento.

Outra discussão recorrente entre os moradores de Cotijuba concerne à mudança administrativa da ilha para a condição de Área de Proteção Ambiental (APA) (informantes 7, 8 e 9), algo iniciado por meio de uma tratativa na década de 1990, mas não concretizada no âmbito institucional, e retomada em 2020, mediante projeto de lei que tramita na Câmara Municipal de Belém. Devido aos impasses de ordem política e/ou partidária, tem-se um atraso nas tentativas de diálogos e decisão participativa dos moradores no desenvolvimento de ações que busquem informar a respeito da constituição desse processo (Figura 65).

Os entraves burocráticos e as ações desarticuladas entre as instâncias de poder público, os moradores e os comerciantes ocorrem devido aos representantes ou sujeitos que se propõem a participar das reuniões buscarem atender primeiramente a seus interesses particulares e partidários, para depois, enfim, pensar em melhorias para a comunidade.



Figura 65 – Ilha de Cotijuba: placa sinaliza posição contrária a criação da APA



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, dez. 2021.

Nota: na fotografia retirada dentro de uma embarcação, encontra-se uma placa indicando posição contrária a criação da APA de Cotijuba. O posicionamento contrário surge com base nas mais diversas alegações por parte de apoiadores de grupos partidários-eleitoreiros, tais como a proibição de circulação de veículos dentro da ilha, a proibição da exploração mineral e do desmatamento, o fechamento de estabelecimentos comerciais não registrados e outras situações.

A expansão metropolitana de Belém não tem por base o crescimento econômico que se manifesta e abarca novas áreas, assim expandindo a metrópole. Tal processo reflete principalmente a condição de carência em que vivem os habitantes da capital e de outros municípios da RMB; realidade essa que explica a prevalência de atividades econômicas de menor escala nesses locais.

O cotidiano de Caratateua e Mosqueiro, e mesmo de Cotijuba, é típico de um espaço urbano produzido com carência de infraestrutura urbana (luz, água, esgoto e outros), onde o transporte é precário e as escolas e os postos de saúde não atendem satisfatoriamente à população local, pois grande parte das ruas não é pavimentada e a maioria conta com baixa iluminação e assistência médica, além de hospitalidade deficiente.

Na orla insular, essas configurações misturam-se a outras de ordem mais recente, tal observado na dinâmica comercial de restaurantes, bares, barracas e quiosques de alimentação, casas de show, pequenos meios de hospedagem e serviços de traslado, cuja aquisição pode ocorrer de maneira independente ou por meio das plataformas digitais, ligadas a uma dinâmica empreendedora. Afirma-se que essa dinâmica, dentre outros motivos, surge pela frequência de visitas e por moradores de primeira e de segunda residências em busca de aspirações vindas das práticas de lazer e turismo.

A forma como as ilhas são constitucionalmente inseridas no espaço metropolitano de Belém também é questionada pelos informantes 1, 7 e 8, o que nos permite refletir a respeito de algumas políticas de Estado que subsidiaram esse processo. *Exempli gratia*, destaca-se a instituição da administração distrital que divide o espaço insular em duas jurisdições dentre as oito existentes<sup>170</sup>, sendo elas o Distrito Administrativo de Mosqueiro (DAMOS) e o Distrito Administrativos de Outeiro (DAOUT). Ambos foram instituídos pela Lei nº 7.682, de 05 de janeiro de 1994 (Belém, 1994), que dispõe sobre a Regionalização Administrativa do Município de Belém, sendo essa última alterada pela Lei nº 7.753, de 17 de maio de 1995 (Belém, 1995b), que altera a estrutura da administração direta da PMB, criando a Administração Regional do Outeiro (AROUT).

Os sujeitos entrevistados questionam as distâncias e dificuldades relacionadas às ações da AROUT, que possui sede localizada em Caratateua, o que dificulta o acompanhamento por

---

<sup>170</sup>A partir dessa divisão político-administrativa, o município de Belém encontra-se dividido em oito distritos: Distrito Administrativo de Belém (DABEL), Distrito Administrativo da Sacramento (DASAC), Distrito Administrativo do Guamá (DAGUA), Distrito Administrativo do Entroncamento (DAENT), Distrito Administrativo do Benguí (DABEN), Distrito Administrativo de Icoaraci (DAICO), Distrito Administrativo de Outeiro (DAOUT) e Distrito Administrativo de Mosqueiro (DAMOS) (Belém, 1994).

parte dos moradores das demais ilhas em relação aos processos e/ou solicitação de ações de melhorias por parte dessa administração.

Assim, no planejamento municipal, a maioria das ilhas de Belém é constituída como área rural da cidade. Os grupos que habitam os espaços insulares de menor extensão, geralmente, dividem-se em comunidades, exceto nas orlas das ilhas de Mosqueiro e Caratateua, mais urbanizadas e onde a divisão ocorre por bairros.

A distribuição geográfica das ilhas nos distritos administrativos de Belém apresenta necessidade de revisão, pois, conforme demonstrado nas falas dos informantes, o atendimento é ineficiente e necessita que as ações sejam desempenhadas de maneira menos precária.

Os moradores das ilhas da parte sul relacionam-se diretamente com os equipamentos e com a infraestrutura existente no Distrito Administrativo do Guamá (DAGUA), usufruindo dos serviços dos órgãos públicos, dos equipamentos urbanos, da rede de transporte e das relações comerciais existentes nessa parte da cidade. Enquanto as ilhas do extremo-oeste mantêm relação direta com as ações desenvolvidas no Distrito Administrativo de Icoaraci (DAICO), as atividades e serviços públicos existentes em Cotijuba e no Combu, por sua vez, exercem influência sobre os moradores das ilhas do entorno.

Os serviços básicos predominantes também chamam atenção. Os bairros do Guamá e da Condor e o Distrito de Icoaraci concentram maior número de agências bancárias e hospitais e, por isso, funcionam como polos atrativos para a população das ilhas que necessitam desses serviços. Caratateua, apesar de ter alguns desses serviços, não se torna atraente para os demais moradores devido à distância física e aos custos altos com transporte para deslocamento.

Ademais, as falas dos moradores de Caratateua evidenciam o sentimento de oposição entre o centro e a periferia, dada a instalação do Alphaville na ilha e a consequente diferença estabelecida entre os serviços que se instalam na área que envolve o condomínio, caracterizada por melhor asfaltamento, proximidade ao pequeno centro comercial e à ponte, bem como pelo acesso exclusivo e privado ao rio.

#### 4.2.2 Ilhas ribeirinhas

Nas ilhas ribeirinhas, todos os caminhos levam ao rio e o ritmo da floresta dita o cotidiano de forte enraizamento cultural. Paquetá (mapa 7) e Grande (mapa 8) são as representantes desse grupo e, nelas, o modo de vida rural-insular se faz presente nas moradias, no trabalho, nas relações de vizinhança, parentesco e de compadrio, ainda muito expressivas.

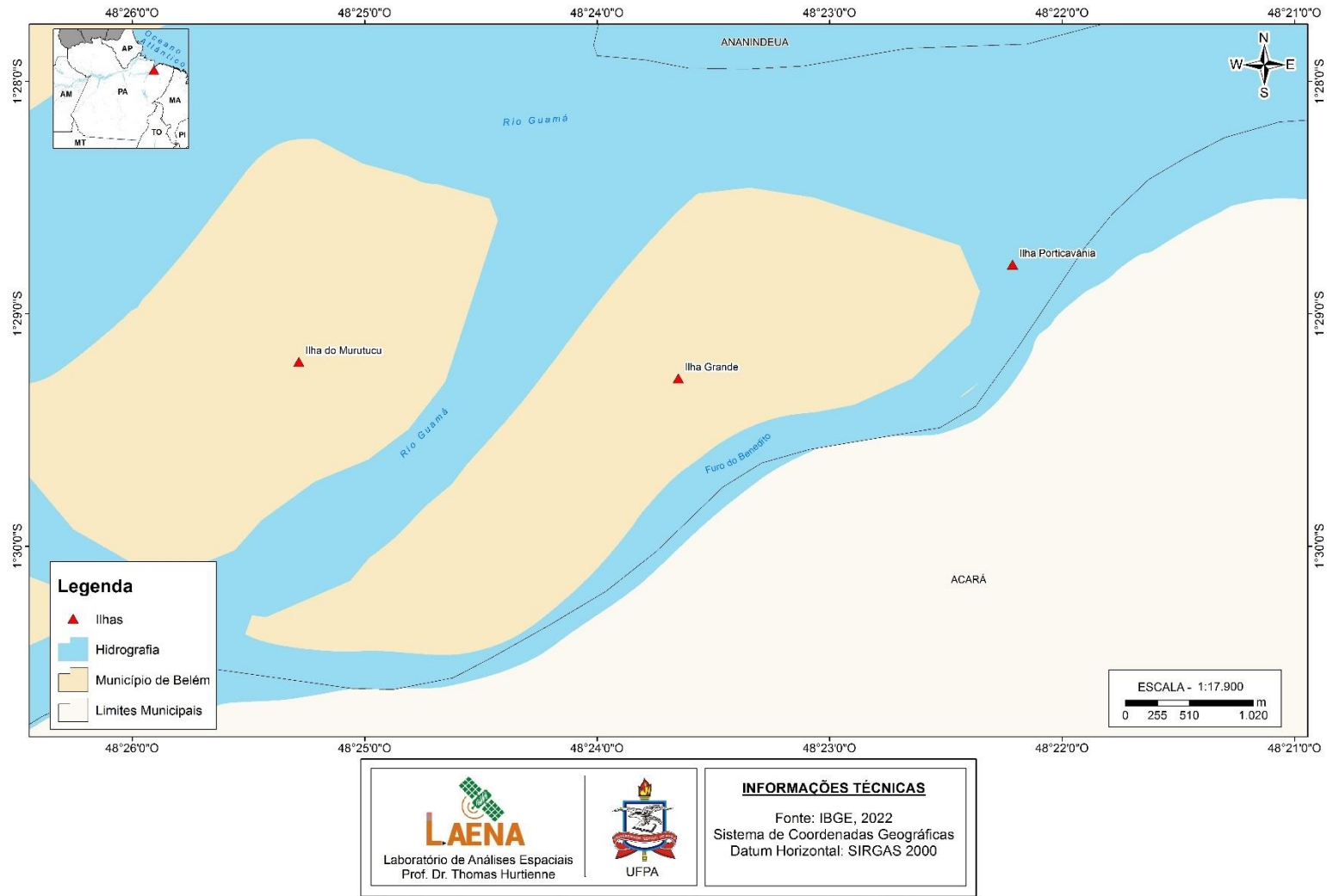
Mapa 7 – Ilha de Paquetá: mapa de localização



Fonte: Laboratório de Análises Espaciais Prof. Dr. Thomas Hurtienne (LAENA/NAEA/UFPA), 2024.

Fonte: Laboratório de Análises Espaciais Prof. Dr. Thomas Hurtienne (LAENA) com base em IBGE (2022), ANA (2016) e Prefeitura de Belém (2012, 2014).

Mapa 8 – Ilha Grande: mapa de localização



Fonte: Laboratório de Análises Espaciais Prof. Dr. Thomas Hurtienne (LAENA) com base em IBGE (2022), ANA (2016) e Prefeitura de Belém (2012, 2014).

Todos se conhecem e dividem as experiências do dia a dia nesses espaços insulares. A rede de parentescos, por sua vez, é muito forte e estabelecida por meio da união dos “filhos das ilhas” entre si, que acabam por constituir famílias que ali vão ficando e fixando novas residências, quase sempre nos mesmos lotes que os pais. Em Paquetá e Grande, os laços afetivos e/ou conflituosos são dos mais variados e as práticas, produtivas e improdutivoas, são singulares ao plano do vivido.

Não há a existência de um porto ou trapiche central, mas um conjunto de pequenos atracadouros espalhados pelos terrenos, servindo como ponto de encontro entre moradores e aqueles que os visitam. Trata-se de objetos espaciais de intensa movimentação, que servem para atender atividades domésticas (estender roupas, tomar banho, escovar os dentes etc.), escoar e descarregar a produção, contemplar a paisagem, descansar, usufruir de jogos e brincadeiras, dentre outras sociabilidades. Isto é, práticas sociais que ocorrem tanto pela necessidade quanto pela simples vontade de realizá-las.

Os trapiches e as estivas são objetos de uso comum que atuam como verdadeiros espaços de representação dos significados, dos imaginários e das projeções mais espontâneas da vida, tal como foi teoricamente definido por Lefèbvre (2013).

As práticas de lazer são pouco regidas pelas relações de trabalho e, quando muito, seguem o ritmo próprio do ambiente de quem vive do rio, ocorrendo de maneira espontânea e diversa, a qualquer hora do dia, de acordo com os afazeres de cada morador, sem grandes distinções entre as demais atividades cotidianas. Nesse particular, o índice de desenvolvimento tecnológico é diferente e incipiente em relação às demais ilhas. O sinal de telefonia, por exemplo, é precário ou inexistente, variando se no interior ou na orla insular.

O comércio é feito por meio de pequenas trocas entre os moradores em suas casas ou pela aquisição de produtos nas tabernas, que, mais que locais de compra e venda, são pontos de vida social, em uma multiplicidade de atividades e interações, tais como local de encontro, de troca de informações, de jogos ou de puro ócio. A estrutura segue o formato das residências, por vezes, construídas, aproveitando-se do mesmo padrão e materiais utilizados na moradia. Os produtos vendidos, na maioria das vezes, não suprem as necessidades, o que obriga os moradores a se dirigirem, via embarcação, até as feiras e supermercados da cidade.

No Quadro 11, os moradores das ilhas ribeirinhas assumem que a importância do rio e da floresta para a subsistência das famílias é uma condição que permanece até a atualidade. Tanto a pesca (peixe e camarão) quanto as atividades extrativistas do açaí e de outras frutas garantem, primeiramente, o sustento das famílias e, posteriormente, são oportunidades de obtenção de renda para compra de outros produtos que abastecem as moradias.

Quadro 11 – Ilhas ribeirinhas: a importância do rio e da floresta no passado

Informante	Importância no passado	Relato/entrevista
1	Subsistência e obtenção de renda (transporte fluvial)	“Eu acho que não mudou muita coisa, não. Porque, na verdade, a gente sabe que no interior, a pessoa, desde criança, tem que dar o jeito de procurar o que fazer, e meus pais sempre ensinaram a trabalhar no mato. A gente sempre teve embarcação também, graças a Deus. Aí, quando não estava no mato, no barco, trabalhando. O que eu aprendi a fazer foi isso, e gosto de fazer. Aquele rapaz que chegou na embarcação, ele é o meu filho, trabalha com transporte como eu” (Morador antigo da Ilha Grande, condutor de embarcação, Presidente da Associação de moradores, 43 anos, 15 de setembro de 2022).
2	Moradia e subsistência (extrativismo do açaí)	“[...] porque nós trabalhávamos pro patrão, se tirasse uma basqueta dessa ou duas, uma era do patrão, se criasse dois porcos, um era do patrão, quer dizer que a pessoa trabalhava pra ele, né? Mas Deus é tão bom que veio o INCRA e mostrou que as terras não eram dele. Aí, começou a lotear pras pessoas, e dar documento também, títulos de terra, de ocupação da terra, não é título de ocupação. Todo mundo tem. Aliás, tem um morador novo agora que chegaram, que estão vindo, que não tem. Mas nós, antigos, todo mundo tem. Aí, doutora, a nossa vida melhorou. Porque cada um foi trabalhar pra si. É claro. Né? E aí vendia como queria, né? Pra onde queria, né? Juntava, ia lá no Porto da Palha. Vendia do jeito que melhor, né? Já trazia a despesa da semana. Poxa, aí a nossa vida melhorou. Graças a Deus!” (Moradora antiga da Ilha Grande, professora aposentada, 91 anos, 15 de setembro de 2022).
3	Subsistência (extrativismo do açaí e pesca), simbolismo	“[...] eu gostava de brincar bola, jogar peteca, empinar pipa e banho no rio. Não tinha hora e nem horário. [...] Antigamente era mais tranquilo, a gente pescava, tinha camarão bastante, né? O peixe, né? Era mais tranquilo. Agora não, tá subindo esses negócios de lancha, né? E a natureza também, também tá mudando, né? O açaí era em fartura, né? E agora tá diminuindo. [...] eu me vejo envelhecendo aqui, é uma tranquilidade, o ventinho, açaí, né? Andar pelo mato! Que eu gosto de estar pelo mato, andando roçando, agora que eu não estou indo” (Moradora antiga da Ilha Grande, pescadora, 48 anos, 15 de setembro de 2022).
4	Obtenção de renda (plantio de cacau, extrativismo do açaí, transporte fluvial), comércio de bens de consumo básicos	“[...] o cacau antigamente não tinha muito, agora tem bastante, que a gente vai plantando. E outra, antigamente tinha que atravessar pra vender, hoje em dia, o rapaz me pega aqui no porto. É, o açaí. Se a gente quiser vender no porto, a gente vende, senão a gente pode levar diretamente lá, né? Tem coisa que mudou, né? Como agora hoje em dia nós temos energia, antigamente nós não tínhamos, né? [...] Assim, hoje em dia não tinha tanto, não tinha lancha. Nós tínhamos rabetinha, hoje tá mais fácil pra gente, melhorou muita coisa, principalmente agora eu tô falando do comércio. [...] Eu comecei quando eu comprei esse terreno. Aí, sempre eu gostava de comprar minhas despesas, comecei a comprar no isopor, comecei a vender. Depois, eu botei ali, ó. [...] Aí, eu fui comprando, comprando, comprando e depois eu botei esse aqui, foi, no começo da energia. Aí, porque assim, tem coisas que o pessoal não dá pra ir em Belém, comprar um açúcar, um café. Aí a gente já foi botando aqui. Conforme eles vão procurando as coisas, eu vou anotando. Hoje não tem, mas eu falo, mas amanhã pode vir, já tem. Eu vou em Belém e já trago [...] trabalho direto, não fecha, funciona 24 horas, praticamente de noite a gente fecha, só à noite mesmo que a gente fecha, mas tem vezes que o pessoal chega aqui até meia-noite e bate, e a gente vai atender, porque a gente mora aqui. E as folgas da gente são quando a gente tá dormindo [...]” (Morador antigo da Ilha Grande, comerciante, 52 anos, 06 de setembro de 2022).
5	Subsistência e simbolismo	“O meu avô tinha muito cuidado com as plantas, por exemplo, as andirobeiras, ele não gostava que cortasse. A gente não via tanto lixo no rio como a gente vê agora. Tem muito, né? Eu falo pros meus netos que não é pra jogar lixo no rio, porque isso prejudica a natureza. Aí, também a gente vê que o peixe vai acabar ficando escasso porque é muito barco, muita lancha no rio. Não tinha tanto assim como a gente vê hoje” (Moradora antiga da Ilha Grande, produtora agroextrativista, 55 anos, 15 de setembro de 2022).

6	Simbolismo, amenidades naturais	“Porque na minha infância a gente tinha aquela vontade de brincar, a gente pegava barro, a gente fazia bolinha de barro. Aí, o pessoal vindo aqui, né? Que cresceram agora todinho. Aí a gente brincava, a gente tomava banho no rio. E agora, como a gente cresceu, a gente não tem mais aquela vontade que a gente tinha quando era pequena, de estar toda hora na água, a mãe brigando pra subir. Aí, agora a gente cresceu e perdeu os hábitos que a gente tinha quando era menor, né? Hoje, só o celular. A televisão é de vez em quando, e jogar uma bola na terra firme. É isso que a gente tem pra se divertir.[...] Não, só aqui mesmo, entre nós. Só recreação, né? Mas rola mais ter um banho de rio no fim de semana. Rola, de vez em quando, os primos se juntam pra brincar uma pira-pegas. Mas não é aquela coisa que é passado a manhã toda” (Moradora antiga da Ilha Grande, <i>bartender</i> , 17 anos, 19 de agosto de 2022).
7	Subsistência (pesca), obtenção de renda (extrativismo do açai)	“Olha, antigamente era diferente da agora, né? Porque agora já tem muita coisa que favorece nós aqui. Antigamente não tinha. Olha, era o serviço mais pesado no mato, né? Tem o negócio do barco, tem lancha, o pessoal compra e já favorece tudo, né? Antigamente não tinha. Era só mesmo do mato, a gente vinha trabalhar no mato, apanhava o açai, roçava tudo, pescava só pra consumir. O açai é pra consumir e pra vender” (Moradora antiga da Ilha Grande, aposentada, 70 anos, 19 de agosto de 2022).
8	Subsistência (pesca)	“Porque antes, quando a gente era mais jovem, era mais fatura de peixe, a gente pescava mais. Era mais calmo! E agora não. A gente batalha pra pescar. Se a gente coloca uma rede, a gente não pega mais a quantidade de peixe assim, tipo assim, né? Como a gente pegava antes. Aí, pra mim vai mudando, tá mudando muito” (Moradora antiga de Paquetá, doméstica, 50 anos, 07 de fevereiro de 2023).
9	Moradia e subsistência (pesca)	“Nasci em Barcarena, vim pra cá com 10 anos. Na época, era mais difícil a viagem para cá, era mais fácil ir a Belém, mais perto, mais viável a travessia. Por último, morei na Ilha Nova, hoje, o peixe está mais difícil, porque antigamente a pesca era só em anzol, hoje tem rede, tem tarrafa, aí afugenta os peixes e o camarão” (Pescador, Morador antigo de Paquetá, 63 anos, em 07 de fevereiro de 2023).
10	Simbolismo e lazer	“Olha, o rio e a floresta pra gente que vive nas ilhas, né cara? A nossa vida, né? A gente tem uma relação muito próxima, é uma relação de trabalho e é uma relação de lazer. Assim, a gente se acostumou a ter essa vida e eu acredito que a grande maioria das pessoas já sabem que essa vida na floresta é mais próxima da natureza, ela faz bem, isso, conversar com as pessoas mais idosas, Ah, eu quero voltar pra lá, ter aquela vida sossegada. Então, de certa forma, eles já sabem que isso faz bem, ainda que inconscientemente. Mas faz bem, né? Os nossos banhos de rios até, por exemplo, passear na mata, essas coisas” (Morador antigo de Paquetá, professor, 47 anos, 09 de fevereiro de 2022).
11	Subsistência (extrativismo do açai e pesca)	“No passado você tinha mais açai. Você tinha uma fruta mais saudável. Então, como eu vou te dizer, tinha mais produtividade. Hoje em dia é mais escasso o peixe, o açai. Antes não tinha a seca do açai” (Professora, moradora antiga de Paquetá, 40 anos, 09 de fevereiro de 2022).
12	Subsistência (extrativismo do açai e pesca)	“Antes, você plantava naturalmente. Hoje, as pessoas já usam algum tipo de agrotóxico para que venha a produzir mais, né? E antes era a natureza que fornecia, e o mesmo com o peixe. Você andava nos rios, não tinha tanta poluição. Hoje tem! Você encontra muito dejetos de animais, restos de objetos, cordas, saco, plástico. Então tudo isso prejudicou o meio ambiente e a produtividade. Com isso, espantam os peixes do Rio e o Camarão. Se você chegasse até, vamos supor, até 2000, as pessoas aqui vendiam diariamente os produtos do camarão. Aí, seus 30, 40, 50 litros de camarão diário. Hoje em dia elas não têm mais essa produtividade. Hoje elas tiram apenas dois, três, quatro litros” (Moradora antiga de Paquetá, professora, 52 anos, 09 de fevereiro de 2022).
13	Subsistência (pesca)	“Vamos para a minha área de pescaria, né? Você colocava um matapi, dez matapi, e pegava muitos camarões. Você colocava uma linha ali na beirada e conseguia tirar o seu sustento, dava para pegar o seu peixe. Já hoje está mais difícil.” (Pescador, morador antigo de Paquetá, 56 anos, 08 de fevereiro de 2022).



14	Simbolismo, subsistência (extrativismo açai e pesca)	<p>“Pra mim a floresta é mãe, né? E eu, como moradora da Ilha, nascida e criada aqui, sempre fui alimentada pela floresta e pelos rios, né? E muita coisa mudou. Muita coisa mudou, no meu ponto de vista. Por exemplo, a qualidade do peixe não é mais um peixe. Você pega e vê a diferença. Por exemplo, há um tempo atrás, tanto a quantidade quanto qualidade, era um peixe que vinha com menos poluição, né? O camarão, hoje, você pega menos quantidade e qualidade bem menor, né? Por quê? Por dois motivos a causa da poluição e também, vamos dizer assim, a população aumentou, né? E a quantidade de marisco foi diminuindo para a quantidade de pessoas, né? E o açai também era bem mais farto. Eu lembro que quando a gente chegou aqui, que se entendeu por gente, né, a gente ia para a mata, a gente tirava, por exemplo, no máximo sete cachos de açai para fazer uma rasa. Hoje, diminuiu o tamanho dos cachos, né? A qualidade do açai eu acho que é a poluição. Acredito que tem a ver com a poluição da água, até do ar, acredito que tem a ver [...]” (Pedagoga, moradora antiga de Paquetá, 43 anos, 09 de fevereiro de 2022).</p>
----	--	--

Elaborado pela autora, em 2023, com base nas entrevistas realizadas em pesquisa de campo, entre novembro de 2021 e abril de 2023.

De maneira geral, aponta-se que a articulação da produção com o mercado regional sempre se deu de maneira fraca, baseada no intensivo uso da mão de obra familiar, assim como no uso de tecnologias de baixo impacto que são derivadas, em sua maioria, do conhecimento tradicional.

Além do mais, não há reconhecimento legal de posse da terra nessas ilhas, sendo elas consideradas como terrenos de marinha e assentamentos agroextrativista. A maioria das famílias mais antigas possui somente o Termo de Concessão de Uso (TAU) entregue pelo INCRA/SPU, entre os anos de 2006 e 2010. As casas foram sendo construídas na beira insular, enquanto os terrenos ilha adentro são considerados territórios de utilização coletiva, sem cercamentos ou qualquer contrato que limite o uso, a produção e a coleta de frutos, entre outros produtos não florestais.

As redes de ligações econômicas e não econômicas eram e ainda são estabelecidas por graus de parentescos dos mais variados, o que não se resume somente aos habitantes das ilhas em questão, mas com outros espaços do entorno. No passado, a integração com a natureza era muito maior, havendo a direta dependência dos recursos naturais locais, tanto no sentido de obtenção de renda quanto no sentido de sua subsistência por meio do consumo daquilo que os rios e a floresta davam.

As práticas sociais com e na natureza, entre elas o lazer, são identificadas nos banhos de rio e nos passeios de canoa durante a infância, revelando relações específicas e variadas com o território. Ao passo em que as famílias aumentavam, os terrenos eram redistribuídos entre os filhos, sem que, para isso, houvesse a necessidade de limites e acordos contratuais predefinidos.

A pesca era farta e variada, sendo a principal fonte de renda, em especial, em Paquetá, onde a maioria dos moradores se intitula como pescadores. Na Ilha Grande, outras atividades vão sendo inseridas, como a condução de lanchas de passageiros e o atendimento nos bares e restaurantes que vão surgindo nesse espaço insular e no entorno. Essas novas condições, juntamente com a poluição, afastam grupos de pesca que são obrigados a buscar trabalho cada vez mais longe.

Os produtos extraídos das ilhas Grande e de Paquetá, em sua maioria, são comercializados no Porto da Palha e nas feiras de Icoaraci e Faveira, respectivamente. Na primeira, as lembranças de um tempo de fartura de pescado apontam que a poluição é o principal causador das mudanças e da escassez de peixes no ambiente, tornando cada vez mais rara a pesca de camarão, dentre outros mariscos; fato que reduz essa prática ao consumo próprio.

Os saberes e fazeres do cotidiano tradicional são repassados aos mais jovens e, mesmo com alterações na temporalidade ribeirinha, perduram práticas de subsistência baseadas no extrativismo de frutas regionais (açai, cacau, cupuaçu, bacuri etc.), nos cultivos de ervas, raízes e alimentos, como milho, feijão, arroz, mandioca e legumes, bem como na pesca de peixes e camarão.

Morar às margens dos rios e na várzea é parte importante da vida da população ribeirinha de Belém, que adquire pequenas embarcações que possibilitam mobilidade aos moradores, sendo o principal ou o único meio de transporte. Ademais, as ilhas ribeirinhas não dispõem de equipamentos de transportes urbanos. Sua população locomove-se a pé e de bicicleta e, em seu entorno, locomove-se por meio de barcos, cascos e lanchas, contratadas ou particulares. Uma embarcação da prefeitura é disponibilizada para o transporte escolar.

Sobre essas realidades ligadas às águas fluviais, deve-se advertir, com Trindade Júnior (2010a, 2013), que o fato de uma localidade estar situada à beira-rio não faz dela um espaço ribeirinho. Isso porque, de acordo com o autor, para além da localização, a relação com o rio e a importância dele para a vida cotidiana devem ser levados em consideração.

Assim sendo, nos espaços ribeirinhos, grupos e sujeitos estabelecem vínculos históricos de integração e proximidade com as águas e com os componentes florestais. As múltiplas interações estão entrelaçadas às relações familiares, de compadrio e às atividades de subsistência e obtenção de renda, constituindo meios de reprodução social, de territorialidade e de identidade.

Enquanto em Caratateua e Cotijuba prevalece o comércio e as atividades informais decorrentes das práticas de lazer nas praias, nas ilhas de Paquetá e Ilha Grande, por seu turno, permanece o predomínio da renda mais ligada à coleta do açai e à pesca de peixe e camarão. Além disso, o cultivo é realizado em pequena escala, geralmente nas proximidades das residências, voltado para o consumo próprio com a venda do excedente. Em geral, a mão de obra é familiar e não conta com o auxílio de técnicas agrícolas modernas.

A análise do Quadro 12 evidencia que enquanto no passado a maioria dos barcos era construída em madeira, com porte maior, atualmente, nota-se a prevalência de lanchas fabricadas em alumínio com motores do tipo “rabeta”. Entre as novas atividades relatadas, encontram-se a condução de embarcações e o trabalho no atendimento em bares e restaurantes das ilhas próximas, realizados, maiormente, por moradores do sexo masculino, que ajudam a complementar a renda familiar.

Quadro 12 – Ilhas ribeirinhas: principais mudanças

<b>Informante</b>	<b>Mudança</b>	<b>Relato/entrevista</b>
1	Poluição e escassez de peixes	“Antigamente dava mais peixe, mais camarão, mas agora, não, devido à poluição. Aí, as pessoas não respeitam também, a natureza. [...] O sinal de telefonia/internet é uma benção! É muito ruim!” (Moradora antiga de Paquetá, merendeira, 34 anos, 07 de fevereiro de 2022).
2	Escassez de peixes	“Vem mudando a pesca, que vai ficando mais difícil” (Morador de Paquetá, pescador, 27 anos, 08 de fevereiro de 2022).
3	Erosão, criminalidade, desmatamento	“Mudou porque naquela época era diferente, o rio está secando todo. Aqui em frente era tudo fundo, está tudo seco. Quando comprei isso aqui há 40 anos, era tudo mato. Aí, mudou muita coisa, eu viajava para Belém não tinha esse negócio de pirataria. [...] E o açaí chega no verão e seca, por conta da água salgada, se não fosse a pescaria, estava ferrado. Agora, sobre o comercio, aqui a gente não pode, por exemplo, tirar e dá pra tirar mais de duas mil dúzias de tabua de laje, e não pode. Não se pode colocar uma serralheria ou uma olaria, barro está estragando, porque o IBAMA não deixa. Não pode colocar uma serraria, uma olaria, não pode uma criação, não pode um roçado para uma verdura. Aqui se a gente derruba dois pés de pau, o helicóptero já está passando baixo só filmando. Quando eu viajava toda semana para Belém, tinha vez de encontrar sete balsas cheia de madeira baixando aí do amazonas, e isso não é desmatamento. Agora, a gente que derruba um ou dois pés de pau, é difícil! [...] Nunca fizeram uma ação por aqui, acham que não precisa aqui, porque já tem em Cotijuba, e lá eles não querem fazer” (Morador antigo de Paquetá, pescador, 65 anos, 08 de fevereiro de 2022).
4	Criminalidade	“Sim, sobre os piratas, eles invadem a ilha, levaram o motor do nosso colega” (Morador antigo de Paquetá, extrativista, 42 anos, 07 de fevereiro de 2022).
5	Criminalidade	“Tá previsto que vem a energia da Equatorial, o pessoal está discutindo sobre isso. [...] Não, todos esses anos, não veio nenhum olhar. [...] O governo poderia fornecer a água potável, depois a luz, depois a segurança, não temos segurança aqui, já fomos assaltados aqui, daqui que chega a polícia fluvial a pessoa já morreu” (Moradora antiga de Paquetá, dona de casa, 37 anos, 07 de fevereiro de 2022).
6	Escassez de açaí e peixes	“Porque de primeiro ficava açaí de dois, três cachos e não secava, e agora tem árvore que tá até pretando e já seca. [...] A importância da pescaria, o negócio tá meio difícil agora. Tá acabando tudo! Cada vez tá ficando muito difícil. [...] Isso eu não sei, o que é que tá modificando, até o camarão. De primeiro, no mês de janeiro dava muito camarão pra cá. Esse ano, mês de janeiro, deu pouquinho camarão, agora que já apareceu um pouquinho mais. Diminuiu a fatura” (Morador antigo de Paquetá, pescador, 58 anos, 08 de fevereiro de 2022).
7	Escassez de peixe	“Não sei! Acho que o porquê o cara vai só tirando e não vai colocando nada no rio. Não respeita o defeso. Cada vez vai diminuindo mais a quantia” (Morador de Paquetá, pescador, 26 anos, 08 de fevereiro de 2022).
8	Energia solar	“Hoje nós temos placa!” (Morador antigo de Paquetá, 63 anos, 08 de fevereiro de 2022).
9	Poluição, desmatamento, escassez de peixes e camarão	“Eu acho que mudou muito de 20 anos pra cá, porque a gente pescava mais camarão, colhia mais peixe, né? E hoje, nós já temos uma dificuldade maior. Porque eu acho que hoje nós temos uma poluição muito grande no rio, né? Então, o desmatamento também ajuda muito, né? E o lixo, ele contribui porque esse pescado aí do camarão, do peixe, ele tenha se afastado um pouco nos dias de hoje. Esse lixo produzido aqui, a realidade, como há uma enchente, vem de todos os lugares. Se você bem observar, as garrafas todas encostam muito aqui nesta área, nessas áreas ribeirinhas. Não só são, não é somente só aqui em Paquetá, é nessas redondezas aí” (Moradora antiga de Paquetá, pescadora, 40 anos, 08 de fevereiro de 2022).

10	Escassez de açaí, subemprego, placa solar, tráfico de entorpecentes, migração	<p>“Muitas mudanças na forma de trabalho. As pessoas que mais trabalham nessa extração são as pessoas que tipo viveram isso a mais tempo né? Olha, por exemplo, como Cotijuba acabou se desenvolvendo e está muito mais próxima, as pessoas procuram em Cotijuba tipo subempregos, em vez de trabalhar no seu terreno. Eles vão ser pedreiros. Eles vão ser ajudantes de bar. Eles vão trabalhar nessas lojinhas, nesses comércios. E, na verdade, assim, talvez pelo fato de ter, ainda que pouco fixo, no final do mês, eles acabam trabalhando mais e tendo uma renda bem menor, porque agora, por exemplo, nós não temos açaí de forma contínua, mas o cara tira uma saca de açaí hoje, pela semana ele faz uma média, sei lá, acho que R\$ 250, a rasa. Aí, vamos supor que ele tirasse uma rasa, ele teria R\$ 1.000, e ele não vai ganhar isso num bar, trabalhando num bar, num comércio, porque eles não pagam um salário mínimo, né? Então, de certa forma, eu acredito que é uma questão desinformação, e acaba não levando o jovem a refletir muito sobre isso, né? Assim, tipo eu trabalho até meio dia, né? É um trabalho penoso, muito penoso, mas tu tens o teu descanso. E aí, se tu for colocar na ponta do lápis, fazer uma reflexão, é mais vantagem. Só que ele também é um trabalho que sofre estigmas [...] o cara que apanha açaí não é uma pessoa tipo burra, né? Então, é uma pessoa que não tem instrução. Por isso que ele apanha açaí. Por isso, que ele pesca de matapi. Por isso, que ele vai atrás do seu pescado. Então, é por isso que ele vive da coleta. [...] de modo geral, está chegando aqui em Paquetá é a questão das placas solares que estão chegando [...] olha, na verdade o comércio que mais cresce em Cotijuba, infelizmente. E também o que tá chegando aqui nas ilhas é a droga. É muito! [...] Há algum tempo as pessoas iam embora das ilhas, elas iam embora, e aí depois, elas viram que lá fora as coisas são bem mais difíceis. Tipo assim, tu vais poder viver de salário mínimo. Aí, tu não tens casa. Aí, tu paga aluguel, paga água, luz e mais o telefone. E aí tem esse movimento, né? Pô, eu vivo na ilha e eu tenho o meu camarão. Eu não pago a água, não pago luz e eu tenho a minha casa. Eu tenho o meu terreno. [...] e, apesar das famílias terem diminuído o número de pessoas, as pessoas já moram mais por aqui” (Morador antigo de Paquetá, professor, 47 anos, 09 de fevereiro de 2022).</p>
11	Migração	<p>“Hoje em dia a comunidade cresceu muito. Mas assim, depois que chegou a energia, o povo tá voltando. [...] Na verdade, só é família, só é parente, é sobrinho, primo, é assim. Aí, o terreno é grande. Vamos supor, eu tenho a minha área de terra aqui, e aí a minha filha casou, eu tenho que dar um jeito de dar um pedacinho de terra pra ela, né? E na verdade hoje a ilha grande tem quase 200 famílias aqui” (Morador antigo da Ilha Grande, condutor de embarcação, Presidente da Associação de moradores, 43 anos, 15 de setembro de 2022).</p>
12	Dinamismo econômico, tráfico de entorpecentes, criminalidade	<p>“Aliás, tem um morador novo. Agora que chegaram, que estão vindo. [...] a nossa vida melhorou, porque cada um foi trabalhar pra si. Aí, vende como quer, né? Junta e vai lá no Porto da Palha. [...] Veio a droga. A droga, eu vou lhe dizer, é gente que vem de Belém. Não vem para morar, vem só para passear, de passagem. Olha, aqui na colônia, num tempo desse, veio um barco policial, passou uma semana. [...] Veio um barco cheio de policial e quatro lanchas. Porque a malandragem aí está passando do limite. Eles roubam e por qualquer coisa, eles matam. Calmou agora depois que eles vieram. No sábado, meu filho foi jogar bola lá na Boa Vista, quando ele chegou, tentaram roubar a casa dele, de tarde, tentaram arrancar o cadeado, porque ele deixa no cadeado e trancado” (Moradora antiga da Ilha Grande, aposentada, 91 anos, 15 de setembro de 2022).</p>
13	Energia elétrica	<p>“Olha, de 10 anos para trás, a gente vivia numa lamparina, não tinha energia, não tinha barco-escola, que hoje tem bastante, pra levar tanto de manhã, tarde e à noite, pra levar os alunos pra Belém, pra ir pro outro lado pra estudar. E a nossa energia que chegou que foi uma luta muito grande pra nós [...] hoje, a internet tem duas torres, mas nenhuma funciona. [...] tá nessa polêmica, porque o linhão passou agora, né? Da Equatorial. Aí, eles prometeram água, teve até reunião semana passada que é a água que vai chegar. Eles vão ajeitar pra nós e a internet, a Prefeitura do Acará com o pessoal da Equatorial que falaram da água que vai chegar. A coleta de lixo, agora, no mandato do Edmilson, ele botou” (Moradora antiga da Ilha Grande, Técnica de enfermagem, 39 anos, 31 de agosto de 2022).</p>

14	Dinamismo econômico, migração	“[...] Olha, eu tomo conta de um terreno, durmo uma noite, minha prima vendeu, acho que vai ser negócio de eventos, de fazer casamento. Ele nem vem quase aí, ele tem um parque que faz eventos lá na doca. [...] Ele já está começando por lá, já está na obra do trapiche, ele tem o trabalhador dele pra aí. Ele quer trabalhar com eventos e se não der certo, ele vai transformar em restaurante [...] Novos moradores também tem muito agora. [...] Porque para onde eles moravam não tinha esse negócio de açai. Eles vinham para trabalho e foram ficando. Muitos deles foram ficando e estão até hoje” (Moradora antiga da Ilha Grande, pescadora, 48 anos, 15 de setembro de 2022).
15	Energia elétrica e circulação fluvial	“A energia, né? E muitas outras coisas, né? Os transportes melhoram bastante, teve o terminal hidroviário que colocaram lá, né? As lanchas cooperativas, evoluiu bastante” (Nova Moradora da Ilha Grande, dona de restaurantes e chalés, 57 anos, 19 de agosto de 2022).
16	Circulação fluvial, extrativismo do açai	“Porque agora tem muita coisa da lancha, tem os barcos, né? Antigamente não tinha, era pouco [...] tanto que hoje, só no Porto de Boa Vista que tem uns três barquinhos. A gente nem usa mais. Aqui, no caso, só é lancha. Então, dessa época pra cá, mudou muito. Tanto a natureza, né? Que as pessoas naquela época cultivavam, tipo, andiroba, eles vendiam a folha. Tinha a seringa. Hoje não, né? Hoje o ganho já ficou diferente. As pessoas já vendem açai e o cacau, né? A natureza, praticamente o homem mesmo abandonou, né? A gente mora numa ilha que a gente só planta, tipo, açai, né? Mas tem pra se plantar banana, né? [...] Aí, houve mudanças em todo o sistema.” (Moradora antiga da Ilha Grande, aposentada, 70 anos, 19 de agosto de 2022).

Elaborado pela autora, em 2023, com base nas entrevistas realizadas em pesquisa de campo, entre novembro de 2021 e abril de 2023.

As idas às igrejas encontram-se entre as principais opções de lazer entre os moradores mais antigos das ilhas ribeirinhas, exercendo influências diretas em costumes, hábitos e vestimentas, o que também afasta do imaginário dos moradores as histórias e estórias de visagens, assombrações, espíritos de grandes animais e sereias que habitam os rios.

As festividades, mais comum nas igrejas católicas, vêm diminuindo consideravelmente, dando lugar a encontros e reuniões nas frentes das casas, realizados, principalmente, pelas igrejas evangélicas, que agora estão em maior número. Também, é comum que outros moradores se reúnam aos fins de semana ou de folga das atividades laborais, com a presença de aparelhos de sons para fins de diversão. Quando não estão envolvidos nos restaurantes e bares, os moradores mais jovens, sobretudo, reúnem-se em pequenos grupos para jogar futebol nos campos do Furo do Igarapé Combu e na Comunidade de Boa Vista, no Acará.

De modo geral, quanto mais próxima uma ilha está da dinâmica urbana, maior é a tendência a sofrer com as mazelas que se encontram nas cidades. Tanto Paquetá quanto a Ilha Grande vêm experimentando, direta e indiretamente, alguns dos processos que atingem o entorno mais urbanizado, dentre eles, o aumento do desmatamento (Informante 9), a compra e venda ilegal de terrenos (informantes 12 e 14), a poluição de nascentes e a erosão da beira insular (informantes 1 e 9), bem como o crescimento da população por meio da migração e da redistribuição dos terrenos devido à divisão das famílias (informantes 10 e 11).

Segundo os relatos de moradores de Paquetá, o declínio na produção pesqueira é decorrente do aumento do número de pescadores, que, por vezes, não respeitam o período de defeso. Os interlocutores também apontam o crescimento da poluição das águas provocado, em grande medida, pelo despejo de resíduos nos rios e praias do entorno. Apesar de enfraquecida, a pesca ainda é o principal componente de renda das famílias desse espaço insular, enquanto na Ilha Grande há predomínio da extração de açaí, ficando a pesca direcionada ao consumo próprio dos ilhéus.

Mediante o exposto pelos informantes 3 e 9, ao mesmo tempo que o incremento das atividades de lazer e turismo são vistos pelos moradores como oportunidades de geração de renda extra, surge a preocupação com o grande fluxo de pessoas e cargas nas embarcações, acarretando problemas de aumento do descarte de lixo e de erosão da margem insular devido à alta velocidade de lanchas e *jet-skis* particulares dos frequentadores em busca de lazer.

Essa situação demarca certa ruptura com rio e com as amenidades que ele oferece, visto que os banhos já se tornam cada vez mais difíceis, assim como os usos domésticos, as

brincadeiras de crianças e demais moradores na beira insular, dado o medo de serem atingidos por alguns desses veículos náuticos que causam acidentes e o desaparecimento da fauna.

As festas clandestinas e o aumento da circulação de pessoas pelos rios e pelas ilhas do entorno aumentam o consumo e a venda de entorpecentes entre os moradores das ilhas ribeirinhas, como também aceleram a sensação de insegurança causada pelas brigas e assaltos (informantes 4, 5, 10 e 12); situações essas que passam a dividir as denúncias dos moradores juntamente com a pirataria. Essas ilhas não possuem postos fixos da PM, da Guarda Municipal e do Corpo de Bombeiros, nem fiscalização e policiamento regulares por parte da polícia fluvial e da capitania dos portos.

Entre os ribeirinhos de Paquetá e da Ilha Grande, a conectividade digital é um dos grandes problemas da atualidade, posto que o acesso à internet e a telefonia não possuem boa cobertura. As adversidades ainda se prolongam ao consumo da água e ao saneamento básico, o que também inclui a Ilha do Combu, sendo esses “gargalos” de anos e sem resolução até o momento.

Os serviços fornecidos pelas torres de energia elétrica e telefonia desempenham papel crucial ao representar um avanço significativo nas ilhas de Belém. Esses recursos tecnológicos não apenas viabilizam, como também ampliam a comunicação entre moradores de áreas ribeirinhas e rurais com os habitantes urbanos, promovendo interação entre eles. Além disso, facilita as transações comerciais, permitindo a presença do sistema financeiro em operações como cartões de crédito e PIX e contribui para a divulgação de atividades dos comerciantes nas redes sociais virtuais.

Enquanto as ilhas da parte sul já possuem energia elétrica mesmo que precariamente desde o início dos anos 2010, Paquetá ainda não dispõe desse serviço, o que obriga os moradores a abastecer as residências por meio de geradores a diesel, lâmparas e, mais recentemente, pela aquisição de placas solares abastecidas por baterias. Nesse processo, as representações ou franquias de vendas de placa solar subcontratam empresas locais pertencentes ao circuito superior marginal, firmas menores responsáveis por instalar esses novos objetos garantindo o aumento da aquisição e consumo de eletrodomésticos e eletroeletrônicos por parte dos residentes (Figura 66).



Figura 66 – Trapiche Antonio Tavernard: movimento de embarcações, cargas e passageiros



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, nov. 2021.

Nota: a vinda da eletricidade e mesmo a aquisição de placas solares modificou as dinâmicas e rotinas do cotidiano insular, a exemplo do uso de eletrodomésticos que se intensificou entre moradores e comerciantes, o que também movimentou toda uma pequena cadeia de oficinas de consertos e manutenção desses aparelhos, juntamente com a atração de novos moradores motivada por essas novas possibilidades. Essa reestruturação do espaço insular insere uma psicofera urbana com valores e necessidades que modificam as relações com a natureza.

Nos ambientes ribeirinhos, os rios, furos e igarapés são espaços de representação de quem deles sobrevive. São espaços marcados pela fluidez das águas e de seus recursos, pela instabilidade contínua provocada por fatores meteorológicos, hídricos e humanos, pela variação e migração das espécies, assim como pelos padrões de reprodução social.

Nas ilhas de Belém, os grupos ribeirinhos, para além das atividades de cultivo e extrativismo como pesca, coleta e caça, que causam poucos danos à natureza, mais recentemente voltam-se para relações econômicas de prestação de serviços que também pouco interferem ou causam transtornos ao ambiente natural.

Esse é o caso, por exemplo, da condução de transportes fluviais e de atividades nos bares e restaurantes. Diferente de donos de lanchas e *jet-skis*, que pouco conhecem ou procuram conhecer a dinâmica das marés, esses moradores, na maioria das vezes em que adentram nos furos de rio, procuram reduzir a velocidade para não afetar as áreas de pesca e de coleta de camarão que ainda restam, bem como evitar o aumento da erosão na costa insular.

De acordo com relatos dos informantes da Ilha Grande, a preferência é por utilizar as embarcações da Cooperativa de Embarcações da Bela Vista (COOPEBELAVISTA) que atua no Porto da Palha (Figura 67), por não se sentirem confortáveis em acessar a cidade pelo novo Terminal Hidroviário, devido, principalmente, aos valores das passagens e pelo número intenso de pessoas de fora que entram e saem de lá todos os dias. Esse posicionamento foi ratificado pela Informante 13, segundo a qual, antes, os barcos tinham passagens mais baratas e, agora, estão com preços mais caros, pois hoje em dia a forma de transporte mais comum se dá por meio de lanchas e não mais pelos “po-po-pôs” de madeira.

Os diferentes pontos de vista e posições sociais formam configurações sociais próprias, em que os conflitos costumam lançar mão da estigmatização social<sup>171</sup>. Enquanto os “de fora” normalmente veem a atividade turística como sinônimo de desenvolvimento econômico, para os habitantes ilhéus, por vezes, o turismo é sinônimo de valores exorbitantes, padrões e costumes diferentes do que estão acostumados. Acontece que enquanto alguns criam vários mecanismos para atrair, satisfazer, estimular e fidelizar os visitantes, também se concebem formas de expulsar, (re) e (des)qualificar, discriminar e estigmatizar o morador, desmerecendo o seu vínculo com a terra, com o rio e com a floresta (Rodrigues, 2018).

---

<sup>171</sup>A maneira como um grupo de pessoas é capaz de monopolizar as oportunidades de poder e de utilizá-las para marginalizar e censurar membros de outro grupo muito semelhante é denominada por Elias e Scotson (2000) como estigmatização social.

Figura 67 – Porto da Palha: movimento de embarcações, cargas e passageiros



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, nov. 2021.

Nota: na imagem, notam-se barcos e voadeiras enfileirados a espera de passageiros que seguem tanto para as ilhas do sul de Belém quanto para o Porto da Boa Vista, no Acará. Na Feira do Porto da Palha, boa parte da produção de açaí dos moradores dessa parte da cidade é comercializada. O movimento, por sua vez, é intenso, principalmente a partir de 04h00, reduzindo logo após o meio-dia. O horário de funcionamento da COOPEBELAVISTA é de 04h00 as 17h00.

Por não possuírem conhecimento técnico especializado ou por não se adequarem às novas formas de emprego impostas, muitos moradores das comunidades são considerados não afeitos ao trabalho. Não raro, esses agentes colocam o conjunto de relações com a comunidade e com o lugar em primeiro plano, em detrimento da acumulação de renda. Desse contato, tem-se o surgimento de novos conflitos entre trabalhadores e empregadores, em que moradores vão sendo estigmatizados como “vadios”, “preguiçosos” e “sem compromisso” com o desenvolvimento econômico da ilha (Rodrigues, 2018).

Salienta-se que a forma metropolitana dispersa decorre dos processos espaciais (invasão-sucessão, segregação social, acomodação) e é principiada por múltiplas forças estruturais inerentes a cada realidade geográfica. Por isso, qualquer estudo que não considere a natureza das variadas motivações (econômicas, políticas e culturais) que geram as ações dos agentes sociais é incapaz de dar conta da forma metropolitana (Trindade Júnior, 2016).

Em Paquetá e na Ilha Grande, a insularidade alcança escalas de dificuldades ainda maiores. A segurança das palafitas e casas de alvenaria, por exemplo, é garantida por grades e telas, uma exigência decorrente do aumento constante de furtos e invasões de domicílios, principalmente quando os moradores saem para pescar ou para coletar no centro das ilhas. Essa mesma problemática é encontrada em Cotijuba, porém, nessa ilha, os moradores sofrem com os períodos fora de veraneio, quando as residências secundárias estão vazias.

O Quadro 13 revela que nas ilhas Paquetá e Grande, a incidência de “piratas” e “ratos d’água” (informantes 5, 6, 19 e 21), isto é, grupos e/ou indivíduos que praticam delitos como roubos de embarcações e das casas, são frequentes, fazendo com que cada vez mais moradores repensem a posição da instalação da moradia, se na beira insular ou igarapé adentro, visto que a primeira passa a ser muito visada pelos criminosos.

Acrescenta-se que os moradores das ilhas ribeirinhas enfrentam uma série de dificuldades para conseguir atendimento médico hospitalar, pois precisam se deslocar de onde residem para ilhas mais urbanizadas, para Icoaraci ou para o Guamá, onde se encontram as unidades de saúde e de urgência-emergência, algo relatado por todos os entrevistados.

A precariedade do serviço de saúde se amplia quando se trata de Paquetá e Grande, uma vez que, além de não contarem com posto médico, o atendimento de agentes comunitários de saúde também se encontra fragilizado pelas constantes mudanças no quadro de funcionários e na gestão. Quando há necessidade de procurar os serviços de saúde mais especializados, primeiramente, os ilhéus são orientados a agendar consulta eletiva em Cotijuba e Combu, para só então seguirem com encaminhamentos específicos para hospitais e clínicas espalhadas na Belém continental.

Quadro 13 – Ilhas ribeirinhas: principais conflitos e tensões

Informante	Fatores	Relato/entrevista
1	Impactos ambientais (erosão), escassez de peixes, poluição, insegurança, abastecimento de água, saneamento, atendimento médico	“Tá destruindo tudo, a erosão! O peixe ter diminuído. Ah, é muita poluição! As pessoas jogam muito lixo no rio, e já cai aqui. Quando a maré tá grande. Pra senhora ver que acumula. Vem tanto lixo que acumula tudo aqui no terreiro, aqui debaixo de casa [...] Mas pra mim, a maior dificuldade é essa bandidagem que tá tendo de roubo. Porque a gente já mora com medo. Antes a gente dormia, tipo assim, com uma janela aberta, uma porta aberta. Agora a gente não tem mais essa privacidade aqui. A gente não tem mais como guardar um barco. A gente já guarda com medo de levarem [...] a nossa dificuldade mais aqui é a água potável e a energia que tá faltando. [...] A gente busca lá no Cotijuba a água da torneira pra beber. Aí, pra gente fazer o nosso serviço do dia a dia, a gente carrega do rio. [...] se a gente quer jogar um lixo, os recicláveis, a gente pega, põe na sacola e joga lá em Cotijuba, ou então a gente pega e queima. Médico também, se a gente quer, a gente tem que se deslocar no Cotijuba e enfrentar uma fila muito grande pra gente conseguir uma ficha lá. Mas graças a Deus a gente ainda consegue, né? [...] se a gente quiser uma embarcação sem ser a nossa, a gente tem que atravessar no Cotijuba, pra gente pegar uma embarcação. Porque até os barcos pra parar aqui na frente, pra gente ir na nossa rabeta pegar aqui no meio do rio, tem muitas embarcações que não querem pegar” (Moradora antiga de Paquetá, doméstica, 50 anos, 07 de fevereiro de 2023).
2	Transporte	“A gente se locomover, né? [...] Olha, a saúde aqui na ilha é meio difícil. A gente tem que atravessar lá pro Cotijuba” (Morador antigo de Paquetá, pescador, 27 anos, 08 de fevereiro de 2022).
3	Educação	“Não ter uma escola aqui quando termina o ensino médio e tem que ir para Cotijuba” (Nova moradora de Paquetá, estudante, 16 anos, 09 de fevereiro de 2022).
4	Abastecimento de água, atendimento médico	“A água tem que ir buscar em Cotijuba. Está meio difícil, porque também não tem agente de saúde aqui na Ilha. É só correr para Cotijuba, mesmo. Cada qual tem sua rabetinha [...] quando a gente precisa, a gente tem que ir para Icoaraci” (Morador antigo de Paquetá, 63 anos, 08 de fevereiro de 2022).
5	Transporte e segurança	“Pra gente sair daqui, pega nossa rabeta, nosso barco, vai em Cotijuba e Icoaraci. [...] Sim, tem os piratas, eles invadem a ilha, levaram o motor do nosso colega” (Moradora antiga de Paquetá, pescadora, 42 anos, 07 de fevereiro de 2022).
6	Transporte	“O negócio da localização por causa de rabeta. Se nós não tivermos rabeta, não tem como a gente ir pro Cotijuba ou pra ir no médico ou pra ir pra Icoaraci. Se quebrar não tem como a gente ir” (Morador antigo de Paquetá, extrativista, 23 anos, 07 de fevereiro de 2022).
7	Atendimento médico e segurança	“Somente os agentes de saúde que não tem. Aí, temos que ir à Unidade pra lá. Às vezes, não tem passagem [...] Sobre a segurança, os piratas não estão mais por aqui, se tivesse uma segurança era melhor” (Nova Moradora, dona de casa, 32 anos, 08 de fevereiro de 2022).
8	Segurança	“A segurança, nós fomos assaltados na nossa casa, e não tínhamos como ir em uma delegacia. A gente que mora na ilha fica com medo dessas situações” (Moradora antiga de Paquetá, pescadora, 31 anos, 09 de fevereiro de 2022).
9	Atendimento médico	“Quando adocece e vai no posto, às vezes, atende, às vezes, não atende” (Moradora antiga de Paquetá, pescadora, 53 anos, 08 de fevereiro de 2022).
10	Segurança e energia elétrica	“[...] Uma segurança pra nós que não temos segurança aqui. E eu acho que essa energia chegando pra gente vai melhorar muito a situação da gente aqui no caso” (Morador antigo de Paquetá, pescador, 37 anos, 08 de fevereiro de 2022).
11	Abastecimento atendimento	“Dar água e a saúde. Queremos ir ao médico e não tem rabeta para irmos. É muito difícil, tem que esperar e alugar uma” (Moradora antiga de Paquetá, artesã, 46 anos, 08 de fevereiro de 2022).

	médico, transporte	
12	Segurança, escassez de peixes e extrativismo do açai, poluição	“Nós não temos segurança. É longe, não tem uma delegacia aqui perto, não tem nada. [...] a pescaria, ela está bem mais escassa do que uns anos atrás. A mesma coisa no caso do extrativismo. Só que o extrativismo, nós podemos manejar o açai, tal. Nós não trabalhamos com plantação nossa aqui. A poluição já é uma grande coisa. Também o manejo, porque tentando me explicar, se todo mundo chegar e pescar desordenado, vai, vai se acabar. Então por isso que nós temos o defeso, né?” (Morador antigo de Paquetá, pescador, 31 anos, 09 de fevereiro de 2022).
13	Transporte, energia elétrica e segurança	“É o negócio do transporte, eu acho [...] olha, a senhora não veio dali pra cá, a senhora não viu a dificuldade? Negócio da energia, essas coisas, a gente tá acostumado com todas outras coisas. Só o transporte mesmo que é mais complicado. [...] Aqui, não tem segurança nenhuma. Se fizesse alguma coisa por nós era bom” (Morador antigo de Paquetá, pescador, 26 anos, 08 de fevereiro de 2022).
14	Abastecimento de água, transporte, Administração distrital, jurisdição ambiental	“A questão da água potável para mim é um grande problema. Porque a gente não tem como tirar a água aqui em Paquetá. Então, a gente vai em Cotijuba. A água de Cotijuba não tem lá essas qualidades, mas dentre as da redondeza, é a de melhor qualidade. Ponto pro seu Farias e pra Dona Socorro. Eles são pessoas muito, muito legais. Eles dão a rede deles. Eles puxaram um cano e fizeram tipo um porto para que as pessoas peguem, mas só que é particular e dele, só que ele cede. [...] O transporte público? Não existe. A gente vive do que a gente tem, por exemplo, das nossas rabetas para levar um doente, transitar de alguma coisa. [...] Na verdade, eu só ia falar que tudo isso ainda é uma questão política né? Cotijuba ainda é mais vista, as pessoas ainda passam entre Cotijuba e Paquetá para vir pra cá. Ainda passa entre Jutuba e Paquetá para chegar em Icoaraci. E as pessoas não sabem, elas não conhecem. Aí, se você pergunta para o agente administrativo, que não é da ilha, mas sim, de Outeiro, ele não sabia. Por exemplo, se você perguntar pra ele onde fica Urubuoca, ele não sabia. Ele ficava perguntando se Urubuoca não era de Barcarena [...] [sobre a APA] E seria proibida a vinda do turista. Aí iriam retirar charrete, motorrete e as motos iam funcionar dentro de um outro sistema, que segundo eles, seria muito prejudicial pra eles. Mas assim, no papel mesmo eu não vi nada. Eu já solicitei pro pessoal da comissão que veio, inclusive, veio o deputado, deputado da linha, acho que o nome dele” (Morador antigo de Paquetá, professor, 47 anos, 09 de fevereiro de 2022)
15	Transporte, energia elétrica, saúde	“Se nós quisermos ir a um médico, nós temos que atravessar. Se nós quisermos receber algo, temos que ir para Icoaraci. [...] [correios] Nós damos o endereço das pessoas de Icoaraci para que chegue lá. [...] A energia a gente tem por conta própria, né? [...] O SUS deveria olhar com mais respeito pela gente da ilha, porque se você precisa de uma consulta, você passa três, quatro meses para marcar uma consulta e quando que você vai marcar consulta lá?” (Moradora antiga de Paquetá, pescadora, 40 anos, 08 de fevereiro de 2022).
16	Transporte, abastecimento de água	“Como morador, a maior dificuldade, de modo geral, é a falta de transporte. Um transporte regular, com preço mais acessível para a população. Hoje, o transporte aqui nas ilhas é feito por pessoas particulares. Cada um tem seu transporte e fica transportando as pessoas. E o valor de uma passagem do Porto da Palha, lá para onde eu moro, varia entre 15 e 20 reais por pessoa. Então, para você ir à cidade e voltar, você gasta entre 30 e 40 reais só de passagem. Outra coisa é a falta de água potável, que não temos na ilha, apesar de morarmos cercado de água, mas não temos água potável. A gente compra água que vem da Terra Firme. Mas tem uma luz no fim do túnel que nos agraciou com o projeto, que é a empresa que está instalando esse linhão aí, esse outro linhão que está passando aí. [...] Então, a <i>Starlight</i> é que está articulando com as comunidades, são 60 comunidades, desde Tucuruí até aqui, por onde eles vão passar. E em cada comunidade vai deixar algum benefício, como contrapartida. E o que a gente exigiu para cá, que a gente solicitou para que eles fizessem, nós como moradores e a associação de moradores, solicitamos água potável. Só que essa água potável tem que vir do Acará, lá da Boa Vista. E com isso nós entramos em contato com a empresa, a associação articulou com o prefeito do Acará e ele

		cedeu um espaço para construir o poço e a caixa d'água com toda estrutura para transpor de lá para cá” (Morador antigo da Ilha da Ilha Grande, professor, 59 anos, 06 de setembro de 2022).
17	Competitividade, regularização fundiária, migração	“É onde está agora o movimento, né? Que agora só é Combu! Não tem outra ilha agora que não seja Combu. [...] lá na prainha, o boato que está surgindo é que vai ser construído um restaurante lá. Mas a gente não tem a certeza, entendeu? Porque são pessoas de fora que compraram aquela área lá [...] na verdade, a gente tá tendo dificuldade pra ter esse reconhecimento junto ao INCRA. Vamos supor, da minha área, eu reparto a minha área. Eles tão alegando assim, que a Ilha Grande já tá, cada ilha tem que ter 100 famílias cadastradas. E na verdade hoje a ilha grande tem quase 200 famílias [...] porque na ilha grande quase todo dia tá surgindo, surge uma família” (Morador antigo da Ilha Grande, condutor de embarcação, Presidente da Associação de moradores, 43 anos, 15 de setembro de 2022)
18	Transporte, abastecimento de água, internet, atendimento médico	“A dificuldade que a gente tem pra sair de um lado pro outro. Se a gente não tiver uma rabetinha, um casco, uma voadeira. Porque hoje em dia a maioria das pessoas é mais voadeira [...] A internet melhorar, a água, que é muito importante, né? A melhoria pra nós era se tivesse um posto de saúde. Isso ia melhorar bastante, porque a maioria das pessoas nem vão pro posto de saúde, porque é longe, fica contra a mão. Quem tem uma rabeta, uma voadeira, vai. Mas quem não tem?” (Moradora antiga da Ilha Grande, Técnica de enfermagem, 39 anos, 31 de agosto de 2022).
19	Abastecimento de água, regularização fundiária, atendimento médico, insegurança	“[...] A dificuldade é a água para nós, né? Porque nós não temos água. Nós pegamos lá do outro lado. Aqui no Boa Vista? Na terra firme, né? É pra consumir. Mas para as outras coisas já conseguimos com a água daqui mesmo [...] Ali no Combu são todos unidos. Mas aqui, aqui é um mais perto que o outro. Para nós aqui, nunca veio projeto do INCRA. [...] Além de ter novo morador, tipo, filho que casa, aí divide, né? O terreno. [...] A saúde, né? Pra cá, pra nós. Porque a gente vai de madrugada lá pro Combu. Vai pra lá de madrugada, sai de lá 2 horas da tarde, né? Aí aqui não tem nenhum postinho, nem médico, nada, né? Lá no Combu [...] tem o clínico geral, tem vários. Aí quando tem coisa, eles transferem pra Belém [...] as casas, levam os objetos das pessoas, muitos vem por terra, mas muitos são piratas também. Uma vez vieram assaltar a minha casa, mas eu liguei pra Belém e a polícia ficou lá pela ponte vigiando. Se tentam roubar a gente puxa carreira pro mato. Porque é horrível, mesmo. [correios]” (Moradora antiga da Ilha Grande, pescadora, 48 anos, 15 de setembro de 2022).
20	Insegurança	“Não tem presença do policiamento, nem Polícia fluvial, capitania, infelizmente. Se acontecer alguma coisa, fazer um B.O., só em Belém, que é a única solução. Nunca me assaltaram. Mas já assaltaram meu vizinho, levaram a lancha dele [...] Banco, correio, tudo é pra lá [...] aí tu consegues resolver aqui pelo Guamá mesmo, Condor” (Morador antigo da Ilha Grande, comerciante, 52 anos, 06 de setembro de 2022).
21	Insegurança	“Teve até caso do nosso sócio que foi roubado, assaltaram a casa dele, levaram a lancha, levaram televisão, tudo. A questão da pirataria ainda existe. A questão da segurança também é uma das coisas. A área rural não tem a questão de segurança. Aqui, geralmente é a fluvial que chamam” (Morador do Baixo Acará, Técnico de Enfermagem, Presidente da Cooperativa Mista do Baixo Acará, 55 anos, 15 de setembro de 2022).
22	Abastecimento de água	“Água potável, que a gente não tem água potável. [...] Olha, tipo, segurança” (Nova Moradora da Ilha Grande, dona de restaurantes e chalés, 57 anos, 19 de agosto de 2022).
	Abastecimento de água, atendimento médico, transporte	“A dificuldade é a água potável, que a gente não tem ainda. Só que ainda está em pauta na reunião da comunidade, entendeu? O pessoal da Equatorial que estão fazendo reunião de energia, né? Eles querem trazer água potável. Eu acho que eles deveriam olhar mais por nós, entendeu? Porque nós precisamos de um posto de saúde. Porque nós ficamos muito isolados. A gente vai lá pro Combu, a gente gasta gasolina. A gente gasta muito pra ir pro Combu, é muito longe. Tem que acordar cedo [...] As lanchas que vem pro restaurante, terra vai quebrando a lama, porque como as lanchas são muitas, a maré delas é muito forte” (Moradora antiga da Ilha Grande, bartender, 17 anos, 19 de agosto de 2022).

23	Abastecimento de água	“Porque a água, nós temos que atravessar o rio pra ir buscar a água. E aí a gente não tem que ir, a gente não tem nem embarcação pra gente ir e é aquele sofrimento pra gente pegar o mar. E também o negócio de posto médico, não tem aqui perto, só tem ali pro outro lado, mas aqui na ilha não tem. [...] [segurança] A gente não tem na verdade, né?” (Moradora antiga da Ilha Grande, aposentada, 70 anos, 19 de agosto de 2022).
----	-----------------------	---

Elaborada pela autora, em 2023, com base nas entrevistas realizadas em pesquisa de campo, entre novembro de 2021 e abril de 2023.



Em caso de acidentes, por exemplo, conta-se com a solidariedade de familiares e vizinhos, que, mesmo sem preparo prévio algum para atendimento de urgência, dirigem-se aos prontos-socorros municipais. O relato dos entrevistados reforça a centralidade em serviços urbanos exercida pelo Distrito de Icoaraci (DAICO) e bairros do Guamá e Condor.

Ademais, não há serviços de abastecimento de água em Paquetá, Grande e Combu. O consumo e o uso doméstico são realizados por meio da compra de galões de água potável, pequenos sistemas de coleta da chuva e dos igarapés. Contudo, em razão dos custos para aquisição dos galões, os moradores de Paquetá e Grande contam com o amparo de vizinhos em Cotijuba e no Acará, que disponibilizam torneiras e poços artesianos mediante os quais as famílias retiram o suficiente para o abastecimento e uso semanal.

Entretanto, em locais como Paquetá e Grande, a maioria dos moradores expressa insatisfação devido à ausência ou precariedade desses serviços. Esse cenário não apenas remete ao estigma do atraso, como também impacta negativamente na aquisição de eletrodomésticos e outros benefícios da atualidade.

A venda ilegal de terrenos já passa a ser uma preocupação, principalmente, entre os moradores da Ilha Grande, em razão do aumento no número de famílias e a presença de alguns novos moradores e empresários com interesses em adquirir terrenos para construção de restaurantes. Acontece que, na parte sul, as atividades de lazer e turismo desenvolvidas no Combu acabam por chamar a atenção de especuladores que veem a oportunidade de compras de terrenos mais baratos nas ilhas próximas. Os antigos moradores, ao venderem seus terrenos, mudam-se com suas famílias para o interior da ilha ou para as ilhas próximas onde ainda possuem amigos e familiares que dividem seus próprios terrenos para mantê-los no lugar.

No que se refere ao poder público, ele ainda atua nesses locais, conforme relatos dos moradores que informaram terem sido procurados pelo INCRA a respeito da atualização dos Termos de Concessão de Uso. Trata-se da iniciativa do poder público de regularizar a situação fundiária, por reivindicação de alguns moradores de várzea/ ilhas em conflito fundiário e mais integrados à lógica do mercado, os quais necessitam dessa legalização (título de posse) para concorrerem a financiamentos.

Assim, percebe-se que muitos conflitos e problemas que ocorrem nas ilhas de Paquetá e Grande estão concentrados em torno da deficiência do serviço de saneamento básico e na ausência de água potável; realidade essa que, até hoje, é um dos principais “gargalos” entre os moradores e comerciantes da Ilha do Combu.

Dessa forma, afirma-se que as ilhas ribeirinhas de Belém vivem algumas contradições, as quais são articuladas a relações pretéritas caracterizadas por um tempo lento articulado *pari passu* às dinamicidades urbanas e metropolitanas interligadas, especialmente, à biodiversidade, à sociodiversidade e à urbanodiversidade que lhes competem.

Outrossim, nas ilhas ribeirinhas, a oralidade é uma via de sustentação das dinâmicas sociais, representações e expressões tramadas por ritmos e vozes humanas e não humanas que vivem e resistem junto à natureza. Nesse particular, as memórias manifestam-se por meio de narrativas, imagens, gestos, presenças e crenças que coexistem e se perpetuam nos “corpos-paisagens” (Isabelle, 2018).

#### 4.2.3 Ilha ribeirinha com tendências ao lazer programado

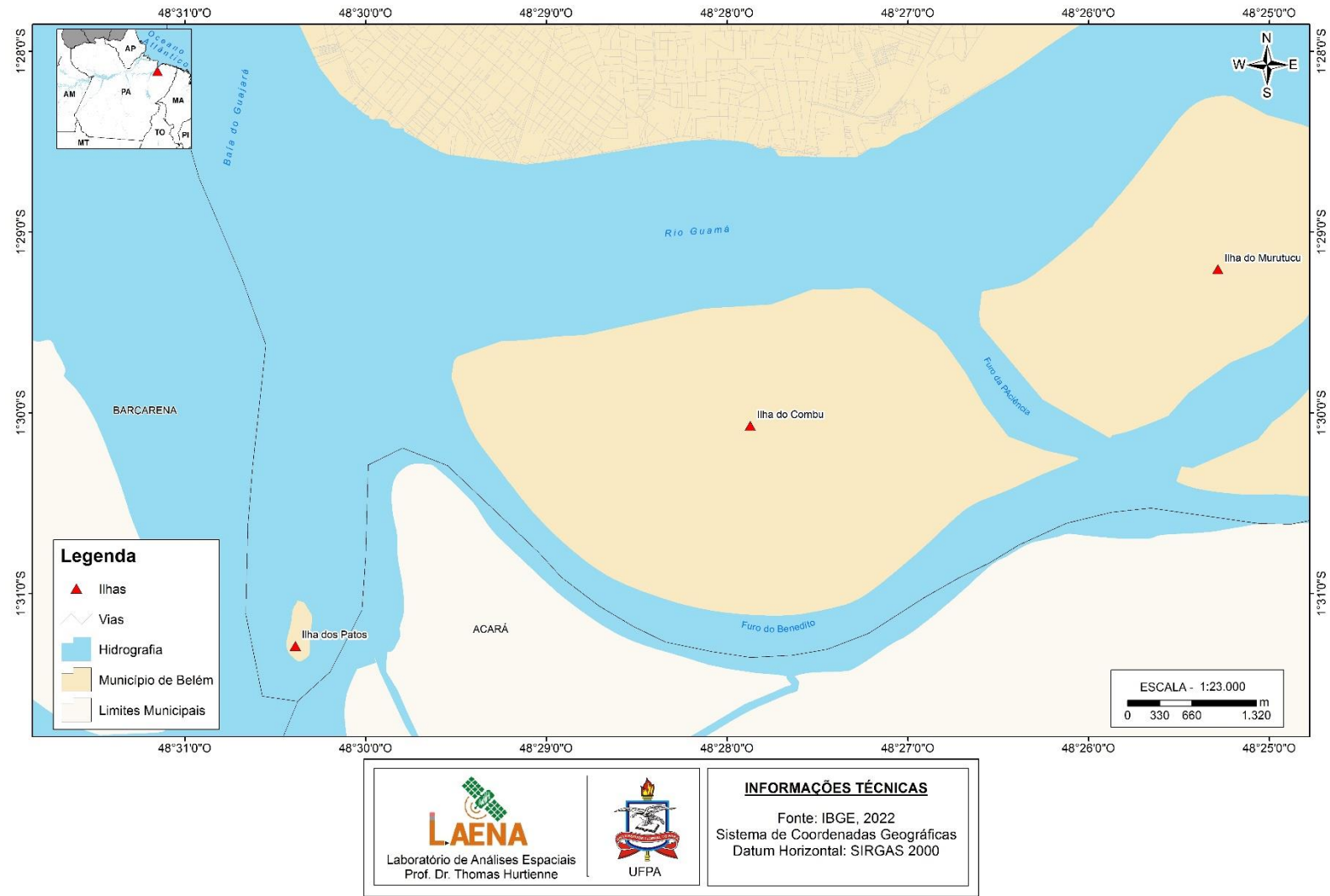
A Ilha do Combu (mapa 9) apresenta-se como um exemplo emblemático de ilha ribeirinha com tendência ao lazer programado, essencialmente pela aproximação que possui em relação ao centro metropolitano. Nela, observa-se a presença cada vez maior de agentes do Estado e dos capitais imobiliário, turístico e gastronômico, responsáveis por reproduzir um número significativo de ações de valorização do espaço em prol de interesses excessivamente mercadológicos.

Assinala-se que o Combu resguarda muitos elementos da natureza como parte da paisagem bucólica que o caracteriza. Todavia, os usos e as interações múltiplas de seus frequentadores para com os rios e a floresta mostram-se bastante comprometidos, posto que a contemplação e o lazer mercadológico passam a ser os usufrutos marcantes nas formas de apropriação do potencial insular (Trindade Júnior; Rodrigues, 2020).

Vale ressaltar que essas características passam a ser mais acentuadas desde o final da década de 1990, quando se tem um aumento da circulação de visitantes e frequentadores em lanchas particulares, *jet-skis*, embarcações fretadas por agências de receptivo turístico e/ou agências náuticas, grupos praticantes de atividades desportivas, dentre outros, que adentram os furos, rios e igarapés para desfrutar da “presença da natureza”.

Entre esses grupos, as práticas são marcadas pelo cumprimento de roteiros pré-programados, frequentemente muito parecidos, que incluem passeios de embarcação, realização de trilhas ecológicas, festas, apreciação da gastronomia e de drinques temáticos, além de banhos de rio ou de piscina nos restaurantes e bares dispostos nas margens fluviais desse espaço insular.

Mapa 9 – Ilha do Combu: mapa de localização



Fonte: Laboratório de Análises Espaciais Prof. Dr. Thomas Hurtienne (LAENA) com base em IBGE (2022), ANA (2016) e Prefeitura de Belém (2012, 2014).

Trata-se de um tipo de visitação mediante o qual o contato com a realidade insular mais profunda é bastante rarefeito, ainda que algumas atividades econômicas e da cultura local sejam incluídas, como parte das formas de consumo que programam o lazer de acordo com lógicas, vontades e modelos externos ao lugar.

Dessa maneira, pode-se caracterizá-la, ainda, como uma ilha turística, dedicada ao lazer turístico com foco na contemplação e em atividades de entretenimento enriquecidas por valores externos à região. O ambiente, cada vez mais artificializado, incorpora elementos como piscinas, *decks*, píeres, campos de futebol, gramados artificiais e espaços para festas, sendo construído de forma bricolada sobre a paisagem natural predominante; conjunto esse que se associa a um sistema de valores metropolitanos, divergindo, assim, da vida cotidiana original (Trindade Júnior; Rodrigues, 2020).

Nessa nova condição, observa-se a atração de projetos artísticos (visuais, plásticos, fotográficos, cinematográficos etc.) que contribuem para a construção de um imaginário paisagístico paradisíaco em torno da ilha, o qual, mesmo mobilizando sujeitos locais, proporciona pouca troca de experiências entre visitante e visitado (Trindade Júnior; Rodrigues, 2020).

Todavia, o tráfego intenso proporcionado pelas visitas prejudica as práticas de pesca, os banhos e os usos domésticos do rio, sendo apontado como causador de acidentes, do afugentamento da fauna e da forte erosão das margens insulares. Esses problemas, associados a outros, como o aluguel e a venda ilegal de terrenos para a construção de bares, restaurantes e, mais recentemente, de meios de hospedagem, aumentam os índices de especulação, de violência e de criminalidade, além de ir de encontro às racionalidades e subjetividades manifestadas pelos próprios moradores que tentam se apropriar das práticas de lazer (Rodrigues, 2018).

No Quadro 14, os relatos dos informantes dão ênfase à questão da tranquilidade e da subsistência, visto que a coleta de frutos e a pesca nos furos de rio, igarapés e na Baía do Guajará possibilitavam a sobrevivência da maioria das famílias. Além de garantir a sobrevivência, a mata de várzea e os cursos d'água permitiam uma vida longe dos desafios urbanos da cidade, onde os prazeres de não fazer nada e de realizar suas atividades cotidianas sem programação ou obrigatoriedade além da própria subsistência eram constantes.

Mesmo com tais desafios, o ato de transportar o excedente dos alimentos nas embarcações que seguiam rumo ao continente não deixava de ser satisfatório (Rodrigues, 2018). Esse contato origina-se das relações de compadrio, parentesco e comerciais entre esses indivíduos, manifestadas de maneira material e simbólica.

Quadro 14 – Ilha ribeirinha com tendência ao lazer programado: a importância do rio e da floresta no passado

Informante	Importância no passado	Relato/entrevista
1	Simbolismo, moradia, obtenção de renda (transporte) e moradia	“Bem, mudou, porque quando a gente é criança, a gente tem uma imagem, né? Uma imagem, mas sempre aquela imagem muito bonita e a imagem de tudo na nossa vida, né? Da água, do verde, da mata. Aí depois, quando eu consegui arrumar emprego para cá, de transporte. Aí, graças a Deus, consegui comprar um barco. [...] Mas eu nunca me acostumei para lá pra Belém. Para mim, a minha importância sempre é aqui” (Moradora antiga da Ilha do Murutucu, dona de restaurante no Igarapé Piriquitaquara e funcionária escola do Combu, 55 anos, 30 de setembro de 2022).
2	Moradia	“Olha, se for observar bem, acho que o passado era melhor, porque tinha menos destruição. Hoje, você vai aqui para dentro do Igarapé [...] na verdade, antes você contava no dedo as casas que tinha aqui no Igarapé. Agora se multiplicou de uma tal forma que está irreversível” (Morador antigo da Ilha do Combu, produtor agroextrativista e dono de restaurante, 60 anos, 30 de setembro de 2022)
3	Obtenção de renda (extrativismo do açaí e criação de pequenos animais), simbolismo	“Lá atrás, no passado, que não tinha toda essa dinâmica do lazer e do turismo, era bem difícil, bem difícil mesmo. Porque era com açaí, né? Cacau também, mas era bem difícil [...] A gente ainda tem, do mato, onde eles tiram o açaí e vendem, mas não vive mais só do açaí, né? Porque para viver só do açaí é bem difícil. Então, já tem uma renda a mais que é o restaurante para ajudar a família. [...] Olha, a importância da natureza tanto no passado como agora, quanto mais a gente puder preservar a natureza, não derrubar as árvores, tentar ter um cuidado. É muito importante, tanto no passado e agora principalmente” (Moradora antiga do Combu, dona de restaurante no Igarapé Combu, 40 anos, 28 de dezembro de 2022).
4	Subsistência (extrativismo)	“Olha, da floresta a gente tirava o nosso sustento que até hoje a gente tira, e a gente pescava, tirava muito peixe e camarão, hoje em dia não dá muito mais, dá pouco, mas a gente ainda pesca. [...] Tem uma diferença, porque no passado a gente [...] era ruim assim, coisa de alimento que quando acabava o açaí, acaba mesmo e aí a gente tinha que comprar. E pra gente conseguir as coisas era mais difícil, era muito barato. Hoje em dia tá valorizado, hoje em dia a gente tem mais acesso as coisas. Então, tem uma diferença, então o contrário é que no passado a gente tinha mais sossego, hoje já não tem mais, essa que é a diferença” (Morador antigo da Ilha do Combu, Pescador artesanal e vice-presidente da Cooperativa de Lanchas da Ilha do Combu, 45 anos, 08 de janeiro de 2018).
5	Subsistência (extrativismo) e circulação fluvial	“Eu diria que a importância do rio é tipo assim, o fluxo, né? Digo assim, tipo o tráfego, antes eu achava que era isso e hoje não mudou muito. Porque sempre a gente tá aqui fazendo essa travessia” (Morador antigo, Carpinteiro e Condutor de embarcação da Ilha do Combu, 08 de janeiro de 2018).
6	Subsistência (extrativismo e pesca)	“Trabalhei muito na mata mesmo, fazendo coleta de açaí, fazendo limpeza de mata, tipo o extrativismo assim, mas não como é hoje com acompanhamento de técnico hoje, de pessoas formadas pra incentivar outras pessoas a trabalhar bem [...] Muito grande, porque o nosso rio lá sempre traz muito peixe e camarão. Então, comida sempre foi extraída uma parte de lá, não totalmente sustentável, mas como complemento da nossa alimentação [...] Bom, em alguns sentidos assim, a vida era muito trabalhosa antes, com pouca renda e poucas oportunidades. Hoje a gente tem mais facilidades e oportunidade, então eu acredito assim, que melhorou mais que 50% do que era antes pro que é agora” (Morador antigo, Presidente da Associação de Barqueiros da Ilha do Combu, em 07 de janeiro 2018).

7	Subsistência (extrativismo e pesca)	“Olha, a gente vive da floresta, a gente colhe os frutos. Antes não tinha esse trabalho que tem agora, então, era o só o cultivo das frutas, no rio tinha os peixes e o camarão. [...] Os meus avós dizem que a vida antes era melhor, porque era uma tranquilidade, não tinha lancha, não tinha barulho, agora energia veio, mas por um lado melhorou e por outro piorou porque tem bares e aí eles já ficam com som alto aos finais de semana” (Moradora antiga do Combu, garçõnete, 36 anos, 10 de novembro de 2017).
8	Subsistência (pesca), circulação (transporte fluvial)	“Bom, existe muita diferença. Antigamente, pra pescar você pegava o peixe com mais facilidade, sem usar muitos recursos, no caso não precisava usar tanto a rede e nem tanta tarrafa, só com anzol você conseguia uma quantidade boa de peixe e camarão. A diferença é que hoje facilitou muita coisa, mas também o movimento das embarcações começou a fluir muito, todo mundo praticamente tem e no decorrer dos anos foram modificando. Antigamente era remo, depois passou a ter motores... motores pequenos, hoje têm motores potentes e devido serem motores potentes, as pessoas querem usar a potência que tem. Aí isso já contribuiu com algumas coisas de dificuldades, começou a provocar erosão, desmatamento desordenado e algumas situações, então, tem muita diferença. Se ouvir pouco barulho, hoje em dia tem muito barulho” (Morador antigo, presidente associação dos barqueiros, presidente do Centro comunitário, 54 anos, 08 de janeiro de 2018).
9	Subsistência e circulação (transporte fluvial)	“Era muito bom, era diferente de agora. Não tinha esse negócio de barco grande, não tinha rabeta, não tinha essas coisas que eles vão assim [...] era tudo longe daqui, não tinha nada disso. Pra vender açáí eles iam lá na Conceição, a senhora sabe onde é? Agora não, só atravessar aqui no porto da Palha, só pegar essas rabetas e tem tudo” (Moradora antiga da Ilha do Combu, aposentada, 94 anos, 08 de janeiro de 2018).

Elaborado pela autora, em 2023, com base nas entrevistas realizadas em pesquisa de campo, entre novembro de 2017 e janeiro de 2018, e nos meses de setembro e dezembro de 2022.

Os laços familiares (informantes 3, 6 e 7) entre os habitantes com as ilhas do entorno e até mesmo com alguns dos bairros da parte continental da cidade reforçam a existência de uma rede de solidariedade e de afetividade entre membros dessas comunidades, vistas aqui como uma forma de garantia da sua reprodução social. Essas teias sociais foram estabelecidas ao longo dos anos, o que nos leva a pensar nas lutas pela posse e uso da terra insular, que, aos poucos, vai ficando somente na memória dos mais velhos.

Da floresta do passado, garantia-se primeiro a sobrevivência para depois se pensar na obtenção de renda (informantes 2, 3, 4 e 6). Atualmente, as experiências de troca e os conhecimentos dos moradores vão sendo gradualmente readequados em função do turismo e da gastronomia, haja vista que, no caso dos condutores de embarcação, primeiramente, vem o transporte de passageiros, ficando agora em segundo plano a extração do açaí e a pesca. Mesmo com esse afastamento das matas, com as novas utilizações e o domínio do rio, os informantes 5, 6, 7 e 8 reforçam a importância do elemento fluvial para a navegação voltada, hoje em dia, para o transporte de visitantes, mas configurada como condição de sobrevivência e circulação de moradores e de mercadoria (Rodrigues, 2018).

No Combu, a maioria das moradias é repassada de pai para filho, visto que a da população residente é constituída de pessoas que nasceram e vivem ali há muitos anos. Para os antigos moradores, os recém-chegados configuram-se como pessoas e grupos que levaram seus próprios conhecimentos, regras, costumes e crenças para o lugar. Nesse particular, todo novo morador que não se enquadre nesse senso de pertencimento ao lugar é tido como não merecedor de ocupar um espaço na ilha (Rodrigues, 2018).

Ademais, a criação do primeiro centro comunitário da ilha, por meio da intervenção dos moradores organizados nas ações voltadas para a gestão do local, converteu-se em diferencial de poder, a exemplo do representante do antigo centro comunitário, da proprietária do primeiro restaurante da ilha e dos representantes da cooperativa de embarcações.

Diante disso, o Combu, assim como as demais ilhas ribeirinhas, tem como herança do passado a predominância da vida mais tradicional, de forte relação com o rio e com a floresta de várzea, onde se encontram espaços de representação, de significados dos imaginários e das projeções mais espontâneas da vida. Nesses lugares, os grupos de moradores ainda vivem de maneira diferenciada da porção continental. Contudo, nas últimas duas décadas, novas práticas vão sendo inseridas no espaço, afastando ou obrigando antigos residentes a se adaptarem ao ritmo urbano da metrópole, condição que se agrava devido à proximidade de interesses e relações de grupos empreendedores que avançam para além da área central.

Nessa ilha também predominam moradias marcadas por construções em madeira, que vão das casas aos trapiches e estivas, passados de geração em geração, desde o início do século XX. Nos últimos anos, com a chegada do turismo e das ações promocionais realizadas pelo Estado, ocorre o aumento de estabelecimentos comerciais como bares e restaurantes, que tomam conta da orla insular, além da presença de pousadas, *campings*, *hostels* e chalés, esses últimos, geralmente, construídos na própria instalação dos restaurantes. Essa nova condição não é vista como um problema para boa parcela dos antigos moradores, conforme é demonstrado no relato da Informante 3.

Assim, no espaço insular de Belém, as ocupações (ribeirinhas e não ribeirinhas) apresentam moradias construídas em áreas empobrecidas pela ausência de políticas públicas capazes de suprir as necessidades básicas dos moradores, onde a mobilidade e o tempo pessoal para descanso e convívio familiar são cada vez mais reduzidos. Com a vinda de novos residentes, comerciantes e visitantes, agravam-se os problemas de mobilidade em terra e nas águas, visto que a estruturação espacial da cidade comporta considerável aumento do distanciamento e dos custos entre residência e trabalho/estudos.

No Combu, desperta atenção o desenvolvimento das atividades turísticas e de lazer, atraentes para empresários e visitantes de origem nacional e internacional. Gerida pelo Estado, nessa ilha, mesmo que em menor escala, também se desenvolvem atividades turísticas em escala regional, marcadas pela iniciativa de moradores e pequenos comerciantes que se empenham em fazer dessas práticas seu meio de sobrevivência e vida.

Cabe salientar que no Combu não se pode dizer que a vida mais tradicional seja anulada, haja vista a sua manifestação e, mais do que isso, a sua apropriação, pelas formas de lazer que a elege como o diferencial do espaço a ser desfrutado. As atividades residuais de pesca, de banhos de rio, de coleta dos elementos florestais para usos coletivos e individuais, de festas e festividades, de jogos e brincadeiras e demais elementos da ludicidade, assim como os comportamentos da hospitalidade social comunitária, das linguagens e dos símbolos, fazem-se presentes e lutam para permanecerem no ambiente insular.

Portanto, fica claro que os usos turísticos e de lazer programado de ilhas como o Combu valorizam um imaginário que apela às raízes culturais regionais, mas pouco as vivencia. Assim como evidenciado por Diegues (1998) para a realidade caiçara, o que está em jogo não é mais o sonho de retorno à natureza “vazia e desabitada” e às origens culturais, mas o progressivo aniquilamento dos traços históricos, patrimoniais e culturais que marcam o ambiente, onde, cada vez mais, o espaço é segregado em prol de interesses hegemônicos e particulares.



No Quadro 15, as falas dos informantes 1, 2, 3 e 4 atualizam informações pertinentes sobre as dinâmicas que se instalaram no Combu nos últimos anos. Ainda, permitem-nos perceber que as novas funções assumidas pelo rio e pela floresta não anulam completamente as anteriores, que permanecem essenciais a praticamente todos os sujeitos entrevistados, sejam eles moradores e/ou comerciantes.

Para todos os informantes, nota-se que a floresta continua sendo fundamental à sobrevivência, em especial, na realização de atividades de coleta de frutos, como no caso do açaí e do cacau, na fabricação artesanal de bijuterias, cestarias, paneiros e cuias. Essa mesma floresta, que antes era garantia de independência e resistência frente às lógicas externas de consumo, vem se mostrando cada vez mais absorvida por atividades voltadas ao lazer e ao turismo, o que garante o aumento da renda de alguns moradores e comerciantes enquanto acumula uma série de problemas.

A mata de várzea, rica em espécies frutíferas como o cacau, o cupuaçu e o açaí, agora tem seus diversos caminhos adaptados para a prática de trilha ecológica implementada tanto pelo poder público quanto por alguns restaurantes. Assim, abertas para adentrar a ilha, são constituídas de diversos elementos de improvisação e de reaproveitamento de materiais, configurando-se como espaços voltados para as atividades de lazer e de turismo de aventura (caminhadas, trilhas, arvorismo, rapel, canoagem etc.).

As trilhas ecológicas – termo comercial utilizado para a abertura de passagens na mata – são aproveitadas economicamente pelos donos de bares e restaurante, bem como por moradores que, a partir da realização dos cursos e capacitações promovidos por órgãos públicos estaduais, como o Programa Estadual de Qualificação Profissional (PEQTUR)<sup>172</sup>, componente das diretrizes do Plano “Ver-o-Pará”, da SETUR, veem no turismo uma oportunidade de ampliação da renda familiar.

---

<sup>172</sup>Entre os anos de 2016 e 2023 destacam-se as seguintes formações empreendedoras em turismo e gastronomia na Ilha do Combu: a) PEQTUR: condutor de trilhas e caminhadas; Projeto “Cozinha Brasil”; Boas práticas na manipulação de alimentos; garçom; e qualidade no atendimento (Pará, 2014); b) IDEFLOR-Bio/Imazon: oficina educação ambiental; c) IDEFLOR-Bio/SETUR: ciclo de palestras sobre hospitalidade turística (turismo de base comunitária, meios de hospedagem, planejamento comunitário, ética e bem receber, associativismo e cooperativismo) (Rodrigues, 2018); e d) SETUR: receptivo de turistas; programa de qualificação profissional “Donas de Si”: processamento de frutas e produção de doces, planejamento de cardápio e aproveitamento seguro de alimentos (Vidigal, 2024).

Quadro 15 – Ilhas ribeirinhas com tendências ao lazer programado: principais mudanças

Informante	Mudança	Relato/entrevista
1	Circulação, desmatamento, circulação de pessoas e mercadorias	<p>“Bem, hoje mudou muito! Porque antes a gente era mais livre. Nós podíamos ter um casquinho, andar de casco. Entendeu? Ir na casa do vizinho. Hoje em dia, não. Hoje em dia, como o fluxo de pessoas, de transporte que aumentou muito, nós não temos mais essa liberdade, assim. A gente está vivendo, assim, como quase na cidade. Não podemos mais sair de casco. A gente não pode mais colocar um matapi para pegar um camarão porque é muito movimento no rio. Aí, quebra os matapis, leva as nossas redes engatadas em lanchas. Entendeu? [...] Pescar, ainda se pesca, ainda consegue em alguns lugares, mas se pesca muito pouco, mais para consumo próprio do que se fosse para comércio, né? Porque eu te falo que o meu movimento é pouco aqui. Eu compro pouco. Mesmo eu comprando pouco, não consigo comprar camarão aqui, não estou conseguindo comprar camarão. Eu chego aqui com a vizinha, eles são pescadores. E a procura de camarão é muita para nós aqui. [...] o peixe também ficou muito escasso. Mas mesmo ele estando escasso, eu ainda prefiro aqui. Gosto de morar aqui [...] na verdade, o açai, a gente continua tirando o açai, ele deu uma quebrada. Uma quebrada que eu falo é que ele não dá mais aquela quantia de antes, entendeu? Dava muito açai! Agora dá pouco, devido, eu acho, ao desmatamento, à queimadura. É que a natureza mudou, né?” (Moradora antiga da Ilha do Murutucu, dona de restaurante no Igarapé Piriquitaquara e funcionária escola do Combu, 55 anos, 30 de setembro de 2022).</p>
2	Dinamismo econômico, imigração e empreendedorismo	<p>“Olha, na verdade, eu moro no Igarapé Combu desde quando eu nasci e me criei aqui. [...] eu me criei ali com a Prazeres, é como uma irmã para mim. [...] Olha, se for observar bem, acho que o passado era melhor, porque tinha menos destruição. Na verdade, antes você contava no dedo as casas que tinham aqui no Igarapé. Agora se multiplicou de uma tal forma que está irreversível. [...] Aí, eu vim em 2000, aí já tinha, mas não era tanta, ainda dava para se contar. Acho que de 2005, aí, o negócio começou a fluir de gente” (Morador antigo da Ilha do Combu, produtor agroextrativista e dono de restaurante, 60 anos, 30 de setembro de 2022)</p>
3	Impacto ambiental, dinamismo econômico	<p>“Olha, da floresta a gente tirava o nosso sustento que até hoje a gente tira, e a gente pescava, tirava muito peixe e camarão, hoje em dia não dá muito mais, dá pouco, mas a gente ainda pesca. A mudança é que hoje a gente bota o matapi e não pega muito camarão. E a floresta foi que a gente cuidou dela, ampliou, o açai agora tá bom, produzindo bem, adquirimos conhecimento. A gente traz pra feira mesmo, aqui pro Porto da Palha, da Conceição. Ampliou e eu ainda era associado na pesca, mas aí eu não recebi mais o benefício, aí eu mudei de ramo, agora trabalho com transporte carregando com turismo. Tem uma diferença, porque no passado era ruim assim, coisa de alimento que quando acabava o açai, acaba mesmo e aí a gente tinha que comprar. E pra gente conseguir as coisas era mais difícil, era muito barato. Hoje em dia tá valorizado, hoje em dia a gente tem mais acesso as coisas. Então, tem uma diferença, então o contrário é que no passado a gente tinha mais sossego, hoje já não tem mais, essa que é a diferença. [...] O turismo provocou muita mudança, aí que a gente foi buscar conhecimento pra atender o turismo, se comunicar bem com eles. Olha, pra mim, trouxe a renda, pra complementar a renda do mês, e pras outras famílias trouxe emprego, pra famílias que tinham que vir pra Belém procurar trabalho. Hoje em dia trabalham nos seus restaurantes ou no dos vizinhos” (Morador antigo da Ilha do Combu, Pescador artesanal e vice-presidente da Cooperativa de Lanchas da Ilha do Combu, 45 anos, 08 de janeiro de 2018).</p> <p>“Quando a gente começou a trabalhar com turismo, e nesse tempo só tinha barco, né? Aí, eu resolvi investir numa lancha, né? Que é mais rápido pra fazer os percursos. Fui o primeiro a investir na lancha. E hoje em dia o transporte quase é só a lancha [...] hoje em dia tem lancha, tem barco, tem rabeta, tem casqueta. E mudou muito, né? A gente sabe dos restaurantes, né? O que tá entrando pro Combu hoje é o restaurante com hospedagem, os restaurantes estão investindo em hospedagem. Isso aí tá dando forte. A gente tem o Olaria, o Casa Combu que tem hospedagem. Eu só sei desses dois. Tem o próprio senhor Edivaldo lá, né? Tem um dentro do Combu lá, que é passando o restaurante Farol. É novo lá também [...] eu acho que de novo, assim, mais é a hospedagem, né?” (Morador</p>

		antigo da Ilha do Combu, Pescador artesanal e vice-presidente da Cooperativa de Lanchas da Ilha do Combu, 45 anos, 28 de janeiro de 2022).
4	Dinamismo econômico, empreendedorismo	“A gente ainda tem o mato, onde eles tiram o açaí e vendem. Mas não vive mais só do açaí, né? Porque para viver só do açaí é bem difícil. Então, já tem uma renda a mais que é o restaurante para ajudar na família [...] me organizei, trabalhei três anos, foi aí que eu me organizei e a gente começou. Há um ano e dois meses atrás a gente começou a montar aqui, o nosso próprio negócio. Depois de um ano e dois meses a gente conseguiu, graças a Deus, inaugurar. Não está 100% mas já está muito bom [...] O Combu se tornou esse espaço de turismo, né? Onde, graças a Deus, abriu muita porta de emprego, né? [...] Na verdade, esse terreno a gente comprou uns 3 anos atrás. A gente comprou, e aí o cara parcelou para a gente. A gente foi pagando aos poucos. [...] Eu acho que, na verdade, acho que uns 10 anos pra cá melhorou mais. Porque já tem, agora já tem bastante coisa, já tem ao menos vacina. Antigamente era só um médico que vinha de vez em quando. Tem um remedinho já lá, já tem a vacina, encaminha. Já melhorou bastante” (Moradora antiga, dona de restaurante e pousada, 40 anos, 28 de janeiro de 2022).
5	Empreendedorismo, circulação de pessoas e mercadorias, migração.	“Eu acho que foi a mídia, porque assim, não sei se eu tô errada. Aumentou muito a questão do turismo aqui desde a primeira reportagem que a gente fez com o Globo Repórter [em 2015] que começou a dar essa visibilidade. Depois disso vieram várias, foi pra revista dos aviões [GOL], com isso foi crescendo a cada dia. As pessoas foram conhecendo, todo mundo que chegava aqui se encantava e jogava na internet. Então, com isso foi mostrando mais a ilha, pois até então a ilha era vista só como de populações ribeirinhas que viviam da caça e da pesca [...] como índios. Até hoje a gente é visto desses, mas aí a gente foi mostrar que a ilha também tinha produção de cacau, e as pessoas todas. Hoje, com a febre do açaí já diminuiu, pois tinha muito mais do que tem hoje” (Moradora antiga da Ilha do Combu, produtora rural/comerciante no Igarapé Combu, 52 anos, 10 de novembro de 2017).
6	Empreendedorismo, migração, impacto ambiental, dinamismo econômico, circulação de pessoas e mercadorias.	“Olha, principalmente, valorizar o lugar que você vive. Eu só lamento profundamente que as pessoas que moram aqui não tenham esse mesmo olhar. Algumas acabaram se desfazendo dos seus sítios, depois da chegada da energia elétrica mudou muito o comportamento dessas pessoas. Então, hoje, eles colocam um som extremamente pesado e agressivo que eu sempre digo pra eles que não combina com a ilha, principalmente, porque a ilha é uma APA. Então, a gente tem que ter todo um cuidado com a questão dos animais, com a questão do lixo. Enfim amiga, é uma APA no nome. É uma APA de direito, mas de fato, falta muito pra que a coisa realmente aconteça. [...] Na verdade, quando nós abrimos a casa, ela nunca foi pro morador da ilha, sempre foi pro morador da cidade. E, principalmente, pro morador da cidade que tinha o seu transporte, aquele que tinha seu iate, sua lancha. Então, nós não tínhamos um transporte que trouxesse, a não ser de amigos muito próximos, se ele não tivesse seu próprio meio de transporte ele não chegava na ilha. Talvez isso tenha sido até uma grande desvantagem nossa, porque se nós tivéssemos pensado nisso lá trás, em ter um barco que trouxesse o nosso cliente, nós teríamos nos desenvolvido muito mais rapidamente. Mas como eu disse, o restaurante era uma segunda fonte de renda e não uma primeira. Depois de muitos anos o Iate Clube começou a passar por um processo de decadência e nós colocamos o barco para transportar esses clientes, e aí, nós conseguimos nos manter. E depois de muitos anos, nós percebemos [...] porque era assim, o nosso barco trazia o cliente, mas o cliente não pagava passagem, entendeu? Era uma forma de trazer o cliente para consumir aqui, de certo modo pra nós era dispendioso, porque nós pagávamos esse combustível e era assim, se você chegasse no porto e tivesse cliente o barco voltava e vinha trazer. E aí, voltava e ficava lá aguardando, quando a casa lotava, porque era muito menos espaço do que hoje o barco ficava parado do lado de cá, até que alguém quisesse retornar. Então, a gente tinha uma qualidade de atendimento, isso talvez tenha feito com que a gente conseguisse manter um negócio mais saudável. [...] Hoje, eles perderam espaço pras lanchas e eu digo pra eles que a culpa foi única e exclusivamente deles” (Moradora antiga da Ilha do Combu, turismóloga, dona de restaurante na comunidade Beira-rio, 49 anos, 10 de novembro de 2017).

7	Dinamismo econômico	<p>“E hoje o turismo da região tá valorizando os pequenos detalhes da nossa região, é o cacau, é o açaí. Hoje o açaí tá em grande proporção, e o chocolate, mas quem começou essa base foram os turistas. A gente é muito acomodado, ah é o palmito que a gente não dá muita ênfase, chega o turista e fica encantado e com o caroço de açaí. Essa é a vantagem a gente valorizar o nosso produto regional, o nosso produto local, ele ganha mais valor. E o ponto negativo, uma estrutura que a gente pode dá melhor, um atendimento melhor, porque que bom que eles vêm com guia, porque hoje que eu to querendo me aperfeiçoar no inglês pra ficar nesse parâmetro também, no momento que a gente consegue falar a língua deles, a gente consegue vender mais” (Nova moradora da Ilha do Combu, dona de restaurante no Furo de São Benedito, 31 anos, 10 de novembro de 2017).</p>
8	Circulação fluvial, dinamismo econômico	<p>“Devido hoje ficou tudo mais fácil, digo assim, fácil o trafego. Antes a gente precisava pegar uma embarcação tinha que marcar hora com o barqueiro pra vir pegar, hoje não. Hoje, a hora que você precisa de ir lá na cidade fazer compra e tudo mais, a todo momento tem. Até porque hoje em dia, eu tenho meu próprio barco, eu tenho minha lancha, é pequena, mas eu tenho. E até alguns anos atrás eu não tinha [...] mudou, porque aí eu já posso trabalhar mais, passei a ter um ganho ainda mais devido os restaurantes. Porque eu antes eu só trabalhava mesmo nos terrenos, só tirando frutas, ou seja, o açaí. Eu trabalhava só com açaí na época. Hoje, a gente tem mais essa extra, então, melhorou muito devido os restaurantes, que a gente traz, eu trafego pegando passageiros, clientes e trazia pros restaurantes aqui das ilhas. Final de semana eu trabalho e durante a semana eu fico fazendo bico, quando tem, de carpintaria. [...] A ilha ficou agora, tipo assim, ficou bem muito importante porque as pessoas tão vindo muito. Tem gente que vem de todos os lugares, de todos os lugares do mundo, não é só gente daqui. Eu trago clientes que vem com tradutor [...] então, já trouxe vários, da Alemanha, pessoas dos Estados Unidos, gente da Colômbia. Tipo assim, eu chego e tem gente de São Paulo, do Rio, da Bahia. Olha, semana passada eu trouxe um grupo da Bahia, entendeu? Tipo assim, pouco tempo que eu tô trabalhando, fazendo viagens, mas já trouxe várias pessoas estrangeiras. Também, eram coisas que não tínhamos aqui. Olha, agora tem uma fábrica de chocolate aqui pertinho. [...] Não tinha, e a tendência agora é crescer cada vez mais. Vai aparecer alguém criando outras coisas, entendeu? Olha aqui, a gente pegava o chocolate e vendia, no caso o cacau, a gente vendia pra fora. Tinha que levar lá pro outro lado e vender, agora eu trago pra vender por aqui mesmo” (Morador antigo da Ilha do Combu, condutor de embarcação, 43 anos, 10 de novembro de 2017).</p>
9	Dinamismo econômico, tráfico de entorpecentes, impacto ambiental	<p>“O desenvolvimento levou a muitas coisas que preocupam hoje, porque tem muita gente, frequentado por gente que não conhecemos e a nossa comunidade não foi preparada pra esse movimento. Tipo, agregar todo mundo num só local pra fazer uma festa. Porque nessas festas dá muita coisa, vai gente boa, gente ruim, vem droga. E depois que surge droga, começa a envolver muita gente, até na nossa comunidade tem gente que tem pessoas já se envolveram através dessas festas que foram se programando pra lá. A gente vê também que foram abertos vários locais, um diferente do outro. Um oferece uma coisa ótima, outros é só o que se pode fazer ou acha que tem o direito de liberdade de fazer. Mas assim, a gente que já convive lá e via que era um local tranquilo, hoje a gente vê que não é mais assim. [...] Olha totalmente, não sei lhe dizer. Mas essas informações começaram pelas pessoas que vieram visitar, o restaurante e depois do restaurante começaram alguns passeios por dentro do igarapé. [...] Mais ou menos em 2000, que antes a frequência era bem pouquinho mesmo. Aí algumas empresas de turismo também começaram a andar por lá e aí começou o interesse em visitar a ilha do Combu. [...] Sim, porque cada restaurante que é construído, é uma parte que é devastada. Então por aí, a gente já vê que não tem assim um controle. Antigamente, era só casa de moradia mesmo e não tinha tanta devastação pra fazer uma casa, agora não, precisa de um espaço maior então o desmatamento é mais prolongado.” (Morador antigo da Ilha do Combu, presidente associação dos barqueiros, presidente centro comunitário, 54 anos, 08 de janeiro de 2018).</p>
10	Dinamismo econômico, impacto ambiental	<p>“Olha, pelo fato da gente tá trabalhando com o turismo, vem sendo bem mais puxada que antes. Mas, cada vez mais, cada dia com aprendizado novo. Olha, uma das coisas que mudou foi a renda familiar que aumentou [...] Sim, bastante! Acho que a partir que nós começamos a trabalhar com turismo mudou mais a nossa forma de viver. Por exemplo, antes nós não ligávamos para as coisas da natureza e hoje, nossos estudos são mais voltados pra isso. [...] como tem muitos restaurantes hoje em dia, a pessoas produzem mais</p>

		lixo. Tem também, as lanchas e barcos que não respeitam a velocidade, então, tá havendo o caimento das barreiras de proteção da beira do rio. [...] porque antes a gente não produzia o cacau aqui, mas vendia para outros locais e hoje em dia a gente produz o cacau que a gente produz aqui no mesmo rio. No mesmo lugar que ele é plantado, ele é produzido” (Morador antigo da Ilha do Combu, estudante e aos fins de semana trabalha em restaurante, 20 anos, 10 de novembro de 2017).
11	Dinamismo econômico, impacto ambiental	“Sim, pois agora a gente já tá recebendo muito turista, aí a gente já tem emprego. Muitos já vivem do turismo aqui na ilha. Olha, a mudança agora aumentou com um restaurante que tem pra cá, aí pra cima do Igarapé e só vive passando lanchas. As pessoas não podem mais andar de casquinho, não pode mais pescar, colocar o matapi que quebra todo, as mareasias. Faz cair barranco. Aí, tem que tá protegendo as beiras pra não cair os barrancos, aí tem que tá protegendo as beiras pra não cair os barrancos, porque eles não respeitam também, pois eles deveriam vir devagar, pois sabem que tão num igarapé e eles passam de com força e não estão nem aí. Sábado e domingo as criancinhas não podem andar de casco, de nada” (Moradora antiga do Combu, garçonete, 36 anos, 10 de novembro de 2017).
12	Circulação fluvial, violência	“Provocou, tem muita coisa de lancha toda hora. Os que acham bom é porque tão ganhando o dinheiro deles. Tem uns que acham ruim, por causa do barulho, que não pode botar o matapi pra pegar o camarão e pegar o peixe. Tem, um tempo desse tinha os senhores um querendo atirar um no outro. Agora tem muito porre. O lancheiro era daqui e o outro era de fora. Eles ficam na deles mesmo, não trouxeram mudança não. Tem uns que são até bacanas com a gente. Se precisar de uma carona pra ir pra Belém, eles não cobram nada, até levam a gente de graça” (Morador antigo do Combu, 31 anos, condutor de embarcação e extrativista, 10 de novembro de 2017).
13	Impacto ambiental, acidentes no rio, dinamismo econômico	“Mudou bastante, no meu caso não mudou porque eu não preciso mexer em nada, eu só utilizo a floresta. Agora a área abaixo, eu como agente ambiental vejo um grande problema, a gente tá tendo um grande problema ambiental, fora os acidentes que aconteceram. E isso está sendo uma preocupação. Bom, a natureza está sofrendo um grande choque em relação às lanchas. Por causa da maresia, as beiras e barrancos estão caindo muito e muitas árvores estão caindo. A preocupação é que se isso continuar acontecendo a possibilidade do rio ficar cada vez mais seco por causa do barro que desce pro rio. Com a quantidade de restaurantes que temos e a quantidade de pessoas, o barulho é muito. Então, hoje já vemos poucos animais circulando na ilha. Em relação a acidentes não temos uma fiscalização. As vezes quando eu estou dando uma volta, que eles me veem alguns ainda tentam diminuir a velocidade, mas não tem respeito. Quer dizer, a gente está tendo um impacto ambiental muito grande. Tem pessoas que conheço que por causa de acidentes ficaram com síndrome do pânico de sair de casa na própria embarcação” (Moradora antiga, produtora agroextrativista e condutora de trilhas, 24 anos, 08 de janeiro de 2018).
14	Migração, empreendedorismo	“Acho que hoje tem mais gente. Por exemplo, a gente tá aqui no furo e percebe que não mais uma iniciativa só de gente de fora do local. Você vê que os ribeirinhos já têm os seus negócios, você pode ver que eu acabei de receber o cartão do dono aqui do barco ainda pouco, então você vê que eles já têm uma iniciativa empreendedora do quanto eles podem explorar o negócio, seja o turismo receptivo ou não. Então, meio que começou com a música, com a dança e com o carimbó, o Pinduca tava por trás disso, mas ele era só uma figura. Ele parece com o Reginaldo Rossi, era brega também. Isso acabou incentivando a iniciativa empreendedora do manejo, mas claro que tem governo por trás disso, hoje isso é uma área protegida pelo governo” (Praticante de atividades de lazer, empresário, 53 anos, 08 de janeiro de 2018).

Elaborado pela autora, em 2023, com base nas entrevistas realizadas em pesquisa de campo, entre novembro de 2017 e janeiro de 2018, e nos meses de setembro e dezembro de 2022.

Desse modo, as lógicas de consumo e alienação sobre os usos de elementos tradicionais estão se tornando cada vez mais intensas no Combu. Atividades como trilhas ecológicas, tirolesa, arvorismo, descanso em redes e passeios de *jet-ski* são cobradas a preços pouco acessíveis. O mesmo ocorre com os doces, sobremesas e produtos derivados do cacau, que, devido às suas características únicas e personalizadas, como “produtos de origem”, *id est*, aqueles feitos com ingredientes específicos de uma determinada região, que carregam características diferenciadas e agregam valores compatíveis com os praticados por grandes empresários do mercado gastronômico nacional e internacional (Rodrigues, 2018).

O transporte fluvial, que sempre foi utilizado para as atividades de pesca, para as trocas comerciais, para visitar amigos e parentes, bem como para solucionar assuntos de ordem diversa no continente, passa a configurar novas racionalidades, como o aumento da concorrência por clientes.

A escassez do pescado dificulta até mesmo o consumo próprio, conforme relatado pelo informante 3, um pescador artesanal que, hoje, não mais exerce essa atividade, dedicando-se ao turismo por meio da condução de embarcações e da representação na cooperativa. Nesse sentido, a situação da pesca já se mostrava extremamente fragilizada em 2018, problema que vem sendo reforçado no período atual, dado o agravamento das mudanças com a inserção de novas atividades na ilha.

Nas comunidades do Combu, as formas de apropriação do espaço e dos recursos florestais seguem normas próprias que são estabelecidas por reciprocidades sociais reforçadas pelas relações consanguíneas e de afetividade. Mesmo considerando que a infraestrutura e as conexões existentes entre comunidades ribeirinhas variam de ribeira para ribeira, os vínculos sociais e simbólicos são garantidos por essa genealogia que reforça o sentimento de pertencimento ao lugar (Rodrigues, 2018).

Nesse contexto, o processo de migração no Combu é frequente e tem se intensificado nos últimos anos, tendo em vista o aumento de bares e restaurantes na orla insular, que expulsa os moradores em direção ao interior da ilha e, com efeito, fragiliza a coleta de açaí. Além disso, o turismo não se apresenta mais como um elemento complementar à renda familiar e, contrariamente, passa a ser o principal atrator de recursos financeiros para as famílias, ao passo em que as práticas de extrativismo vegetal e pesqueira são cada vez mais reduzidas.

O espaço destinado ao lazer e ao turismo no Combu é procurado por uma classe média composta por residentes de Belém e de municípios vizinhos e por turistas – em boa parte brasileiros –, transformando a orla insular em um local absorvido pelo ritmo frenético das

grandes cidades, especialmente durante períodos de férias, fins de semana e feriados. Não se trata simplesmente de uma fuga da agitação continental, mas sim da concepção de uma realidade com um tempo social diferenciado (Rodrigues, 2018).

Na tentativa de alinhar o espaço da ilha às tendências de homogeneização e hierarquização impostas pelo turismo capitalista, o Estado implementa projetos e ações que estabelecem arranjos de objetos espaciais e relações sociais, buscando expressar uma identidade e simbologia ribeirinhas atrativas para a valorização da atividade turística. Nesse sentido, o Combu é profundamente impactado pelas ações de diversos agentes presentes em seu espaço. Ademais, intervenções de pequeno e médio porte direcionam a região insular para processos modernizantes e atividades empreendedoras.

O Quadro 16 demonstra a existência de conflitos acerca das diferentes formas de planejamento e gestão da APA, bem como pelo empreendedorismo urbano que tem levado a transformações e a negação da territorialidade ribeirinha (Rodrigues, 2018). Atualmente, a sobrevivência de boa parte dos residentes é garantida pela exploração dos produtos da floresta e do rio e pelo “progresso” que veio com o turismo, o qual trouxe consigo obstáculos de concorrência, poluição, insegurança, além da perda da tranquilidade oferecida pela natureza.

Destarte, surge uma série de eventos interligados ou contraditórios aos padrões de uso e interações existentes na ilha, havendo uma notável sensação de insegurança entre os moradores, condutores de embarcações e comerciantes. Os relatos frequentemente mencionam o receio de circular durante a noite, devido a incidentes como brigas resultantes de embriaguez em festas, além do aumento dos assaltos nos pontos de embarque e desembarque, nas embarcações e nos restaurantes.

A presença dos restaurantes, das compras de cacau orgânico e de artesanato, dos passeios de lanchas, dos banhos de rio, das festas nos bares e nos restaurantes, das trilhas ecológicas, hospedagens e demais atividades de lazer, transformam a ilha em um lugar de consumo; momento em que os símbolos da urbanidade e da natureza se transformam em representações de satisfação e prazer pessoal. Esse consumo da e na natureza aumenta os problemas socioambientais envolvendo moradores, comerciantes, empresários, visitantes e poder público.

Quadro 16 – Ilha ribeirinha com tendências ao lazer programado: principais conflitos e tensões

Informantes	Fatores	Relato
1	Venda ilegal de terrenos, empreendedorismo, atendimento médico	“Acho que o grande problema está na venda de terrenos pra pessoas de fora. Apesar de ser ilegal, muitas pessoas estão fazendo isso. Vendem os terrenos para outras pessoas, que às vezes nem são daqui, são de outras cidades. Não sei te dizer muito bem, mas acho que o IDEFLOR também é responsável por isso. Eles são responsáveis pela preservação da APA. Bom, quem começou isso eu não sei, mas o IDEFLOR apoia muito, porque incentivam as pessoas a construírem negócios, e o SEBRAE também. Mas não é só culpa deles, outras pessoas mesmo constroem. Colocam placa lá na praça, distribuem panfletos, criam redes sociais. O posto inaugurado em outubro não está funcionando, não tem médico e nem lancha, como sempre” (Moradora e proprietária da trilha ecológica, 23 anos, 27 de dezembro de 2017).
2	Atendimento médico, insegurança	“A prefeitura só fez aqui dentro, no caso, esse posto, né? Foi feito isso aí. Até onde eu vi foi a única coisa construída aqui. [...] Tem que botar segurança. Nunca me abordaram, mas o pessoal que viaja à noite, por exemplo, é abordado várias vezes. Tipo assim, uma polícia fluvial noturna. A maioria dos assaltos acontecem à noite. Até nos restaurantes já aconteceu deles virem assaltar. Vários restaurantes já foram assaltados” (Condutor embarcação, morador, 43 anos, 10 de novembro de 2017).
3	Empreendedorismo, insegurança	“Olha, entre moradores não tem conflito, mesmo com os novos. Eles se dizem pessoas poderosas. Então eles seguem na deles e a gente na nossa. E com a prefeitura, é assim, a gente luta por melhorias no embarque e desembarque. Encontramos muitas dificuldades, pois se tu vais na prefeitura, te mandam para uma secretaria, pra SESAN. Daí, a gente vai na SESAM. e não é lá, é na SEMOB. Depois dizem que é na SEURB ou na SECON. A gente precisa de um amparo melhor, ou seja, de policiamento e da guarda municipal. A gente precisa da ação das secretarias. Elas precisam dar um amparo melhor em transporte, porque uma situação vai envolvendo a outra. O governo, na hora de votar, procura muito a gente, tem aqueles projetos de campanha, mas na verdade isso não acontece” (Condutor embarcação, morador, presidente da ASTIB e do centro comunitário Igarapé Combu, 54 anos, 27 de dezembro de 2017).
4	Abastecimento água potável, degradação ambiental, empreendedorismo, insegurança	“Tem coisas que não posso trabalhar, como a manipulação de açaí, por falta de água potável não consigo. E outra, a falta de estrutura na chegada do turista. [...] Apesar de ter muitos cursos, nem todos aderem. Pra ter uma boa prática no atendimento, né? Para que o turista seja bem atendido, né? Inclusive, muitos chegam e falam que quase não tem informação daqui. Outra coisa é a degradação, né? O turismo desordenado. Não está havendo controle. Não estão vendo a questão ambiental. As pessoas gostam da ilha, querem estar aqui, mas ninguém quer ter trabalho. Quando comecei com esse trabalho, com a trilha, outras pessoas passaram a vender a minha trilha sem eu saber. Chegavam pessoas de hotel afirmando que em seus pacotes estava inclusa a minha trilha. [...] A gente nunca teve cerca, mas as pessoas passam, acham bonito e vão adentrando. Então, infelizmente, vou ter que levantar cerca. Não por intriga, mas por uma questão de segurança [...] Pra ser franca, hoje vai ter carência de apanhador de açaí, porque todo mundo quer trabalhar de ‘lancheiro’” (Comerciante, moradora e produtora rural, 52 anos, 10 de novembro de 2017).
5	Infraestrutura turística, insegurança, falta de retorno das pesquisas, abastecimento água potável	“A gente não tem apoio. Na verdade, não tem incentivo, tem “desincentivo”. [...] Qualquer autoridade que venha visitar a Ilha, não sai da praça, sai das marinas ou da Estação das Docas. Sobre os estabelecimentos comerciais, acho que ter um porto melhor ajudaria muito. Seguro para turistas e visitantes, isto é, independentemente de ser turista ou não, deveria ter segurança e informações para as pessoas que chegam. A atividade de turismo no Combu grita e salta aos olhos, todo mundo vê, mas não existe uma política [...] sempre digo, o Combu é o “quintal” das universidades, entendeu? Por sua importância, a Ilha deveria ser olhada de maneira diferente. [...] Essa questão da água potável, precisa ser observada, não falo apenas por mim, mas pelos outros estabelecimentos e pela população. A questão da segurança também é importantíssima. Essas pessoas que lidam hoje com o transporte, muitas têm uma consciência fantástica, porém outras estão preocupadas em ganhar dinheiro, não com a segurança do



		visitante” (Comerciante, moradora e dona de restaurante, 49 anos, 08 de dezembro de 2017).
6	Empreendedorismo, abastecimento água potável, lixo, saneamento	“Manter um restaurante na Ilha do Combu não é fácil. Para tudo precisamos correr atrás. As pessoas faltam no serviço quando tem festa. Se tem festa na Ilha, se tem Superpop ou Brasilândia, é aí que faltam. O motivo é farra. Eu já tive pessoas que vieram trabalhar "ressacada e amanhecida", mas, não aceito mais, já pensou? Você chega pra almoçar, e vem uma pessoa com "bafo" de cerveja e de cigarro. [...] Entre as desvantagens daqui primeiro, não tem água potável, gasto com energia a mesma coisa que gasto com água. Segundo, não tem coleta de lixo, temos que catar um por um, queimar ou levar pra Belém. E terceiro, não tem nenhum suporte de órgão público pra fazer o saneamento” (Comerciante, moradora Furo São Benedito e dona de restaurante, 31 anos, 10 de novembro de 2017).
7	Veículos de transporte em alta velocidade	“Somente as lanchas estão acabando com o rio, porque causam erosão e não respeitam os limites de velocidade. A gente trabalha com todos os restaurantes. Deixamos nosso cliente livre para frequentar qualquer um. Quando o pessoal gosta de música ambiente ou mais agitada, a gente vai lá e indica. Quando querem um peixe específico, apresentamos determinado restaurante. O barco deixa em qualquer um. Inclusive, hoje as agências são mais parceiras, já indicam a gente, não existe mais rivalidade” (Representante mercado turístico, condutor de turismo de aventura, 37 anos, 27 de dezembro de 2017).
8	Água potável, veículos em alta velocidade no rio, sinal de telefonia	“Nós não temos água potável. Aí, sempre a nossa vida, a minha vida toda, por exemplo, foi comprar água. Ou a gente compra aqui das pessoas que passam, ou nós compramos em Belém. Entendeu? [...] Geralmente essas pessoas que moram para dentro, elas sempre moram onde passa um córrego. Elas sempre moram, porque aí para elas morarem para dentro e não ter acesso com o rio, é muita dificuldade [...] A segurança, por exemplo, não tem sinalização, as outras embarcações passam com toda velocidade, quebram nosso barco, quebram o trapiche, por exemplo. Eu acho que isso é falta de segurança. E não adianta reclamar porque eles dizem que tem dinheiro, mas não pagam. Já quebraram barco, já quebraram rabeta, é sempre gente de fora[...] já foi feito B.O. e não fizeram nada. A gente faz aí na Padre Eutíquio ou no Guamá. [...]é horrível o sinal de internet e telefonia, negativo mesmo, meu limite de pessoas que posso receber é baixo porque não tenho internet” (Moradora antiga da Ilha do Murutucu, dona de restaurante no Igarapé Piriquitaquara e funcionária escola do Combu, 55 anos, 30 de setembro de 2022).
9	Infraestrutura turística, jurisdição ambiental	<p>“Montei o primeiro grupo de cooperados, mas as pessoas não se interessavam. Aí, fui selecionando outras pessoas e montei outro grupo. Esse é muito forte [...] A gente quer trabalhar, quer evoluir e levar as pessoas com segurança. Estamos fazendo cursos pra aprimorar nosso conhecimento e a nossa fala. Não queremos briga! [...] Primeiramente, a água potável que não tem. [...] E também a sinalização dos igarapés. Eu queria ao menos que tivesse água potável. A gente vem lutando por isso há mais de 30 anos. [...] As empresas de turismo só querem levar o turista e não deixam nada. Elas estão aí há mais de 10 anos e não vi nada. [...] Na reunião do conselho gestor não vai ninguém. A gente convida e ninguém vai. Quem vai mais sou eu, o pessoal da casa do chocolate, da confecção de bijuteria e do centro comunitário da outra comunidade. Quando voltamos ela passa pra comunidade dela e eu pro meu grupo” (Condutor embarcação, morador e presidente da COOPETRANS, 40 anos, 08 de dezembro de 2017).</p> <p>“A discussão foi por causa do pessoal que ficava muito no sol, não tinha banheiro, não tinha segurança, né? E a gente chamou o pessoal da prefeitura, isso aí tem dois anos atrás, né? Foi na gestão do Zenaldo, final já do mandato dele. E a gente prometeu que a gente ia abrir dois portos, né? Que a gente ia abrir esse porto de madeira no lado e a gente abriu o Palácio dos Bares, né? Pra fazer o transporte. Pra gente poder fazer aqui o terminal. Então, graças a Deus, o terminal ficou bonito. E também tem tudo, né? Tem banheiro. Tem segurança. Hoje, a gente administra o terminal, né? Certa parte, né? Parte da bilheteria, da venda, só. Mas o resto é com a SEMOB com a BELEMTUR. A BELEMTUR, ela fica aqui e dá as informações, né? Assim, da ilha e das outras ilhas, né? E também o que tem Belém de atração. Tipo assim, porque se vier um turista, ele quer saber, né? O que tem no Combu e também o</p>

		que tem em Belém [...] olha, as duas coisas principais pra melhorar a ilha é a água e a internet. Porque, por exemplo, o pessoal lá da Ilha Grande, a prefeitura do Acará tá com o projeto de passar um tubo. Aí, já fizeram vários estudos, mas não falam nada, assim, de como vão conseguir colocar água lá ainda? Parece que o plano de manejo tá saindo agora. Eu tenho uma reunião lá. Parece que vai rolar o mesmo plano de manejo. Parece que vai sair. Até que enfim vai dar certo. Tem que participar dessas reuniões do plano de manejo, porque é ele que vai decidir, né? Tudo que acontece na ilha. A responsabilidade tá muito grande pra mim, porque eu que vou ter que dar as informações. Sou eu que vai andar com eles” (Morador antigo da Ilha do Combu, Pescador artesanal e vice-presidente da Cooperativa de Lanchas da Ilha do Combu, 45 anos, 28 de janeiro de 2022).
10	Desmatamento, energia elétrica, água potável, regularização fundiária, infraestrutura turística	“[...] veio várias melhorias, como também várias decepções. [...] O corte da natureza, né? Entendeu? Tem outros fatores, por exemplo. Vamos pular a energia. Entendeu? Hoje você tem, amanhã, você passa dois, três dias sem energia. A segunda é que você não tem água encanada. [...] Ontem, eu escutei por alto, lá na DPA, [...] não sei quando, não sei se vai ser esse ano ou se vai ser outro, mas a gente está preparando uma ação que vai botar gente para fora e vai tirar a gente, vai ver quem é quem. É aquele negócio, de você vender o que é seu. Aí, você vende para outro, outro vende e destrói. Aí, com o tempo você não tem mais onde ficar, vai embora. Esse é a questão da venda e compra de terrenos. Por exemplo, aqui também é agroextrativista, né? [...] Porque tem muitos caboclos desorientados. Aí, chega a equipe. Cada um deles traz um bloco desse aqui. Cada folha dessa é uma pergunta. Isso foi lá no Saldosa Maloca. O povo não se uniu, né [...] aí, chamaram uma senhora lá de dentro, e perguntaram o nome, se era casa, se tinha filho, se tinha terreno, se apanha açai. E ela confirmou e disse que era só o esposo e o filho. Aí, perguntaram quantas rasas de açai apanhava. Ela disse que mais ou menos umas cinco rasas. Perguntaram se era por dia? E ela disse que era por dia. Perguntaram quanto que custa uma rasa? Ela disse X. Perguntaram se tem cacau? Ela disse que tem X. Quanto você tira de cacau? X. Para encurtar a conversa, ela pegou a calculadora, e disse: senhora Nazaré, a senhora tem empregado? Ela disse que não. Ela perguntou: a senhora sabe quanto ganha por mês, a senhora ganha 25 mil reais por mês. E continuou falando assim, que qual o governo que vai mandar dinheiro para vocês. Então, o morador não soube explicar direito, porque tem época que dá produção, mas tem época que não dá nada. Eu fiquei só olhando essa presepada. Logo me chamaram e fizeram as mesmas perguntas, mas eu respondi que ganho R\$ 15,00 por dia, e digo que nem sempre tiro a rasa de açai e quando não tenho nada perco peixe e camarão. Enfim, esse dinheiro nunca veio [...] então, quer dizer, hoje em dia o Combu tá avançado, mas pelos restaurantes que tem, se você acabar com os restaurantes acabou com tudo. [...] Esse aqui é meu, fui eu que construí, mas tem muito morador que constrói e aluga. Aí, tu trabalhas 3 a 4 anos e aí não dá certo. Aí vai e aluga para outro. Eu comparo a Ilha do Combu com a Serra Pelada. [...] É o seguinte, a frente do rio tá toda vendida, o caboclo se muda para trás, vai pra dentro, pra ele pegar o barco dele, ele tem que passar pelo porto de quem comprou o terreno dele, até que ele não permita mais. Inclusive, um dia desses eu tava conversando com o rapaz do Casaverde, falando que somente eu e ela fomos os únicos que não desmatamos nosso terreno, fico preocupado em manter as árvores, mesmo aquelas ameaçadas de cair” (Morador antigo da Ilha do Combu, produtor agroextrativista e dono de restaurante, 60 anos, 30 de setembro de 2022).
11	Infraestrutura turística, insegurança, escassez de peixes	“Tem que ter muito cuidado, principalmente, a gente que trabalha em restaurante, em não estar deixando jogar o lixo no rio, porque a gente sabe que recebe pessoas que tem essa consciência de ter cuidado, mas também recebe aqueles que não estão nem aí. Então, a gente procura sempre preservar, separar o lixo. Graças a Deus, agora, já tem a coleta de lixo que ficou bem melhor [...] O Combu se tornou esse espaço de turismo, né? Onde graças a Deus abriu muita porta de emprego, né? E eu acho que o que tem de pior é a internet. É muito ruim! [...] só o açai mesmo, que compra da ilha. [...] De vez em quando aparece alguém que pega um filhote grande, nos oferece, a gente compra [...] A segurança é péssima, corre esse risco de vir, de assaltarem. Porque até chegar uma lancha da polícia aqui pra resolver o problema, é bem complicado. [...] Sobre a educação melhorou também, né? Bastante. Porque o meu esposo é analfabeto, porque na época dele, o pai dele tinha que remar pra levar eles pra escola. Aí, a pessoa trabalhava o dia

		todo. Quando era de tarde, ir remar para buscar e trazer. Então, ele acabou não estudando [...] O abastecimento de água, esse é complicado. Todo candidato que aparece pela ilha, a gente cobra isso. Eles prometem que vão mandar alguém para verificar e ver. Porque até onde sei, o único lugar que tem poço é na escola e não é propícia para o alimento. Então, tem um senhor que vem entregar água mineral para nós” (Moradora antiga do Combu, dona de restaurante no Igarapé Combu, 40 anos, 28 de dezembro de 2022).
12	Infraestrutura turística, empreendedorismo	“Acho que essa falta de união, de cooperação para trabalhar em conjunto, são quarenta e poucos restaurantes, [...] eles dependem de lá, não deveriam se entender como concorrente. Então, essa questão cultural ainda do empreendedorismo, de cooperação e associativismo que a gente ainda sente dificuldade quando a gente trabalha com comunidade. A gente já tentou fazer vários trabalhos em várias comunidades e a gente esbarra nessa situação, ‘por que só Fulano ou por que só Beltrano?’ Porque esse grupo e esse não é beneficiando. E a gente tenta esclarecer que, às vezes, você não é beneficiado diretamente, mas é indiretamente” (Coordenador de Segmentação de Produtos turísticos, representante da SETUR, 24 de agosto de 2022).

Elaborado pela autora, em 2023, com base nas entrevistas realizadas em pesquisa de campo, em novembro e dezembro de 2017, em janeiro de 2018 e entre novembro de 2021 e abril de 2023.

Nos últimos anos, a erosão causada pelo trânsito de barcos, lanchas e *jet-skis* aumentou consideravelmente, assim como o uso privado do rio e o desmatamento da margem insular para construção de restaurantes, novas e segundas residências, situação que se estende rio adentro (Figura 68). Nesse caso, os problemas socioambientais resultam do intenso processo de produção e reprodução desigual que vem ocorrendo na ilha, provocado por um direito à natureza, que, emergido em favor dos lazeres mercadológicos, passou a fazer parte das práticas sociais há alguns anos (Lefèbvre, 2008).

Nesse particular, a promoção de eventos mostra-se a partir de investimentos especulativos e imediatos diante da realidade dos problemas que ocorrem na região. Assim sendo, acredita-se em uma tendência cada vez maior na especularização e valorização diferenciada das áreas em que acontecem esses movimentos gastronômicos e turísticos; o que nos permite pensar mais amplamente nas propostas orquestradas pela Prefeitura de Belém para fragmentos da parte central e sul da cidade, onde os moradores e agentes imobiliários são capturados pelo discurso desenvolvimentista (Rodrigues, 2018).

A venda ilegal e o aluguel de terrenos para a construção de restaurantes, casas de eventos, chalés e segundas residências tornaram-se práticas constante ao longo das margens da orla insular, principalmente nas comunidades Beira-rio e Igarapé Combu, notadamente por seus atributos específicos de cotidiano, como a proximidade ao continente e a infraestrutura básica e de apoio, além de outras necessidades que vão sendo criadas de acordo com a expectativa do consumidor.

Essas novas formas múltiplas de uso e apropriação do espaço ocorrem devido à ausência de ações fiscalizadoras por parte do(s) órgão(s) gestor(es) da ilha, uma vez que o Combu é uma APA, um Projeto de Assentamento Agroextrativista (PAE) e um terreno de marinha, dificultando o entendimento tanto de técnicos quanto de moradores sobre a responsabilidade pela fiscalização do uso do solo da ilha (Rodrigues, 2018).

Salienta-se, assim, que nem todos os terrenos integram o PAE. Primeiramente, pelo aumento do número de moradores desde 2006, ano em que o PAE Ilha do Combu disponibilizou 230 termos (ou contratos) de concessão de direito real de uso. Desde que respeitados os critérios de proteção ambiental, esse documento legitima o morador a realizar atividades da economia agroextrativista, sendo proibida a sua transferência por meio de venda ou aluguel sem que a negociação passe pela autorização prévia do órgão gestor, nesse caso, o INCRA (Paulino, 2017). Até o presente momento, esse número de famílias beneficiadas ainda não foi atualizado.

Figura 68 – Ilha do Combu: uso privado do rio por restaurante



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, out. 2022.

Nota: vários donos de bares e restaurantes do Combu, em especial, dentro do Furo do Igarapé Combu, têm construído estruturas como a da imagem, voltadas para o atendimento de clientes que podem usufruir simultaneamente da gastronomia e bebidas, sem que precise se locomover até a parte interna do estabelecimento. Reduz-se, assim, o espaço para locomoção das lanchas de demais visitantes e moradores, além da sobrecarga na margem insular que facilita a ampliação da erosão.

Em 2023, uma equipe de servidores do IDEFLOR-Bio se reuniu junto aos moradores para discutir as diretrizes e ações que comporão a nova tentativa de conclusão do Plano de Manejo, instrumento norteador do planejamento e da gestão das unidades de conservação, elaborado a partir da análise dos recursos naturais e das ações antrópicas que ocorrem no local. De acordo com Leal (2023), durante as oficinas de elaboração do plano, foram realizados levantamentos de dados do território que subsidiarão a gestão e o monitoramento da unidade de conservação; informação essa confirmada pelo Informante 9.

Algumas conquistas que chegaram à ilha, como a energia elétrica, a escola e o posto de saúde, são fruto da luta de lideranças comunitárias que durante anos buscaram melhorias por meio de mobilizações diversas. Contudo, atualmente, a racionalidade de competição enfraqueceu o movimento das associações e essas mesmas lideranças passam a ser reconhecidas pela ausência ou falta de empenho na resolução dos conflitos e tensões que ocorrem no local, inclusive, a associação de moradores se encontra inativa.

Nos últimos anos, a maioria das reuniões com o órgão gestor teve como principais pautas a venda e o aluguel ilegal de terrenos, os acidentes devido à alta velocidade das embarcações, a construção do plano de manejo<sup>173</sup> e a falta de abastecimento de água (Rodrigues, 2018).

---

<sup>173</sup>A primeira tentativa de contratação de uma entidade especializada na elaboração do Plano de Manejo aconteceu no ano de 2011, tendo como vencedora da concorrência pública a empresa Vida Meio Ambiente, com sede em Minas Gerais, a qual não foi muito bem recebida pelos representantes das comunidades por se tratar de uma empresa de outro estado, alheia às demandas e realidade da Ilha (Cirilo, 2013). A empresa vencedora do processo licitatório chegou a realizar todo o trabalho de reconhecimento da APA junto à equipe técnica da SEMAS, tendo definido o roteiro metodológico de elaboração do plano e realizado uma oficina de socialização com a população da ilha. Ao final desse mesmo ano, a empresa apresentou o plano de trabalho para os membros do conselho. Porém, devido a questões relacionadas às dificuldades financeiras para a continuidade do projeto, uma vez que o valor pago pela compensação ambiental, ao que foi indicado pela consultoria, não abarcaria a dimensão do trabalho, não permitiu a continuidade da segunda fase do plano de manejo. Cirilo (2013) também acrescenta que além dos atrasos na entrega dos primeiros resultados, foram descobertas incorreções que impossibilitaram a renovação do contrato. O diagnóstico ambiental e socioeconômico da Ilha do Combu realizado pela primeira consultoria apresentou algumas implicações para a elaboração do plano de manejo, como: a) baixo conhecimento da população sobre as implicações de morar em uma unidade de conservação; b) dificuldade da equipe da gerência da APA para mobilizar as comunidades; c) falta de solução para os problemas de ordem fundiária; d) existência de quatro principais organizações de moradores (uma para cada comunidade) que estão desarticuladas, interna e externamente, e com pouca credibilidade junto aos moradores da ilha, dificultando a legitimidade de representação dos moradores junto ao conselho gestor; e e) presença de várias instituições públicas atuando de maneira isolada na ilha, fazendo com que projetos de diferentes instituições atuem num mesmo problema, criando ações concorrentes (Cirilo, 2013). As tentativas de consolidar o plano de manejo no Combu foram retomadas entre 2015 e 2016, pouco depois da transferência da jurisdição das unidades de conservação do Pará para o IDEFLOR-Bio. A empresa Ecosis Soluções Ambientais, responsável por oferecer serviços de assessoria e consultoria ambiental, com sede em Porto Alegre, venceu o primeiro processo de licitação após a transferência para o IDEFLOR-Bio. Entretanto, não foi possível a continuidade de elaboração do Plano de Manejo em razão das discrepâncias apresentadas pela empresa em relação às atividades que deveriam ser desenvolvidas, que “fugiam da realidade” socioespacial da ilha, conforme reforçado pela representante do IDEFLOR e pela representante da comunidade Igarapé Combu durante as reuniões. De acordo com as regras publicadas pelo edital de concorrência do IDEFLOR-Bio, a entidade foi considerada inabilitada pela ausência de parte da documentação, tendo o prazo

As ações empreendedoras na ilha, decorrentes da implantação de restaurantes, da realização de atividades de passeio de barco, das compras de produtos orgânicos, artesanato e as trilhas ecológica e, agora, dos *hostels* e chalés (Informante 9) vêm se encaixando progressivamente nos discursos empreendedores capitalistas.

Eventos, documentários, pesquisas e programas de TV frequentemente contribuem para a valorização da natureza, um aspecto fundamental para agências de viagens, hotéis, mercado imobiliário e órgãos de planejamento governamentais. Ao destacar os atrativos e destinos turísticos, a presença da mídia fortalece a ideologia mercadológica que promove a busca pelo bem-estar e pela qualidade de vida dos habitantes dessas áreas. Eles seduzem e atraem turistas por meio de um conjunto de símbolos e sinais que têm o poder de reunir aqueles que procuram tranquilidade e felicidade em um refúgio, em outro local, em um espaço temporário de permanência.

As comunidades Igarapé Combu e Beira-rio permanecem tendo o maior número de restaurantes e bares da ilha, em sua maioria pertencentes a moradores que, por possuírem melhores condições financeiras que os demais, ampliam suas casas e trapiches para instalação desse tipo de estabelecimento e vendem ou alugam pequena parte dos terrenos para empreendedores de outras localidades.

Na compreensão de que, além dos empresários e investidores urbanos, também há aqueles que buscam melhores condições de vida e outros que, ligados à terra, enxergam no turismo uma oportunidade de competir economicamente, surgem estabelecimentos cada vez mais padronizados e sofisticados. O êxito desses empreendimentos depende significativamente da colaboração da mão de obra local, direcionada para a prestação de serviços ao público, o preparo de refeições, a limpeza dos estabelecimentos e propriedades, bem como a condução de passeios por trilhas ecológicas e embarcações. Muitos moradores dessas comunidades, entretanto, são considerados não afeitos ao trabalho, seja por falta de conhecimento técnico especializado ou por não se adaptarem às novas formas de emprego impostas.

Ademais, a realidade mostra que a problemática de ordem socioespacial implode/explode a todo instante, até porque nem todos os projetos, ações e intervenções são discutidos pelos verdadeiros interessados. Sendo assim, no espaço da Ilha do Combu, para além do que é concebido pela prática mercadológica do planejamento urbano, prevalece ainda

---

de cinco dias úteis para corrigir tais divergências (Rodrigues, 2018), o que não foi possível constatar até a conclusão da pesquisa.

a dimensão cotidiana ribeirinha, composta materialmente por uma paisagem e por um espaço vivido pelos agentes que não se permitem serem totalmente hegemônicos.

O Combu, portanto, é um espaço de manifestação do vivido que, cada vez mais, concede lugar para a prática empreendedora pretendida por empresários e pelo Estado que permanece intermediando e conduzindo o conjunto de interações e de mudanças que acontecem na ilha. Assim, a lógica do capital não apenas subjuga o trabalho à sua racionalidade, como também influencia o cotidiano daqueles que dependem do trabalho para viver.

Por fim, chama-se atenção para as formas de locomoção dos moradores no espaço insular, onde, historicamente, o transporte tem sido negligenciado pelas gestões municipal e estadual, resultando em um tratamento desigual, imprevisível e precário para as populações que dele dependem.

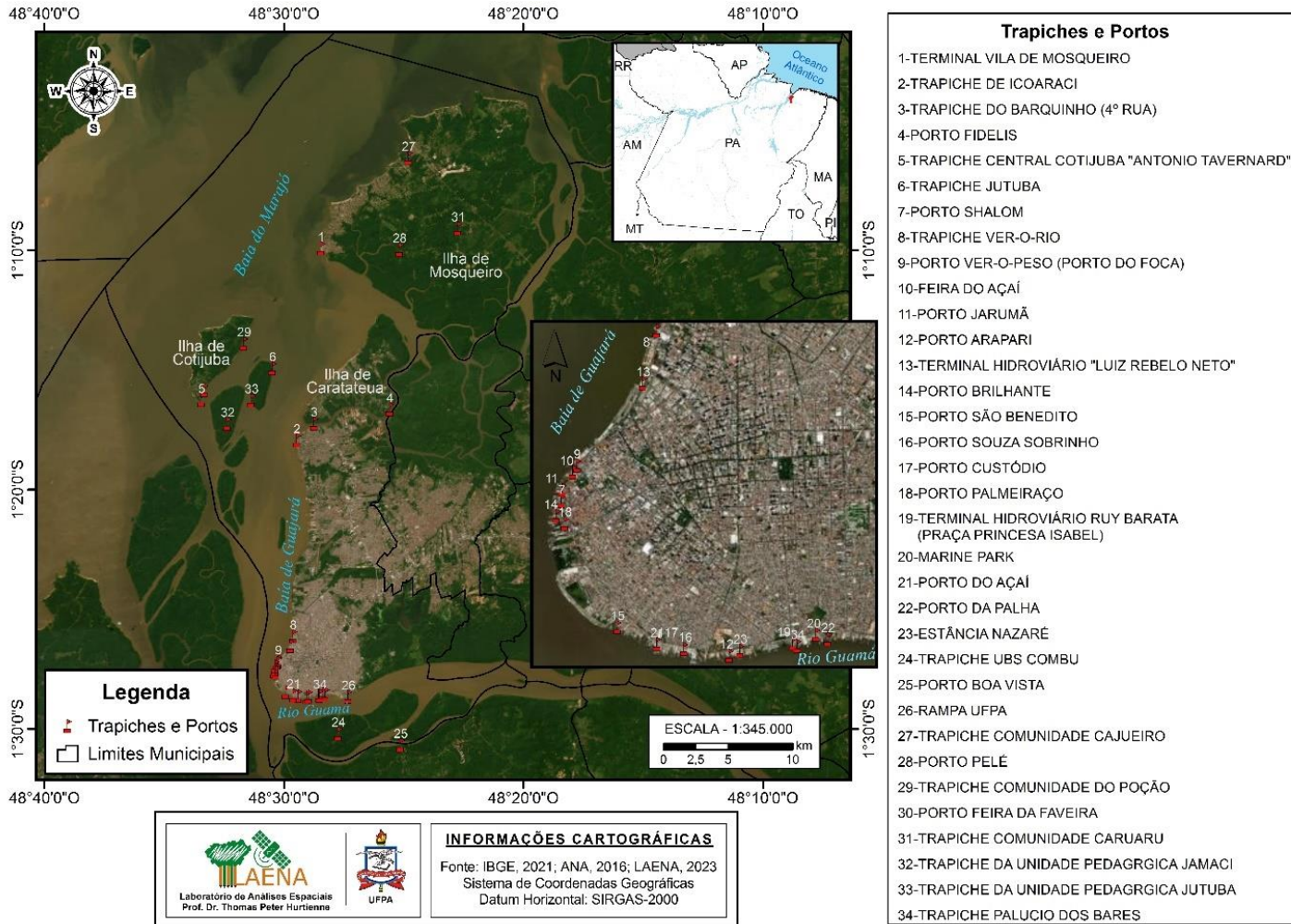
Em adição, aponta-se que as intervenções de (re)aproximação com o rio estão concentradas no núcleo central da cidade e não incluem a maioria dos sujeitos que atua nesses espaços, desprezando-se qualquer outra expressão da vida cotidiana que possa sugerir pensar em formas de uso e desenvolvimento alternativos das orlas.

Dessa forma, os projetos não levam em consideração as íntimas e expressivas vivências com o rio, cuja presença marcante de barcos, feiras, palafitas, trapiches e portos (mapas 5 e 6) revela a existência de relações de proximidade com o que um dia foi a cidade ribeirinha. Do núcleo central às áreas de expansão, o que inclui as ilhas, a vida cotidiana é marcada pela presença de inúmeros portos destinados à distribuição e comercialização de produtos. Neles, e por meio deles, a população realiza trajetos diários de ida e volta ao lar, criando rotas alternativas ao que está imposto enquanto estrutura de transporte urbano da cidade.

Desse modo, o espaço, entendido como a organização dos locais de produção e consumo, não apenas molda a dinâmica da produção e do consumo, como também determina a acessibilidade dos itens a serem consumidos. Alguns desses portos atendem a outros municípios do Delta, possuindo grande importância nas relações comerciais. Destarte, a relevância desses objetos espaciais no planejamento urbano consiste justamente em compreender os elos que, por intermédio deles, são estabelecidos entre os sujeitos insulares e os demais espaços da cidade.

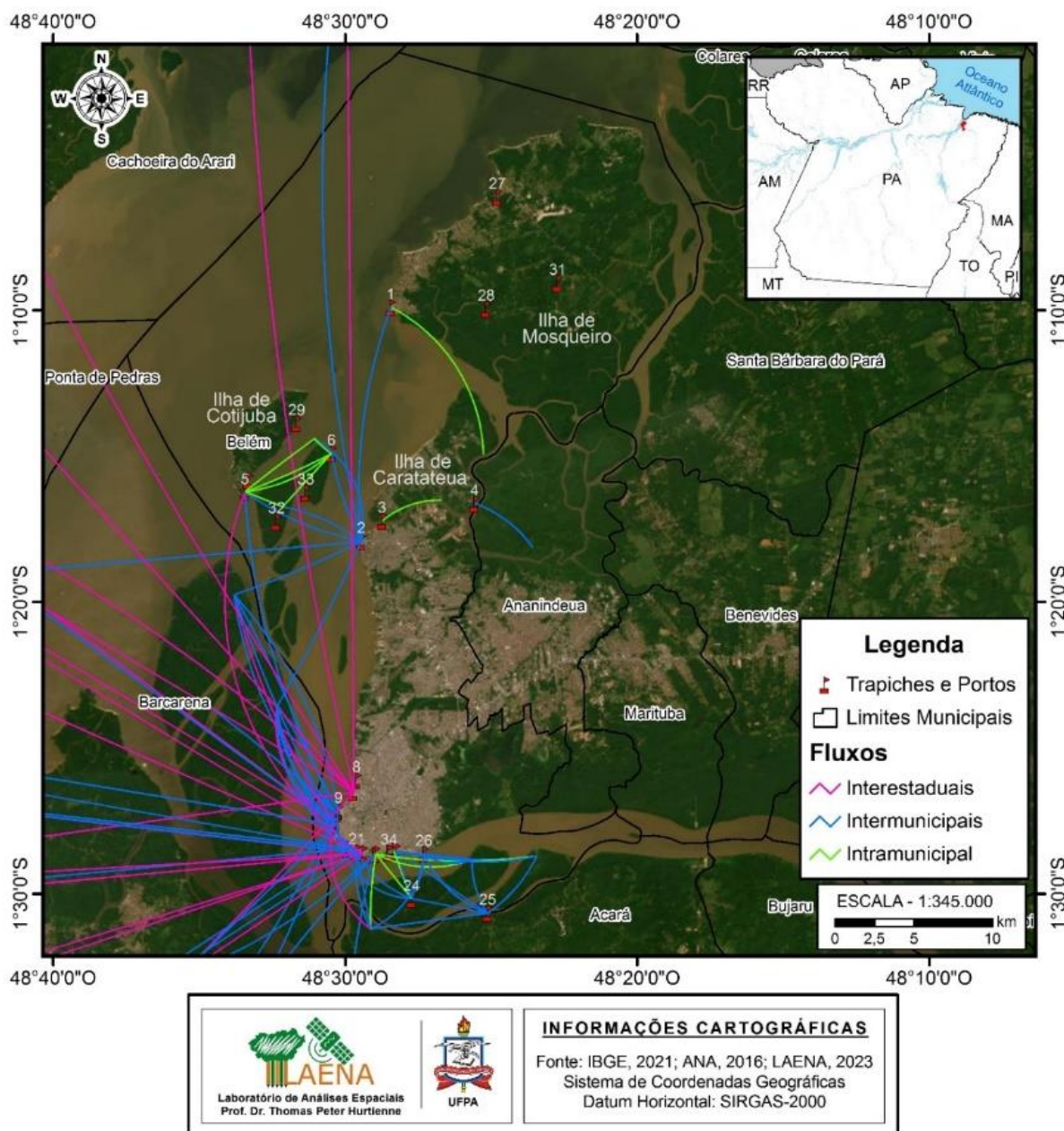


Mapa 10 – Belém: portos e trapiches de uso coletivo



Fonte: Laboratório de Análises Espaciais Prof. Dr. Thomas Hurtienne (LAENA) com base em trabalho de campo realizado entre novembro de 2021 e abril de 2023, IBGE (2021) e ANA (2016).

Mapa 11 – Belém: fluxo de embarcações estaduais, inter e intramunicipal



Fonte: Laboratório de Análises Espaciais Prof. Dr. Thomas Hurtienne (LAENA) com base em trabalho de campo realizado entre novembro de 2021 e abril de 2023, CPH (2022), IBGE (2021) e ANA (2016).

O último Plano Diretor de Transporte Urbano na Região Metropolitana de Belém (JICA, 2001), realizado em 2001, assim como o anterior, datado de 1991, não incluiu essas considerações significativas sobre o transporte hidroviário. Isso evidencia que, apesar de fazer parte do dia a dia da vida metropolitana, o transporte hidroviário tem sido amplamente negligenciado na lógica das intervenções realizadas na cidade (Ferreira, R., 2011).

Assim, as ilhas pertencentes à Região Metropolitana de Belém (RMB) representam lugares onde o modo de vida é relativamente diferente do restante do município. São espaços da metrópole deveras negligenciados e excluídos das políticas públicas, e por uma boa gama de serviços oferecidos na cidade, como, por exemplo, saúde, educação e acesso à informação.

**DO ESPAÇO VIVIDO DOS SUJEITOS  
INSULARES AO CONCEBIDO PELOS  
PLANEJADORES URBANOS: NATUREZA E  
INSULARIDADE NA CONSTITUIÇÃO DE UMA  
NOVA RARIDADE**

*Ser ribeirinho é ser como qualquer outro cidadão, apesar de as pessoas não verem assim (Moradora antiga, proprietária de trilha ecológica, 23 anos, 27 de dezembro de 2017).*

## **5.1 A dimensão socioespacial da insularidade e sua relevância nos planos e projetos da cidade**

Quando abordamos as diferentes formas de produção do espaço, é fundamental considerar o papel desempenhado pelo Estado nesse processo. Especificamente, estamos nos referindo ao Estado no contexto do modo de produção capitalista, responsável por estabelecer uma ordem que legaliza, coordena e regula ações, conflitos e tensões.

Nesse particular, o Estado desempenha papel indispensável na determinação do valor do solo urbano e na atração de investimentos que são feitos em determinada região ou localidade, além de ser responsável pela provisão de equipamentos e serviços de uso coletivo. Outrossim, atua diretamente na construção da legislação, o que, por vezes, ajuda a perpetuar classes dominantes no poder.

Os desafios existentes nas ilhas de Belém colocam em xeque abordagens convencionais ou modelos tradicionais de planejamento urbano que não conseguem apreender a hibridez urbano-rural existente nessas áreas. Nos últimos anos, enquanto algumas ilhas assistiram tendências de valorização do espaço, em que novos valores e práticas que não se alinham com as realidades pré-existentes são cada vez mais difundidas, houve, por outro lado, o agravamento dos problemas de moradia, de locomoção, de saúde, entre outros.

Dessa maneira, analisar o surgimento e o desenvolvimento de ações que englobam o espaço insular nos ajuda a compreender o porquê de certas iniciativas governamentais terem predominado sobre outras, bem como, de que maneira pode ser possível considerar, de fato, as especificidades e particularidades desses ambientes nas políticas, planos e projetos.

Posto isto, ressalta-se que as ilhas de Belém são reconhecidas como terrenos de marinha, aquelas terras banhadas pelas águas do mar ou de rios navegáveis e que sofrem influência direta das marés oceânicas, tais como as que atingem o Delta amazônico. As praias e as beiras insulares, sejam fluviais ou marítimas, são consideradas bens públicos de uso comum sem apropriação particular, podendo ser estabelecidos usos restritos na intenção de assegurar a preservação de algum recurso natural ou em apoio à atividade pública.

Em 2022, o governador do estado do Pará, Helder Barbalho, apresentou uma ação ao Supremo Tribunal Federal (STF) questionando a titularidade da União sobre as ilhas influenciadas pelas marés oceânicas. O tema é objeto da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 1.008 (Governador [...], 2022), distribuída à ministra Cármen Lúcia Antunes Rocha, que solicitou informações à Presidência da República e ao Congresso Nacional. O foco da contestação é o artigo 1º, alínea "c", do Decreto-Lei nº 9.760, de 05 de

setembro de 1946 (Brasil, 1946), que inclui como bens imóveis da União os terrenos marginais de rios e as ilhas localizadas na faixa de fronteira do território nacional e em áreas com influência das marés (Governador [...], 2022).

O representante do executivo estadual alega que as constituições anteriores não determinavam que a propriedade dessas ilhas seria da União, ao passo que a atual, ao estabelecer um novo regime jurídico para os bens, concede aos estados, sem restrições, o domínio sobre as ilhas de rios e lagos fora das zonas de fronteira. O governador ainda argumenta que o Pará possui um número expressivo de ilhas fluviais com influência das marés e, segundo ele, Belém abriga 42 delas, correspondendo a 65% do território municipal (Governador [...], 2022).

Nesse sentido, haveria uma interpretação “equivocada” da norma, o que impede o governo estadual e os gestores municipais de estabelecerem políticas de ocupação do solo, regularização fundiária e outras medidas necessárias ao desenvolvimento da cidade. O pedido apresentado na ação defende que o dispositivo de 1946 não foi recepcionado pela Constituição de 1988 (Governador [...], 2022).

Em 2023, o Plenário do Supremo ratificou, de maneira unânime, a norma que estabelece a titularidade da União sobre as ilhas fluviais afetadas pelas marés. Na decisão proferida na ADPF, a corte concluiu que o Decreto-Lei de 1946 é consistente com a Constituição de 1988. A relatora do caso observou que nenhuma Constituição brasileira tratou explicitamente do tema. Afirmou que acatar o pedido do governador implicaria que o STF atuasse como legislador, conferindo aos estados a propriedade de áreas que sempre estiveram sob domínio da União. Argumentou ainda que o modelo pode ser modificado pelo Legislativo ou por acordos entre os entes federativos, mas não pelo Judiciário, que não possui o conhecimento nem a competência para substituir políticas estabelecidas há quase oito décadas no país (Domínio [...], 2023).

Os conflitos pela posse e uso da terra em Belém não remontam somente ao período atual, os terrenos de marinha e acrescidos também são alvo de disputas pelo domínio da gestão, tanto em nível federal, pela SPU, quanto em nível municipal, pela CODEM; ambas instituições responsáveis por avaliar e por conceder a titularidade de posse e de uso das terras da cidade (Rodrigues, 2018).

A Prefeitura de Belém, por meio da CODEM, reclama boa parte dos terrenos deferidos pela SPU como terras de marinha. A explicação decorre da afirmativa de que esses locais foram constituídos a partir de doações registradas nos livros e nas cartas que remontam ao período sesmarial (CODEM, 1995). A reivindicação do governo estadual reforça a tendência

atual de descentralização do governo federal, por meio do qual prefeituras e governos estaduais passam a arcar com políticas e ações de planejamento e controle do parcelamento, uso e ocupação do solo da cidade. Contudo, tal disposição ainda não alcança essa parte da legislação.

Dessa maneira, gestores municipais afirmam que seus órgãos e secretarias devem deter o domínio sobre os conhecimentos da realidade local, reivindicando também o protagonismo na administração dos terrenos de marinha. Eles expressam desacordo com a sistemática atual, que favorece a arrecadação de receitas pela União. A questão em torno da regularização fundiária urbana destaca dificuldades na implementação de benefícios públicos, como a construção de praças, escolas, postos de saúde, vias públicas e conjuntos habitacionais (Borges, 2012).

Ademais, dentre as tentativas de atuação da gestão estadual no espaço insular nos últimos anos, destaca-se os interesses que se voltam para o turismo. O relatório do Diagnóstico da Área e das Atividades Turísticas do Polo Belém (PDTIS), instrumento orientador do Plano “Ver-o-Pará”, política pública de turismo da gestão estadual, aponta que, dentre outras dificuldades, desde 2009, os obstáculos de acesso hidroviário para as ilhas de Mosqueiro, Caratateua, Cotijuba e Combu são deficiências que se agravam em virtude da falta de manutenção (embarcações antigas e necessitando de reparos) (Pará, 2009).

Mesmo incluído em um viés macropolítico, prioritariamente mercadológico, o PDTIS possibilitou a reflexão de que o turismo mostra-se incipiente na cidade, carente de ações voltadas para as populações das comunidades receptoras. Por meio do Plano “Ver-o-Pará”, a SETUR buscou alcançar metas para aumento da receita turística nas visitas, dentre elas, ações de *marketing* e a participação em eventos nacionais e internacionais. Houve ainda mudanças na estrutura organizacional da administração estadual, como a redefinição da PARATUR e da SETUR. Todavia, muitas das ações previstas não foram concretizadas, o que justificou o aumento do horizonte temporal do Plano até o momento.

A secretaria tem trabalhado desde 2011. A gente tem um planejamento estratégico que é Plano Ver-o-Pará. A gente tem um esforço muito grande para a construção desse Plano e ele deu um norte para trabalhar o turismo no nosso estado. Desde aquela época, a gente trabalhava com os polos, e hoje, a gente trabalha com as regiões turísticas, e nós temos a região turística de Belém. Nós temos vários projetos programados e nós temos uma preocupação muito grande com as ilhas de Belém. A gente tinha várias ações programadas, alguns projetos específicos. Então, de certa forma, a SETUR vinha dando um apoio para prefeitura pensar, porque a gente sabe das dificuldades do município de atuar nesse sentido, né?! De execução de alguns projetos, algumas ações, a BELEMTUR de certa forma tem sofrido com isso, nessas gestões anteriores, e atualmente, também acredito que não tenha tanta força. A gente tentou fazer um Plano para Belém junto com eles, tentou incentivar, tentou dar mais

forças para essa gestão municipal para que ela pudesse atuar de maneira mais efetiva. Inclusive, sugerindo algumas ações, alguns projetos. A gente tentou fazer algumas ações lá, inclusive, no Combu, a menina dos olhos. Todo mundo fala. A gente mesmo, nas ações de promoção da SETUR, buscou trazer as operadoras, trazer jornalistas, os influencers de hoje em dia. É um ponto de parada obrigatória, o Combu. A gente fazia isso também Mosqueiro em algumas situações, mas hoje a menina dos olhos têm sido o Combu, por conta desse contexto ribeirinho da Amazônia, mesmo pela proximidade do centro também. Coisa de 10 minutos a gente tá lá no ambiente totalmente diferenciado, e essa questão dos restaurantes sempre chamou muita atenção. E de um tempo pra cá, ainda mais. [...] a gente tem que estar junto com eles lá, principalmente, com o pessoal de restaurante. A gente conhece a turma. Aí, a gente entende a dificuldade que tem, mas a gente precisa se organizar, ter uma gestão melhor do espaço (Coordenador de Segmentação de Produtos turísticos da SETUR, 24 de agosto de 2022).

Mecanismos que têm no mercado sua base de formulação perpassam pelo planejamento e gestão do território, a exemplo das políticas públicas urbanas e ambientais, pela lógica do planejamento estratégico e do empresariamento na governança das cidades, que procura viabilizar projetos de “revitalização” e/ou “renovação urbana” que resultam na especulação imobiliária, na banalização do espaço e na gentrificação (Ferreira, Á., 2011).

O atual planejamento estratégico ecologizado da SETUR colabora com o raciocínio de que Belém precisa ser pensada “profissionalmente” e organizada de maneira fragmentada, com projetos pontuais, como o focado na Ilha do Combu, privando as demais ilhas de serem planejadas e geridas como um todo e a longo prazo.

O secretário tem alguns projetos, inclusive, como interligar esses restaurantes no Combu por meio de passarelas na parte de trás, para que as pessoas possam caminhar e se deslocar dentro da ilha [...] ele vem batalhando, porque internet é um problema pra eles lá, eles relatam bastante a questão do sinal, que as máquinas não pegam. Ele vem batalhando [...] tem que implantar um fio-terra e tem toda uma discussão com a PRODEPA, e isso demora um pouquinho. E a gente articular com o próprio IDEFLOR a questão de atividades turísticas no interior da ilha, porque a Ilha se resume muito essa questão do restaurante. Você vai para lá, fica naquele ambiente o dia inteiro, come, bebe e depois vai embora. E muita gente não sabe nem em que ambiente está e o que é uma APA. Que tem todo esse contexto de proteção e tal. A gente perde um pouco o sentido nessa situação. E a gente vê isso em outras unidades de conservação e a gente podia está ganhando muito mais. Hoje, você já vê que tem esse movimento de hospedagem, de certa forma a gente consegue prolongar a estadia do visitante, ele já conseguir ficar lá dois ou três dias, a gente conseguir internalizar essas situações para que a gente tenha um retorno melhor (Coordenador de Segmentação de Produtos turísticos da SETUR, 24 de agosto de 2022).

No relato do representante da SETUR, o Combu tornou-se “a menina dos olhos” no planejamento na Região Turística de Belém. Os restaurantes oferecem serviços e atividades em parquinhos para crianças, trapiches com chuveiros adaptados para recebimento da água do rio, culinária requintada, passeios de barco, trilhas ecológicas e visitas às produções de cacau



e de chocolate. Mais recentemente, surgiram serviços de hospedagens de alto padrão conectados a agentes do circuito superior da economia urbana.

As atividades que antes mesclavam o conhecimento moderno ao conhecimento tradicional, realizadas, em sua maioria, sem o acompanhamento de um guia, precisando o frequentador valer-se das informações fornecidas pelos proprietários dos estabelecimentos e moradores, atualmente, contam com a atuação de “conciergerias especializadas”<sup>174</sup>, eventos temáticos, agenciamento, operadores, que, seguindo roteiros previamente programados, percorrem o espaço com visitantes pouco interessados em vivências reais com a cultura do lugar.

Não obstante, no Combu e nas ilhas do entorno próximo, que já passam a sofrer influência direta dessas práticas, também não se nega a presença de agências de receptivo pertencentes ao circuito superior marginal e de guias de turismo interessados em estabelecer parcerias justas e respeitadas com moradores e comerciantes.

[...] inclusive, não tem identificação porque é a minha casa, eu não ponho identificação. Eu trabalho aqui. Aqui é onde ocorre meu trabalho de raiz, que eu cozinho para me vestir, para me calçar, para comprar meus remédios, para sobreviver. Esse outro serviço que eu faço, é um serviço temporário, é um serviço na escola. É, temporário. E aqui também não é igual lá no Combu, que tem muita gente. Aqui, eu recebo assim uma ou duas famílias por semana [...] mais final de semana. Quando vem mais pessoas, são pessoas da Monotour<sup>175</sup>, que é a Raquel que traz. Mas, é assim, eu não faço propaganda. Tenho Instagram, mas não faço muita propaganda. Porque também eu trabalho só com minhas irmãs e minha nora, não posso atender muitas pessoas. Para atender, dar o bom atendimento para quem chega, né? Às vezes, eu não tô nem esperando ninguém, ninguém marcou, mas eu fico no aguardo. Se não vim também, porque eu sempre entrego na mão de Deus, né? Falo que se Deus quiser mandar, ele manda. Muitas pessoas chegam assim e falam, por que você não faz propaganda, é a alma do negócio. Eu não tenho condições de fazer uma propaganda e de receber várias pessoas [...] Mas com a Monotour, não sei nem te avaliar, mas são vários, vieram vários. Já recebi vários grupos [...] olha, a partir de um casal eu já recebo. Até 30 ou 40 pessoas ela já trouxe de uma só vez. E aí, a estrutura é tanto com colchonete, quanto com rede. E ela orienta a própria pessoa a trazer. É, e elas trazem até as cordas (Moradora antiga da Ilha do Murutucu, dona de restaurante no Igarapé Piriquitaquara e funcionária escola do Combu, 55 anos, 30 de setembro de 2022).

Na economia do turismo, as técnicas da informação são mais dóceis e menos rígidas (Santos, 2000, 2008), isto é, permitem a todos se adaptarem mais facilmente aos meios técnicos, sem que essa situação diminua a subordinação das pequenas e médias firmas aos

<sup>174</sup>Oriunda do francês, trata-se da adaptação da palavra *conciierge*, que remete àquele profissional carismático e especializado em turismo, que fica na entrada de hotéis luxuosos com o objetivo de prestar esclarecimentos sobre os serviços, apresentar roteiros personalizados pela cidade, fazer reservas em restaurantes e casas de shows, dentre outros serviços.

<sup>175</sup>Agência de receptivo turístico de Belém.

agentes hegemônicos, uma vez que a dependência tecnológica e em conhecimento especializado se reforça, porém, com bases menos rígidas (Bicudo Júnior, 2006).

Algumas atividades do circuito superior marginal assemelham-se às do circuito inferior, pois correspondem a uma demanda regional (Santos, 2008). O primeiro é, ao mesmo tempo, emergente e residual, uma vez que as rugosidades são aproveitadas pelos agentes intermediários. Antigos objetos e formas geográficas, assim como funções urbanas tradicionais, convertem-se em pontos de apoio para as divisões do trabalho das empresas menores. Essas empresas, menos rígidas e, por vezes, baseadas em critérios de personalidade, vão criando vocações em contextos locais nos quais as ações se sustentam mutuamente (Bicudo Júnior, 2006).

A origem da demanda turística frequentemente se encontra no circuito superior, impulsionada pela presença dos mercados internacionais nas cidades. Entretanto, essa demanda é atendida pelo circuito superior marginal, desempenhando um papel crucial não apenas na distribuição, mas também como promotor dos serviços relacionados às viagens e ao lazer.

Embora em Belém haja uma presença significativa de escritórios de grandes operadoras turísticas e redes hoteleiras, isso não implica necessariamente no desenvolvimento da cidade ou em sua consolidação como um centro turístico de referência. Isso se deve à baixa qualidade de vida e à infraestrutura deficiente dos serviços públicos básicos e de apoio, os quais não atendem adequadamente nem mesmo à população local, quanto mais a muitos visitantes.

Dessa forma, na Ilha do Combu, os empreendedores, proprietários de bares e restaurantes, operadores de embarcações e alguns pequenos produtores rurais aguardam e negociam diretamente com representantes de agências de receptivo e guias de turismo. Esses adquirem os serviços a preços mais baixos e os revendem posteriormente a preços mais elevados. Tais compradores, por sua vez, aplicam margem de lucro sobre o produto final (Rodrigues, 2018).

No Combu, naturalizam-se divisões sociais, aceitando-se como normal a segregação espacial e o aprofundamento da desigualdade da forma sutil como chegam. Por trás desse contexto, o que se encontra são problemas de toda ordem (desmatamento, erosão, lixo, crescimento irregular de ocupações etc.). Atualmente, o número de restaurantes ultrapassa 40 estabelecimentos, cujos preços de venda e demais serviços são tabelados. As diárias de hospedagem, por exemplo, a depender da época do ano e do número de pessoas, aproximam-se do valor de um salário mínimo.

Desde 1997, salienta-se que a ilha é uma Área de Proteção Ambiental (APA) e sua competência era da antiga Secretaria Executiva de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente (SECTAM), posteriormente, desmembrada na Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS) e no Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade do Pará (IDEFLOR-BIO), cabendo a este último a responsabilidade pela gestão.

O objetivo da criação da APA Combu era estabelecer medidas para proibir e limitar a instalação e operação de empreendimentos com potencial poluidor significativo. Contudo, por se classificar como uma unidade de conservação de uso sustentável, não há restrições quanto a incentivos financeiros, sejam eles provenientes do setor governamental ou privado, desde que estejam direcionados à proteção e ao uso racional dos recursos naturais (Rodrigues, 2018).

A APA Combu foi estabelecida por uma legislação pouco clara sobre as responsabilidades do órgão gestor e das ferramentas de gestão. Por quase uma década, permaneceu desconhecida pela maioria da população, limitando-se ao conhecimento das entidades que a criaram. Mesmo com mudanças na jurisprudência ambiental após a criação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), no ano 2000, somente quase dez anos depois, em 2008, foi formado seu conselho gestor de caráter deliberativo.

Por meio das reuniões do Conselho, gerou-se diversas discussões sobre a proteção ambiental da ilha, além de tentativas de solucionar os conflitos. A partir da leitura das atas desses encontros, buscamos examinar quais foram os principais obstáculos e questões levantadas, verificando se elas coincidiam com os resultados das entrevistas. Em suma, os documentos apontaram para as seguintes conclusões<sup>176</sup> (Rodrigues, 2018):

- 1) o marco para consolidar a Ilha do Combu enquanto uma APA nasceu somente a partir do interesse em reverter os recursos disponibilizados pela compensação

---

<sup>176</sup>“O regimento interno do conselho gestor foi publicado no Diário Oficial no ano de 2009, nomeando como conselheiros representantes da gestão pública, algumas representantes de entidades da sociedade civil organizada e líderes das comunidades, detalhando nesse documento as principais ações a serem desenvolvidas pela SEMA e executadas em unidades de conservação do estado. Desde os primeiros anos até os dias de hoje, as reuniões do conselho foram permeadas por dificuldades, como a ausência dos conselheiros, o que impossibilitava o andamento de algumas ações e as mudanças estruturais sofridas pela SEMA. Essa problemática foi reforçada por outros assuntos, como a falta de retorno das pesquisas realizadas na ilha, em especial, pelas universidades. A respeito desse assunto, o trabalho de campo e a análise documental identificaram a confusão por parte de alguns residentes em distinguir quais eram as pesquisas realizadas pela universidade, pelas OSCIP e pelos setores de órgãos públicos; fato justificado pelo tipo de parcerias que ocorrem entre essas instituições, muitas vezes não deixando clara para o morador qual a finalidade do estudo” (Rodrigues, 2018, p. 259-300).

ambiental obrigatória<sup>177</sup> do Projeto “Portal da Amazônia”, na rola sul de Belém; recurso esse cuja aplicação não foi demonstrada de forma clara, até hoje;

- 2) a formação do conselho gestor, mesmo tardia, para além das exigências da legislação do SNUC, foi a possibilidade de proporcionar aos moradores mais um instrumento político para cobranças acerca dos problemas (regularização fundiária, acúmulo de lixo, abastecimento de água, acidentes com embarcações, venda de produtos ilícitos etc.) que atingiam a ilha;
- 3) proporcionou novas possibilidades de desenvolvimento econômico, como o manejo dos recursos da floresta e a integração da ilha aos roteiros turísticos da cidade; e
- 4) demonstrou a necessidade de que as pesquisas realizadas na ilha tivessem certo ordenamento e que fossem comunicadas previamente ao Conselho.

Assim, as principais discussões concentravam-se nas construções irregulares espalhadas pela orla da ilha e nas dificuldades de estabelecer contato com os representantes da Secretaria de Patrimônio da União (SPU), responsável pela regularização fundiária. A ausência de policiamento, especialmente nos fins de semana e durante os meses de férias escolares, também era uma preocupação recorrente relatada nas reuniões (Rodrigues, 2018).

Outras questões abordadas incluíam a proliferação de doenças e desafios na área de saúde, as dificuldades de transporte para técnicos e conselheiros (provisoriamente resolvidas com a doação de uma lancha pela PARATUR) e a acumulação de lixo. Esse último aspecto estava diretamente relacionado à parte continental, pois, sendo um território pequeno sujeito à constante influência das marés, a ilha tornava-se um depósito de resíduos, prejudicando os moradores que até então não contavam com um sistema regular de coleta de lixo.

Entre 2017 e 2022, o conselho gestor reuniu-se por sete vezes. A maioria das demandas é a mesma dos anos anteriores, com a diferença que o número de participantes moradores da ilha reduziu drasticamente, o que foi notado nas falas dos presentes. Acontece que as reuniões caíram em descrédito pela falta de resolução dos problemas.

Na 32ª reunião do conselho gestor, ocorrida em novembro de 2018, foi sugerido pelo representante do IDEFLOR que se alterasse a categoria de unidade de conservação do Combu, dado a justificativa de a ilha apresentar características próprias de extrativismo e agricultura. Segundo o técnico, a APA foi criada antes da mudança na legislação do SNUC,

---

<sup>177</sup>Conforme instaurado no regulamento do SNUC (Brasil, 2002), a partir de Estudo de Impacto Ambiental e seu respectivo relatório (EIA/RIMA), é previsto um ressarcimento financeiro ao município pelos danos negativos causados ao meio ambiente decorrentes da realização de grandes obras.

sendo uma outra realidade de sistema de conservação, que permite, por exemplo, a presença da propriedade privada. Também, acrescenta que, hoje, um dos maiores problemas da ilha é a especulação imobiliária.

Ademais, ressaltou que “se o morador vende sua terra é porque ela não é importante, não está valendo porque não tem produção, se tivesse produzindo não iria vender” (IDEFLOR-Bio, 2018). Segundo o gestor do IDEFLOR-Bio, a fiscalização da exploração imobiliária não é de responsabilidade do órgão, mas da SPU, assim como a fiscalização dos rios é responsabilidade da polícia fluvial, devendo o morador procurá-la para resolver tais problemas. Sugeriu-se, assim, o novo enquadramento da ilha na categoria de Reserva Extrativista e Reserva de Desenvolvimento Sustentável.

A mudança foi questionada pelo representante do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBIO), sob a justificativa que, de fato, a categoria APA não seria a mais indicada. Contudo, recategorizar o Combu nesse momento seria um retrocesso aos anseios dos moradores, questionando se já havia sido realizado algum movimento de busca de informações a respeito da insatisfação dos moradores. Diante desse cenário, nota-se que essas instituições não se apropriam das inúmeras pesquisas acadêmicas que abordam as problemáticas existentes no local.

Desse modo, as demandas e as necessidades das populações insulares, reveladas nas inúmeras reivindicações das atas do conselho gestor, como também nas conversas e entrevistas, demonstram que a Ilha do Combu se estabelece como um dos pontos de "delinquência" e de "agitação" da cidade, que não consegue esperar pela deliberação de processos burocráticos longos e muitas vezes esguios, como os de regularização fundiária e de implantação do plano de manejo, pois a vida cotidiana se realiza independente das vontades hegemônicas. Os embates sobre a regularização fundiária vão sobrepondo-se aos embates relacionados ao manejo dos recursos naturais e aos embates na instalação de empreendimentos de lazer e turismo (Rodrigues, 2018, p. 267-268).

Para Molina (2007), essa problemática se resume a um “conflito de responsabilidade”, pois a responsabilidade pelo enfrentamento dos desafios na ilha ora é atribuída ao IDEFLOR-Bio, ora à SPU, e, em alguns momentos, à Prefeitura de Belém. Quando os moradores buscam soluções para os problemas fundiários, recebem como resposta que a resolução das questões só seria possível com a elaboração do plano de manejo, que permitiria o levantamento do número de famílias residentes com direito à concessão de uso da terra (Rodrigues, 2018).

A respeito dos recursos provenientes do Programa Nacional de Desenvolvimento e Estruturação do Turismo (PRODETUR) (Brasil, 2004), outro questionamento foi levantado na 32ª reunião do conselho gestor, momento em que o representante da SETUR afirmou ter

gerado “muita expectativa” e “frustração” entre os moradores. Nessa discussão, concluiu-se que o programa não acabou; o que ocorreu foi o encerramento da distribuição dos recursos financeiros provenientes do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), principal instituição monetária apoiadora dos projetos e ações.

O PDITS, integrante do PRODETUR<sup>178</sup>, buscou atrair investimentos e linhas de crédito para os polos Belém, Marajó e Tapajós. Os projetos da antiga PARATUR, enviados ao Ministério do Turismo, propunham parcerias visando à melhoria da infraestrutura e serviços turísticos nos seis polos do estado. Para o Combu, a SECTAM/SEMA elaborou o Projeto “Complexo Turístico da APA da Ilha do Combu” (Cirilo, 2013), que incluía um centro de visitação com administração, posto de informações turísticas e casa de artesanato, além de infraestrutura como rede de água, esgotamento sanitário e equipamentos de apoio ao complexo (Rodrigues, 2018).

Os atrasos na viabilização dos recursos do PRODETUR comprometeram a meta de maior expressividade dos projetos, restando a expectativa de que o financiamento fosse liberado no começo de 2015, o que nunca aconteceu. A falta de confiança e a demora na liberação dos valores tornaram desafiadoras as tentativas de cumprir as promessas feitas em relação à melhoria da qualidade de vida e à geração de emprego e renda para as comunidades do Combu. Essa situação é agravada pela ausência de divulgação detalhada sobre o progresso das ações.

Entre 2008 e 2017, houve algumas tentativas, sem sucesso, de elaboração do plano de manejo (Rodrigues, 2018). Em 2023, uma equipe composta por servidores do IDEFLOR-Bio e moradores da ilha se reuniu para discutir e levantar dados do território, a fim de subsidiar o novo processo de construção do plano (Leal, 2023). Contudo, até o momento não foi anunciada a conclusão da construção do instrumento.

---

<sup>178</sup>O PROECOTUR e, posteriormente, o PRODETUR destacam-se como programas fundamentais de estímulo econômico ao turismo desenvolvido na Amazônia. De acordo com o Ministério do Turismo (MTUr), o primeiro foi incorporado às políticas do segundo. Entretanto, essas propostas não avançaram para além da primeira fase, sendo excluídas da agenda política do governo federal por não serem consideradas políticas de desenvolvimento regional, mas sim políticas ambientais promovidas por uma instituição pública, o Ministério do Meio Ambiente. Como resultado, o PRODETUR substituiu os programas públicos anteriores de investimentos no turismo no país (Cordovil, 2017). O PRODETUR, por sua vez, teve seu início como um projeto-piloto na Região Nordeste e, posteriormente, expandiu-se para os demais estados do Brasil. Os estados comprometeram-se a apresentar ao MTUr um plano estratégico de desenvolvimento de Áreas Turísticas (ATs), voltado para o crescimento estratégico e capaz de atrair investimentos por meio de financiamentos (Pará, 2012). A trajetória do PRODETUR, com um enfoque territorial, teve início com a institucionalização do Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT) em 1994. Sob a coordenação do então Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, esse programa foi concebido para impulsionar o desenvolvimento da atividade turística em âmbito municipal. Destacou-se pela sua visibilidade nas esferas federal, estadual e municipal, bem como pela mobilização realizada, servindo como base para políticas públicas subsequentes, fundamentadas na regionalização do turismo (Nascimento, 2015).

No contexto mais recente da gestão estadual, destaca-se o Projeto “Abre Caminho” (Pará, 2020a) desenvolvido pela SETUR e respaldado pelo Decreto Estadual nº 800, de 31 de maio de 2020 (Pará, 2020), que estabelece o Programa RETOMAPARÁ (Pará, 2020b)<sup>179</sup>. Trata-se de uma iniciativa que tem por objetivo recuperar as atividades turísticas e mitigar os prejuízos causados pelas interrupções decorrentes da calamidade pública de Covid-19.

Ao longo de 2020, mesmo sem o início da vacinação, o Projeto “Abre Caminho” acompanhou a reabertura gradual de algumas atividades por meio de assistência técnica, criando protocolos e procedimentos de segurança que ajudassem a conter a proliferação do coronavírus. O planejamento de rotas turísticas também foi uma dessas ações, a partir da qual foi disponibilizado apoio promocional, inventário da oferta turística, equipamentos e capacitações (Rodrigues *et al.*, 2021).

A pandemia da Covid-19 também contribuiu para o aumento da dependência e subordinação dos estabelecimentos comerciais de turismo aos agentes bancários e financeiros, devido ao fornecimento de auxílio financeiro e ao aumento da disponibilidade de crédito bancário (Rodrigues *et al.*, 2021).

Mais recentemente, a SETUR buscou reforçar o quadro de qualificação profissional, valendo-se, principalmente, do formato EaD (Quadro 17). Contudo, além das fragilidades nas formações, devido à ausência de aulas práticas que compreendam os diferentes níveis de escolaridade dos participantes, as ações de *marketing* e as capacitações não foram traduzidas em números que demonstrem o aumento do fluxo turístico na capital, posto que dados como os do setor aeroportuário, por exemplo, não são efetivos para o nivelamento dessa demanda.

O Quadro 17 também destaca ações promocionais que envolvem principalmente a Ilha do Combu, de modo que as demais ilhas, com exceção de algumas atividades pontuais em Mosqueiro, ficaram à margem do planejamento turístico do governo estadual. Assim, a norma da concorrência generalizada exerce pressão sobre os estados para se criar “bens comuns de valorização do capital” (Dardot; Laval, 2016)<sup>180</sup>, nos quais o Estado não atua apenas como árbitro de relações, mas como um verdadeiro parceiro de interesses particulares, que nem sempre alcançam a maioria.

---

<sup>179</sup>Voltado para a implementação de medidas de distanciamento controlado e protocolos específicos para deslocamento e uso de espaços turísticos durante a pandemia de Covid-19, o que possibilitou a reabertura gradual e o funcionamento de diversos setores de atividades econômicas e sociais (Pará, 2020b).

<sup>180</sup>Os “bens comuns do capital” nada mais são que os resultados de investimentos em infraestrutura, em instituições essenciais e em mão de obra trabalhadora qualificada, que atuam em um ambiente de concorrência intensa. Centros de pesquisa, sistemas fiscais, universidades, meios de transporte, redes bancárias e áreas residenciais e de lazer construídas para executivos são exemplos desses bens cruciais para a acumulação capitalista (Dardot; Laval, 2016).

Quadro 17 – SETUR-PA: relatórios de gestão entre os anos de 2020 e 2022

Ano	Programa	Ação	As ilhas no contexto das ações
2020	Programa 1501: Educação Profissional e Tecnológica	Ação 8507 - Qualificação Profissional às Potencialidades Locais	Treinamentos de qualificação profissional no formato EaD, devido à pandemia, o que fragilizou formação com aulas práticas.
		Ação 7662 - Realização de Parcerias Interinstitucionais	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Visitações à Ilha do Combu e em Tomé-Açu, com vistas a divulgar e valorizar a produção cacauaieira.</li> <li>✓ Parcerias interinstitucionais público-público e público-privadas<sup>181</sup>, como no recebimento da visita de comitiva francesa que veio ao Pará conhecer as cadeias produtivas do cacau e do chocolate.</li> <li>✓ Visita técnica de equipe do MTUr, objetivando identificar espaços e propor “projetos estruturantes” para revitalização de casarões antigos, com vista de se tornarem museus, restaurantes ou hotéis-boutique. Seguida de excursão aos galpões da Companhia Docas do Pará (CDP), Estação das Docas, Complexo Feliz Lusitânia, além de sobrevoo sobre as ilhas das Onças e do Combu, na futura instalação do Parque Amazônia, seguindo, por fim, viagem para o Marajó e para os municípios de Salinópolis e Santarém.</li> </ul>
	Programa 1498: Indústria, Comércio, Serviço e Turismo	Ação 8790 Realização de Estudos e Pesquisas Regional, Nacional e Internacional	Não informado.
		Ação 8379 Apoio à Gestão Municipal do Turismo	
		Ação 8383 Promoção e Divulgação de Produtos Turísticos	
		Ação 8792 Qualificação/Capacitação dos Prestadores em Serviços Turísticos	
		Ação 8791 Apoio Técnico à Estruturação de Produtos Turísticos	
		Ação 8793 Manutenção de Equipamentos Turísticos	
	Programa	Ação 7658 Implantação de Equipamentos Turísticos	Não informado.
Ação 4668 Abastecimento de Unidades Móveis do			

<sup>181</sup>Entre os dias 03 e 06 de março de 2020, em uma ação articulada pelo Governo do Pará, via SETUR, SEDAP, CODEC, SEDEME e SEDOP em parceria com a Federação das Indústrias do Estado do Pará (FIEPA) e o governo francês, deu-se continuidade às discussões para impulsionar o turismo e a cadeia produtiva do cacau no estado do Pará. A tratativa resulta do encontro ocorrido no *Salon du Chocolat*, em Paris, em novembro de 2019, quando surgiu a proposta de visitação a produtores do município de Tomé-Açu e da Ilha do Combu. Tomé-Açu ganha destaque por possuir o selo de Indicação Geográfica (IG) da amêndoa de cacau, tendo o Japão como um dos principais destinos de exportação da produção, recebendo uma demanda de turistas, estudiosos e empresários, interessados pelo produto. Na Ilha do Combu, por sua vez, há um fluxo contínuo de turistas interessados em conhecer a produção de chocolate oriunda do cacau nativo, o que a integra aos roteiros turísticos comercializados pelas operadoras de turismo da região (Pará, 2021).



	1297: Manutenção da Gestão	Estado Ação 8311 Concessão de Auxílio-Alimentação Ação 8312 Concessão de Auxílio-transporte Ação 8338 Operacionalização de Ações Administrativas	
	Programa 1424: Governança para Resultados	Ação 8887 Capacitação de agentes públicos Ação 8233 Edição e Publicação de Atos da Administração Pública Ação 8238 Gestão da Tecnologia da Informação e Comunicação Ação 7683 COVIDPARÁ	Não informado.
	Plano de Retomada da Atividade Turística do Estado		Não informado.
2021	Principais Destques e Entregas 2019- 2021	<p>2019: Mapa do Turismo Brasileiro – Programa de Regionalização; Reordenamento das Regiões Turísticas do Pará; Crescimento do Número de Turistas; Reposicionamento Digital e promoção do estado; incentivo ao segmento de negócios e eventos; Lançamento da 9ª edição da Feira Internacional de Turismo da Amazônia</p> <p>2020: Receptivo de Cruzeiros; Enfrentamento ao Avanço da Pandemia da COVID-19 no âmbito do turismo; Plano de Retomada da Atividade Turística do Estado – Abre Caminho; BANPARÁ – Fundo Esperança; Campanha Publicitária volta ao turismo estadual “Redescobrimdo o Pará”</p> <p>2021: Parceria Secretaria de Estado da Fazenda e Secretaria de Estado de Turismo; Praia limpa, Praia Linda; Tempero de Origem; O perfil da mulher no turismo paraense; Censo do turismo no Estado do Pará; Fórum Mundial de Bioeconomia – das mãos da Amazônia para o futuro; FITA 2021 – Feira Internacional de Turismo da Amazônia; RAI; Prêmio Nacional Mérito &amp; Talento</p>	<p>✓ Os Presstrip<sup>182</sup> com <i>youtubers</i> em destinos paraenses. Eles visitaram Belém (Ver-o-Peso e Combu), Soure e Bragança.</p> <p>✓ Parceria entre as SETUR, SEMAS, SEEL, SEGUP, Instituto Manguezal e Alachaster, com cooperativas de coleta seletiva e prefeituras municipais para execução do projeto de veraneio “Praia Limpa, Praia Linda” na Ilha de Mosqueiro e nos municípios de Salinópolis, Soure, Bragança, Maracanã e Salvaterra.</p> <p>✓ Durante a 9ª Feira Internacional de Turismo da Amazônia (FITA): visita do convidado Zeca Camargo à Ilha do Combu (Fábrica de Chocolate Filha do Combu, Olaria Hostel e Espaço Aruna).</p> <p>✓ Empreendedor digital: roteiro contemplando os pontos turísticos de Mercado do Ver-o-Peso, Mangal das Garças, Ilha do Combu com visitas à Fábrica de Chocolate Filha do Combu, a Olaria Hostel, o Theatro da Paz, Bar do Parque e o restaurante Vero-Açaí.</p> <p>✓ Especialista em <i>marketing</i> digital visitou a Vila Container, Mercado do Ver-o-Peso, Complexo Feliz Lusitânia, Igreja da Sé, Bar do Parque, Mangal das Garças e a Ilha do Combu.</p>

<sup>182</sup>Trata-se de passeios e/ou viagens testes que proporcionam experiências em um determinado destino para um grupo de pessoas selecionadas, tais como profissionais de comunicação, digitais *influencers* e gestores, cujo objetivo é a produção de matérias em revistas especializadas, jornais, mídias sociais e TV.

Programa 1501: Educação Profissional E Tecnológica	Ação 8507 – Qualificação Profissional às Potencialidades Locais Ação 7662 – Realização de Parcerias Interinstitucionais	Não informado.
Programa 1498: Indústria, Comércio, Serviço E Turismo	Ação 8790 – Realização de Estudos e Pesquisas Regional, Nacional e Internacional Ação 8379 – Apoio à Gestão Municipal do Turismo Ação 8383 – Promoção e Divulgação de Produtos Turísticos Ação 8792 – Qualificação/Capacitação dos Prestadores em Serviços Turísticos Ação 8791 – Apoio Técnico à Estruturação de Produtos Turísticos Ação 8793 – Manutenção de Equipamentos Turísticos Ação 7658 – Implantação de Equipamentos Turísticos	Não informado.
Planejamento 2022	Ações do turismo paraense que contribuem para as metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável	Não informado.
Avaliação do Desempenho dos Programas	Ação 7658 – Implantação de Equipamentos Turísticos Ação 8379 – Apoio à Gestão Municipal do Turismo Ação 8383 – Promoção e Divulgação de Produtos Turísticos Ação 8790 – Realização de Estudos, pesquisas e informações em turismo Apoio Técnico à Estruturação de Produtos Turístico Ação 8792 – Qualificação/Capacitação dos prestadores em Serviços Turísticos Ação 8793 – Manutenção de Equipamentos Turísticos Ação 8507 – Qualificação Profissional às Potencialidades Locais AÇÃO 8887 – Capacitação de agentes públicos AÇÃO 8233 – Edição e Publicação de Atos da Administração Pública AÇÃO 8238 – Gestão da Tecnologia da	<p>✓ Presença de convidados e representantes de grandes meios de comunicação nacional durante a 9ª FITA, com visitação à Fábrica de Chocolate “Filha do Combu”, ao Olaria Hostel e ao Espaço de Eventos Aruna, todos na Ilha do Combu, como também visitas técnicas nas seguintes unidades de conservação: Parque Estadual do Utinga (Belém), APA de Alter do Chão/Lago Verde (Santarém) e Parque Serra das Andorinhas/Martírios (Conceição do Araguaia).</p> <p>✓ Apoio técnico à melhoria e/ou estruturação de atividades turísticas nas unidades de conservação com o objetivo de ampliar as atividades nas unidades de conservação e melhorar os produtos turísticos do segmento de natureza. Diante disso, foram realizadas visitas técnicas de avaliação nas seguintes unidades: APA do Combu (Belém), Parque Estadual do Utinga (Belém), APA de Alter do Chão/Lago Verde (Santarém) e Parque Serra das Andorinhas/Martírios (Conceição do Araguaia), atendendo as regiões de integração do Guajará, Baixo Amazonas e Araguaia.</p>

		<p>Informação e Comunicação</p> <p>AÇÃO 4668 – Abastecimento de Unidades Móveis do Estado</p> <p>AÇÃO 8311 – Concessão de Auxílio-Alimentação</p> <p>AÇÃO 8312 – Concessão de Auxílio-transporte</p> <p>AÇÃO 8338 – Operacionalização de Ações Administrativas</p> <p>AÇÃO 8338 – Operacionalização de Ações de Recursos Humanos</p>	
2022	Principais Destaques: 2019 – 2022	<p>2019: Mapa do Turismo Brasileiro – Programa de Regionalização; Reordenamento das Regiões Turísticas do Pará – de 6 para 14 regiões; Crescimento do Número de Turistas</p> <p>2020: Enfrentamento ao Avanço da Pandemia da COVID 19 no âmbito do turismo; Abre Caminho: Plano de Retomada da Atividade Turística do Estado; BANPARÁ – Fundo Esperança; Campanha Publicitária volta ao turismo estadual “Redescobrimo o Pará”; Receptivo de Cruzeiros.</p> <p>2021: Parceria Secretaria de Estado da Fazenda SEFA) e Secretaria de Estado de Turismo (SETUR): incentivos fiscais para o turismo; Praia limpa, praia linda; Tempero de Origem 1ª e 2ª edições; O perfil da mulher no turismo paraense; Censo do turismo no estado do Pará; Fórum Mundial de Bioeconomia – das mãos da Amazônia para o futuro; FITA 2021 – Feira Internacional de Turismo da Amazônia – 9ª edição; Premiação SETUR; Realização de estudos e pesquisas para o turismo.</p> <p>2022: Tempero de Origem – 3ª edição; FITA 2022 – Feira Internacional de Turismo da Amazônia – 10ª edição; Eventos culturais – Quadra Junina; Capacitação e Qualificação Profissional</p>	<p>Receptivo Turístico durante a 5ª Edição do Projeto “<i>Street River</i>”, realizado na Ilha do Combu, parceria considerando um dos pilares do Plano de <i>Marketing</i> Ver-o-Pará, no caso, a promoção cultural, em que o Estado investiu R\$ 55.800,00 na ação, atingindo um público em torno de 20 mil pessoas.</p> <p>3ª edição do evento “Tempero de Origem”: fomentar o turismo gastronômico no Estado, incentivando a produção alimentar junto aos produtores rurais dos diversos municípios do Pará como Abaetetuba, Santarém, São João de Pirabas, Ilha do Combu-Belém, Tomé-Açu e regiões do Marajó.</p> <p>Durante a 10ª FITA a Secretaria convidou os operadores de turismo – Azul Viagens, FRT Operadora, Caravela Turismo, Foco Turismo, Tristar e Agaxtur – que conheceram os atrativos turísticos de Belém e Ilha do Combu participando de tour da experiência para conhecer a produção artesanal de chocolate, produção do açaí e o projeto “<i>Street River</i>”.</p> <p>Termo de Fomento para repasse de valores a ASSOCIAÇÃO MANBOL BRASIL.</p> <p>Continuidade do Projeto de veraneio “Praia limpa, praia linda”, com a celebração do Termo de Fomento para repasse de valores a Associação Manbol Brasil, que realizou atividade envolvendo os turistas e veranistas que frequentarem as praias Mosqueiro, Salinópolis, Soure, Bragança, Maracanã e Salvaterra cujas despesas giraram em torno de R\$ 300.000,00 aos cofres públicos.</p>
	Programa 1501:	Ação 8507 – Qualificação Profissional às Potencialidades Locais	Não informado.

	Educação Profissional E Tecnológica	Ação 7662 – Realização de Parcerias Interinstitucionais	
	Programa 1498: Indústria, Comércio, Serviço e Turismo	Ação 8790 Realização de Estudos e Pesquisas Regional, Nacional e Internacional	Não informado.
Ação 8379 Apoio à Gestão Municipal do Turismo			
Ação 8383 Promoção e Divulgação de Produtos Turísticos			
Ação 8792 Qualificação/Capacitação dos Prestadores em Serviços Turísticos			
	Programa	Ação 7658 Implantação de Equipamentos	
		Ação 8791 Apoio Técnico à Estruturação de Produtos Turísticos	<p>Estudo técnico preliminar para viabilidade do projeto de um trapiche no Parque Mangal das Garças, para fazer uma interligação fluvial entre a Estação das Docas e Ilha do Combu.</p> <p>Elaboração do projeto arquitetônico do Centro de Acolhimento ao turista e aos prestadores de serviços turísticos; Centro de Convenções de Salinópolis; Parque Memorial da Estrada de Ferro Belém/Bragança; Museu da Cultura Alimentar, Bragança, Trilhas suspensas na Ilha do Combu; revestimento em paralelepípedo das vias públicas da Ilha de Maiandeuá (Algodão); Arena com características culturais em Santarém/Alter do Chão para realização de eventos e há previsão de estudos sobre os segmentos de turismo – pesca esportiva, turismo náutico, eventos culturais geradores de fluxo turístico, gastronomia, turismo de natureza em unidades de conservação, trilhas de longo curso, turismo religioso, Centro de turismo de base comunitária, ação (integra o Plano de Bioeconomia-PLANBIO) e cidades inteligentes.</p> <p>Projeto arquitetônico de Trilhas suspensas na Ilha do Combu.</p> <p>Projeto em processo de execução para a construção do Trapiche do Mangal das Garças, onde se pretende realizar uma interligação fluvial entre a Estação das Docas e Ilha do Combu, “permitindo futuramente a criação de uma rota turístico-gastronômica entre estes três importantes pontos de atração turística”.</p> <p>Ações do Plano de Bioeconomia (PLANBIO) e cidades inteligentes: estudos sobre os segmentos pesca esportiva, turismo náutico, eventos culturais, gastronomia, turismo de natureza em unidades de conservação, trilhas de longo curso, turismo religioso, turismo de base comunitária.</p>
		Ação 8793 Manutenção de Equipamentos Turísticos	Não informado.

1297: Manutenção da Gestão	Turísticos Ação 4668 Abastecimento de Unidades Móveis do Estado Ação 8311 Concessão de Auxílio-Alimentação Ação 8312 Concessão de Auxílio-transporte Ação 8338 Operacionalização de Ações Administrativas	Não informado.
Programa 1424: Governança para Resultados	Ação 8887 Capacitação de agentes públicos Ação 8233 Edição e Publicação de Atos da Administração Pública Ação 8238 Gestão da Tecnologia da Informação e Comunicação	Não informado.

Elaborado pela autora, em 2023, com base em Pará (2020c, 2021, 2022a).

A cultura, na particularidade da gastronomia, vem sendo cooptada pelas políticas estaduais de fomento, sendo tratada como uma oportunidade de negócios mediante a qual se constrói toda uma rede mercadológica de festivais, centros, exposições, feiras, encontros e rotas turísticas. No discurso governamental, a Belém gastronômica é a nova imagem do turismo na capital paraense, fazendo parte do contexto da “Política de Desenvolvimento Sustentável do Estado do Pará”, cuja finalidade é articular parcerias com o setor privado e com a sociedade civil organizada.

Essa política tentou seguir os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) das ONU, definindo diversas estratégias para as cadeias produtivas, entre elas, a agricultura familiar, exportação de grãos, biodiversidade, florestas plantadas, logística, verticalização do pescado e aquicultura, turismo e gastronomia, açaí, pecuária, cacau, palma de óleo, exploração mineral.

O Combu entra para as estratégias governamentais como uma vitrine de atração de investidores, tanto para a área central da cidade quanto para os novos planos econômicos do governo estadual. Todavia, mesmo se tornando esse chamariz do *marketing* estatal, entra governo e sai governo e os problemas de ordem comum, que também afetam os novos empresários que adentram a ilha, seguem sem resolução.

Nesse contexto, o governo estadual distancia-se de ações que garantam a integração dos diferentes níveis de vida coletiva e passa a orientar a sociedade e os projetos de acordo com as demandas da competição global e das finanças. No caso das ilhas, as dificuldades com a legislação ambiental tornam qualquer tentativa de investimento mais difícil.

Por meio do espaço, há um entrecruzamento de representações ligadas ao poder do mercado e do Estado que procuram vincular imagens, ideias e estratégias de dominação ligadas à reprodução das relações de produção, em contraposição às representações vinculadas ao cotidiano do cidadão comum e às suas estratégias de sobrevivência (Lefèbvre, 1991).

Para compreender a maneira como as ilhas são inseridas na esfera do planejamento municipal, é necessário mergulhar no sistema legislativo brasileiro, que considera o direito à cidade como uma questão relevante, em especial, após a promulgação da Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988). Nela, foi reservado um capítulo para a Política Urbana, posteriormente, reforçada pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Brasil, 2001), conhecida como Estatuto da Cidade. Essa lei oferece uma série de instrumentos destinados ao planejamento e à organização dos espaços urbanos, visando à redução das desigualdades sociais.

O Estatuto da Cidade está fundamentado na participação da sociedade na formulação de políticas públicas voltadas para o desenvolvimento urbano, conforme destacado nos incisos I e II do artigo 2º da Lei:

- I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações.
- II - gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano (Brasil, 2001, cap. I, art. 2).

Assim, assume-se que esse dispositivo legal confere substância jurídica ao princípio da soberania popular estabelecido na Constituição Federal e propõe uma nova abordagem para a gestão da política urbana. Um dos principais instrumentos da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade é o Plano Diretor. De grande influência no planejamento municipal, orienta a alocação orçamentária, como no caso do Plano Plurianual (PPA) e da Lei Orçamentária Anual (LOA). Além disso, promove a ideia de participação e inclusão ativa da população no processo de tomada de decisões.

O Estatuto da Cidade (Brasil, 2001) estabelece que o Plano Diretor seja obrigatório para cidades que se enquadrem em qualquer uma das seguintes condições: 1) possuam mais de 20.000 habitantes; 2) sejam integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; 3) que o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal; 4) sejam integrantes de áreas de especial interesse turístico; 5) estejam inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional; ou incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos (Brasil, 2001).

O Ministério das Cidades, extinto no início de 2019 pelo ex-presidente Jair Bolsonaro e retomado em 2023, no terceiro mandato do atual presidente Luís Inácio Lula da Silva, acompanha e dá protagonismo aos municípios por seu papel fundamental na edição ou na revisão dos planos diretores. Nesse sentido, na Lei Orgânica do Município de Belém (Belém, 1990), as ilhas aparecem com a prerrogativa de serem áreas consideradas de relevante interesse ecológico e todas as modificações ambientais deverão ser avaliadas em seu impacto ecológico e social.

A lei em referência (Belém, 1990) também confere certa autonomia em tudo o que diz respeito ao peculiar interesse municipal. O Plano Diretor atua como instrumento de orientação

na ordenação e controle da utilização, ocupação e aproveitamento do solo, visando efetivar a adequada distribuição das funções e atividades, em consonância com a função social da propriedade (Belém, 1990).

Assim, o principal objetivo do Plano Diretor consiste em coordenar o crescimento e o funcionamento do município, além de planejar seu futuro por meio da participação coletiva. Ele abrange tanto as áreas urbanas quanto as rurais, sendo uma ferramenta essencial para direcionar o desenvolvimento das cidades brasileiras de maneira mais organizada (Brasil, 2004).

No Plano Diretor de Belém (Belém, 2008), o território municipal é subdividido em duas macrozonas principais: a Macrozona do Ambiente Urbano (MZAU) e a Macrozona do Ambiente Natural (MZAN). A MZAU abrange quase toda a área continental, além de partes das ilhas de Mosqueiro, Caratateua (Outeiro) e Cotijuba. Por outro lado, a MZAN está presente em todas as ilhas, exceto nas porções urbanizadas das ilhas que fazem parte da MZAU. Na área continental, existem áreas protegidas que também fazem parte dessa macrozona, como a Área de Proteção Ambiental dos Mananciais de Abastecimento de Água de Belém (APA-Belém) (Quadro 18).

A Macrozona do Ambiente Natural (MZAN) abrange as áreas não urbanizadas das ilhas de Caratateua, Mosqueiro e Cotijuba, assim como as demais ilhas em sua totalidade, e a Área de Proteção Ambiental dos Mananciais de Abastecimento de Água de Belém (APA-Belém). Ela indica as áreas onde devem ser conduzidos estudos e diagnósticos para caracterizar a região, visando definir quais delas devem ser transformadas em unidades de conservação, em conformidade com as normas do SNUC (Belém, 2008).

As Zonas do Ambiente Natural (ZAN), divididas em setores de acordo com características naturais, históricas, arqueológicas e antrópicas, facilitam a elaboração de atividades relacionadas à sua utilização (Belém, 2008). Os objetivos e diretrizes da MZAN mencionam termos como preservação, sustentabilidade, natureza, paisagem e turismo. Das ilhas analisadas, apenas Caratateua e Cotijuba têm partes de seus territórios inseridas tanto na Macrozona do Ambiente Urbano (MZAU) quanto na Macrozona do Ambiente Natural (MZAN). As orlas dessas ilhas e de Mosqueiro também integram as Zonas Especiais de Interesse Ambiental (ZEIA) (Belém, 2008).



Quadro 18 – Município de Belém: considerações sobre o espaço insular no Plano Diretor

	Política	Ilhas no contexto da Lei (Belém, 2008)	
Dos Objetivos e das Diretrizes Setoriais da Política de Gestão Urbana	Da Política de Desenvolvimento Econômico	XI - fomentar, orientar e capacitar as atividades econômicas do setor primário, agregando valor às cadeias produtivas das ilhas do Município de Belém, respeitando a proteção do meio ambiente;	
	Da Política de Infraestrutura e Meio Ambiente	XVII - ampliar a acessibilidade interna nas ilhas por meio da melhoria de circulação viária e do ordenamento dos diversos modos de circulação;	
	Do Plano Municipal de Arborização Urbana	<p>Art. 66 Para a efetiva implementação dos programas de Corredores de Integração Ecológica, deve ser prevista uma faixa de domínio ao longo dos cursos d'água, determinando larguras mínimas e máximas, conforme as situações abaixo:</p> <p>[...] II - orla continental, orla urbanizada das ilhas e cursos d'água com presença de vegetação já modificada por ação antrópica, ou em processo de degradação:</p> <p>a) considera-se área non aedificandi a faixa mínima de trinta metros, ao longo de cada uma das margens dos cursos d'água, destinada à implantação dos Corredores de Integração Ecológica;</p> <p>b) após a faixa delimitada na alínea "a", considera-se área destinada à implementação de empreendimentos residenciais e não-residenciais de baixo impacto ambiental, a serem executados pela iniciativa privada ou pelo Poder Público.</p> <p>[...] III - áreas das orlas das praias e demais ilhas do Município de Belém, nas quais considera-se área non aedificandi a faixa mínima de cem metros, a partir da linha de maior preamar.</p>	
Da Divisão Territorial	Do Macrozoneamento	Da Macrozona do Ambiente Urbano	<p>A Macrozona do Ambiente Urbano (MZAU) corresponde às áreas urbanizadas do território, situando-se predominantemente na porção continental e em parte das ilhas de Caratateua, Mosqueiro e Cotijuba [...]</p> <p>Art. 111 Constituem-se Zonas Especiais de Interesse Ambiental (ZEIA), da Macrozona do Ambiente Urbano</p> <p>[...] VII - orla das ilhas de Mosqueiro, Caratateua e Cotijuba;</p> <p>[...] X - Escola Bosque Prof. Eidorfe Moreira;</p> <p>XI - bacia do rio Tamanduaquara;</p> <p>XII - bacia do rio Murubira;</p> <p>XIII - bacia do rio Cajueiro; XIV - bacia do rio Carananduba;</p> <p>XV - bacia do rio Sucurijuquara;</p> <p>XVI - bacia do rio Jacarequara.</p> <p>Art. 114 Constituem-se ZEIP da Macrozona do Ambiente Urbano:</p> <p>[...] VI - Vila do Distrito de Mosqueiro e seu entorno;</p> <p>VII - Educandário Nogueira de Farias e seu entorno (ilha de Cotijuba);</p> <p>VIII - orla das ilhas de Mosqueiro e Cotijuba.</p>
		Da Macrozona do Ambiente Natural	<p>A Macrozona do Ambiente Natural (MZAN) corresponde às áreas não urbanizadas das ilhas de Caratateua, Mosqueiro e</p> <p>Art. 98 A Zona do Ambiente Natural 2 (ZAN 2) corresponde às áreas não urbanizadas das ilhas de Mosqueiro, Caratateua e Cotijuba, e subdivide-se nos Setores I, II, III, IV e V (ANEXO V). §1º. A ZAN 2 – Setor I situa-se na região nordeste e oeste da ilha de Mosqueiro compreende o Parque Ecológico da Ilha do Mosqueiro e está dividido pela rodovia PA-391 (Rodovia Augusto Meira Filho), caracteriza-se por possuir bacias</p>

		<p>Cotijuba, às demais ilhas do Município em sua totalidade, e a Área de Proteção Ambiental dos Mananciais de Abastecimento de Água de Belém (APA-Belém) [...]</p> <p>[...] II - promover o desenvolvimento sócioeconômico e ambiental das ilhas, garantindo a sua sustentabilidade; [...]</p> <p>Art. 83 São diretrizes da Macrozona do Ambiente Natural (MZAN): [...]</p> <p>[...] III - mitigar os impactos advindos da sazonalidade de uso intenso das ilhas, sem prejuízo à população local;</p> <p>IV - Resgatar e valorizar a fisiografia e a visualização dos elementos naturais e paisagísticos peculiares das ilhas; [...] VI - respeitar as características geomorfológicas do sítio das ilhas, para a adequação dos usos e atividades;</p> <p>VII - incentivar o turismo nas ilhas, por meio de programas que evidenciem o meio ambiente, a diversidade cultural, a paisagem e as características locais típicas das ilhas fluviais do</p>	<p>hidrográficas e recursos naturais conservados, baixa densidade demográfica e presença de comunidades tradicionais.</p> <p>[...] §4º. ZAN 2 – Setor II situa-se na parte centro-sul da ilha de Mosqueiro e está dividido pela rodovia PA-391, caracteriza-se por possuir assentamentos informais, ocupações irregulares e grandes áreas com remoção de cobertura vegetal.</p> <p>[...] §7º. A ZAN 2 – Setor III situa-se ao sul da ilha de Mosqueiro, abrangendo a ilha de São Pedro, está dividido pela rodovia PA-391 e caracteriza-se por expressiva área preservada, bacias hidrográficas, presença de comunidades tradicionais e o sítio histórico na ilha de São Pedro.</p> <p>[...] §10. A Zona do Ambiente Natural 2 (ZAN 2) – Setor IV situa-se na porção nordeste da ilha de Caratateua, abrangendo as comunidades do Fama e Tucumaeira, caracteriza-se por apresentar cobertura vegetal significativa, presença antrópica e ecossistemas de várzea e de terra firme.</p> <p>[...] §13. A ZAN 2 – Setor V situa-se ao norte e a leste da ilha de Cotijuba, caracterizase por apresentar ecossistemas de várzea com vegetação conservada, lagos naturais e elementos do patrimônio histórico, cultural e arqueológico.</p> <p>[...] IV - promover infraestrutura compatível com as atividades econômicas desenvolvidas na ilha, sem degradar o meio ambiente.</p> <p>Art. 112 Constituem-se Zonas Especiais de Interesse Ambiental (ZEIA), da Macrozona do Ambiente Natural:</p> <p>[...] II - APA Combu;</p> <p>III - Parque Ecológico da Ilha do Mosqueiro;</p> <p>IV - Floresta do Redentor (ilha de Caratateua);</p> <p>V - área norte da ilha de Caratateua;</p> <p>VI - região dos lagos da ilha de Cotijuba;</p> <p>VII - área entre os rios Pratiquera e Mari-Mari (ilha de Mosqueiro);</p> <p>VIII - área do igarapé do Santana e furo da Bacabeira (leste de Mosqueiro);</p> <p>IX - arquipélago do Furo das Marinhas;</p> <p>X - orla da ilha de Cotijuba;</p> <p>XI - ilhas a oeste do Município de Belém;</p> <p>XII - ilhas ao sul do Município de Belém;</p> <p>XIII - área do furo Pirajuçara e igarapé Pindauateua (ilha de Mosqueiro);</p> <p>XIV - ilha de São Pedro (sul da ilha de Mosqueiro);</p> <p>[...] XVI - orla da ilha de Caratateua.</p> <p>§1º. Para as áreas delimitadas nos incisos do caput deste artigo, deverão ser realizados estudos sócioambientais para criação de unidades de conservação nas referidas áreas com a</p>
--	--	--	---

			Município de Belém.	<p>indicação das categorias:</p> <p>I - ilhas a oeste do Município de Belém – Estação Ecológica;</p> <p>II - arquipélago do Furo das Marinhas – Estação Ecológica;</p> <p>III - área do furo Pirajuçara e igarapé Pindauateua (ilha de Mosqueiro) – Área de Proteção Ambiental (APA);</p> <p>IV - área do igarapé do Santana e furo da Bacabeira (leste de Mosqueiro) – Área de Proteção Ambiental (APA);</p> <p>V - área entre os rios Pratiçara e Mari-Mari (ilha de Mosqueiro) – Reserva de Desenvolvimento Sustentável.</p> <p>Art. 115 Constituem-se ZEIP da Macrozona do Ambiente Natural: [...] III - ilhas de São Pedro e Tatuoca.</p> <p>Art. 116 Lei específica instituirá as seguintes áreas como ZEIP: [...] II - área do Engenho de Branqueamento de Arroz e entorno (ilha de Cotijuba); III - Casa de Zacarias de Assunção e entorno (ilha de Cotijuba).</p>
--	--	--	---------------------	--

Elaborado pela autora, em 2023, com base em Belém (2008).

No que diz respeito à preservação de monumentos, sítios históricos e arqueológicos, algumas ilhas de Belém correspondem às Zonas Especiais de Proteção do Patrimônio Histórico e Cultural (ZEIP). Entretanto, observa-se que muitos desses locais encontram-se deteriorados, em ruínas e com risco de desabamento, como é o caso do Educandário Nogueira de Farias e das Ruínas, na Comunidade Fazendinha, em Cotijuba, ou estão sob uso restrito e regime de propriedade privada, como as construções na Ilha São Pedro.

O avanço no número de ocupações de assentamentos residenciais e comerciais nas ilhas de Belém compromete essa divisão, visto que devido ao Plano Diretor se encontrar desatualizado, não se contempla a diversidade de usos e formas de trabalho que atualmente se fazem presente. Ou seja, que não são apenas locais de lazer de fins de semana e férias escolares, mas, sobretudo, espaços onde famílias inteiras vivem e sobrevivem da pesca, do açaí, artesanato, da agricultura familiar e do setor de serviços.

O ex-prefeito Duciomar Costa estabeleceu, por meio do Decreto Municipal nº 50.750, de 22 de março de 2006 (Belém, 2006), a criação de um Núcleo Gestor, evento que marcou o início do processo de revisão do Plano Diretor. Esse processo se estendeu até 2008, culminando na promulgação da Lei Municipal nº 8.655, de 30 de julho de 2008 (Belém, 2008), que oficializou a revisão do Plano Diretor. Posteriormente, foi somente no segundo semestre de 2018, durante a gestão do ex-prefeito Zenaldo Coutinho, que os membros do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano foram nomeados (Corrêa, 2020).

Essa ação marcou o início do segundo processo de revisão do Plano Diretor de Belém (Belém, 2008) que ainda não foi finalizado. O conselho é previsto formalmente na norma municipal, porém não havia sido efetivamente estabelecido. Entre as principais justificativas recentes para o não andamento das ações de revisão está o quadro pandêmico que se estabeleceu no mundo inteiro a partir de 2020, cujas sequelas (sociais, políticas e econômicas) ainda não foram completamente controladas.

No escopo das diretrizes da Política de Desenvolvimento Econômico do Município instituída pelo Plano Diretor, tem-se a promoção de produtos turísticos dos diversos segmentos específicos e prioritários, como história e cultura, esporte e aventura, negócios e eventos profissionais, turismo de natureza, de entretenimento e lazer urbano, contemplando a diversidade cultural e natural da cidade (Belém, 2008).

A política mais recente da prefeitura nesse sentido concerne ao Plano Municipal de Turismo (Belém, 2021b), que consiste em ações, metas e objetivos elencados para o fortalecimento e incremento do setor turístico em território municipal. No plano, as ilhas fazem parte da oferta turística estruturada a partir de diversos e importantes equipamentos de

lazer que simbolizam a cultura em interação com elementos do meio ambiente, da fauna e flora (Belém, 2021b).

Para elaboração do Plano, a BELEMTUR realizou diagnóstico da oferta turística considerando como metodologia a “hierarquização dos atrativos turísticos locais”<sup>183</sup> adotada pelo Ministério do Turismo, que serviu de base para elencar o grau de atratividade, importância e representatividade de uma série de equipamentos e serviços no âmbito da atividade no município (Belém, 2021b). No que diz respeito ao espaço insular, foram consideradas no documento as ilhas de Mosqueiro, Caratateua, Cotijuba e Combu (Quadro 19). O documento não deixa claro quais os critérios estabelecidos para o enquadramento dos atrativos na metodologia de hierarquias, porém, o quadro aponta que, em sua maioria, os problemas encontrados poderiam ser sanados pela própria gestão municipal, que, há anos, é alvo de reclamações por parte dos moradores.

Desde 2015, a BELEMTUR realiza projetos promocionais como o “Amigo do Turista” e o “Turismo na Escola”. O primeiro, lançado pela primeira vez em 1996, consiste na implantação de pontos de informações turísticas em locais previamente escolhidos, em especial, em períodos como o Círio de Nazaré, no mês de outubro. O segundo, por seu turno, visa incentivar alunos da rede pública municipal a conhecer e a valorizar os espaços culturais (Rodrigues, 2018).

Em 2017, deu-se início ao projeto “Turismo na Melhor Idade”, nos mesmos moldes do programa desenvolvido nas escolas, com o intuito de atingir o público com mais de 60 anos. Entretanto, nenhuma das referidas ações contemplaram espaços das ilhas de Belém (Rodrigues, 2018).

---

<sup>183</sup>A metodologia considera: “I) Hierarquia 3 – atrativo excepcional e de grande significação para o mercado turístico internacional, capaz por si só de motivar uma importante corrente de visitantes; II) Hierarquia 2 – atrativo com traços excepcionais em um país, capaz de motivar uma corrente de visitantes nacionais ou internacionais, e sem por si só ou em conjunto com outros atrativos; III) Hierarquia 1 – atrativo com algum traço de atração, capaz de interessar visitantes de longa distância que chegam a uma localidade por outras motivações turísticas, ou são capazes de motivar correntes turísticas locais; IV) Hierarquia 0 – atrativo sem mérito suficiente para ser considerado ao nível das hierarquias anteriores, porém que igualmente forma parte do patrimônio turístico como elemento que pode complementar a outros de maior hierarquia em desenvolvimento de complexos turísticos” (Belém, 2021b).

Quadro 19 – Ilhas do município de Belém: hierarquização dos atrativos naturais e culturais

Ilha	Atrativo	Segmento	Produto	Hierarquia atratividade	Problemas
Caratateua	Natural	Turismo de Sol e Praia	Praia do Amor	0	Falta infraestrutura de saneamento básico, de serviços de alimentação, de transporte e equipamentos hoteleiros.
			Praia dos Artistas	0	Sem infraestrutura.
			Praia Grande	0	Infraestrutura precária / segurança precária.
			Praia do Barro Branco	0	Local sem nenhuma estrutura e extremamente perigoso.
	Cultural	Turismo Cultural	FUNBOSQUE	0	Instituição governamental municipal com recursos escassos para o desenvolvimento de ações e projetos voltados ao meio ambiente. Limita-se ao ensino público.
			Ecomuseu da Amazônia	0	Local de desenvolvimento de exposições e projetos de desenvolvimento comunitário, porém, falta sinalização e apoio financeiro.
			Ninho do Colibri	1	Local sem sinalização de acesso e também sem estrutura adequada ao recebimento de visitantes.
			Biblioteca Tralhoto e Boi Misterioso	0	Local sem sinalização turística de acesso e estrutura de visitação.
			Cório de Nossa Senhora da Conceição das ilhas	0	Não informado no documento.
			Festa de Yemanjá	0	Não informado no documento.
Carnaval	0	Não informado no documento.			
Cotijuba	Natural	Turismo de Sol e Praia	Praias do Farol e da Saudade	0	Acesso precário e poluição sonora.
			Praia do Vai-Quem-Quer	1	Estrada de acesso precária / segurança insuficiente lixo no local.
			Praia do Poção e Fazendinha	0	Não existe estrutura para alimentação ou hospedagem/ acesso precário
			Trilhas Piri e do Murubira	0	Natureza exuberante, porém, não possuem sinalização nem uso turístico.
	Cultural	Turismo cultural	Ruínas do Educandário Nogueira de Farias	0	Acúmulo de lixo e entorno e sem segurança no local.
			Ruínas do Engenho da Fazendinha	0	Sem sinalização no atrativo, lixo e sem ações de proteção ao atrativo.
Combu	Natural	Turismo de Estudos e Intercâmbio	Área de Proteção	1	Não informado no documento.
		Ecoturismo	Trilha Combu Selva	1	Ausência de divulgação e sinalização de acesso.
	Cultural	Turismo Cultural	Saldosa Maloca	2	Não informado no documento.
		Turismo Cultural	Artesanato natural	1	Dificuldades de divulgação, escoamento e comercialização.

Elaborado pela autora, em 2023, com base em Belém (2021b).

Em 2021, visando manter o selo de “Cidade Criativa”, a CODEM, em parceria com a BELEMTUR e outras secretarias, lança o Projeto “Turismo nas Ilhas”. Com ele, almejava-se promover a cadeia de serviços da gastronomia na região. Sua proposta consiste em um festival que engloba bares e restaurantes e alguns produtores rurais, priorizando principalmente as áreas de lazer das ilhas. Nesse processo, já foram contemplados estabelecimentos do Combu, Mosqueiro, Distrito de Icoaraci, Outeiro e Ilha de Cotijuba (Belém, 2021b).

Ademais, os restaurantes são convidados e, aqueles que manifestam interesse, recebem treinamentos para aprimorar o atendimento, a qualidade gastronômica e outras habilidades relacionadas. Geralmente realizado ao longo de um fim de semana, o evento ainda oferece um cardápio especial de cada restaurante participante (Belém, 2021b).

[...] Então, tivemos reuniões sobre o Projeto Turismo nas Ilhas, Belém das Ilhas, começamos com o Combu [...] mas não é só a BELEMTUR, são todas as secretarias afins da prefeitura. Então, a BELEMTUR está como cabeça na parte de capacitação turística nas Ilhas, mas tem a SEJEL, que é a parte de esporte e lazer, tem a SEMMA que é a parte ambiental, tem a parte de segurança, e assim vai, tem a secretaria de desenvolvimento, a secretaria de economia. Fizemos um projeto muito grande, que está planejado, realmente concretizado. Vamos começar na Ilha do Combu, onde vai ter, inclusive, núcleos da prefeitura com a presença de toda as secretarias, para que toda a população seja atendida de lá. Nós vamos fazer que as ilhas tenham estrutura, que tenham centro de atendimento médico. Então, vamos começar pelo Combu, mas nós vamos atingir todas as ilhas, mas umas estão mais avançadas, como Mosqueiro e Outeiro. Mas vamos começar com uma estrutura fantástica, um projeto fantástico, onde você vai ter um visor alto, a partir da SEJEL e SEURB. Como é no Mangal das Garças (Diretora de Turismo da BELEMTUR, 22 de agosto de 2022).

Todavia, aponta-se que as ações da BELEMTUR mantêm-se rasas e alcançam um grupo limitado de sujeitos, permitindo não só o aumento da competição entre os estabelecimentos de uma mesma área, mas a concorrência comercial e por investimentos entre-ilhas. Nesse ínterim, projetos, políticas e ações a médio e longo prazo ficam em segundo plano, e as praias e beiras de rio passam a ser socialmente concebidas pelo planejamento urbano seguindo modelos e padronizações onde o uso público se volta aos interesses privados.

Noticiadas na página virtual da agência de notícias da prefeitura, as ações da Secretaria Municipal de Esporte, Juventude e Lazer (SEJEL) entre os anos de 2014 e 2023 também não fogem a essa perspectiva, pois se mostram fadadas a superficialidade, limitadas principalmente aos meses de férias escolares e aos feriados e potencializadoras de práticas desarticuladas. Mais recentemente, observam-se tentativas de ações e intervenções

preocupadas com o planejamento mais participativo, contudo, concentradas em bairros da área central e nas ilhas mais urbanizadas<sup>184</sup>.

[...] porque a gente tem o exemplo do Combu. O Combu, assim, ele está com essa visibilidade toda agora, que é inegável (Morador antigo de Cotijuba, Presidente da Cooperativa de Motorretes de Cotijuba, 45 anos, 23 de março de 2023).

[...] não sei por qual motivo a gente tá sempre com o Combu, mas quem dera a gente tivesse a metade da visibilidade que eles têm (Nova moradora de Cotijuba, dona de pousada e restaurante, Membro do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, 52 anos, 19 de fevereiro de 2022).

A secretaria de lazer até agora nenhuma ação, até agora nada! Eu vejo que eles estão muito focados na Ilha do Combu, mas Cotijuba está esquecida. As formações de bares, de barqueiros, eu acompanho as redes sociais da prefeitura, especificamente, da Secretaria de Turismo e de Economia, eu percebo que eles estão começando lá por ser uma rota internacional até porque tem aquela estrutura do Trapiche Hidroviário, mas nada chegou aqui. Até comentei nas redes sociais e perguntei quando vai chegar aqui em Cotijuba, porque eles precisam organizar os barqueiros, a alimentação, nós que trabalhamos com hospedagem. Eles disseram que vai acontecer, e Cotijuba está aguardando esse momento (Nova moradora de Cotijuba, Pedagoga da Creche e Dona de Pousada, 35 anos, 17 de dezembro de 2021).

É onde está agora o movimento, né? Que agora só é Combu. Não tem outra ilha agora que não seja o Combu. [...] Tipo, aqui é a vizinha do Combu, a Ilha Grande. Porque é só, na verdade, só o Combu que é falado, que tem esse conhecimento aí, né? Aí, a gente está lá, né? (Morador antigo da Ilha Grande, condutor de embarcação, Presidente da Associação de moradores, 43 anos, 15 de setembro de 2022).

A lógica da competitividade toma conta dos moradores que atuam diretamente com as atividades de alimentação, hospedagem e condução de embarcações. Para Acselard (2009), essa competição interurbana, que se quer fazer sustentável pela maior mobilidade espacial atribuída aos capitais, enfraquece os atores sociais dotados de menor mobilidade, ou seja, os trabalhadores organizados e os governos locais. Assim, em nome da obtenção de possíveis

<sup>184</sup>Mediante observação sistemática na rede social *Instagram* e no site oficial da Prefeitura Municipal de Belém (de agosto de 2021 a dezembro de 2023), destacam-se as seguintes notícias veiculadas à SEJEL na página da agência de notícias da prefeitura entre os anos de 2014 e 2023: a) 2014: Jogos do Ver-o-Peso; candidatura de Belém como município sede dos Jogos Estaduais Indígenas; ações de Verão em Mosqueiro, Outeiro e Icoaraci; ações do Projeto Brinca Belém, voltado para o público infanto-juvenil na programação de aniversário da Ilha de Cotijuba; b) 2017: ações de Verão em Mosqueiro, Outeiro e Icoaraci; c) 2019: evento 1º Maré Boa de Esportes Náuticos realizado no rio Guamá e na baía do Guajará; Projeto Brinca Belém e Projeto Verão de Todos no Portal da Amazônia e nas praias de Cotijuba e de Caratateua; Projeto Praia Acessível voltado para idosos, deficientes físicos e pessoas com mobilidade reduzida nas praias de Mosqueiro; d) 2021: ações orientativas contra o descumprimento de medidas sanitárias nos espaços públicos de lazer das ilhas de Belém; Campanha “No verão da nossa gente, não há espaço para o preconceito”, voltada para a conscientização em torno da garantia dos direitos humanos e contra o trabalho infantil, realizada nas praias de Mosqueiro, Caratateua, Cotijuba e Combu; e e) 2022: Cursos de danças voltados para o público infanto-juvenil na complexo Aldeia Cabana; cadastramento no Bora Belém que contou com a realização de Feira de Economia Solidária, atendimento jurídico com a Defensoria Pública, aulas de dança e ginástica, ações de estética e embelezamento; Verão da Nossa Gente; Projeto Brinca Belém em Mosqueiro (Belém, 2023b; Instagram, 2023).



ganhos, em nome da competição, são justificadas medidas que concorrem para aumentar a segregação socioespacial, a desigualdade ambiental e o enfraquecimento político das populações residentes nas áreas empobrecidas.

Considerando a regionalização que distribui os bairros e comunidades em distritos administrativos do município de Belém (Belém, 1994)<sup>185</sup>, já mencionada em outro momento desta tese, as ilhas estão distribuídas entre o Distrito Administrativo de Mosqueiro (DAMOS) e o Distrito Administrativo de Outeiro (DAOUT), constituídas, em sua maioria, como áreas rurais. Os grupos que habitam as de menor extensão, geralmente, dividem-se em comunidades. A exceção acontece em parte das orlas das ilhas de Mosqueiro, Caratateua e Cotijuba, mais urbanizadas, que são parte da Macrozona do Ambiente Urbano (MZAU) da capital paraense.

O Distrito Administrativo é um agrupamento de bairros e/ou áreas limítrofes com densidade demográfica e funções urbanas diversificadas ou não, reunindo características e peculiaridades que exigem planejamento integrado, ação conjunta e permanente união de esforços para a execução de serviços públicos de interesse comum (Belém, 1993). A Agência Regional de Outeiro (AROUT), onde se inserem as ilhas investigadas, tem sede administrativa localizada em Caratateua, havendo ainda uma representação na Ilha de Cotijuba<sup>186</sup>.

A divisão em regiões ou distritos administrativos deveria viabilizar que esses espaços se tornassem referências como unidades de planejamento e gestão do município, tanto para o corpo técnico quanto para a população. Além disso, esses distritos deveriam servir como um canal de participação e interação, com foco na resolução dos problemas urbanos (Rodrigues, 2011). No entanto, o que se observa são diversas disparidades, que vão desde a utilização desigual dos limites municipais por diferentes esferas de poder até questões administrativas relacionadas à tributação, à provisão de serviços, à assistência e à administração das instalações públicas.

O problema de jurisdição vai além da distribuição política e espacial, haja vista que muitos moradores sequer sabem qual o papel exercido pela administração regional e a forma de atuação do Agente Distrital dentro de cada ilha (Quadro 20).

---

<sup>185</sup>No Plano Diretor Municipal de 1993 – Lei nº 7.603, de 13 de janeiro de 1993, foi definido que o município seria administrado por Regionais Administrativas, definidas com as seguintes características: 1) relações de integração funcional de natureza econômico-social; e 2) urbanização contínua entre bairros e/ou áreas limítrofes ou que manifestem tendências nesse sentido (Belém, 1993).

<sup>186</sup>Até 1948, Cotijuba estava vinculada administrativamente ao Distrito Administrativo de Mosqueiro (DAMOS).

Quadro 20 – Ilhas de Belém: conhecimento sobre a AROUT e a sua atuação nas Ilhas de Cotijuba, Caratateua, Combu, Paquetá e Grande

Informante	Tipo de atuação	Resposta
1	Ausente	“É ruim! Ruim porque não há compreensão do papel que nós temos e da forma que a gente pode trabalhar, infelizmente. Não posso negar isso daí. Eu já sugeri várias vezes para fazer ações conjuntas, para que a gente possa desenvolver uma ação de longo prazo, mas não se efetiva, mas isso depende do perfil de cada um, de boa vontade política. [...] No dia a dia, nós temos um projeto chamado Rua Ecológica, que eu dependo muito da participação da agência Distrital no processo de efetivação [...] mas pra isso eu dependo que a agência faça seu papel, de fazer a roçagem, de garantir o aterro. Eu espero que melhore, afinal de contas fazemos parte do mesmo governo. Eu espero que efetivamente melhore a relação [...]” (Presidente da FUNBOSQUE, historiador, 25 de agosto de 2022).
2	Ausente	“Querida que não fosse dependente, mas enfim, né? Porque seria melhor a gente não ter que ser controlado por Outeiro. Ser uma Agência Distrital própria, né? Pra gente poder ter o nosso próprio desenvolvimento, porque tudo que a gente precisa, tem lá. Tipo, aqui nós precisamos de uma delegacia, tem muitas pessoas que sofrem, vamos supor, assalto ou algum tipo de situação dessa. Aí, tem que ter oito reais, que é o valor da embarcação, e mais o da passagem, porque tem que ir lá na delegacia ou em Icoaraci ou Outeiro” (Moradora antiga de Cotijuba, agente de saúde, 36 anos, 27 de novembro de 2021).
3	Ausente	“Inclusive, estão criando essa APA, com a tendência de tirar de Outeiro e passar a ter uma independência. As reuniões que estão tendo sobre a APA são justamente para isso. Para ser independente, né? Mas isso é mais jogo político. Eu não acredito que vá trazer muita coisa a nós” (Morador antigo de Cotijuba, dono de pousada, 69 anos, 27 de novembro de 2021).
4	Ausente	“Não, não conhecemos. Não, nem sabemos” (Moradora antiga da Ilha Grande, pescadora, 48 anos, 15 de setembro de 2022).
5	Retirada de documentos	“Já, no tempo que foi pra tirar os documentos, tiraram todos os documentos, porque teve acidente no Combu, e aí tirou. E eu fui” (Nova moradora de Cotijuba, Membro do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, dona de pousada e restaurante, 52 anos, 27 de novembro de 2021).
6	Ausente	“Nada! Aqui não tá acontecendo nada!” (Moradora antiga de Paquetá, merendeira, 34 anos, 07 de fevereiro de 2022).
7	Ausente	“Aqui? Não que eu saiba” (Morador antigo de Paquetá, 23 anos, extrativista, 07 de fevereiro de 2022).
8	Ausente	“Ele desenvolve aqui na Ilha de Paquetá? Acho que nenhuma. Não tenho certeza” (Professora, moradora antiga de Paquetá, 40 anos, 09 de fevereiro de 2022).
9	Ausente	“A gente, por exemplo, não tem nenhuma. Nada! A nossa ilha de Paquetá, principalmente, hoje não tem nenhuma. Representa uma representação de nada, né?” (Morador antigo de Paquetá, professor, 47 anos, 09 de fevereiro de 2022).
10	Ausente	“A palavra certa é o resto, porque é difícil até de explicar. O que sobra lá, vem pra cá” (Morador antigo de Paquetá, pescador, 31 anos, 09 de fevereiro de 2022).
11	Serviço de podagem de árvores, demora no atendimento	“Falo por mim, ele é muito deficiente. Mas nesse governo, eles estão buscando melhorar, mas ainda não é que gostaríamos, mas já houve uma mudança em relação à outra que estava, mas é pequena. Gostaríamos que nossas demandas fossem atendidas num tempo muito mais curto. Se leva várias situações para Outeiro e isso acaba demorando. Por exemplo, precisamos de um poda de árvore, acaba demorando demais” (Morador antigo de Cotijuba, Presidente da Cooperativa de Motorretes de Cotijuba, 45 anos, 23 de março de 2023).
12	Ausente	“Horível! Porque ele não tem interesse em fazer nada por Cotijuba. Primeiro, porque estamos há 16 anos abandonados, esquecidos pelo poder público e pela essa administração de Outeiro” (Moradora antiga de Cotijuba, Membro do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, Conselheira “Tá Selado!”, Produtora rural e condutora de turismo, 56 anos, 23 de março de 2023).

13	Ausente	“É o de Icoaraci, né? Ou Outeiro? É tudo aqui! Em ações específicas assim, já vi ele agora nas discussões da criação da APA, antes eu não sabia quem era, eu sei agora. Eles nem falam como agente distrital de outeiro, mas aqui também tem o administrador da ilha. Ele até que aparece nas reuniões, mas ele não tem sido bem visto, porque ele não consegue dialogar com ninguém, ele é um pouco intransigente e até grosseiro com as pessoas. Essa questão de mobilizar a população, ele não faz. Uma das pautas que a comunidade levantou é que não houve mobilização da parte dele para mobilizar a população a participar das reuniões da APA, mas acho que Cotijuba é muito grande, é muita coisa, a ilha precisa de muita coisa ainda” (Pedagoga, moradora antiga de Paquetá, 43 anos, 09 de fevereiro de 2022).
14	Precário	“Como diz o pessoal, Outeiro não tem verba para administrar ele, como é que vai administrar Cotijuba?” (Nova moradora de Cotijuba, dona de pousada, 59 anos, 27 de novembro de 2021).
15	Desconhece	“Agora, a gente pertence a Belém” (Morador antigo da Ilha Grande, condutor de embarcação, Presidente da Associação de moradores, 43 anos, 15 de setembro de 2022).
16	Desconhece	“Eu não sei dizer. De administração, é só da associação [...]” (Moradora antiga da Ilha Grande, pescadora, 48 anos, 15 de setembro de 2022).
17	Ausente	“Não sei! Nunca teve a presença desses que se chamam agentes distritais. Nunca vieram aqui” (Moradora antiga da Ilha Grande, Técnica de enfermagem, 39 anos, 31 de agosto de 2022).
18	Ausente	“Tava querendo falar com esses caras. Sabe por quê? Porque eles precisam dessa Ilha. Eu tô marcando a entrevista com eles pra gente fazer um ginásio no Centro do Igarapé Combu, no meu terreno” (Morador antigo da Ilha do Combu, Pescador artesanal e vice-presidente da Cooperativa de Lanchas da Ilha do Combu, 45 anos, 28 de janeiro de 2022).
19	Ausente	“Inclusive, essa é uma luta que a gente, morador, que a gente quer se desvincular de Outeiro. A gente tem essa capacidade de virar o nosso próprio Distrito, porque a gente fica dependendo de Outeiro. Por exemplo, a gente tá com uma obra aqui, o pedido tem que ir primeiro pra Outeiro. E, às vezes, nem chega aqui, porque se Outeiro estiver precisando da pá, ela fica por lá mesmo. Aí, é uma questão política a gente desvincular Cotijuba e as outras ilhas de Outeiro” (Nova Moradora de Cotijuba, mototáxi, 24 anos, 27 de novembro de 2021).
20	Ausente	“O que rola desde quando moro aqui é a cobrança em cima da AROUT, sobre esses negócios das ruas. Mas eu vejo assim, não considero que seja descaso. Na verdade, a gente só pode relatar algo que a gente tenha conhecimento, não sei como essa verba chega aqui, se vem direto para a AROUT” (Morador antigo de Caratateua, Artesão, 64 anos, 18 de janeiro de 2023).

Elaborado pela autora, em 2023, com base em trabalho de campo realizado entre novembro de 2021 e abril de 2023.

A maioria dos moradores entrevistados não sabia a qual distrito pertencia. Quando tinham certo conhecimento sobre a atuação da AROUT, reforçavam nas falas a ausência ou falta de informações sobre os trabalhos realizados. Os moradores de Cotijuba, por exemplo, foram os que mais solicitaram o desvinculo para a criação de um distrito próprio, devido considerarem sua importância e centralidade diante das ilhas do entorno.

Além do mais, os moradores dessa ilha estabelecem relação direta com as atividades econômicas e serviços públicos encontrado no Distrito Administrativo de Icoaraci (DAICO). Os moradores da Ilha do Combu mantêm relação direta com o Distrito Administrativo do Guamá (DAGUA). Os moradores das ilhas de Paquetá e Grande, quando precisam de

atendimento básico, recorrem primeiramente às duas primeiras ilhas, para, em seguida, se dirigirem até Icoaraci ou até o bairro do Guamá.

Documentos da própria gestão municipal reforçam territorialidades que sugerem o rearranjo das ilhas dentro da administração municipal. O relatório de gestão do Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), de 2017, considera como área de abrangência do órgão no bairro do Guamá, as ilhas do Combu, Patos, Cintra, Murutucu, Grande, Porticarvônia e Negra (Belém, 2017). Conquanto a Ilha do Combu faça parte do DAOUT, “é com o bairro do Guamá que os ribeirinhos estabelecem uma relação de proximidade, para onde vêm comercializar seus produtos e buscar serviços” (Belém, 2017, p. 149).

O CRAS Icoaraci, implantado em 2006, é composto pelos bairros do Paracuri, Parque Guajará, Tenoné, Águas Negras, Agulha, Ponta Grossa, Cruzeiro, Campina de Icoaraci e Maracacuera, “e, por melhor acessibilidade, bem como pela vivência dos munícipes, agregam-se a essa territorialidade, os bairros da Pratinha I e II e as ilhas de Cotijuba, Jutuba e Nova” (Belém, 2017, p. 160).

Assim, a AROUT não dá conta de prover melhor atendimento e administração às ilhas sob sua responsabilidade; ação essa desempenhada de maneira precária pelos Distritos de Icoaraci e Distrito do Guamá. A distância até a sede da Agência Regional e a ausência do representante da mesma são apontadas como fatores principais para a necessidade de desvinculo.

A marginalização das populações das ilhas de Belém no planejamento e na gestão urbana constituiu-se em todo seu processo de formação socioespacial, tendo em vista que, até os dias de hoje, existem inúmeras ilhas distribuídas ao longo do território municipal que permanecem sem nomenclatura nos documentos e mapas oficiais, como também algumas ilhas menores, ocupadas por poucas famílias, que sequer têm sua população total estimada ou a mínima disponibilidade de serviços públicos.

Nesse arcabouço, não é mais possível considerar que ilhas como as da parte sul façam parte do Distrito Administrativo de Outeiro (DAOUT), pois as trajetórias socioespaciais dos moradores estão intimamente ligadas às relações existentes no Distrito Administrativo do Guamá (DAGUA). O mesmo pode ser observado com as ilhas da parte oeste, onde se acredita que as relações estabelecidas mais se aproximam do Distrito Administrativo de Icoaraci (DAICO).

As ilhas são propriedades pertencentes aos bens da União, sujeitas à possibilidade de utilização e exploração mediante autorização de órgão competente. A intervenção e o uso por parte de posseiros, entidades estatais e outros agentes envolvidos suscitam questionamentos

que necessitam de esclarecimentos em relação à gestão adequada e à ordenação dessas áreas. Em outro trabalho (Rodrigues, 2018) discutimos essa problemática da sobreposição de jurisdições sobre o espaço insular de Belém, situação que é reforçada na entrevista com o representante da AROUT:

Olha, é difícil classificar qual é a mais importante aqui no nosso Distrito. [...] Hoje, temos uma ilha com 2.800 ruas sem saneamento básico. Essa é uma das principais demandas que nós temos aqui. É a população solicitando limpeza, desobstrução de valas. A parte de iluminação pública também é muito demandada. A questão do lixo também é um problema muito sério, porque cabe a nós da Administração cuidar da parte dos resíduos sólidos. Então, é uma demanda grande que a gente recebe da população, ou seja, a administração regional acaba sendo um pronto-socorro, porque tudo acaba chegando aqui com a gente. É o órgão que tá mais próximo do povo. [...] Muito difícil a relação com as outras ilhas! Elas ficam afastadas da Administração. Por nós termos uma divisão em Cotijuba, nessa sim, nós recebemos demandas, mas termos um representante diretamente lá, remediando os problemas (Representante da Agência Regional do Outeiro, morador de Caratateua, 09 de setembro de 2022).

No relato do representante da AROUT, é possível observar que a atenção se volta, principalmente, para Caratateua, sendo que a relação com os moradores das demais ilhas e suas demandas é distante. Mesmo a AROUT tendo uma representante em Cotijuba, as reclamações são dos mais variados tipos, inclusive com a reivindicação da “independência” dessa ilha do restante da administração. Um dos entrevistados enfatiza que:

[...] Hoje, quando precisa fazer uma rua, o dinheiro vai para a SESAN, e não para a AROUT. Hoje, o orçamento só paga funcionário e a roçagem da Ilha. Eventos é com a FUMBEL. Quem faz o Verão é a SEJEL. A AROUT era para ser um gabinete do prefeito, mas hoje não faz isso [...] quanto tem uma rua que não passa o lixeiro há dois meses, o morador vai para a AROUT, mas ele tem que reclamar na SESAN. A presença da AROUT, por outro lado, coíbe muitas ações ruins, por exemplo, morador que fecha a rua para fazer uma casa, a AROUT vai lá e impede. Então a AROUT tem ação de fiscalização (Morador antigo de Caratateua, Agente recenseador do IBGE, ex-presidente da associação comercial de Caratateua, 51 anos, 07 de abril de 2023).

Segundo o representante da AROUT, os recursos do orçamento municipal não são realocados nesta subprefeitura, sendo direcionados para outras secretarias que acabam por assumir a responsabilidade por instalar os projetos, políticas públicas e outras melhorias em serviços urbanos, o que acaba por “fragilizar” a imagem da agência, a qual, por vezes, é taxada como inoperante.

Sobre essa questão, muitos conflitos seriam evitados caso a posição das ilhas nos distritos administrativos fosse repensada, mas, mais que isso, que a atuação da Administração Regional, de fato, alcançasse as demandas dos moradores a fim de definitivamente resolvê-las. Dessa maneira, é frequente que moradores expressem insatisfação devido à duplicidade

na cobrança de tributos ou à reivindicação de votos por prefeituras distintas. Além disso, acrescenta-se que os ilhéus enfrentam dificuldades ao buscar serviços em delegacias, escolas e postos de saúde, pois muitas vezes têm suas demandas recusadas com base na alegação de que as instalações pertencem a um distrito ou município diferente.

Outro problema identificado é que, de acordo com o Plano Diretor Municipal (Belém, 2008), algumas ilhas são tratadas de maneira semelhante à porção continental. É importante considerar que, embora esses locais já tenham sofrido intervenções significativas, suas características ainda são substancialmente distintas do continente, o que requer abordagens diferenciadas em termos de legislação ambiental e de ocupação do solo.

O Plano Diretor (Belém, 2008) assume a responsabilidade de determinar o destino de cada parte do município, reconhecendo que todas essas partes constituem um conjunto interligado. Ele desempenha um papel crucial na implementação do Estatuto da Cidade (Brasil, 2001) em cada localidade, estabelecendo diretrizes para o uso do espaço urbano. Isso inclui a definição de zonas de ocupação e preservação, a orientação de investimentos em infraestrutura e serviços públicos, entre outras medidas, com o objetivo de garantir um desenvolvimento mais equilibrado e inclusivo para toda a comunidade (Brasil, 2004).

No âmbito da habitação, é fundamental que os planos diretores assumam o compromisso de implementar programas para a regularização e uso da terra, além de promover a infraestrutura de áreas habitadas por famílias de baixa renda. Isso envolve a identificação e definição de áreas destinadas à construção de moradias de interesse social.

As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), que abrangem áreas ocupadas por assentamentos precários, como baixadas, palafitas, loteamentos irregulares e conjuntos habitacionais, devem ter como principal objetivo facilitar a regularização fundiária. Isso pode ser alcançado permitindo parâmetros físicos diferenciados dos estabelecidos pelas leis e normas habituais, levando em consideração as condições específicas e as necessidades das comunidades ali instaladas.

Entretanto, observa-se que o espaço insular de Belém foi historicamente invisibilizado pelas administrações municipais, que enfrentaram dificuldades em reconhecer e aprovar muitas demandas. Isso ocorre, em parte, devido aos critérios de participação que se baseiam na representação quantitativa. Nas vastas áreas insulares, as dificuldades de locomoção e comunicação são significativas.

No ano de 2020, no contexto da pandemia da Covid-19, a Prefeitura Municipal de Belém implementou estratégias para promover a organização popular e a gestão pública. Uma das iniciativas foi a criação da plataforma digital colaborativa denominada “Tá Selado!”

(Belém, 2020b), que serviu como fórum de diálogo entre o governo municipal e os moradores de Belém. Segundo a prefeitura, o portal tem por objetivo de estabelecer um processo participativo de avaliação de propostas para uma gestão mais democrática da cidade (Belém, 2020b).

As plenárias virtuais têm como propósito reunir e mobilizar grupos representativos de diversos segmentos da sociedade, como juventude, mulheres, população negra, grupos religiosos, comunidades indígenas e defensoras da diversidade de gêneros. Essas plenárias focam em discutir pautas locais e temas que sejam de interesse desses segmentos específicos. A intenção é que suas contribuições e debates auxiliem na formação de políticas públicas e na criação de projetos para a gestão municipal de Belém.

A plataforma oferece a possibilidade para qualquer cidadão, individualmente ou em grupos, apresentar propostas, participar de discussões e acompanhar processos e projetos locais relacionados à gestão de Belém. Isso inclui programas destinados a beneficiar diferentes bairros, distritos e ilhas. Uma das características proeminentes da plataforma é a realização de plenárias virtuais. Em 2021, a primeira reunião distrital ocorreu em formato *online*<sup>187</sup> e envolveu moradores da Ilha de Caratateua, trazendo questões relacionadas à gestão de Belém.

Dessa forma, a plataforma “Tá Selado!” (Belém, 2020b) se configura como uma tentativa de promover uma participação mais ampla e inclusiva, de modo que diferentes grupos e setores da sociedade tenham voz ativa no processo de formulação de políticas públicas e na gestão municipal, a fim de atender às necessidades e interesses diversificados da comunidade local. No entanto, além da gravidade do momento histórico marcado pela pandemia, as ilhas enfrentam sérios problemas de conexão de internet, o que tem limitado consideravelmente a participação abrangente de diversos moradores (Quadro 21).

Quadro 21 – Plataforma “Tá Selado!”: espaço de participação dos usuários e as principais demandas originárias das ilhas de Caratateua, Cotijuba, Paquetá, Grande e Combu

<b>Ilha</b>	<b>Demanda no site</b>
Caratateua, Cotijuba e Mosqueiro	Criação de Unidades de Conservação de uso sustentável em Belém: 1) Unidade de Conservação da área do Seringal, em Cotijuba. 2) Unidade de Conservação da área do Redentor, na ilha de Caratateua. 3) Unidade de Conservação da área do FAMA, na ilha de Caratateua; e 4) Unidade de Conservação no entorno da comunidades do Mari-Mari e Caruaru, em Mosqueiro
Caratateua	Mudar a empresa de transporte coletivo de Outeiro

<sup>187</sup>Devido ao período pandêmico, as primeiras reuniões distritais aconteceram no formato híbrido, com participações dos moradores no formato presencial e de outros interessados por meio do acesso ao link da plataforma *Zoom*, disponibilizado nas redes sociais da PMB.

Todas	Restaurantes populares por distrito
Caratateua	SOS para o bairro da Brasília: saneamento, asfaltamento e transporte
Cotijuba	Construção Porto/Trapiche da Pedra Branca, Ilha de Cotijuba
Caratateua	Implementação de ônibus circular
Cotijuba	Construção área de lazer para crianças em Cotijuba
Cotijuba	Emancipação da Ilha de Cotijuba
Cotijuba	Educação profissionalizante na Ilha de Cotijuba
Cotijuba	Ampliação do complexo FUNBOSQUE na Comunidade Seringal
Cotijuba	Contenção do barranco na Pedra Branca
Cotijuba	Construção da Estrada da Pedra Branca
Cotijuba	Casa de Cultura da Ilha de Cotijuba na Comunidade Pedra Branca
Caratateua	Construção da Ponte Outeiro-Icoaraci
<b>Ilha</b>	<b>Demanda na plenária presencial</b>
Caratateua	Praia Grande: espaços Culturais, mobilidade Urbana, drenagem e Esgotamento Sanitário, pavimentação, inclusão LGBTi+, Parque Ambiental, Festivais de Cultura e Gastronomia, sub-prefeitura, inclusão Produtiva, equipes de Saúde Básica, Centro Comercial, Transporte Fluvial Integrado, regularização fundiária, iluminação Pública e creches; 2) Água Boa: escolas com Educação Especial, segurança pública, mobilidade urbana, feira, creches, pavimentação, gestão de resíduos sólidos, drenagem e esgotamento Sanitário, educação Ambiental e cursos profissionalizantes; 3) Itaiteua: pavimentação, mobilidade urbana, unidade básica de saúde, inclusão digital, iluminação pública, habitações, emprego e renda, drenagem e Esgotamento Sanitário, espaços e incentivo à Cultura, biblioteca comunitária, orla, mais equipes de saúde, turismo e lazer; 4) Fama: porto e Trapiche, unidade de Saúde 24h, creche, mobilidade urbana, iluminação pública, pavimentação, reforma e ampliação da Unidade Pedagógica, inclusão digital nas escolas, praças, gestão de resíduos Sólidos; 5) Fidelis: pavimentação, iluminação Pública, drenagem e esgotamento Sanitário, mobilidade urbana, abastecimento de Água, saúde, segurança pública, espaços de esporte e lazer, feiras e mercados, emprego e renda, regularização fundiária e Trapiche; 6) São João do Outeiro: espaço e apoio cultural, Gestão de Resíduos Sólidos, acessibilidade, organização do comércio na praia, espaço de lazer, mobilidade urbana, unidade de Pronto Atendimento, orla, pavimentação, drenagem e esgotamento Sanitário.

Elaborado pela autora, em 2023, com base na plataforma “Tá Selado!” (Belém, 2020b).

Com o início das reuniões presenciais, ainda em 2021, foi possível reunir e eleger conselheiros-delegados a partir do voto de moradores durante as primeiras reuniões. As discussões eram das mais variadas, mas principalmente em torno do novo orçamento público municipal. Acredita-se que esse formato de participação popular foi uma alternativa encontrada pela atual gestão da PMB para resgatar, de alguma maneira, o que um dia já foi o “Congresso da Cidade”<sup>188</sup>.

<sup>188</sup>Conforme Farias (2004), entre os anos de 1997 a 2004, o “Congresso da Cidade” foi um exemplo de ação coletiva entre Estado e sociedade, responsável por gerar ganhos participativos para a gestão municipal de Belém. Tratou-se de uma tentativa de democratização da gestão pública na Amazônia, que experimentou pela primeira vez uma situação de gestão e planejamento participativo. O “Congresso da Cidade” foi uma experiência inspirada em outra iniciativa, ocorrida em Porto Alegre, no Rio Grande do Sul. Uma política de gestão que consistia na realização de reuniões locais, denominadas de Assembleias Distritais, a fim de discutir demandas e eleger os representantes/delegados para defenderem e representarem demandas do restante da população. Em um primeiro momento chamado de Orçamento Participativo (OP), o “Congresso da Cidade” definia por meio de uma Assembleia Geral o destino e distribuição dos recursos financeiros. Esse instrumento, realizado na primeira gestão do prefeito Edmilson Rodrigues, apresentou limitações na participação e na tomada de decisões, visto que se discutiam demandas oriundas dos diferentes distritos, sem que com isso fosse travado um debate mais amplo acerca da composição e distribuição dos recursos, assim como os gastos com o pessoal e com os grandes projetos. Assim, por meio do “Congresso da Cidade”, a gestão municipal passou a discutir e planejar projetos e políticas de maneira mais participativa; iniciativa essa que, não sem



Mesmo com restrições de comunicação e conectividade, o “Tá Selado!” possibilitou ampliar a discussão com a população de Belém e das ilhas acerca do Plano Plurianual (PPA). A elaboração teve início em fevereiro de 2021, com etapas preparatórias, definição da metodologia e realização de oficinas de nivelamento destinadas aos servidores da área de planejamento dos órgãos municipais. Em maio do mesmo ano, deram-se início às plenárias do fórum permanente, realizando reuniões por bairros (Belém, 2021a).

Ao todo, foram realizadas 76 plenárias, contemplando os 78 bairros do município, durante o período de maio a junho, com a participação de mais de 7,4 mil pessoas. Além disso, o “Tá Selado!” organizou 41 plenárias envolvendo diferentes segmentos sociais e políticas públicas setoriais ou temáticas, tais como cultura, LGBTQIA+, idosos, segurança, saneamento e meio ambiente; audiovisual e artes visuais; samba; direitos e bem-estar animal; transporte e acessibilidade; cultura alimentar, entre outras, contando com a participação de cerca de 13,7 mil pessoas (Belém, 2021a).

Durante as plenárias, foram selecionados 1.576 delegados(as), parte por votação e parte por aclamação, para representar os bairros, segmentos sociais e setores temáticos. Ademais, foram apresentadas 240 propostas, sendo que as demandas mais recorrentes foram “mobilidade e acessibilidade”, “drenagem e esgotamento” e “atenção básica à saúde” (Belém, 2021a).

Adicionalmente, foram incluídas 258 propostas pontuais por meio da plataforma digital do “Tá Selado!”, na internet. Na terceira etapa do processo, a proposta final do Plano Plurianual (PPA) 2022-2025<sup>189</sup> foi aprovada. O documento foi discutido em oito plenárias distritais com a participação dos delegados, além da plenária geral com representantes dos segmentos sociais e das setoriais temáticas (Belém, 2021a).

Salienta-se que a fase inicial do “Tá Selado!” teve como objetivo a elaboração do Plano Plurianual 2022-2025 (PPA) (Belém, 2021a). Nesse contexto, foi compilada a incidência de temas nos distritos administrativos, conforme indicado na Figura 69.

---

fragilidades, também recebeu críticas a respeito das restrições a pequenos públicos, mesmo que as demandas fossem levadas ao debate geral (Farias, 2004).

<sup>189</sup>O PPA 2022-2025 foi concebido a partir do Planejamento Estratégico de Governo e demandas resultantes das plenárias do “Tá Selado!”, que definiram as dimensões estratégicas, tendo como 06 (seis) Eixos Estratégicos/Programas Temáticos: a) Políticas sociais e segurança cidadã; b) Políticas urbanas e ambientais; c) Economia inovadora para vida e cidadania; d) Cidade diversa e inclusiva; e) Cidadania cultural, juventude, esporte, lazer e comunicação; e f) Gestão democrática, participativa e humanizada (Belém, 2021a).

Figura 69 –“Tá Selado!”: quantitativo de temas por distritos administrativos

	Tema	DAMOS	DABEN	DAENT	DAOUT	DAGUA	DAICO	DABEL	DASAC	Total
1º	Mobilidade e Acessibilidade	15	6	8	6	4	9	5	4	57
2º	Drenagem e Esgotamento	8	8	7	4	7	9	7	5	55
3º	Atenção Primária à Saúde	12	6	6	3	5	7	6	6	51
4º	Resíduos Sólidos e Limpeza Urbana	9	6	3	4	6	8	6	7	49
5º	Esporte e Lazer	10	5	5	4	6	8	5	5	48
6º	Pavimentação	9	8	7	6	5	7	2	4	48
7º	Capacitação e Inclusão Produtiva	9	4	2	3	3	6	1	4	32
8º	Creche	5	3	2	3	5	4	4	4	30
9º	Educação Básica	7	4	2	3	5	6	-	2	29
10º	Feiras e Mercados	4	1	5	3	5	2	3	4	27
11º	Iluminação Pública	5	2	-	3	4	4	2	2	22
12º	Segurança	4	3	2	2	3	4	2	1	21
13º	Regularização Fundiária	2	5	2	2	1	2	2	4	20
14º	Educação Ambiental	6	-	-	1	5	3	4	1	20
15º	Cultura	4	1	2	2	4	2	1	-	16
16º	Atenção Secundária à Saúde	-	3	2	2	0	-	-	2	9
17º	Turismo	7	0	-	1	0	-	1	-	9
18º	Abastecimento de Água	3	3	-	1	1	-	-	-	8
19º	Assistência Social	3	1	-	-	1	1	-	2	8
20º	Idoso	3	-	-	-	1	-	2	1	7
21º	Habitação	-	-	-	1	5	-	-	1	7
22º	Juventude	-	-	-	-	1	4	-	1	6
23º	Patrimônio Histórico	-	-	-	-	1	-	5	-	6
24º	Atenção Terceária à Saúde	3	1	-	-	-	-	-	-	4
25º	LGBTQIA+	1	-	-	1	-	-	-	-	2
26º	Agricultura Urbana	1	-	-	-	-	-	-	-	1

Fonte: Belém (2021a).

Com o intuito de aprimorar a compreensão do processo de planejamento, as políticas públicas foram categorizadas em seis eixos estratégicos já mencionados e que resultaram da reestruturação do programa de governo “Belém de Novas Ideias” (Belém, 2021a). Chama-se a atenção, nesse momento, para o eixo “Economia inovadora para a vida e a cidadania”, pelo foco na reestruturação econômica que visa angariar/promover incentivos do poder municipal para a inovação. Os subprogramas que compõem esse eixo estratégico são: 1) Belém: cidade inovadora, inteligente e inclusiva; e 2) Rotas amazônicas: desenvolvimento do turismo (Belém, 2021a).

Os subprogramas dividem-se em outros projetos, sendo eles: 1) “Cidade inovadora e inteligente: recuperação econômica”, estratégia que compreende o plano de reestruturação econômica e modernização da administração pública voltada para melhoria da eficiência e agilidade dos processos; 2) “Donas de Si”, projeto de capacitação e inclusão produtiva com foco no público do “Bora Belém: renda cidadã”; e 3) “Belém das Ilhas”, uma síntese de ações e projetos de estruturação das ilhas do município voltadas para incentivo ao turismo e o aproveitamento de suas oportunidades para o desenvolvimento socioeconômico com segurança ambiental (Belém, 2021a).

O Plano Plurianual 2022-2025 (Belém, 2021a) aponta que a Ilha do Combu é, inicialmente, de atenção urgente para investimentos e ações da prefeitura, o que se justifica pelo acelerado crescimento das atividades econômicas e da ocupação territorial. Esse

crescimento, embora ofereça oportunidades para o desenvolvimento econômico local, também acarreta elevados riscos de degradação ambiental. Entretanto, esses impactos podem ser revertidos por meio de ações estratégicas direcionadas para o desenvolvimento socioeconômico sustentável.

Para Mosqueiro e Outeiro, o documento esclarece que devido às complexidades relacionadas à urbanização e à integração municipal, essas áreas possuem um planejamento estratégico específico. Esse planejamento leva em consideração, sobretudo, as experiências das ações do poder público e as demandas abrangentes apresentadas pela população local nos instrumentos de participação popular. Cotijuba, por seu turno, é outro foco de investimentos, onde se destaca especialmente a integração e a mobilidade para ampliação dos serviços e do acesso à ilha.

Todavia, não fica claro como as ações vão se desenvolver e nem como os moradores estarão envolvidos na iniciativa. O Projeto “Belém das Ilhas” apresenta-se como a síntese de diversas ações integradas do poder público municipal que almejam impulsionar o desenvolvimento socioeconômico por meio do turismo, envolvendo um significativo número de secretarias/órgãos, dentre elas: 1) a SEJEL: incentivo ao Turismo Esportivo; 2) a CODEM: incentivo ao Turismo Gastronômico; 3) a SECON e a BELEMTUR: incentivo à capacitação para o atendimento ao turista; 4) a FUNBOSQUE: implantação de rotas de base comunitária; 5) a GMB: implantação do grupamento fluvial da Guarda Municipal de Belém; 6) a Coordenadoria da Mulher de Belém (COMBEL) e a Fundação Papa João XXIII (FUNPAPA): combate ao turismo sexual de crianças e adolescentes e ao trabalho infantil; e 7) a SESAN e a SEMMA: combate à degradação ambiental, gestão de resíduos sólidos, abastecimento e saneamento (Belém, 2021a). Não foi possível observar o envolvimento das agências distritais das ilhas (ADMOS e AROUT) nas ações.

No planejamento urbano de Belém, geralmente, o conjunto de ilhas é enquadrado quase que de maneira homogênea como ambiente rural da cidade, de grande exuberância natural e de potencial atrativo para investimentos turísticos, mesmo com seus aspectos físicos e demandas sociais diferenciadas. Por essa razão, acredita-se que a assistência às ilhas por parte da gestão pública ocorre conforme uma legislação antiquada, que não condiz com a realidade, e possivelmente alinhada a interesses específicos de pequenos grupos políticos partidários que, por sua vez, correspondem a outros interesses mais amplos. Nesse contexto, no planejamento urbano, o valor de troca parece prevalecer sobre o valor de uso.

Embora a difusão de um novo modo de vida na cidade promova o resgate do rio e da cultura insular como uma grande conquista diante do caos urbano, observa-se que o morador

das ilhas se sente pouco contemplado com as iniciativas emergentes, que negam seu direito à cidade e à própria ilha, assim como, com efeito, seu direito à floresta e aos rios. Isso vai além de um direito jurídico/legal, trata-se da luta pelo direito de produzir o espaço, permitindo à população tomar suas próprias decisões e participar integralmente dos processos decisórios que lhe são impostos.

Apesar dos esforços da gestão atual da Prefeitura de Belém em alcançar o maior número possível de cidadãos, nota-se que, quando se trata do ambiente insular, problemas básicos persistentes há anos não têm previsão de solução. Isso dificulta qualquer tentativa de maior participação, além de evidenciar a falta de atenção para questões prioritárias que deveriam ser abordadas com urgência.

## **5.2 O direito à diferença no planejamento estratégico “ecologizado”**

Neste subcapítulo, serão realizados alguns apontamentos sobre a luta de pequenos movimentos insurgentes, organizados ou não, que se encontram no espaço insular de Belém, com destaque para o Movimento de Mulheres das Ilhas (MMIB), a nova etapa de reestruturação do Conselho das Ilhas (Consilha), a luta por permanência no Porto da Praça Princesa Isabel por parte da Cooperativa de Transporte Escolar e Alternativo das ilhas de Belém (COOPETRANS) e o trabalho realizado pelo Ecomuseu da Amazônia, da FUNBOSQUE, que se articula a outros pequenos movimentos artísticos e culturais de Caratateua.

Abordar as lutas de pequenos movimentos insurgentes nos induz a pensar sobre como o direito à cidade e à ilha é pensado pelos planejadores territoriais, visto que direitos sociais não se limitam apenas ao estabelecido nas leis, mas compreendem, também, a construção histórica de cada lugar. Portanto, vão além de garantias formais, sendo moldados em equivalência entre igualdade e justiça.

A expansão das classes populares para áreas segregadas, como as periferias e os loteamentos populares, originou necessidades que se tornaram cruciais para a reprodução das relações sociais e para o sustento da força de trabalho. Essa conjunção de fatores estruturais e conjunturais culminou na emergência de movimentos reivindicatórios que têm desempenhado um papel fundamental ao impulsionar novas formas de organização e luta pela moradia, pela cultura e pelo direito de ir e vir na cidade.

Os movimentos sociais na Ilha de Caratateua, por exemplo, remontam à década de 1980 e carregam em suas pautas reivindicações por melhorias nos serviços públicos, como

abastecimento de água e saneamento, eletricidade, bem como pelo aprimoramento no sistema de transporte. Isso incluiu a demanda pela construção da Ponte Enéas Martins, realizada em 1986, uma obra política do governo Jader Barbalho e que foi ao encontro das demandas da população, conectando a ilha à porção continental.

Essa mobilização foi impulsionada pelo rápido crescimento populacional, resultado do processo acelerado de urbanização vivenciado ao longo daquela década (Assunção, 2005). As reivindicações por melhorias nas condições de vida e no acesso a serviços essenciais foram fundamentais para mobilizar os moradores e pressionar as autoridades municipais a agirem em prol dessas necessidades. A carência de serviços básicos e de infraestrutura adequada para atender a uma população em expansão foi um dos principais motores por trás do Consilha.

O Consilha surge inspirado pelos debates ambientais do início da década de 1990, a exemplo da Eco-92, e no contexto de pós-inauguração da Ponte Enéas Martins. Esse objeto técnico é instalado sob o discurso de fomento à economia e amenização dos fluxos na travessia. Tal processo, para Silva (1995), resultou na valorização e concentração de porções de terra nas proximidades da ponte, assim como contribuiu para o agravamento da luta por moradia, devido ao incentivo à ocupação “desordenada”.

Inicialmente liderado pelo sociólogo e escritor Mariano Klautau, morador antigo da ilha, o Consilha passa a ser referência na luta por conquistas de direitos no Distrito Administrativo de Outeiro. Uma das mais emblemáticas, conforme relatos de moradores entrevistados, trata-se da disputa pela preservação do bosque onde hoje está localizada a FUNBOSQUE, que, no início dos anos de 1990, foi alvo de forte especulação e tentativas de ocupação por parte dos novos grupos que se instalavam em Caratateua.

A FUNBOSQUE ocupa uma área com aproximadamente 12 mil m<sup>2</sup>, sendo assim uma importante conquista do Consilha, cujas atividades foram iniciadas efetivamente no ano de 1996, na gestão do ex-prefeito Hélio Gueiros. Conforme relato de um antigo morador entrevistado a “ideia era fazer o segundo Bosque de Belém [...] ela não chegou a ser ocupada, mas foi ameaçada, tem morador que até hoje não fala comigo, porque a gente foi contra a ocupação, a gente tinha um grupo que vou te dizer, que tá difícil encontrar hoje”<sup>190</sup>.

Nesse sentido, a finalidade do Conselho era o enfrentamento ao desenfreado processo de ocupação espontânea que alcançava Caratateua, o que, para seus membros, não trazia a garantia de melhoria de qualidade de vida dos ilhéus. Em outro momento, o Consilha foi

---

<sup>190</sup>Entrevista com um morador antigo de Caratateua, aposentado, ex-administrador Regional DAOUT e cofundador do Consilha, 68 anos, 06 de novembro de 2022.

contra projetos favoráveis à emancipação política da ilha, inclusive, plebiscitos<sup>191</sup>, os quais também envolveram os distritos de Icoaraci e Mosqueiro; situação essa que, na perspectiva dos representantes da época, tratava-se de estratégias político-partidárias para futura alocação de cargos por parte de grupos que almejavam a ampliação do poder político no município.

O Consilha chegou a congregar 13 centros comunitários cujos membros participaram de importantes ações diretamente associadas ao problema do zoneamento urbano, tendo destaque, ainda, a luta contra a instalação do antigo Porto da Sotave. Em 1993, representantes do movimento reivindicaram junto a SUDAM e ao governo estadual a área, admitindo ser muito mais profícua sua vocação “natural” para o turismo, lazer e como entreposto produtivo de alimentos, tais como a pesca artesanal (Silva, 1995).

O Consilha encerrou atividades em 2012, contudo, atualmente, alguns moradores e ex-fundadores estão em busca de reorganizar o movimento com fins de lutar por soluções para novas pautas que surgem no contexto da metropolização.

Com a intenção de tirar dos discursos e palestras a luta pela defesa ambiental e para preservar e ordenar a ocupação dos 12 km de praia da ilha do Outeiro, o Consilha elaborou o projeto “Desenvolvimento e meio ambiente” [...] o projeto apresenta sugestões e soluções concretas para a questão ambiental da Ilha [...] o projeto do Consilha abrange três partes, envolvendo os aspectos urbanos e turísticos do Outeiro (O Liberal, 26 mar. 1991).

Outro movimento articulado que chama atenção é o Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém (MMIB), responsável por promover o empoderamento feminino e tornar visíveis práticas locais por meio do turismo comunitário, isto é, gerido pelas próprias integrantes da associação. Entre as atividades de fortalecimento do movimento, encontram-se o cultivo de plantas medicinais e a produção de bijuterias artesanais.

Olha, a essência do MMIB é o empoderamento feminino. Hoje, eles também trabalham com o empoderamento dos jovens e com a comunidade em geral. Eles também trabalham com a terceira idade. Esse último é o mais lindo, eles vão lá fazer exercícios, roda de conversa. O MMIB faz tudo isso, trabalha com a comunidade. Pelo MMIB já foi o projeto de placas solares para o Jamaci, na ilha de Paquetá, porque lá dá muito morcego e lá só tinha gerador. Lá não tem energia. Nós não temos, nossa energia aqui é a diesel, não temos linha ainda. Imagina que uma vez fomos em uma reunião, porque quando chega dezembro, no réveillon, e mesmo mês de julho sobrecarrega a energia e queima tudo. Conseguimos a placa solar pelo MMIB com o Instituto Peabiru, eles têm um acordo de 50 anos parece (Nova moradora de Cotijuba, Membro do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, dona de pousada e restaurante, 52 anos, 27 de novembro de 2021).

<sup>191</sup>Em fevereiro de 1993, foi feito um plebiscito como tentativa de validar o projeto de emancipação política dos distritos de Icoaraci, Caratateua, Mosqueiro e ilhas adjacentes de Belém, porém, a proposta não avançou devido aos habitantes membros do Consilha e simpatizantes terem sido contrários (Silva, 1995).

O MMIB teve sua origem em 1998 como uma associação sem fins lucrativos, derivada do Grupo de Mulheres da Associação de Produtores da Ilha de Cotijuba (GMAPIC), que fazia parte da Associação de Produtores da Ilha de Cotijuba (APIC). No ano seguinte, em 1999, o Projeto “Sons da Ilha” foi aprovado em parceria com a Comunidade Solidária. Esse projeto envolveu uma turma composta por 50 jovens, os quais participaram de um programa de estudos com duração de um ano, recebendo bolsas de estudo como incentivo (Lopes, 2020).

[...] A ideia, na verdade, surgiu entre 1997 e 1998 [...] surgiu assim, era uma conversa, porque tinha parte dos agricultores, que era uma cooperativa dos agricultores, que eram normalmente homens, e tinham algumas mulheres, e elas não tinham voz aqui dentro. E hoje em dia tem muita! A maioria das empreendedoras aqui são mulheres, inclusive, as agricultoras. Aí, surgiu assim, como elas não tinham voz, elas achavam, e tinham aquela coisa da opressão do tempo antigo. Aí essas poucas mulheres mais antigas vieram, se reuniam até debaixo de uma árvore, onde uma casa começava a trabalhar na cabeça das mulheres, a trazer costura. Ficavam tricotando, conversando, ensinando, orientando. E aí foi aumentando. [...] Ainda é uma associação, mas a gente está tentando mudar para uma cooperativa. Agora estamos com vários cursos de capacitação justamente para a gente virar cooperativa, a gente trabalha com a Natura, a gente trabalha com a Beraga, fornecendo muita matéria-prima e não está mais cabendo aqui (Moradora antiga de Cotijuba, dona de pousada e restaurante, Vice-presidente do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém, 42 anos, 19 de dezembro de 2022).

Visando utilizar restos de madeira na criação de instrumentos musicais, essa iniciativa de capacitação foi fundamental para a formação de mulheres que, hoje, desempenham papéis importantes no movimento, inclusive na coordenação. Em 2002, o MMIB foi oficialmente constituído e desvinculado da APIC (Vicente *et al.*, 2022).

O movimento agora dispõe de uma sede própria, adquirida por meio de financiamento coletivo, contando com recursos provenientes das mulheres participantes. Inicialmente, a sede foi expandida mediante a aquisição de outros lotes, resultando na configuração atual. Essa estrutura permite a realização de diversos eventos, como programas de capacitação, atividades de socialização e festividades comunitárias. A sede se destaca como um importante equipamento público na ilha, oferecendo inclusive uma sala de leitura com um acervo de mais de 300 livros disponíveis para a população (Vicente *et al.*, 2022).

Desde 2002, essa iniciativa estabeleceu uma parceria com a empresa Natura para comercializar produtos como a semente pripioca e o tucumã. Atualmente, mais de 13 famílias estão envolvidas nos projetos e muitos participantes dessa turma estão ativamente envolvidos no movimento, ocupando posições, inclusive, na própria coordenação do MMIB.

Essa iniciativa não apenas proporcionou oportunidades educacionais para os jovens da ilha, mas também contribuiu para o fortalecimento e o crescimento do movimento, possibilitando que os próprios membros da comunidade se tornassem líderes e agentes de mudança em prol do empoderamento e do desenvolvimento da Ilha de Cotijuba (Lopes, 2020).

Os ambientes rurais de Belém não são oportunos à “difusão do agronegócio globalizado” (Elias, 2003, p. 50) e podem ser enquadrados como espaços da produção da agricultura familiar, fortemente marcados pela reprodução de atividades agrícolas e não agrícolas que, de forma criativa, traçam estratégias de sobrevivência dos pequenos grupos sociais que nele habitam, podendo ser valorizados como parte do patrimônio natural e histórico da cidade (Marafon, 2014). No entanto, essa situação não impede que os moradores tenham relações com agentes do grande capital, conforme pode ser observado em Cotijuba, dada a comercialização de frutas, sementes e raízes com atravessadores que trabalham diretamente para grandes empresas de cosméticos, tais como a Natura.

Destaca-se ainda a atuação do Ecomuseu da Amazônia, um projeto estruturante da FUNBOSQUE, com o apoio da SEMEC, cujas operações são realizadas tanto na sede da instituição, em Caratateua, quanto em Cotijuba. Sua atuação extensionista busca a participação e o envolvimento de comunidades em ilhas como Cotijuba, Mosqueiro e Caratateua, assim como em outras áreas, como o bairro do Paracuri e a Orla de Icoaraci (Almeida; Martins, 2023).

O Ecomuseu opera administrativamente por meio da Coordenadoria de Desenvolvimento Comunitário (CDC) nas dependências da fundação. Além dessas atividades, a escola também desenvolve outros projetos com foco na educação ambiental. A ênfase das ações está na valorização e no resgate da cultura amazônica por meio de projetos como: “Horta”, “Lixo nosso de cada dia”, “Plantas Medicinais”, “Alimentação Alternativa”, “Viveiro de Mudas”, “Clube de Ciências” e “Núcleo de Linguagem Arte e Cultura” (NULAC) (Almeida; Martins, 2023). Essas iniciativas objetivaram integrar conhecimentos e práticas locais, respeitando a cultura amazônica e promovendo a conscientização ambiental entre os alunos e a comunidade.

Criado em 2007, ressalta-se que o Ecomuseu adota uma abordagem distinta dos museus convencionais, que são reconhecidos por manter seu acervo em espaços construídos e fechados. O Ecomuseu é reconhecido como museu de território, portanto, seu acervo é todo o patrimônio material e imaterial de determinada comunidade.



Como museu ao ar livre, adapta-se cuidadosamente às particularidades do território, seja ele de terra firme ou insular, urbano, periurbano ou rural, utilizando o contexto físico como suporte para sua pedagogia. Isso é realizado após um diagnóstico participativo que identifica as potencialidades, fragilidades e perspectivas de desenvolvimento de cada comunidade (Almeida; Martins, 2023).

Suas ações direcionam-se à comunidade, englobando pessoas de diferentes faixas etárias (adultos, jovens e crianças) e capacitando-os a desempenhar papéis de animadores, formadores e agentes de desenvolvimento em suas próprias comunidades. Tudo isso é feito na linguagem e contexto cultural dessas comunidades específicas (Almeida; Martins, 2023).

Ao utilizar os elementos materiais e imateriais da herança de cada comunidade, reconhecidos por meio de um inventário participativo contínuo, o Ecomuseu emprega esses elementos como ferramentas pedagógicas. O museu desenvolve uma variedade de atividades diretamente relacionadas às ilhas de Belém, estabelecendo uma estreita relação que valoriza e respeita a cultura local. Essa abordagem promove o empoderamento e a educação por meio do patrimônio cultural e ambiental das comunidades (Almeida; Martins, 2023).

Ademais, destaca-se a realização de ações patrimoniais, mapeamento do território, inventário patrimonial, pesquisa histórica e etnográfica, organização comunitária e gestão compartilhada. Essas ações são realizadas por meio de oficinas (educação patrimonial, produção em cerâmica, pintura e desenho, cestaria em palha, beneficiamento artesanal de sementes, danças folclóricas etc.), formações, eventos culturais e roteiros de Turismo de Base Comunitária. O objetivo é preservar, promover e compartilhar o rico patrimônio cultural e ambiental das ilhas de Belém.

As ações e parcerias contemplam ainda outros projetos, tais como piscicultura, segurança alimentar, apoio à formação/reactivação de associações de moradores, incentivo à participação em eventos, editais de fomento e projetos. Contribui para realização de eventos protagonizados pelos comunitários, como exposições e feiras de produção comunitária (cultivo de tubérculos, produção de farinha de mandioca, viveiros, meliponicultura, hortas etc.); apoio aos ecossítios e quintais produtivos e formações em qualidade no atendimento, hospedagem domiciliar, condutores de Turismo de Base Comunitária (TBC)<sup>192</sup>, monitores de

---

<sup>192</sup>O “TBC vem sendo compreendido no planejamento turístico, como uma via potencialmente transformadora para as dinâmicas socioeconômicas locais e, também, como um caminho para o resgate e fortalecimento das tradições” (Lima; Irving; Oliveira, 2022, p. 3). Em 2022, o governo estadual instituiu a Política Estadual de Turismo em Base Comunitária (TBC) por meio da lei nº 9.773, de 27 de dezembro de 2022 (Pará, 2022b) que estabelece diretrizes e princípios a essa atividade no estado. Trata-se de uma possibilidade de gestão econômica e territorial do turismo que visa promover o protagonismo das comunidades (tradicionalis,

espaços culturais, roteiros ecoturísticos e de memória patrimonial e demais apoios à produção associada ao turismo.

No turismo comunitário, a execução dos roteiros tem por base pontos de memória e pontos de cultura das ilhas de Caratateua e Cotijuba, assim como lugares de manifestações religiosas e de referência à memória, balneários, sítios e quintais produtivos. Os roteiros incluem os comunitários em todo o processo de elaboração das rotas e programações, sendo os próprios moradores os organizadores das apresentações, orçamentos e vendas dos produtos.

Entre os grupos contemplados estão mestres de cultura, como o Mestre Apolo, com expressão cultural denominada “Boi Misterioso do Itaiteua”, que também possui a Biblioteca Comunitária Tralhoto (figuras 70 e 71). Ademais, salienta-se: o Ponto de Cultura Canto Autoral, localizado na Comunidade Pedra Branca, de Cotijuba; em Caratateua, também se destacam os projetos desenvolvidos com grupos e expressões culturais, tais como o “Cordão de Pássaro Pipira da Água Boa”, o “Cordão de Pássaro Colibri do Outeiro”, o “Cordão do Pássaro Tem-Tem do Fama”, a Casa de Mariana de Mãe Sandra da Água Boa, o Templo Caboclo Mãe Márcia na Comunidade Pedra Branca (Cotijuba), Grupo Paráfolclórico Tucuxi, Cerâmica Caratateuense, Balneário e Carimbó; Mestre Tabaco; e o Ecosítio da Natureza, na Comunidade Fidélis, em Caratateua.

Por um lado, o turismo de base comunitária mostra-se como um modelo de gestão no qual a comunidade se organiza e presta serviços para os visitantes de maneira mais justa e equitativa, se comparada com outros modelos de negócios comercialmente adotados pelos agentes do mercado turístico. Entre as atividades, estão: trabalhar como “guia” local, levar para pescar, para conhecer a roça, a casa de farinha, o mangue etc., e oferecimento de hospedagem em galpões ou na própria residência do morador com alimentação caseira.

Por outro, a articulação e a participação das pessoas se dá de forma descontínua, isto é, nem sempre participam de uma luta com persistência ou deixam seus interesses particulares acima dos coletivos, pensando de maneira fragmentada ou em razão de cooptação por promessas político-partidárias de curto prazo.

Figura 70 – Ilha de Carateua: Biblioteca Comunitária “Tralhoto Leitor”



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, abr. 2023.

Nota: idealizada pelo escritor, pintor, poeta e cordelista Apolo Monteiro Barros, mais conhecido como Apolo da Tracateua, também fundador do projeto cultural e folclórico “Boi Misterioso”, a biblioteca comunitária foi montada em sua própria residência, no bairro Itaiteua, tendo por objetivo estimular crianças a se interessarem pela leitura. O espaço das aulas de reforço e encontros literários é a garagem, estendendo-se até a área de varanda e quintal. O projeto conta com o apoio de voluntários para limpar, organizar e classificar o acervo. O espaço adaptado apresenta certa precariedade, com goteiras visíveis e móveis danificados. O acesso à rua da biblioteca também carece de manutenção urgente, devido à ausência de asfaltamento e esgoto sanitário.

Figura 71 – Ilha de Caratateua: aulas de reforço escolar na Biblioteca “Tralhoto Leitor”



Fonte: Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, abr. 2023.

Nota: as aulas de reforço são totalmente gratuitas e ministradas por voluntários do projeto, dentre eles, estudantes universitários dos cursos de Letras e Biblioteconomia. Dentre os demais projetos desenvolvidos também se encontra o “Coral Araçari” e o trabalho itinerante de visitação, a fim de atrair mais participantes. Para manter o acervo, o material escolar e o lanche das crianças, Mestre Apolo conta com o apoio financeiro decorrente da participação em editais públicos de financiamento, como do Banco Itaú, por meio da Rede Amazônia Literária, filiada à Rede Nacional de Bibliotecas Comunitárias (RNBC).

Moura (1997) apresenta todo um levantamento histórico sobre os cordões de pássaros e os cordões de bichos do Pará<sup>193</sup> e os menciona evidenciando que as comédias estão presentes nos pássaros juninos de Belém, além de que a riqueza da cultura amazônica se materializa por meio de um repertório de melodramas, fantasias folclóricas, burletas dramáticas e peças joaninas de costumes regionais.

Além disso, outras iniciativas se fazem presentes, como o trabalho comunitário do cordão de pássaro Colibri, liderado pela Mestre de Cultura Laurene Ataíde, que há anos desenvolve trabalhos sociais por meio da Associação Folclórica e Cultural Colibri de Outeiro e pelo Ponto de Cultura Ninho do Colibri.

Os cordões de pássaros, o Círio de Nossa Senhora da Conceição e a Festa de Iemanjá, pouco conhecidos como manifestações culturais para além do próprio Distrito, dentre outros trabalhos comunitários que ajudam a manter essa tradição, estão ameaçados de desaparecer diante de tantos outros problemas que as políticas públicas não conseguem resolver.

Por fim, destaca-se a luta por garantia de direitos e permanência no atual Terminal Hidroviário Ruy Barata, na Praça Princesa Isabel, por parte dos membros da Cooperativa de Transporte Escolar e Alternativo das Ilhas de Belém e Adjacentes (COOPETRANS).

Os condutores de embarcações desse ambiente, não possuem horário fixo ou ordem de chegada. Eles ancoram e vão se apropriando do local de acordo com suas vontades e pré-disposição. No horário de almoço, é comum observar a diminuição das atividades, primeiramente, pela diminuição da procura por travessias, como também pelo fato dos trabalhadores retornarem aos seus lares, sendo possível observar ainda aqueles que permanecem no local descansando em redes atadas dentro dos barcos, ocupando o espaço ao seu modo e reafirmando seu vínculo imaterial.

Até antes da inauguração do terminal, os condutores de embarcações esperavam e negociavam diretamente com representantes das agências, com guias de turismo e com o próprio visitante. Com a inauguração, as vendas de ingressos são controladas pelos representantes da Cooperativa que, por meio de parceria com a PMB, detém espaço dentro do terminal para controle dos usuários.

No que se refere à Praça Princesa Isabel, tem-se que esse espaço exhibe uma variedade de usos e dinâmicas de apropriação do espaço, como nas formas de acesso ao rio (pesca e banho), de circulação (fluvial e terrestre) e de lazer (festas que ocorrem nas proximidades).

---

<sup>193</sup>Independentemente do gênero dramático, essa é uma designação cênica que abrange quaisquer peças encenadas.

Ademais, outros processos de utilização vêm ganhando destaque, como as relacionadas ao desenvolvimento de atividades econômicas voltadas para o turismo.

Dividem o espaço duas associações de barcos e em uma cooperativa de lanchas (voadeiras com motor do tipo “rabeta”): a COOPETRANS, criada no ano de 2016, com 24 condutores de lanchas cadastrados; a Associação dos Trabalhadores do Transporte Marítimo das Ilhas de Belém e do Baixo Acará (ASTIB), fundada em 2014, com 12 embarcações cadastradas; e a Associação dos Barqueiros Ribeirinhos e condutores do Município de Belém (ARBCIMB), fundada em 2010, com 16 associados.

A maioria dos condutores das embarcações é de moradores das ilhas, sendo a concentração das moradias desses trabalhadores situada nas faixas de orla das comunidades do Igarapé Piriquitaquara, Igarapé Combu e do Furo de São Benedito, ambas na Ilha do Combu, e alguns pertencentes à Ilha Murutucu. Em uma dinâmica socioespacial intimamente ligada ao rio, a maioria das famílias – senão todas – possui um membro cuja profissão é a de “barqueiro profissional”, atividade quase sempre complementar à principal, a extração de açaí, e, em menor escala, outras frutas, como o cacau.

Os “barqueiros” são sujeitos que conduzem ou trabalham em barcos, seja utilizando-os para a pesca, seja na condução de passageiros. Na Comunidade do Igarapé Piriquitaquara encontra-se a maioria desses condutores, conforme dados fornecidos pelo vice-presidente da COOPETRANS, que também é membro do conselho gestor da Área de Proteção Ambiental (APA) da Ilha do Combu.

Nos novos discursos do turismo, nos quais a linha tênue entre a vivência e a dominação passam invisíveis aos olhos da maioria, a Ilha do Combu vem se destacando nos últimos quinze anos como espaço de lazer para a população de Belém e para as empresas de turismo, o que vem sendo reforçado na veiculação de notícias dos principais jornais locais.

A implementação do turismo no Combu por meio das agências, conforme relatado pelos guias, reforça a caracterização e a concepção da separação entre urbano/rural e natureza/cultura. Esse fenômeno transforma a cidade em um cenário híbrido de vivências e conflitos, enquanto simultaneamente se mostra em perfeita harmonia com a natureza (Dergan, 2006). Além disso, áreas de proteção ambiental, legalmente instituídas pelo poder público, tornam-se fontes de recursos e imagens significativas para atrair investimentos para uma região, especialmente quando associadas ao turismo.

Ao buscar compreender as ressignificações e mudanças na relação com a natureza e com a cidade desde a década de 1980, observa-se a tentativa de (re)invenção de Belém a partir da criação de novos desejos e necessidades. As formas herdadas do passado, que ainda

persistem e se refletem no espaço, trazem novas e diferentes concepções repletas de imagens e simbologias. Esse processo revela uma dinâmica em constante evolução na relação entre a cidade e seu entorno natural, moldada por influências históricas, culturais e econômicas.

Nesse conjunto imbricado de relações, os agentes do mercado turístico e do planejamento urbano (re)organizam o espaço e desenvolvem imagens que substituem a impressão de locais “isolados”, “esquecidos” e “pouco desenvolvidos” para ambientes “exóticos”, “paradisíacos” e “próximos de tudo”.

Percebe-se, então, a progressão de racionalidades que se reduzem e se apropriam do rio, da floresta e de elementos da cultura ribeirinha, bem como se encontram resistências, tal qual a luta dos condutores de embarcação, no geral, moradores da Ilha do Combu e demais ilha do entorno, e que hoje precisam complementar a renda com o transporte de visitantes, insistindo em adaptar seu próprio ritmo de vida ao que é imposto.

O processo de valorização da Praça Princesa Isabel por parte do governo municipal é recente. Isso porque, até meados do século XX, esse ambiente era considerado uma das zonas boêmias da cidade, situada às margens do Rio Guamá, na zona sul de Belém, no bairro da Condor. Até esse período, possuía um cenário em que se apresentavam, de um lado, as imagens da floresta e do rio e, de outro, os clubes, bares, casas de shows, pequenos portos e fábricas, barracas e palafitas de uma periferia em formação. Esses pequenos estabelecimentos atraíam artistas, trabalhadores e prostitutas que se misturavam a outras diversas atividades noturnas (Dias Júnior, 2011).

A reforma da Praça Princesa Isabel foi feita pela gestão municipal, no ano de 1998, e teve por objetivo principal a proposta de “resgatar” o diálogo entre a cidade e o rio. Desde então, nenhuma outra ação expressiva por parte do poder público foi realizada no local.

Nas intervenções executadas pela gestão municipal, entre os anos de 1997 e 2004, foi possível observar a preocupação da prefeitura em colocar em prática uma concepção de gestão e planejamento mais participativo, cuja preocupação com uma filiação estética demarcava um estilo mais regionalista, ainda que articulado com uma representação determinada e até mesmo normatizada sobre a região.

Ademais, a prefeitura de Belém da época buscou associar a arquitetura e o paisagismo a elementos arquitetônicos tradicionalmente vistos como amazônicos, contudo, sem negar a modernização da cidade (Amaral, 2005). Assim, a Praça Princesa Isabel foi reformada entre os anos de 1997 e 2004, juntamente com as praças Waldemar Henrique e Milton Trindade (Pracinha do Horto), os complexos Ver-o-Peso e Ver-o-Rio, assim como a Orla de Icoaraci (Mergulhão, 2009).

Nos últimos anos, o local chamou atenção pelo abandono por parte da administração pública, tendo em conta que a praça apresentava um sistema de iluminação precário, o posto de informações turísticas encontrava-se fechado e degradado pela ação do tempo, os equipamentos lúdicos sem condições para o uso, assim como havia acúmulo de lixo e falta de jardinagem.

Até a última reforma, finalizada em outubro de 2020, também não foi constatada a presença de pessoas realizando atividades físicas e esportivas (caminhadas, exercícios, corridas, passeios de bicicleta etc.), pois, segundo relato dos frequentadores, a ocorrência de assaltos, de brigas, casos de prostituição e tráfico de drogas são habituais.

No ano de 2017, a Prefeitura de Belém, por meio da Diretoria Executiva da CODEM, e em parceria com o Fórum das Entidades Empresariais do Estado do Pará, instituiu o Programa “Desenvolve Belém”, criado para incorporar todos os projetos futuros e em andamento dessa companhia (Mesquita, 2017). Dessa maneira, o “Desenvolve Belém” foi apresentado à mídia e a alguns grupos empresariais locais, com propostas que sugeriam a mudança e a transformação de vários locais em ambientes de consumo e de entretenimento.

Os discursos do poder público, cujos conteúdos tinham como mote o fortalecimento da ideia de dar vida nova ou “resgatar” o patrimônio da cidade, tratam-se, na maioria das vezes, de processos que podem transformar a paisagem, negando-a e deslegitimando-a de outros usos. Entende-se que estes locais se voltam para uma classe média privilegiada e desejosa de se apropriar do espaço, excluindo dele outros possíveis agentes, usos e funções sociais.

Preocupa-se, então, com essa forma de ocupar e (re)usar os espaços “abandonados”, desprezando as atividades populares e as pessoas que os utilizam e que provavelmente não poderão pagar pelos novos serviços e infraestrutura. Nesse sentido, o Programa “Desenvolve Belém” chegou a ser implementado com ações como o Projeto “Chão em Dia”, para regularização de imóveis de servidores públicos municipais.

Outrossim, observou-se que a proposta da marina pública, uma área que iria do antigo Iate Clube até a Praça Princesa Isabel, que previa a composição de locais para apoio náutico, constituído de rampas de calado, estrutura para retirada de barcos, quadras poliesportivas, área para eventos e um complexo gastronômico (Mesquita, 2017), sofreu uma série de mudanças na proposta inicial, resultando somente na reforma do terminal hidroviário.

Projetos como esse nascem em um cenário marcado por um entorno de grande quantitativo populacional e pelas baixas condições de vida (IBGE, 2018). Dessa forma, existe a necessidade de analisar se as lógicas que seguem transformando essa parte da cidade correspondem a uma união vertical de vetores da modernização, responsáveis por trazer



“desordem às regiões onde se instalam, porque a ordem que criam é em seu próprio e exclusivo benefício” (Santos, 2006, p. 259).

Desse modo, na medida em que a dinâmica local resultante dessa mobilização se manifesta na capacidade dos atores em se engajarem em ações coletivas, e essas ações são fruto de trabalho comum, iniciadas, decididas e pilotadas localmente, considera-se que esse território em recomposição pode ser igualmente compreendido como “território de ação local” (Teisserenc, 2009). Em adição, salienta-se que a qualidade desse território está baseada em última instância na qualidade dos atores que o animam e na sua capacidade de organização coletiva para dar as respostas mais bem adaptadas aos desafios impostos (Teisserenc; Teisserenc, 2017).

No contexto dos espaços insulares de Belém, têm-se observado a colaboração mútua entre os barqueiros das duas associações e da cooperativa no sentido de diminuir a velocidade durante o transporte de passageiros e mercadorias nas ilhas, principalmente na Ilha do Combu, de maior fluxo atualmente. Contudo, ainda é necessário realizar um trabalho de fiscalização juntamente com os órgãos oficiais no que diz respeito à circulação de lanchas e *jet-skis* de uso particular, que continuam desrespeitando as placas de sinalização voltadas para a redução da velocidade nos rios.

Admite-se os portos são um importante espaço de deslocamento de moradores e comerciantes das ilhas de Belém, onde diariamente circulam barcos, lanchas, canoas ou “rabetas” para a realização de diversas atividades cotidianas, como ir à escola, visitar parentes e amigos, fazer compras, ir ao médico e vender produtos nas feiras. Alguns portos localizados na parte sul do município tanto evidenciam quanto reforçam essa constatação.

Nessa área, chama-se atenção para as novas interferências de forte impacto nas mobilizações locais. Isso porque, acredita-se que a expansão das intervenções e políticas urbanas deverá avançar por toda a orla sul até a área do Parque do Utinga, considerada estratégica, inclusive, como via de acesso e saída da cidade.

Considera-se que nos espaços das ilhas, dos portos, das feiras, das praças, das calçadas, dos botecos e das tabernas de Belém, é possível perceber as permanências e resistências de grupos que foram pouco privilegiados nesse acontecer histórico. Essa aparente invisibilidade não pode de maneira alguma apagar ou invalidar o mundo vivido por esses indivíduos, que, à sua maneira, adaptam-se a todas as mudanças impostas a eles, como é o caso das transformações recentes que ocorrem no porto da Praça Princesa Isabel, agora renomeado como Terminal Hidroviário Ruy Barata.

Embora nas práticas de turismo sejam frequentes as extensões formadas por verticalidades<sup>194</sup>, isso não se trata de uma regra. Ao contrário, existem locais onde as horizontalidades<sup>195</sup> são possíveis, como a Praça Princesa Isabel, dado o seu conteúdo histórico e geográfico. Diante disso, afirma-se a necessidade quanto ao fortalecimento das horizontalidades, para que o local mantenha o controle sobre os processos que lhes são impostos, devendo a sociedade apoiar iniciativas que não coloquem o valor de troca acima do valor de uso, homogeneizando e hierarquizando os lugares a partir de lógicas alheias ou particulares às necessidades primárias das populações residentes.

Conclui-se que, diante dos conflitos e tensões, os condutores de embarcações buscam fortalecer a atuação coletiva da associação e da cooperativa, no sentido de defesa social e econômica do grupo, além da busca pela permanência de seu modo de vida intimamente ligado ao elemento hídrico.

---

<sup>194</sup>Relações estabelecidas entre pontos descontínuos no território (p. ex.: entre uma região e outra, entre um país e outro) e que são responsáveis por assegurar o funcionamento global da sociedade e da economia (Santos, 2006).

<sup>195</sup>Relações pautadas pela proximidade entre espaços em um plano contínuo e/ou contíguo (entre lugares vizinhos, entre lugares dentro de uma mesma região etc.) e, por isso, fortemente baseadas em uma solidariedade marcada pela copresença (Santos, 2006).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

*Sou ribeirinho desde que nasci, e sou ribeirinho porque moro em uma ilha, mas tem gente que pensa que ser ribeirinho é coisa ruim, mas é uma maravilha. É você fazer parte da natureza. Porque ser ribeirinho não é você ser paupérrimo. Você tem uma amplitude de vida. Você tem área de lazer, você tem lago, tem rios, tem pesca no matapi. Não sei se você está me entendendo. Eu sou um ribeirinho e sou feliz. Eu já morei tanto na cidade grande, mas não me acostumo mais lá. Meu pai me criou como ribeirinho, e sendo sincero, eu sou feliz. Uma vez dei uma palestra em Santo Antônio do Tauá e disse que ser pobre não é defeito, defeito é ser relaxado. Ser pobre é uma virtude [...] Mas ser ribeirinho é uma maravilha! E quem disser que tem vergonha de ser ribeirinho, que vá para o centro da cidade, para ver o que é bom pra tosse (Morador antigo de Cotijuba, carpinteiro, 74 anos, 27 de novembro de 2021).*

Historicamente, as ilhas de Belém foram ocupadas seguindo a lógica tradicional ribeirinha, com a ocupação dos terrenos por famílias antigas que mantinham uma íntima relação com a natureza e com a cultura local. No entanto, a partir do final da década de 1970, observa-se uma maior introdução de novas relações com a terra e as águas, decorrentes da formação e consolidação de novas centralidades intrabairros da cidade. O crescimento de uma urbanização espontânea nesses ambientes acabou por obscurecer antigos hábitos e comportamentos, comprometendo significativamente o direito de viver e usufruir desses espaços, conforme ressaltado por Lefebvre (2008).

Em uma narrativa que se estende de longa data, seja na literatura ou no discurso político, Belém é chamada de “portão de entrada” da Amazônia, tendo em vista a sua posição estratégica em relação ao litoral e à foz do Rio Amazonas. Nesse sentido, em um primeiro momento, a urbanização de Belém ocorreu nas margens fluviais, expandindo-se posteriormente para seu interior. Tal expansão espacial não se desenvolveu de modo homogêneo, resultado das mudanças na forma como a cidade foi apropriada pelas estratégias estatais e do capital.

Trindade Júnior (2016) observa que a atual forma metropolitana de Belém, mesmo sendo um resultado das ações dos agentes locais, possui em sua origem um significado mais amplo, que tem no padrão urbano-industrial da metrópole capitalista uma condição para a realização do esquema de reprodução. Belém, que sempre assumiu relevante importância para a dinâmica do espaço regional, a partir da segunda metade do século XX, passa a dispor de maior adensamento e verticalização, como também uma forma expandida, que, sem perder o primado das áreas centrais no processo de apropriação do espaço, tem o capital imobiliário como principal agente das mudanças.

O lazer, uma fruição do tempo não produtivo e necessidade social fundamental para a existência humana, manifesta-se em Belém nas práticas lúdicas, esportivas, recreativas, festivas, entre outras, em diferentes tempos e lugares, como nas ruas, praças, associações, templos, trapiches, na intimidade do lar, na mata e nos rios. No entanto, nos últimos anos, em pontos estratégicos da cidade, o que inclui algumas ilhas, essa dimensão da vida cotidiana vem sendo frequentemente cooptada pela lógica de produção-consumo capitalista, transformando-a em mercadoria.

A negação dessa afirmação seria possível caso houvesse investimentos substanciais em espaços e ações que priorizassem inicialmente as carências e os problemas de habitação, infraestrutura e serviços urbanos da população insular. Isso significaria que, em vez de submeter o lazer à lógica mercadológica, haveria uma abordagem mais voltada para as

necessidades básicas da comunidade, garantindo condições dignas de moradia, infraestrutura adequada e serviços urbanos eficientes.

A expansão do sistema de estradas, a construção de pontes e a instalação de terminais de transporte fluvial transformaram a configuração morfológica, ambiental e social das ilhas de Belém, expandindo limites e destruindo parcelas significativas dos ecossistemas de várzea. Na década de 1980, esse fenômeno foi particularmente intenso nas ilhas que foram primeiramente atingidas pelo processo de expansão/dispersão da cidade, e, a partir dos anos 2000, nas ilhas do extremo-oeste e na parte sul-insular.

Nesse arcabouço, não é mais possível considerar que ilhas, como as da parte sul, façam parte do Distrito Administrativo de Outeiro (DAOUT), e nem mesmo ilhas como Paquetá e Cotijuba, tal qual seu entorno, devido às trajetórias socioespaciais dos moradores estarem intimamente ligadas às existentes no Distrito Administrativo do Guamá (DAGUA) e/ou ao DAICO, como também sem que seus moradores queiram fazer parte desse distrito.

Acredita-se que as relações socioespaciais se estabeleçam de semelhante maneira entre os Distritos Administrativos de Outeiro (DAOUT), Distrito de Icoaraci (DAICO) e/ou Distrito do Benguí (DABEN), podendo até mesmo ser sugerida a criação de um distrito único para as ilhas dessa porção da cidade, com sede em Cotijuba, por sua centralidade de serviços básicos e comunitários.

Desse modo, as políticas territoriais propostas pela Prefeitura e pelo governo estadual se mostram insuficientes e inadequadas, pois são feitas a partir de instrumentos difundidos para a área continental, e não dão conta dos arranjos híbridos e das necessidades espaciais cotidianas dos ilhéus.

A divisão em regiões ou distritos administrativos deve possibilitar que esses espaços se tornem referência como unidades de planejamento e de gestão da cidade, tanto para o corpo técnico quanto para a população, como também um canal de participação e interação, com foco na solução dos problemas comuns (Rodrigues, 2011). As reuniões distritais, assembleias e ferramentas como o “Tá Selado!” devem ser vias de participação – não as únicas – para eleger e ordenar as demandas prioritárias dos bairros das ilhas.

Nesse sentido, a urbanização atinge cada ilha de Belém de maneira diferenciada, os encontros e desencontros entre as esferas do trabalho, da moradia e do lazer demonstram que as práticas, tanto na dimensão social quanto na territorial, mostram-se cada vez mais imbricadas. Em Caratateua, predomina a presença de formas de lazer da população pobre da cidade, mesmo que em alguns fragmentos, como às margens do Rio Maguari, já demonstrem a entrada do capital imobiliário de alto padrão. No Combu, por sua vez, a produção do espaço

é voltada para o turismo, sendo o Estado e alguns empresários de bares e restaurantes os grandes condutores das ações que disponibilizam serviços cada vez mais especializados, para um público cada vez mais selecionado.

Ainda nessa ilha, antes da instalação da lógica capitalista, a tríade moradia-trabalho-lazer subsistia principalmente da produção extrativista. As relações de trabalho ocorriam nas casas, quintais, ilha adentro e no rio, sem a necessidade de separá-las de outras atividades cotidianas. A vida era ditada pelos ritmos da natureza, sendo esses os referenciais para estabelecer o momento da festa, do trabalho e da vida doméstica. Sobretudo, as diversas práticas comuns a essa conjuntura não se opunham, e os lugares onde eram realizadas não distavam ou diferenciavam-se. No entanto, com a consolidação da sociedade industrializada e, conseqüentemente, urbanizada, conforme conhecemos hoje, vem ocorrendo o rompimento dessa articulação.

Em Cotijuba, o avanço incipiente do turismo é destaque pela presença de equipamentos turísticos como pequenos hotéis e segundas residências, que mantêm relações com agentes do circuito superior, por meio das novas tecnologias de informações e comunicação, configurando uma refuncionalização nesses novos espaços da metropolização. Em Cotijuba e no Combu, mais na segunda ilha, constroem-se imaginários sobre a paisagem que é vendida como mercadoria exclusiva de acesso à natureza amazônica sem sair do conforto da cidade, em que pacotes de apelo visual à cultura regional enchem as páginas de jornal e plataformas virtuais de venda.

A Ilha de Cotijuba, ilha subúrbio predominantemente de lazer por temporada e segundas residências, leva-nos a pensar em espaços de lazer voltados aos valores e aos interesses mais locais, onde aspectos da vida urbana e metropolitana entrelaçam-se aos de identidade e solidariedade dos grupos de moradores anteriormente estabelecidos. Salienta-se que esse espaço insular volta-se notadamente para o lazer da população mais pobre que, de alguma forma, ainda resiste às formas mais padronizadas de entretenimento. Ou seja, menos pela falta de vontade que pelas condições econômicas, que dificultam o acesso às formas de lazer sofisticadas.

Desse modo, assim como em Caratateua, em Cotijuba predomina a presença de uma população de baixo e médio poder aquisitivo que adquire terrenos e casas para fins de comércio e/ou moradia permanente ou de uso ocasional. Portanto, essa ilha acompanha o processo de metropolização de Belém por meio da periferização, uma vez que os novos moradores são migrantes excluídos das novas dinâmicas instaladas na área central ou advindos de trechos valorizados das áreas de transição e expansão.

Nas ilhas ribeirinhas, por sua vez, inúmeros caminhos são abertos de maneira espontânea e diante de certa racionalidade, atravessando os terrenos e quintais de casas, e seguindo até a mata, onde é praticada a atividade extrativista, a produção de farinha, a retirada de lenha, pequenas caçadas, manejo de madeiras ou simples caminhadas até as margens dos rios ou entre as vizinhanças, configurando-se espaços de sociabilidades. Há a compreensão de que nesses locais existem modos de vida e de permanência dos grupos anteriormente estabelecidos que, de certo modo, resistem, com criatividade e adaptabilidade, aos novos usos e consumos metropolitanos que transformam a paisagem e os ritmos cotidianos desses lugares.

As ilhas de Cotijuba, Caratateua e Combu, mais frequentadas por visitantes de todo tipo de origem, diariamente, são ocupadas por moradores e produtores rurais com vistas à comercialização de produtos diversos. Por vezes, os terrenos e casas são comumente transformados em bares, restaurantes e pousadas, de negociação direta com a clientela, fazendo uso de redes sociais virtuais e aplicativos de mensagens para divulgação dos produtos e serviços. As ilhas de Paquetá e Grande sofrem influência direta das interações que acontecem nesses locais, imbricando-se novos processos aos antigos, em um conjunto de relações que, geralmente, não ocorrem de modo consensual.

As atividades nos bares, restaurantes e pousadas possibilitam a diversificação da economia, contudo, o que se percebe são práticas massificadas em período de veraneio e algumas ações de grupos exclusivos em áreas selecionadas fora desse período.

Nesse sentido, confirma-se o argumento principal deste estudo, isto é, as novas formas de uso e de consumo da natureza na Amazônia visam a atender demandas metropolitanas, locais e distantes, cujos aspectos de dominação se mostram, por vezes, mais sutis. A diversidade de usos, consumos e apropriações, resulta da tensão entre as urbanidades que nelas se projeta e as insularidades diversas que ora se colocam como resistência, ora vão ao encontro da urbanização. Das contradições e conflitos, desencadeiam-se pequenos movimentos insurgentes de pertencimento e de reconhecimento da diferença dos sujeitos, sugerindo outras possibilidades mais criativas e posturas contestáveis acerca dos avanços hegemônicos.

As demais hipóteses de investigação também se confirmam, haja vista que nas ilhas de maior contato com as dinâmicas urbanas e metropolitanas, vão sendo criados cenários cada vez mais artificializados de forte apelo à natureza, mas de pouca vivência com ela. Essa pressão urbana e ambiental conflituosa decorre da expansão imobiliária e, mais recentemente, do lazer programado ao consumo. Por outro lado, o cotidiano permanece sendo vivido,

material e simbolicamente diferente, visto que reflete saberes e valores específicos da cultura e economia local.

Nos espaços de lazer das ilhas de Belém, predominam atividades de subsistência dotadas de pouca rigidez normativa, conteúdo informacional e comunicacional, e metamorfoses de trabalho com presença variada de capital e ofícios. Isso revela como as práticas do circuito inferior renovam-se constantemente, sendo possível menor subordinação ao circuito superior.

Por fim, confirma-se que, nas escalas decisórias das políticas urbanas e ambientais, são instituídas orientações etnocêntricas e contraditórias que comprometem a distribuição, os objetivos e as diretrizes das ilhas nos distritos administrativos de Belém. Assim, o espaço concebido pelo planejamento e pela gestão urbana, onde as normas, princípios e hierarquias deveriam existir calcados em uma forte condição de cidadania, contribui para a criação de ambientes “à margem-rio”, em detrimento dos ambientes ribeirinhos e/ou de beiras aos cursos d’água, que se tratam daqueles de maior possibilidade de reconhecimento do outro, da simultaneidade, dos protagonismos e da diferença.

A metropolização contextualiza os novos processos de mercadificação das terras urbanas associadas à produção da natureza e dos lazeres como condição para reprodução da lógica da mercadoria. Esse processo nos ajuda a compreender as formas como o espaço se homogeneíza, fragmenta-se e hierarquiza-se, criando configurações urbanas que garantem o fluxo mais intenso de capital e de mercadorias, além da concentração de novas atividades ligadas ao setor de serviços e à administração dos territórios.

Nesse sentido, considerando que as lógicas de acumulação alcançam todos os lugares, algumas ilhas de Belém – por sua localização, interesses e movimentos entre novos e antigos agentes urbanos – tornam-se cada vez mais ambientes de consumo, onde os projetos e ações criam espaços “à margem-rio” como condição de atração direcionada às camadas solváveis da sociedade, enquanto, simultaneamente, no seu entorno próximo, encontram-se práticas suburbanas e ribeirinhas onde prevalece a reprodução das camadas de baixa renda que ali coabitam há mais tempo.

A projeção do lazer e das novas formas de moradia se expressa em leis, projetos, políticas e ações que refletem conflitos de classe do modo de produção-consumo capitalista e da reprodução das relações sociais de produção. Desse modo, os princípios que os orientam delimitam o lazer como a expressão de relações materiais e imateriais dominantes.

A especulação e o consumo fundamentam-se no fato de que a habitação e o usufruto das amenidades naturais e culturais são componentes essenciais na reprodução da sociedade



humana (necessidade de abrigo, deslocamento e lazer), além de serem símbolos de status social, pois são constituídas de valor de troca.

Nesses ambientes, as disputas fundiárias, imobiliária, turística e de lazer, entre antigos e novos sujeitos estabelecidos, expressam encontros e resistências em escala local-local e em escala local-global. Isso pressupõe a atenção tanto para a produção de espaços com formas e conteúdos cada vez mais padronizados e artificializados, quanto para os espaços de práticas socioespaciais diversos, nos quais elementos da natureza e a feição mais tradicional da cidade se entrelaçam às novas práticas e intervenções inseridas no cotidiano insular.

Portanto, compreende-se que o consumo da e na natureza nos espaços insulares de Belém é representativo para a análise dos projetos e das ações hegemônicas que recaem sobre a Amazônia. Essas ações, não sem resistência, demonstram outras formas de exploração dos bens de uso comum, por vezes mais rebuscadas, atraentes ou sutis, influenciando tendências que contribuem para o aumento dos problemas urbanos e socioambientais que envolvem moradores, comerciantes, empresários, visitantes e o poder público. Por outro lado, nesse mesmo ambiente, encontram-se práticas de consumo imitativas e/ou adaptativas de sujeitos e movimentos populares e ribeirinhos, uma população de baixo poder aquisitivo que também usufrui e coabita nesse contexto.

Caratateua e Cotijuba, mesmo com dinâmicas diferenciadas de ocupação e uso, tendem a revelar que o espaço metropolitano disperso não só implica as lógicas de espraiamento do capital, mas presume ações que não são orientadas unicamente para produção do espaço como valor e acumulação, não sendo cabível, ademais, concebê-las exclusivamente como espaços balneares e de pequena produção rural-extrativista.

A periferação proporcionada pela segregação socioespacial se instaura na metrópole dispersa (Trindade Júnior, 2016). Os pobres urbanos reproduzem seu modo de vida na periferia insular próxima aos eixos de expansão, que, ligadas por rodovias, inserem-se nesses novos vetores da metrópole. Por outro lado, a produção capitalista do setor imobiliário e mesmo do turismo – esse último com menor intensidade – tende também a direcionar seus interesses para fragmentos desses espaços, desenvolvendo outras formas de ocupação e um setor terciário voltado para atender as camadas de melhor poder aquisitivo.

O morador das ilhas se sente pouco contemplado com as iniciativas emergentes, que negam seu direito à cidade e à própria ilha, assim como, com efeito, seu direito à floresta e aos rios. Isso vai além de um direito jurídico/legal, trata-se da luta pelo direito de produzir o espaço, permitindo à população tomar suas próprias decisões e participar integralmente dos processos decisórios que lhe são impostos.

Destaca-se assim alguns apontamentos: I) a necessidade de se pensar em políticas urbanas diferenciadas e adequadas aos processos que se manifestam sub-regionalmente, contrapondo-se às tendências de padronização do ordenamento territorial (Trindade Júnior, 2010a, 2013a, 2013b); II) a gestão administrativa distrital/regional precisa ser repensada (de maneira mais participativa), mas, mais que isso, que a atuação da Administração Regional, de fato, alcance as demandas dos moradores a fim de definitivamente resolvê-las; III) as práticas e saberes variados, as lutas e/ou resistências de forte expressão cultural, processam ricas experiências étnicas, de classe, de vizinhança, de ciclos de trabalho, dentre outras sociabilidades nas ilhas de Belém, desafiando e/ou superando a dicotomia entre espaço urbano e espaço rural.

Dessa forma, esses ambientes precisam ser analisados e planejados do ponto de vista trans-escalar cujas mudanças associadas à metropolização devem ser consideradas em qualquer projeto político. O reconhecimento da insularidade como alteridade, não pode ser desconsiderado do planejamento e gestão urbana. Com os resultados alcançados, espera-se contribuir na formulação de propostas de políticas públicas e programas mais eficazes para a população insular, partindo do fato que o cotidiano de quem das ilhas vive revela vozes e modos de viver que precisam/devem ser empoderados no contexto urbano-metropolitano.

A análise das ilhas de Belém possibilitou “compreender a Amazônia, não porque são importantes do ponto de vista político, mas porque são lugares em que pulsam modos de vida que diferem significativamente do padrão caracterizado como urbano e predominante em outras regiões do Brasil” (Oliveira, 2006, p.01). O olhar sobre o ambiente insular, ao invés de nos remeter ao atraso ou subdesenvolvimento, permite-nos pensar a cidade diante de uma outra perspectiva para o planejamento, para além dos lugares homogeneizados e dos modelos prontos.

A mudança reside, portanto, na construção de um projeto político de cidadania que considere a diversidade de ritmos que circulam pela metrópole, sejam eles urbanos, metropolitanos, indígenas, caboclos, ribeirinhos, que forneça subsídios aos dispositivos e aos instrumentos de educação, segurança, saúde, transporte, tecnologia, turismo e lazer(es), respeitando as particularidades e as especificidades do espaço regional.

## REFERÊNCIAS

- ABE, M. N. **Mártires de Abril**: o MST semeando a utopia camponesa. 2004. 199 f. Dissertação (Mestrado em Agriculturas Familiares e Desenvolvimento Sustentável) – Núcleo de Estudos Integrados sobre Agricultura Familiar, Centro Agropecuário, Universidade Federal do Pará; Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária – Amazônia Oriental, Belém, 2004.
- AB’SÁBER, A. N. **Domínios de natureza no Brasil**: potencialidades paisagísticas. 3. ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2007.
- ACSELRAD, H. Vigiar e unir: a agenda da sustentabilidade urbana? *In*: ACSELRAD, H. (org.). **A duração das cidades**: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009a. p. 19-35.
- ACSELRAD, H. Sentido da sustentabilidade urbana. *In*: ACSELRAD, H. (org.). **A duração das cidades**: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009b. p. 43-70.
- AGRESSÕES à ilha de Caratateua. **O Liberal**, Belém, 07 jun. 1991.
- ÁGUAS douradas beijam a Ilha de Cotijuba. **O Liberal**, Belém, 17 jul. 2016.
- AIRBNB. **Mapa de localização dos imóveis em Belém**. São Francisco: Airbnb, s.d. Disponível em: <https://www.airbnb.com.br/belem-brazil/stays>. Acesso em: 2 mar. 2022.
- ALBACH, V. M. **Panorama da pesquisa em turismo nos mestrados em geografia do Brasil**: o caso do mestrado em geografia da UFPR. 2010. 167 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Setor de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2010.
- ALEPA decide incluir Barcarena na região metropolitana de Belém. **G1**, Belém, 28 mar. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2023/03/28/alepa-decide-incluir-barcarena-na-regiao-metropolitana-de-belem.ghtml>. Acesso em: 16 abr. 2023.
- ALMEIDA, A. F. **Análise etnoecológica da floresta de várzea da ilha de Sororoca, Ananindeua, Pará, Brasil**. 2010. 61 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Pará, Museu Paraense Emílio Goeldi, Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária, Belém, 2010.
- ALMEIDA, A. F.; MARTINS, M. T. R. **Memória patrimonial da Ilha de Caratateua pelo Ecomuseu da Amazônia**. Belém: FUNBOSQUE, 2023.
- ALVES, F. MPPA quer mudanças em embarque de passageiros no Ver-o-Peso. **Ministério Público do Estado do Pará**, Belém, 10 jul. 2019. Notícias. Disponível em: <https://www2.mppa.mp.br/noticias/promotoras-querem-melhorias-em-embarque-de-passageiros-no-ver-o-peso.htm>. Acesso em: 13 set. 2023.
- ALVES, J.; LIMA, M. Geomorfologia da ilha Mexiana, Arquipélago do Marajó, Nordeste do Pará. **Revista Geonorte**, Manaus, v. 5, n. 18, p. 25-29, out. 2014.

ALVES, J. V. S. **Belém: a capital das invasões**. 1997. 128 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 1997.

ALVES, M. L. B. Reflexões sobre a pesquisa qualitativa aplicada ao turismo. **Revista Turismo em Análise**, São Paulo, v. 22, n. 3, p. 599-613, dez. 2011.

AMARAL, A. J. P. **Registro histórico da ilha de Cotijuba**: uma análise da Colônia Reformatória de Cotijuba. 1992. 119 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 1992.

AMARAL, M. D. B. **A guerra das águas**: concepções e práticas de planejamento e gestão urbana na orla fluvial de Belém (PA). 2005. 229 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, 2005.

AMARAL, M. D. B. **Dinâmicas econômicas e transformações espaciais**: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental – Marabá (PA) e Macapá (AP). 2010. 347 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

ANA. Base de dados da rede hidrometeorológica nacional. **Agência Nacional de Águas**, Brasília, DF, 2016. Disponível em: [http://www.snirh.gov.br/hidroweb/publico/mapa\\_hidroweb.jsf](http://www.snirh.gov.br/hidroweb/publico/mapa_hidroweb.jsf). Acesso em: 06 fev. 2018.

ANAC. Dados do consumidor.gov. **Agência Nacional de Aviação Civil**, Brasília, DF, 2023. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/voos-e-operacoes-aereas/dados-do-consumidor-gov>. Acesso em: 17 out. 2023.

ANDRADE, J. V. **Turismo**: fundamentos e dimensões. 2. ed. São Paulo: Ática, 1995.

ANDRADE, T. K. Da emergência da modernização: os primeiros lugares turísticos de uma cidade Amazônica. **HAL SHS (Sciences de l'Homme et de la Société)**, Paris, p. 1-49, abr. 2010. Disponível em: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00583789>. Acesso em: 21 dez. 2017.

ANDRADE, T. K.; TAVARES, M. G. O projeto de integração amazônica visto pela turistificação dos lugares. **Confins** [En ligne], Revue Franco Brésilienne de Géographie, Paris, n. 14, n. p., 2012. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/7466>. Acesso em: 29 nov. 2017.

ANGELO-MENEZES, M. N. Cartas de datas de sesmarias: uma leitura dos componentes mão-de-obra e sistema agroextrativista do Vale do Tocantins Colonial. **Papers do NAEA**, Belém, ano 5, n. 151, p. 1-57, jun. 2000.

ARAÚJO, F. S. S. **Entre portais do espetáculo e portas do cotidiano sobre as águas do Guamá**: cartografando processos construtivos de subjetivação no Jurunas, Belém-PA. 2008. 168 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em

Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008.

ARAUJO, F. S. S. Breve análise de trinta anos do Distrito Industrial de Ananindeua/PA no contexto econômico local: 1979-2009. In: CONGRESSO NORTE NORDESTE DE PESQUISA E INOVAÇÃO, 7, 2012, Palmas. **Anais** [...] Palmas: IFTO, 2012. p. 1-8.

ARAÚJO, R. M. **As cidades da Amazônia no século XVIII**: Belém, Macapá e Mazagão. Porto: Faup Publicações, 1998.

ARENZ, K. H. Anticabocismo. **Revista de Estudos de Cultura**, Aracajú, n. 3, p. 27-38, set./dez. 2015. Disponível em: <https://periodicos.ufs.br/revec/article/view/4770>. Acesso em: 12 jan. 2023.

ARRUDA, R. “Populações tradicionais” e a proteção dos recursos naturais em unidades de conservação. **Ambiente & Sociedade**, São Paulo, ano 2, n. 5, p. 79-92, 1999.

AS ILHAS que cercam o império do asfalto. **O Liberal**, Belém, 01 ago. 1995.

ASSUNÇÃO, M. F. **A política municipal de educação nos anos de 1990 na ilha de Caratateua/Belém-Pará**. 2005. 119 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Instituto de Ciências da Educação, Universidade Federal do Pará, Belém, 2005.

ASSUNÇÃO, J. Prefeitura de Belém retoma coleta domiciliar e seletiva na Ilha do Combu. **Rede Pará**, Belém, jun. 2021. Disponível em: <https://redepara.com.br/Noticia/220342/prefeitura-de-belem-retoma-coleta-domiciliar-e-seletiva-na-ilha-do-combu>. Acesso em: 17 mar. de 2023.

ASSUNÇÃO, J. Residencial Viver Mosqueiro na reta final das obras. **Agência Belém**, Belém, 27 dez. 2022. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/231037/prefeito-edmilson-rodrigues-acompanha-a-reta-final-das-obras-do-residencial-viver-mosqueiro>. Acesso em: 07 mai. 2023.

ASSUNÇÃO, J. Residencial Viver Mosqueiro na reta final das obras. **Agência Belém**, Belém, 24 fev. 2023. Moradia digna. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/231037/prefeito-edmilson-rodrigues-acompanha-a-reta-final-das-obras-do-residencial-viver-mosqueiro>. Acesso em: 10 mar. 2023.

AVIAÇÃO BRASIL. Ranking de aeroportos brasileiros: passageiros embarcados. **Aviação Brasil**, [s. l.], out. 2023. Disponível em: <https://aviacaobrasil.com.br/ranking-de-aeroportos-brasileiros-passageiros/>. Acesso em: 09 nov. 2023.

BAENA, A. L. M. **Compêndio das eras da província do Pará**. 2. ed. Belém: UFPA, 1969.

BAENA, M. **Informações sobre as comarcas da Província do Pará**. Organizadas em virtude do aviso circular do Ministério da Justiça de 20/09/1883. Pará: Typographia de Francisco Costa Júnior, 1885.

BAENA, S. C. P. **Acessos e barreiras à cidadania**: as Organizações Sociais e as novas formas de gestão do espaço público nas cidades paraenses. 2022. 297 f. Tese (Doutorado em

Desenvolvimento Socioambiental) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2022.

BARBOSA, E. J. S. *et al.* De colônia agrícola à periferia de Belém: um ensaio de geografia histórica sobre a ilha de Caratateua. In: SILVA, J. M. P. *et al.* (org.). **Percursos geográficos: pesquisa e extensão no distrito de Outeiro, Belém-Pará (2008-2011)**. Belém: GAPTA/UFPA, 2012. p. 26-58.

BARRETO, E. O. *et al.* Turismo, Políticas Públicas e Pandemia: uma análise do emprego nas Atividades Características do Turismo (ACTs) nos municípios de Belém e Santarém (Pará), Brasil. **Confins**: revue franco brésilienne de géographie, Paris, n. 56, 2022. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/48549>. Acesso em: 18 set. 2022.

BATES, H. W. **Um naturalista no rio Amazonas**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1979.

BECKER, B. K. Fronteira e urbanização repensadas. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 47, n. 3/4, p. 357-371, jul./dez. 1985.

BECKER, B. K. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990.

BELÉM. Coordenadoria Municipal de Turismo. **Inventário da Oferta Turística de Belém**. Belém: BELEMTUR, 2020.

BELÉM. **Decreto nº 50.750, de 22 de março de 2006**. Institui o Núcleo Gestor e os Núcleos Temáticos para elaborar o novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Belém – PDDU [...]. Belém: Prefeitura de Belém, [2006]. Disponível em: [http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/pdfs\\_nucleo\\_gestor/DECRETO\\_N\\_50\[1\].750\\_2006\\_PMB\\_22\\_03\\_2006.pdf](http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/pdfs_nucleo_gestor/DECRETO_N_50[1].750_2006_PMB_22_03_2006.pdf). Acesso em: 14 maio 2020.

BELÉM. Intendência Municipal. **O município de Belém**: relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15 de nov. de 1902 pelo Exmo Sr. Intendente Antônio José de Lemos, 1987-1902. Belém: A. A. Silva, 1902.

BELÉM. **Lei Orgânica do Município de Belém**. Belém: Câmara Municipal de Belém, [1990]. Disponível em: <http://www.belem.pa.gov.br/semaj/app/paginas/lom.html>. Acesso em: 27 abr. 2017.

BELÉM. **Lei nº 7.603, de 13 de janeiro de 1993**. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém e dá outras providências. Belém: Câmara Municipal de Belém, [1993]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pa/b/belem/lei-ordinaria/1993/761/7603/lei-ordinaria-n-7603-1993-dispoe-sobre-o-plano-diretor-do-municipio-de-belem-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 30 jun. 2022.

BELÉM. **Lei nº 7.682, de 05 de janeiro de 1994**. Dispõe sobre a regionalização administrativa do município de Belém, delimitando os respectivos espaços territoriais dos distritos administrativos e dá outras providências. Belém: Câmara Municipal de Belém, [1994]. Disponível em: <http://cm-belem.jusbrasil.com.br/legislacao/583592/lei-7682-94>. Acesso em: 05 set. 2020.

BELÉM. **Lei nº 7.753, de 17 de maio de 1995**. Altera a estrutura da administração direta da Prefeitura Municipal de Belém, cria a Administração Regional do Outeiro (AROUT) e dá outras providências. Belém: Belém: Câmara Municipal de Belém, [1995b]. Disponível em: [http://www.belem.pa.gov.br/segep/download/coletanea/PDF/o\\_n\\_urb/lei\\_7753.pdf](http://www.belem.pa.gov.br/segep/download/coletanea/PDF/o_n_urb/lei_7753.pdf). Acesso em: 14 ago. 2021.

BELÉM. **Lei nº 7.768, de 02 de outubro de 1995**. Estabelece normas quanto à circulação de veículos motorizados na Ilha de Cotijuba e dá outras providências. Belém: Câmara Municipal de Belém, [1995a]. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/legislacao/582199/lei-7768-95>. Acesso em: 14 ago. 2021.

BELÉM. **Lei nº 7.806, de 30 de julho de 1996**. Delimita as áreas que compõem os bairros de Belém e dá outras providências. Belém: Câmara Municipal de Belém, [1996]. Disponível em: [http://www.belem.pa.gov.br/segep/download/coletanea/PDF/n\\_urban\\_p/bairros.pdf](http://www.belem.pa.gov.br/segep/download/coletanea/PDF/n_urban_p/bairros.pdf). Acesso em: 11 jan. 2021.

BELÉM. **Lei nº 8.655, de 30 de julho de 2008**. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém, e dá outras providências. Belém: Câmara Municipal de Belém, [2008]. Disponível em: [http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Plano\\_diretor\\_atual/Lei\\_N8655-08\\_plano\\_diretor.pdf](http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Plano_diretor_atual/Lei_N8655-08_plano_diretor.pdf). Acesso em: 14 jul. 2021.

BELÉM. **Lei Ordinária nº 9.014, de 14 de junho de 2013**. Institui o Programa Viver Belém – Minha Casa Minha Vida. Belém: Câmara Municipal de Belém, [2013]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pa/b/belem/lei-ordinaria/2013/902/9014/lei-ordinaria-n-9014-2013-institui-o-programa-viver-belem-minha-casa-minha-vida-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 18 mar. 2021.

BELÉM. Secretaria Municipal do Planejamento e Gestão. **Anuário Estatístico do Município de Belém 2011**. Belém: SEGEP, 2012. Disponível em: [http://www.belem.pa.gov.br/app/ANUARIO\\_2011/0-00\\_Sumario.pdf](http://www.belem.pa.gov.br/app/ANUARIO_2011/0-00_Sumario.pdf). Acesso em: 13 set. 2020.

BELÉM. Mapa de bairros de Belém. **Prefeitura Municipal de Belém**, Belém, 2014. Disponível em: [http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Mapas/1a\\_Mapas-Bairros.pdf](http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Mapas/1a_Mapas-Bairros.pdf). Acesso em: 10 jan. 2022.

BELÉM. **Diagnóstico socioterritorial do município de Belém**: um olhar sobre os municípios e as territorialidades do CRAS. Belém: FUNPAPA, 2017. Disponível em: <https://funpapa.belem.pa.gov.br/wp-content/uploads/2022/01/DIAGN%C3%93STICO%20SOCIOTERRITORIAL%20DE%20BEL%C3%89M%20vers%C3%A3o%202017.pdf>. Acesso em: 29 jul. 2022.

BELÉM. “Tá Selado!”: fórum permanente de participação cidadã. **Prefeitura de Belém**, Belém, 2020b. Disponível em: <https://decide.belem.pa.gov.br/?locale=pt>. Acesso em: 13 jan. 2022.

BELÉM. **Plano Plurianual 2022-2025**. Belém: Prefeitura Municipal de Belém, 2021a.

BELÉM. **Plano Municipal de Turismo de Belém 2021**. Belém: BELEMTUR, 2021b. Disponível em: <https://belemtur.belem.pa.gov.br/wp-content/uploads/2022/03/PLANO-MUNICIPAL-DE-TURISMO-VERSAO-FINAL-2021-1.pdf>. Acesso em: 22 out. 2023.

BELÉM. Secretaria Municipal do Planejamento e Gestão. **Anuário Estatístico do Município de Belém, 2020**. Belém: SEGEP, 2021c. Disponível em: <https://anuario.belem.pa.gov.br/>. Acesso em: 16 abr. 2021.

BELÉM. **Lei nº 9.896, de 01 de fevereiro de 2023**. Dispõe sobre a reestruturação da Coordenadoria Municipal de Turismo – BELEMTUR, que passa a denominar-se Secretaria Municipal de Turismo – BELEMTUR [...]. Belém: Câmara Municipal de Belém, [2023a]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pa/b/belem/lei-ordinaria/2023/990/9896/lei-ordinaria-n-9896-2023-dispoe-sobre-a-reestruturacao-da-coordenadoria-municipal-de-turismo-belemtur-que-passa-a-denominar-se-secretaria-municipal-de-turismo-belemtur-altera-dispositivos-da-lei-n-8291-de-30-de-dezembro-de-2003-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 12 mar. 2023.

BELÉM. Pesquisar notícias. **Agência Belém**, Belém, 2023b. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/noticias>. Acesso em: 30 fev. 2023.

BELÉM. Portal da transparência. **Prefeitura de Belém**, Belém, 2024. Disponível em: <http://portaltransparencia.belem.pa.gov.br/>. Acesso em: 10 jan. 2024.

BELÉM RESGATARÁ ilhas do isolamento. **O Liberal**, Belém, 25 mar. 2007.

BELEZA das praias apaga as carências. **O Liberal**, Belém, 28 fev. 2006.

BEMERGUY, P. Liminar determina providências urgentes para impedir a invasão do Residencial Viver Outeiro. **Rede Pará**, Belém, 04 fev. 2022. Disponível em: <https://redepara.com.br/Noticia/223424/liminar-determina-providencias-urgentes-para-impedir-a-invasao-do-residencial-viver-outeiro>. Acesso em: 07 maio 2023.

BEZERRA NETO, J. M. Ousados e insubordinados: protesto e fugas de escravos na Província do Grão Pará, 1840/1860. **Topoi**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 2, p. 73-112, mar. 2001.

BICUDO JÚNIOR, E. C. **O circuito superior marginal**: produção de medicamentos e o território brasileiro. 2006. 305 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

BITTENCOURT, H. R. **Areião**: lugar de sociabilidade e pertencimento na Ilha de Outeiro. 2013. 104 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação, Linguagens e Cultura) – Programa de Pós-Graduação em Comunicação, Linguagens e Cultura, Universidade da Amazônia, Belém, 2013.

BLUE MARINA ALPHAVILLE. **Alphaville Belém**. Belém: 31 mar. 2022. Instagram: @bluemarinaalphaville. Disponível em: [www.instagram.com/bluemarinaalphaville](http://www.instagram.com/bluemarinaalphaville). Acesso em: 04 abr. 2022.

BLUE MARINA. **Blue Marina - Alphaville**. Belém. 21 nov. 2019. Facebook: Blue Marina.



Disponível em: [www.facebook.com/bluemarina](http://www.facebook.com/bluemarina). Acesso em: 10 jan. 2021.

BOOKING.COM. Mapa de localização dos imóveis em Belém. **Booking Holdings Inc.**, Amsterdã, s.d. Disponível em: <https://www.booking.com>. Acesso em: 2 mar. 2022.

BORGES, D. R. **As institucionalidades na gestão do território**: os limites das dominialidades territoriais sobre os terrenos de marinha em Belém-Pa. 2012. 156 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

BOULLÓN, R. C. **Planejamento do espaço turístico**. Bauru: EDUSC, 2002.

BRASIL. [Constituição, (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [1988]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm). Acesso em: 3 ago. 2020.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 9.760, de 05 de setembro de 1946**. Dispõe sobre os bens imóveis da União e dá outras providências. Rio de Janeiro: Presidência da República, [1946]. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-9760-5-setembro-1946-417540-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20os%20bens%20im%C3%B3veis%20da%20União%20e%20dá%20outras%20provid%C3%AAs%20incorporados%20ao%20seu%20patrim%C3%B4nio..> Acesso em: 14 mar. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002**. Regulamenta artigos da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza - SNUC. Brasília, DF: Presidência da República, [2002]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm). Acesso em: 30 jul. 2020.

BRASIL. **Portaria INCRA nº 268, de 23 de outubro de 1996**. Criar em substituição à modalidade de Projeto de Assentamento Extrativista, a modalidade Projeto de Assentamento Agro-Extrativista. Brasília, DF: INCRA, [1996]. Disponível em: [https://www2.mppa.mp.br/sistemas/gcsubsites/index.php?action=MenuOrgao.show&id=7042&oOrgao=25#:~:text=Portaria%20INCRA%20n%C2%BA%20268%2C%20de,Agro%20Extrativista%20\(PAE\)..](https://www2.mppa.mp.br/sistemas/gcsubsites/index.php?action=MenuOrgao.show&id=7042&oOrgao=25#:~:text=Portaria%20INCRA%20n%C2%BA%20268%2C%20de,Agro%20Extrativista%20(PAE)..) Acesso em: 10 jan. 2022.

BRASIL. **Proposta de Emenda à Constituição nº 39-A, de 2011**. Revoga o inciso VII do art. 20 da Constituição e o § 3º do art. 49 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, para extinguir o instituto do terreno de marinha e seus acréscimos e para dispor sobre a propriedade desses imóveis. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, [2011]. Disponível em: [https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=888738&filename=PEC%2039/2011](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=888738&filename=PEC%2039/2011). Acesso em: 10 fev. 2020.

BRASIL. **Resolução nº 274 de 29 de novembro de 2000**. Dispõe sobre a recomendação da adoção de sistemáticas de avaliação da qualidade ambiental das águas. Brasília, DF: Conama, [2000]. Disponível em: [https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Resolucao/2000/res\\_conama\\_274\\_2000\\_parametrosambientaisqualidadedasaguas.pdf](https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Resolucao/2000/res_conama_274_2000_parametrosambientaisqualidadedasaguas.pdf). Acesso em 18 dez. 2023.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2001]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm). Acesso em: 03 fev. 2019.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Plano diretor participativo**: guia para a elaboração pelos municípios e cidadãos. Brasília, DF: Ministérios das Cidades: Confea, 2004. Disponível em: [https://bibliotecadigital.economia.gov.br/bitstream/123456789/181/2/Livro\\_Plano\\_Diretor\\_GUIA\\_DE\\_ELABORACAO.pdf](https://bibliotecadigital.economia.gov.br/bitstream/123456789/181/2/Livro_Plano_Diretor_GUIA_DE_ELABORACAO.pdf). Acesso em: 28 set. 2023.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Portaria nº 271, de 23 de agosto de 2019**. Define o Mapa do Turismo Brasileiro 2019 e dá outras providências. Brasília, DF: Ministério do Turismo, [2019]. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-271-de-23-de-agosto-de-2019-212423289>. Acesso em: 20 set. 2020.

BRASIL. Ministério da Ciência, Tecnologias e Inovações. Observatórios magnéticos. **Observatório Nacional – Histórico**. Brasília, DF, 2021. Disponível em: <https://observatoriosmagneticos.com/obsermagneticos/>. Acesso em: 05 fev. 2021.

BRASIL. Ministério da Saúde. Programa Bolsa Família na Saúde. **Ministério da Saúde**, Brasília, DF, 2023. Disponível em: <https://bfa.saude.gov.br/>. Acesso em 02 dez. 2023.

Brasil. **Programa de Regionalização do Turismo**: roteiros do Brasil: diretrizes políticas. Brasília, DF: Ministério do Turismo. 2004.

BRUYNE, P.; HERMAN, J.; SCHOUTHEETE, M. **Dinâmica da pesquisa em ciências sociais**: os polos da prática metodológica. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves, 1991.

CARATATEUA: ameaças ainda persistem. **O Liberal**, Belém, 09 nov. 1990.

CARDOSO, A. C. D.; FERNANDES, D.; BASTOS, A. P. A inserção da RMB na Amazônia e na rede urbana brasileira. *In*: CARDOSO, A. C. D.; LIMA, J. J. F. (ed.). **Belém**: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 33-58.

CARDOSO, A. C. D.; VENTURA NETO, R. S. A evolução urbana de Belém: trajetória de ambiguidades e conflitos socioambientais. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 15, n. 29, p. 55-75, jan. 2013.

CARDOSO, A. C. D.; VICENTE, L. R.; BRITO, R. Espacialidades da várzea amazônica: os casos de Afuá, Mocajuba e Belém. **Paranoá**: cadernos de arquitetura e urbanismo, Brasília, DF, n. 29, p. 1-14, jan./jun. 2021. Disponível em: <https://www.periodicos.unb.br/index.php/paranoa/article/view/35054>. Acesso em: 26 jan. 2022.

CARDOSO, M. P. A. **Ilha do Mosqueiro**: cenário de lutas amazônicas na trilha de sua sobrevivência. 2000. 78 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Serviço Social) – Faculdade de Serviço Social, Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2000.

CARLOS, A. F. A. **A (re)produção social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1994.

CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Hucitec, 2007.

CARLOS, A. F. A. **Espaço-tempo da vida cotidiana na metrópole**. 2. ed. São Paulo: FFLCH/USP, 2017.

CARMO, M. B. S.; COSTA, S. M. F. Os diferentes urbanos do Delta do Amazonas: uma abordagem sobre a importância das pequenas cidades. *In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA*, 16., 2019, Vitória. **Anais [...]**. Vitória: UFES, 2019. p. 3958-3977.

CARMO, M. B. S.; COSTA, S. M. F. Tipologias urbanas para as pequenas cidades do delta do Rio Amazonas: uma proposição de categorização. **Revista Política e Planejamento Regional**, Rio de Janeiro, v. 8, n. 3, p. 440-459, set./dez. 2021.

CARNEIRO, E. D. F. **Belém entre filmes e fitas**: a experiência do cinema, do cotidiano das salas às representações sociais nos anos de 1920. 2011. 192 f. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

CARVALHO, M. A. A hospedaria de imigrantes do Outeiro em Belém do Pará: um mosaico em construção. *In: SOUSA, F. et al. (org.). Portugal e as migrações da Europa do Sul para a América do Sul*. Porto: CESEPE, 2014. p. 198-217.

CASTRO, E. (org.). **Relatório do projeto MEGAM**: estudo das mudanças socioambientais no estuário amazônico. Belém: NAEA, 2004. 117 p.

CASTRO, E.; CAMPOS, Í. (org.). **Formação socioeconômica da Amazônia**. 1. ed., Belém: NAEA, 2015. 640 p.

CASTRO, E.; SANTOS, M. A. Belém de águas e de portos: ação do Estado e a modernização na superfície. *In: CASTRO, E. (org.). Belém de águas e ilhas*. Belém: CEJUP, 2006. p. 25-43.

CASTRO FILHO, J. *et al.* **Outeiro**: uma questão de vida. Belém: Cultural CEJUP, 1989.

CATAIA, M.; SILVA, S. C. Considerações sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana na atualidade. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v. 3, n. 1, p. 55-75, 2013.

CAUMO, T. Pesquisa qualitativa no campo do turismo. *In: SEMINÁRIO DE PESQUISA EM TURISMO DO MERCOSUL*, 4., 2006, Caxias do Sul. **Anais [...]**. Caxias do Sul: UCS, 2006. Não paginado.

CAVALCANTI, J. Plano de Urbanização de Belém, capital do Pará. **Revista Amazônia Moderna**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p. 13-42, 1947.

CDP. Terminal de Outeiro. **Companhia Docas do Pará**, Belém, 2018. Disponível em: <https://www.cdp.com.br/terminal-de-outeiro/>. Acesso em: 05 maio 2020.

CDP. Estatísticas: 2021. **Companhia Docas do Pará**, Belém, 2022. Disponível em: <https://cdp.com.br/estatisticas/>. Acesso em: 20 ago. 2022.

CDP. Estatísticas: 2022. **Companhia Docas do Pará**, Belém, 2023. Disponível em: <https://cdp.com.br/estatisticas/>. Acesso em: 20 ago. 2022.

CELLARD, A. A análise documental. In: POUPART, J. *et al.* (org.). **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 295-316.

CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

CHAVES, A. F. A. **Tribos do Portal: uma análise sobre o espaço do Portal da Amazônia pós-inaugurado e de seus frequentadores**. 2013. 22 f. Monografia (Especialização em Gestão de Cidades e Sustentabilidade) – Programa de Pós-Graduação em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia, Núcleo de Meio Ambiente, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.

CHAVES, T. A. P. V. **O plano de urbanização de Belém: cidade e urbanismo na década de 1940**. 2016. 216 f. Tese (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

CIÊNCIA e Turismo na Ilha de Tatuoca. **O Liberal**, Belém, 09 março 1994.

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 em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.

CODEM. Companhia de Desenvolvimento Metropolitano. **Parecer técnico sobre a Ação Pública de Pedido de Nulidade de Demarcação sobre Terreno de Marinha**. Belém: CODEM, 1995.

CODEM. Institucional. **Companhia de Desenvolvimento Metropolitano**, Belém, 2024. Disponível em: <https://codem.belem.pa.gov.br/>. Acesso em: 10 jan. 2024.

COELHO, G. M. Na Belém da *belle époque* da borracha (1890-1910): dirigindo os olhares. **Escritos**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 5, p. 141-168, 2011. Disponível em: <http://escritos.rb.gov.br/numero05/artigo08.php>. Acesso em: 23 dez. 2017.

COMBU, ONDE se inventa a prosperidade. **O Liberal**, Belém, 16 jul. 1989.

COMBU: tecnologia supera a crise. **O Liberal**, Belém, 13 jun. 1993.

CORBIN, A. **O território do vazio: a praia e o imaginário ocidental**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

CORDOVIL, J. C. S. **Turismo na Amazônia: políticas públicas e desenvolvimento nos municípios de Cametá e Santarém no Estado do Pará.** 2017. 312 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2017.

CORRÊA, E. M. **A participação nos conselhos gestores como expressão do direito à cidade: construção de portal eletrônico de participação popular e análise do processo de revisão do Plano Diretor de Belém/PA.** 2020. 160 f. Dissertação (Mestrado em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia) – Núcleo de Meio Ambiente, Universidade Federal do Pará, Belém, 2020.

CORRÊA, R. L. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 49, n. 3, p. 39-68, jul./set. 1987.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, R. S.; SILVA, R. V. B. Ocupação urbana e degradação ambiental: ocupação, simbolismo e cidadania ambiental no bairro do Paraíso, Mosqueiro – PA. **Revista Perspectivas do Desenvolvimento: um enfoque multidimensional**, Brasília, DF, v. 3, n. 4, p. 1-25, jul. 2015.

CÔRTE BRILHO, S. S. Q. **Dinâmica econômica e social na Amazônia rural: o protagonismo do Movimento de Mulheres das Ilhas de Belém - MMIB (PA).** 2015. 162 f. Tese (Doutorado em Engenharia Agrícola) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Agrícola, Faculdade de Engenharia Agrícola, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2015.

COSTA, M. A. F. **Rede turística e organização espacial: uma análise da Ilha de Mosqueiro, Belém/PA.** 2007. 177 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2007.

COSTA, F. A. **Decodificando economias locais: análise da estrutura e dinâmica do sudeste paraense utilizando CS<sup>a</sup>.** Brasília, DF: IPEA, 2008. 57 p. (Texto para discussão, n. 1723).

COSTA, L. Edmilson dá largada para a construção do Boulevard da Gastronomia, na Praça dos Estivadores. **O Liberal**, Belém, 25 out. 2022. Disponível em: <https://www.oliberal.com/belem/edmilson-da-largada-para-a-construcao-do-boulevard-da-gastronomia-1.604964>. Acesso em: 13 abr. 2023.

COSTA, B. Aluga-se o Brasil. **Intercept Brasil**, São Paulo, 15 out. 2019. Disponível em: <https://www.intercept.com.br/2019/10/15/bolsonaro-alugar-areas-publicas-turismo>. Acesso em: 17 jan. 2023.

COSTA, G. G. As cidades amazônicas na América Portuguesa. **Examãpaku**, Boa Vista, v. 7. N. 2, p. 18-49, maio/ago. 2014.

COSTA, R. B. Comunicação e consumo: sobre a produção de modos de vida no Airbnb. **Signos do Consumo**, São Paulo, v. 9, n. 1, p. 27-35, jan./jun. 2017.

COSTA, S. M. F.; BRONDIZIO, E. S. Floodplain cities of the Brazilian Amazon: characteristics and trends. *In*: PINEDO-VASQUEZ, M. *et al.* (ed.). **Development and conservation of the Amazonian floodplains: the decade past and the decade ahead**. New York: Springer-Verlag Press; The New York Botanical Garden Press, 2011. p. 112-130.

COSTA, S. M. F. *et al.* Crescimento urbano e ocupação de várzea em pequenas cidades da Amazônia: uma discussão premente. **Geografia, Ensino & Pesquisa**, Santa Maria, RS, v. 20, n. 1, p. 114-129, 2016.

COSTA, S. M. F.; MONTOIA, G. R. M. Pequenas cidades do delta. **Mercator**, Fortaleza, v. 19, n. 3, p. 1-14, mar. 2020.

COSTA, S. M. F.; ROSA, N. C. O processo de urbanização na Amazônia e suas peculiaridades: uma análise do delta do rio Amazonas. **Revista Políticas Públicas & Cidades**, São Paulo, v. 5, n. 2, p. 81-105, 2017.

COTIJUBA, A verdadeira ilha dos prazeres. **O Liberal**, Belém, 26 mar. 2000.

COTIJUBA: O paraíso da trilha dourada. **O Liberal**, Belém, 20 jun. 2006.

COTIJUBA: turismo ecológico ao alcance de todos. **A Província do Pará**, Belém, 09 nov. 1994.

COZZI, A. L. S. **Tessituras poéticas: educação, memória e saberes em narrativas da Ilha Grande/Belém-PA**. 2015. 155 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade do Estado do Pará, Belém, 2015.

CPH. Horários de viagens do Terminal Hidroviário de Belém. **Companhia de Portos e Hidrovias do Estado do Pará**, Belém, 2022. Disponível em: <http://cph.pa.gov.br/content/hor%C3%A1rios-de-embarca%C3%A7%C3%B5es-terminal-hidrovi%C3%A1rio-de-bel%C3%A9m>. Acesso em: 19 ago. 2022.

CRUZ, R. C. A. **Política de turismo e território**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2002.

CRUZ, R. C. A. **Introdução à geografia do turismo**. 2 ed. São Paulo: Roca, 2003.

CRUZ, R. C. A. **Geografias do turismo: de lugares a pseudo-lugares**. São Paulo: Roca, 2007.

CRUZ, S. H. R. **Grandes projetos urbanos, segregação social e condições da moradia em Belém e Manaus**. 2012. 318 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, 2012.

DANTAS, A. S. **A cidade e seus sentidos: análise dos discursos que embasam projetos de requalificação urbana em Belém (PA)**. 2021. 211 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2021.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**.

São Paulo: Boitempo, 2016. *E-book*.

DÉBIE, F. Une forme urbaine du premier âge touristique: les promenades littorales. **Mappemonde**, Paris, v. 1, p. 32-37, 1993.

DELTA. Sustainable Deltas 2014. **Deltas**, [s. l.], 2014. Disponível em: <http://www.delta.umn.edu/>. Acesso em 11 set. 2022.

DERGAN, J. M. B. **História, memória e natureza**: as comunidades da Ilha de Combu – Belém (PA) 1980-2006. 2006. 217 f. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2006.

DIAS, D. C. *et al.* Vida nas praias e esportes náuticos em uma Belém do Pará (1870 aos anos de 1920). In: MATOS, L. S.; BAHIA, M. C. (org.). **Política pública, memória e diversidade nas práticas de esporte e lazer no Estado do Pará**. Belém: Paka-Tatu, 2019. p. 99-117.

DIAS, M. B. **Urbanização e ambiente urbano no Distrito Administrativo de Icoaraci, Belém – PA**. 2007. 314 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

DIAS, M. B.; SILVA, M. J. B. O Distrito de Icoaraci e sua inserção no contexto urbano e regional amazônico. In: ENCUESTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 12., 2009, Montevideo. **Anais** [...]. Montevideo: UGI/EGAL, 2009. p. 1-9.

DIAS JÚNIOR, J. Entre cabarés e gafieiras: um estudo das representações boemias na periferia de Belém do Pará, 1960-1980. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 26., 2011, São Paulo. **Anais** [...]. São Paulo: ANPUH, 2011. p. 1-14. Disponível em: [http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300473843\\_ARQUIVO\\_ENTRECA BAR ESEGAFIEIRASARTIGO.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300473843_ARQUIVO_ENTRECA BAR ESEGAFIEIRASARTIGO.pdf). Acesso em: 03 jan. 2018.

DIEGUES, A. **Ilhas e mares**: simbolismo e imaginário. São Paulo: Hucitec, 1998.

DINIZ, F. P. S. A produção do espaço turístico na Unidade de Conservação de Mosqueiro, Belém-PA. **Papers do NAEA**, Belém, v. 28, n. 2, p. 185-197, 2019.

DOMÍNIO de ilhas de rios sob influência das marés é da União, decide STF. **Supremo Tribunal Federal**, Brasília, 22 maio 2023. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=507675&ori=1#:~:text=D%20om%20C%20ADnio%20de%20ilhas%20de%20rios,1946%20que%20trata%20da%20mat%20C%20A9ria.&text=Por%20unanimidade%20C%20o%20Plen%20C%20A1rio%20do,sofrem%20a%20in%20flu%20C%20AAncia%20das%20mar%20C%20A9s..> Acesso em: 04 dez. 2023.

ECONOMIA das ilhas depende do açaí. **O Liberal**, Belém, 27 fev. 2006.

ÉGLER, E. G. A Zona Bragantina no Estado do Pará. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 23, n. 3, p. 527-555, jul./set. 1961.

ELIAS, D. **Globalização e agricultura**: a região de Ribeirão Preto (SP). São Paulo: EDUSP, 2003.

ELIAS, N.; SCOTSON, J. L. **Os estabelecidos e os outsiders**: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

EMMI, M. F. Fluxos migratórios internacionais para a Amazônia brasileira do final do século XIX ao início do século XX: o caso dos italianos. In: ARAGÓN, L. E. (org.). **Migração internacional na Pan-Amazônia**. Belém: NAEA/UFPA, 2009. p. 263-279.

ENGELS, F. **Dialética da natureza**. São Paulo: Boitempo, 2020.

ENTRE a ciência e o exótico. **O Liberal**, Belém, 01 ago. 1993.

ESPÍNOLA, P.; CRAVIDÃO, F. A ciência das ilhas e os estudos insulares: breves reflexões sobre o contributo da geografia. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 26, n. 3, p. 433-444, 2014.

FAPESPA. **Anuário Estatístico do Estado do Pará (2018)**. Belém: FAPESPA, 2018. Disponível em: [http://www.fapespa.pa.gov.br/anoario\\_estatistico](http://www.fapespa.pa.gov.br/anoario_estatistico). Acesso em: 18 dez. 2019.

FARIAS, R. S. S. **Planejamento e gestão participativos em Belém-Pa**: o Congresso da Cidade (2001-2004). 2004. 142 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2004.

FERRAZ, C. P. A etnografia digital e os fundamentos da antropologia para estudos qualitativos em mídias online. **Aurora**: revista de arte, mídia e política, São Paulo, v. 12, n. 35, p. 46-69, 2019.

FERREIRA, Á. **A cidade no século XXI**: segregação e banalização do espaço. Rio de Janeiro: Consequência, 2011.

FERREIRA, Á. Metropolização do espaço, tensões e resistências: entre espaços de controle e controle do espaço. **Scripta Nova**: revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Barcelona, v. 18, n. 493, p. 1-17, nov. 2014. Disponível em: <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/15044>. Acesso em: 11 jan. 2023.

FERREIRA, A. A. S. **Políticas públicas e turismo**: estudo de caso na Ilha de Caratateua (Outeiro), Distrito De Belém – Pa. 2016. 114 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Turismo) – Faculdade de Turismo, Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

FERREIRA, H. L. D. **Expansão urbana e periferização em áreas de interesse turístico**: o caso da Ilha do Mosqueiro (Belém – Pará). 2010. 154 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano, Universidade da Amazônia, Belém, 2010.

FERREIRA, R. C. B. **Análise dos circuitos de produção, reprodução e subsistência do transporte hidroviário de passageiros nas ilhas da Região Metropolitana de Belém**: uma



contribuição para a revitalização do setor. 2011. 154 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

FERREIRA, S. B. **A expansão dos assentamentos residenciais na Ilha do Mosqueiro**: uma particularidade de dispersão urbana no espaço metropolitano de Belém (PA). 2012. 138 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

FREIRE, J. R. B. Trajetória de muitas perdas e poucos ganhos. *In*: CARVALHO, F. L. (org.). **Educação Escolar Indígena em Terra Brasilis, tempo de novo descobrimento**. Rio de Janeiro: Ibase, 2004. p. 11-32.

FIGUEIREDO, P. Onde ir no dia dos namorados? Confira 10 hotéis e pousadas perto de Belém. **O Liberal**, Belém, 07 jun. 2022. Disponível em: <https://www.oliberal.com/belem/onde-ir-no-dia-dos-namorados-confira-10-hoteis-e-pousadas-perto-de-belem-1.545062>. Acesso em: 10 jun. 2022.

FURTADO, A. M. M.; SILVA JÚNIOR, O. C. Impactos ambientais do desmatamento e expansão urbana na ilha do Mosqueiro. *In*: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 12., 2009, Montevideu. **Anais [...]**. Montevideu: EGAL, 2009. p. 1-11. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Procesosambientales/Impactoambiental/41.pdf>. Acesso em: 10 maio 2021.

GASKELL, G.; BAUER, M. W. Para uma prestação de conta pública: além da amostra, da fidedignidade e da validade. *In*: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (org.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. 7. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008. p. 470-489.

GEIGER, P. P.; DAVIDOVICH, F. R. Aspectos do fato urbano no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 23, n. 2, p. 2-102, abr./jun. 1961.

GOMES, E. L. S. **Ilha de Cotijuba e experiência de ecoturismo comunitário no estuário amazônico**. 2001. Monografia (Especialização em Desenvolvimento de Áreas Amazônicas) – Curso de Formação de Especialistas em Desenvolvimento de Áreas Amazônicas, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2001.

GONÇALVES, A.; CORNETTA, A. Sobreposições territoriais: uma análise geográfica sobre áreas de várzea no arquipélago de Mosqueiro, Belém-PA. *In*: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEÓGRAFOS, 7., 2014, Vitória. **Anais [...]** Vitória: UFES, 2014. p. 1-12.

GONZALES CASANOVA, P. Colonialismo interno: uma redefinição. *In*: BORON, A. A.; AMADEO, J.; GONZÁLEZ, S. (org.). **A teoria marxista hoje: problemas e perspectivas**. Buenos Aires: CLACSO, 2006. p. 409-434.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. 2. ed. 2. reimpr. São Paulo: EDUSP, 2016.

GOVERNADOR do Pará questiona domínio da União sobre ilhas com influência das marés. **Supremo Tribunal Federal**, Brasília, 16 set. 2022. Notícias. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=494271&ori=1>. Acesso em: 04 dez 2023.

GUEDES, A. S. **As fontes de informação significantes para a construção da representação mental e social da Cabanagem no Estado do Pará (Brasil)**. 2011. 310 f. Tese (Doutorado em Informação e Comunicação em Plataforma Digital) – Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto; Departamento de Comunicação e Arte, Universidade de Aveiro, Aveiro, 2011.

GUERRA, A. T.; GUERRA, A. J. T. **Novo dicionário geológico-geomorfológico**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2008.

GUERRA, G. A. D. **Ilhas estuarinas e ocupação humana**. Belém: NAEA/UFPA, 2004.

GUERRA, G. A. D. **Efeitos da ocupação urbana no extrativismo vegetal da ilha de Cotijuba**. Belém: UNAMA, 2007. 86 p.

GUIMARÃES, J. **Icoaraci**: a monografia do megadistrito. Belém: Delta, 1996.

GÜNTHER, H. Pesquisa qualitativa versus pesquisa quantitativa: está é a questão? **Psicologia**: teoria e pesquisa, Brasília, DF, v. 22, n. 2, p. 201-210, maio/ago. 2006.

GUZMÁN, D. A. A colonização nas Amazônias: guerras, comércio e escravidão nos séculos XVII e XVIII. **Revista Estudos Amazônicos**, Belém, v. 3, n. 2, p. 103-139, 2008.

HAESBAERT, R. Territórios e multiterritorialidade: um debate. **GEOgraphia**, Niterói, ano 9, n.17, p. 19-45, 2007.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço & Debates**, São Paulo, ano 16, n. 39, p. 48-64, 1996.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2005.

HARVEY, D. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2006.

HARVEY, D. El neoliberalismo como destrucción creativa. **Apuntes del CENES**, [s. l.], vol. 27, núm. 45, p. 2-25, enero-jun. 2008. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4795/479548752002.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2021.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2009.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

IBGE. Censo demográfico – 2000. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/administracao-publica-e-participacao-politica/9663-censo-demografico-2000.html>. Acesso em: 23 ago. 2020

IBGE. **Regiões de influências das cidades**: 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

IBGE. Censo demográfico – 2010: características da população e dos domicílios. Resultados do universo. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/>. Acesso em: 23 ago. 2020.

IBGE. **Regiões de influências das cidades**: 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

IBGE. Censo demográfico – 2022: resultados do universo. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: [https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/?utm\\_source=ibge&utm\\_medium=home&utm\\_campaign=portal](https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/?utm_source=ibge&utm_medium=home&utm_campaign=portal). Acesso em: 24 nov. 2023.

IBGE. Divisão territorial brasileira. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/15761-areas-dos-municipios.html?=&t=acesso-ao-produto>. Acesso em: jan. 2021.

IDEFLOR-BIO. **Ata da 32ª reunião da APA Combú**. Belém: IDEFLOR-Bio, 2018.

IGREJA, M. F. **Tecnologia e interações na Amazônia paraense**: um estudo com jovens da ilha de Murutucu – Belém/PA. 2016. 170 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Programa de Pós-Graduação Comunicação, Cultura e Amazônia, Instituto de Letras e Comunicação, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

ILHA DAS ONÇAS vira depósito de lixo. **O Liberal**, Belém, 28 dez. 2008.

ILHA DAS POMBAS está cercada de mistérios. **A Província do Pará**, Belém, 23 jul. 1993.

ILHA DE COTIJUBA: do degredo à degradação? **O Liberal**, Belém, 29 dez. 2007.

ILHA de Cotijuba já foi palco de motins e crimes. **O Liberal**, Belém, 12 jul. 1995.

ILHAS SÃO cenários de histórias e lendas. **O Liberal**, Belém, 01 mar. 2006.

IMÓVEIS BELÉM (ALUGUEL E VENDA). **Venda de imóvel em Cararatateua**. Belém. 9 set. 2021. Facebook: Imóveis Belém (aluguel e venda). Disponível em: [www.facebook.com/imoveisbelém-aluguel-e-venda](http://www.facebook.com/imoveisbelém-aluguel-e-venda). Acesso em: 10 set. 2021.

ISABELLE, V. **Uma coderiva no mundo sensível do igarapé Jamaci e nas múltiplas dimensões das paisagens insulares e de várzea belenenses**. 2018. 248 f. Tese (Doutorado em Antropologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2018.

JENSEN, K. B.; JANKOWSKI, N. W. **Metodologías cualitativas de investigación en comunicación de masas**. Barcelona: Bosch, 1993.

JICA. **Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana de Belém**: relatório final. Belém: Governo do Estado do Pará: Agência de Cooperação Internacional do Japão, 2001.

JUSTIÇA discute invasão de terras em Mosqueiro. **O Liberal**, Belém, 19 fev. 2022. Disponível em: <https://www.oliberal.com/policia/justica-discute-invasao-de-terras-em-mosqueiro-1.499080>. Acesso em: 01 set. 2023.

KETTLE, W. O. **Um súdito capaz no vale amazônico (ou Landi, esse conhecido)**: um outro significado da descrição das plantas e animais do Grão-Pará. 2010. 169 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

KOZINETS, R. On netnography: initial reflections on consumer research investigations of cyberculture. **Advances in Consumer Research**, Evanston, v. 25, n. 1, p. 366-371, 1998.

LEAL, V. Ideflor-Bio avança com a elaboração do Plano de Manejo da APA Combu, em Belém. **Agência Pará**, Belém, 18 ago. 2023. Disponível em: <https://www.agenciapara.com.br/noticia/46449/ideflor-bio-avanca-com-a-elaboracao-do-plano-de-manejo-da-apa-combu-em-belem>. Acesso em: 07 dez. 2023.

LEÃO, M. B. M. S. **Remoção e reassentamento em baixadas de Belém**: estudos de caso de planos de reassentamento (1980-2010). 2013. 151 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Pará, Belém, 2013.

LEFÈBVRE, H. **Metafilosofia**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1967.

LEFÈBVRE, H. **L'idéologie structuraliste**. Paris: Éditions Anthropos, 1971.

LEFÈBVRE, H. **El manifiesto diferencialista**. México: Siglo Veintiuno Editores, 1972.

LEFÈBVRE, H. **A re-produção das relações de produção**. Porto: Publicações Escorpião, 1973.

LEFÈBVRE, H. **A vida cotidiana do mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

LEFÈBVRE, H. **Lógica formal, lógica dialética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1995.

LEFÈBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFÈBVRE, H. Elements of rhythm analysis: an introduction to the understanding of rhythm analysis. In: LEFÈBVRE, H. **Rhythm analysis**: space, time and everyday life. London/New York: Continuum, 2004.

LEFÈBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2006.

LEFÈBVRE, H. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LEFÈBVRE, H. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing, 2013.

LEFÈBVRE, H. **Marxismo**: uma introdução. São Paulo: L&PM Pocket, 2016.

LEITE, G. C. S. **Por um ordenamento cívico do território**: uma reflexão crítica sobre o planejamento urbano e regional a partir da obra de Milton Santos. 2019. 499 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2019.

LENCIONI, S. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

LENCIONI, S. Totalidade e tríades: compreendendo o pensamento de Lefebvre. *In*: FRIDMAN, F.; GENNARI, L.; LENCIONI, S. (org.). **Políticas públicas e territorios**: onze estudos latino-americanos. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO, 2018. p. 251-266.

LEOPOLDO, E. **Financeirização imobiliária e metropolização regional**: o Alphaville na implosão-explosão da metrópole. 2018. 500 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

LIGAÇÃO aérea entre Belém e Caiena, capital da Guiana Francesa, será retomada; confira a data. **O Liberal**, Belém, 22 jan. 2023. Disponível em: <https://www.oliberal.com/economia/ligacao-aerea-entre-belem-e-caiena-capital-da-guiana-francesa-sera-retomada-confira-1.637042>. Acesso em: 10 fev. 2023.

LIMA, E. N. Extrativismo e produção de alimentos: Belém e o “núcleo subsidiário” do Marajó, 1850/1920. **Estudos Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 2, p. 59-89, dez. 1996.

LIMA, M. M. **A ribeira & a orla**: espacialidades e territorialidades urbanas ribeirinhas em uma cidade amazônica em transformação. 2013. 258 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação 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 Desenvolvimento Socioambiental) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2020.

LIMA, M. A. G.; IRVING, M. A.; OLIVEIRA, E. Decodificando Narrativas de Políticas Públicas de Turismo no Brasil: uma leitura crítica sobre o turismo de base comunitária (TBC). **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, São Paulo, 16, e2094, 2022.

LINS, W. Prefeitura promove a 6ª Edição do Festival Gastronomia das Ilhas. **Agência Belém**, Belém, 10 ago. 2023. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/236105/cotijuba-sera-palco-da-5-edicao-do-festival-gastronomia-das-ilhas>. Acesso em: 18 dez. 2023.

LINS, W.; SANTOS, K. Ordem de serviço é assinada para obras do Boulevard da Gastronomia. **Agência Belém**, Belém, 25 out. 2022. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/228665/prefeito-edmilson-rodrigues-vai-assinar-ordem-servico-para-obras-do-boulevard-da-gastronomia>. Acesso em: 14 abr. 2023.

LOBATO, F. H. S. **Matando a fome de lazer "lá no meu setor"**: práticas e sociabilidades na periferia de Belém (PA). 2021. 241 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2021.

LOBATO, P. Teste de balneabilidade: maioria das praias dos distritos de Belém está apropriada para banho. **Agência Belém**, Belém, 08 dez. 2022. Disponível em: <https://semma.belem.pa.gov.br/teste-de-balneabilidade-maioria-das-praias-dos-districtos-de-belem-esta-apropriada-para-banho/#:~:text=Institucional-,Teste%20de%20balneabilidade%3A%20maioria%20das%20praias%20dos%20distritos,Bel%C3%A9m%20est%C3%A1%20apropriada%20para%20banho&text=O%20final%20de%20ano%20est%C3%A1,ilhas%20que%20pertencem%20a%20Bel%C3%A9m..> Acesso em: 18 dez. 2023.

LOIZOS, P. Vídeo, filme e fotografia como documentos de pesquisa. *In*: BAUER, M.; GASKELL, G. (org.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**: um manual prático. 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2008. p. 137-155.

LOPES, F. Retomada das obras do Residencial Viver Outeiro neste sábado reacende sonho da casa própria a 1.008 famílias. **Agência Belém**, Belém, 22 mar. 2023. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/232164/retomada-das-obras-do-residencial-viver-outeiro-neste-sabado-reacende-sonho-da-casa-propria-a-1%E2%80%A6>. Acesso em: 07 maio 2023.

LOPES, J. L. S. **No verão, açai; no inverno, camarão**: tempo e práticas econômicas na ilha de Paquetá (Belém-Pará). 2006. 175 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais: Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2006.

LOPES, J. L. S. **Arena pública, dominação e resistência em um território amazônico**: o Fórum de Desenvolvimento Sustentável das Ilhas de Belém-PA (2006-2020). 2020. 296 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2020.

LOPES, M. M. L.; PANOSSO NETTO, A. O turismo no governo de Jair Bolsonaro: políticas públicas e discursos ideológicos. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, São Paulo, v. 17, p. 1-15, ago. 2023.

LOPES, R. J. **1499**: o Brasil antes de Cabral. Rio de Janeiro: Harper Collins, 2017.

MACÊDO, S. C. F. **Daquilo que se come**: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém (1850-1900). 2009. 227 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Instituto de Filosofia e Ciências

Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2009.

MACHADO, L. O. Urbanização e mercado de trabalho na Amazônia brasileira. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, p. 109-138, jan./jul. 1999.

MAIA, O. M. M. **A política de regularização fundiária e reforma agrária**: o PAE nas ilhas do Pará. 2011. 194 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2011.

MAGNO, J. Ilhas que vão além do Combu e são opções de lazer ainda desconhecidas. **Rede Pará**, Belém, jul. 2019. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/199826/ilhas-que-vao-alem-do-combu-e-sao-opcoes-de-lazer-ainda-desconhecidas>. Acesso em: 20 set. 2020.

MALHEIRO, B. C. P. **Portos, portas e postais**: experiências, discursos e imagens produzindo a orla fluvial de Belém (PA). 2009. 187 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2009.

MALHEIROS, R. G.; ROCHA, G. O. R. A cidade de Belém e seu processo de modernização: aspectos históricos, econômicos e sociais acerca da constituição dos ideais de progresso e civilização (1840 – 1870). **URBANA**: revista eletrônica do centro interdisciplinar de estudos sobre a cidade, Campinas, SP, v. 5, n. 2, p. 201-235, 2013.

MARAFON, G. J. Territorialidades, ruralidades e as relações campo-cidade. Campo-Território: **Revista de Geografia Agrária**, Uberlândia, v. 9, n. 18, p. 1-13, jun. 2014. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/campoterritorio/article/view/26897>. Acesso em: 16 out. 2020.

MARCELLINO, N. C. **Lazer e humanização**. Campinas: Papyrus, 1983.

MARCELLINO, N. C. **Lazer e educação**. Campinas: Papyrus, 1987.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos da metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MARIN, R. E. A. Agricultura no delta do rio Amazonas: colonos produtores de alimentos em Macapá no período colonial. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 8, n. 1, p. 73-114, jun. 2005.

MARQUES, F. L. T. **Modelo da agroindústria canavieira colonial no estuário amazônico**: estudo arqueológico de engenhos dos séculos XVIII e XIX. 2004. 196 f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004.

MARTINS, J. S. As temporalidades da história na dialética de Lefebvre. *In*: MARTINS, J. S. (org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 13-23.

MARTINS, J. S. O senso comum e a vida cotidiana. **Tempo Social: Revista de Sociologia da USP**, São Paulo, v. 10, n. 1, p. 1-8, maio 1998.

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. São Paulo: Abril Cultural, 1996. v. 1. t. 1.

MARX, K. **Contribuição à crítica da economia política**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

MASCARENHAS, F. **Entre o ócio e o negócio**: teses acerca da anatomia do lazer. 2005. 308 f. Tese (Doutorado em Educação Física) – Programa de Pós-Graduação em Educação Física, Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2005.

MATOS, L. S.; BAHIA, M. C. (org.). **Política pública, memória e diversidade nas práticas de esporte e lazer no Estado do Pará**. Belém: Paka-Tatu, 2019.

MB CAPITAL. Log Park multimodal. A nova rota do desenvolvimento do Pará passa por aqui. **MB Capital**, Belém, 2022. Disponível em: <https://mbcapital.com.br/empreendimento/792/>. Acesso em: 15 jun. 2022.

MEDEIROS, A. M. S. **Aspectos geográficos da ilha de Caratateua**. Belém: IDESP, 1971.

MEDEIROS, C. B. N. A forma do direito à cidade: Lefebvre encontra Natal. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 18., 2019, Natal. **Anais [...]**. Natal: UFRN, 2019. p. 1-21. Disponível em: <https://xviiienganpur.anpur.org.br/anaisadmin/capapdf.php?reqid=1550>. Acesso em: 21 nov. 2020.

MEDEIROS, R. M. V. Ruralidades: novos significados para o tradicional rural. *In*: MEDEIROS, R. M. V.; LINDNER, M. (org.). **Dinâmicas do espaço agrário**: velhos e novos territórios. Porto Alegre: Evangraf, 2017. p. 179-189.

MEIRA, A. Nequaquam minima est. [Entrevista concedida ao] **Portal Liv**, Belém, 15 fev. 2013. Disponível em: [https://www.portalliv.com.br/materia/nequaquam\\_minima\\_est](https://www.portalliv.com.br/materia/nequaquam_minima_est). Acesso em: 14 maio 2021.

MEIRA FILHO, A. **Mosqueiro**: ilhas e vilas. Belém: Grafisa, 1978.

MELO, O. C. **O lugar e a comunidade na Ilha de Cotijuba-PA**. 2010. 192 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

MENDES, L. A. S. **A urbanização metropolitana estendida**: aspectos da produção do espaço de Belém e de sua região. 2018. 320 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2018.

MENEGATTO, M. S. **Coremática insular**: uma teoria para a modelização gráfica de ilhas e arquipélagos. O exemplo da ilha Montão de Trigo (SP). 2017. 192 f. Dissertação (Mestrado



em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2017.

MERGULHÃO, P. T. P. **A paisagem Amazônica no paisagismo de Belém**: caso Parque Naturalístico Mangal das Garças. 2009. 186 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2009.

MESQUITA, D. Prefeitura lança o Programa “Desenvolve Belém” visando ao crescimento da cidade. **Prefeitura de Belém**, Belém, 07 fev. 2017. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/159662/prefeitura-lanca-o-programa-desenvolve-belem-visando-ao-crescimento-da-cidade>. Acesso em: 18 de dez. 2017.

MESQUITA, J. R. C.; ALVES, L. F. N. Territorialização do agronegócio no estuário amazônico e re-existência camponesa: estudo de caso na Ilha do Capim, Abaetetuba/PA. **INTERthesis**, Florianópolis, v. 17, p. 1-18, jan./dez. 2020.

MINAYO, M. C. S.; SANCHES, O. Quantitativo-qualitativo: oposição ou complementaridade? **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 3, p. 239-262, jul./set. 1993.

MINAYO, M. C. S. **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 21. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.

MIRANDA, L. M. Cidades, águas e ilhas no estuário amazônico. **Labor & Engenho**, Campinas, v. 9, n. 2, p. 81-92, 2015.

MOLINA, F. **Turismo e produção do espaço**: o caso de Jericoacoara. 2007. 150 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2007.

MONTENEGRO, M. R. **Globalização, trabalho e pobreza no Brasil metropolitano**: o circuito inferior da economia urbana em São Paulo, Brasília, Fortaleza e Belém. 2011. 303 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

MONTENEGRO, M. R. Dinamismos atuais do circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo: expansão e renovação. **GEOUSP**, São Paulo, n. 34, p. 33-45, 2013.

MORADORES cobram assentamento. **Diário do Pará**, Belém, 16 set. 2009.

MORADORES DE Icoaraci preferem ir a Cotijuba. **A Província do Pará**, Belém, 09 nov. 1995.

MORAIS, R. P. **A planície aluvial do médio rio Araguaia**: processos geomorfológicos e suas implicações ambientais, 2006. 178 f. Tese (Doutorado em Ciências Agrárias) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Agrárias, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2006.

MOREIRA, E. **Belém e sua expressão geográfica**. Belém: Imprensa Universitária/UFPA, 1966.

MOREIRA, E. Sentido econômico da fundação de Belém. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 13, n. 2, p. 309-313, dez. 2010.

MOURA, C. E. M. **O teatro que o povo cria**: cordão de pássaros, cordão de bichos, pássaros juninos do Pará: da dramaturgia ao espetáculo. Belém: Secult, 1997.

MOURA, S. Lanchas e jet skis estão cada vez mais presentes nos rios de Belém. **Diário Online**, Belém, 26 maio 2019. Disponível em: <https://dol.com.br/noticias/para/518504/lanchas-e-jet-skis-estao-cada-vez-mais-presentes-nos-rios-de-belem?d=1>. Acesso em: 14 mar. 2022.

MOURÃO, L. **Memória da indústria paraense**. Belém: FIEPA, 1989.

MULHERES usam a natureza a seu favor. **O Liberal**, Belém, 04 abr. 2013.

NASCIMENTO, V. L. Q. **Políticas públicas de turismo na Amazônia brasileira**: o estabelecimento das agendas governamentais do Amazonas e do Pará. 2015. 415 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2015.

NEVES, I. EtniCidades: os 400 anos de Belém e a presença indígena. **Moara**, Belém, n. 43, p. 26-44, jan./jun. 2015.

NO COMBU, a riqueza desprezada. **O Liberal**, Belém, 27 fev. 1994.

NÓBREGA, W. R. M. **Participação popular e as políticas públicas de turismo na Amazônia**: o Proecotur no distrito de Mosqueiro, Belém - PA. 2006. 157 f. Dissertação (Mestrado em Cultura e Turismo) – Universidade Estadual de Santa Cruz, Universidade Federal da Bahia, Ilhéus, 2006.

NORAT, R. C. C.; COSTA, M. L. Ilhas e fortes da Baía do Guajará em Belém do Pará, Brasil. **Boletim do Museu de Geociências da Amazônia**, Belém, v. 3, n. 3, n. p., 2016. Disponível em: <https://gmga.com.br/ilhas-e-fortes-da-baia-do-guajara-em-belem-do-para-brasil/>. Acesso em: 14 abr. 2021.

NUNES, D. A. **Feiras-livres & feiras de exposição**: expressão de relação cidade-floresta no sudeste do Pará. 2015. 256 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2015.

NUNES, T. G. **Viver às margens do rio**: identidade e pertença na Ilha do Combu/PA. 2017. 167 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2017.

NUNES, T. S. **História de Vida de Mulheres Agricultoras do Projeto de Assentamento Mártires de Abril**: trabalho e emancipação no campesinato amazônico. 2014. 18 f. Artigo (Especialização em Agricultura Familiar e Desenvolvimento Agroambiental na Amazônia) – Núcleo de Ciências Agrárias e Desenvolvimento Rural. Universidade Federal do Pará, Belém, 2014.

OLIVEIRA, H. M. P. **A noção de região em Milton Santos**: contribuições para pensar a Amazônia. 2019. 287 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2019.

OLIVEIRA, I. A. (org.). **Cartografias ribeirinhas**: saberes e representações sobre práticas sociais cotidianas de alfabetizando amazônidas. Belém: CCESE/UEPA, 2008.

OLIVEIRA, J. A. A cultura nas (das) pequenas cidades da Amazônia Brasileira. *In*: CONGRESSO LUSO-AFRO-BRASILEIRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS, 8., 2004, Coimbra. **Anais** [...]. Coimbra: CES/Universidade de Coimbra, 2004. p. 1-10. Disponível em: <http://www.ces.fe.uc.pt/lab2004/inscricao/pdfs/painel74/JoseAldemirdeOliveira.pdf>. Acesso em: 7 set. 2023.

OLIVEIRA, I. A.; MOTA NETO, J. C. Saberes da terra, da mata e das águas, saberes culturais e educação. *In*. OLIVEIRA, I. A. (org.). **Cartografias ribeirinhas**: saberes e representações sobre práticas sociais cotidianas de alfabetizando amazônidas. 2. ed. Belém: EDUEPA, 2008. p. 63-79.

OLIVEIRA, J. A.; SCHOR, T. Das cidades da natureza à natureza das cidades. *In*: TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; TAVARES, M. G. C. (org.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia**: mudanças e permanências. Belém: EDUFPA, 2008. p. 15-26.

O LIBERAL. 2º caderno, 26 mar. 1991.

OLX. Buscar. **OLX**, [s. l.], 2023. Disponível em: <https://portalolx.olx.com.br/>. Acesso em: 04 jul. 2022.

OMT. **Introdução ao turismo**. São Paulo: Roca, 2001.

O QUE é que Cotijuba tem? **O Liberal**, Belém, 26 abr. 1998.

OROZCO, G.; GONZÁLEZ, R. **Una coartada metodológica**: abordajes cualitativos en la investigación en comunicación, medios y audiencias. México: Tintable, 2011.

OUTEIRO ganha progresso e problemas. **O Liberal**, Belém, 22 abr. 2006.

PARÁ. **Relatório de governo**. Belém: [s. n.], 1889. 80 p.

PARÁ. **Album do Pará em 1899 na administração do Governo de Sua Excia o Senr. Dr. José Paes de Carvalho**: parte descritiva do Dr. Henrique Santa Rosa; Photographias e composição de F.A. Fidanza. [s. l.: s. n.], [1899?]. 159 p.

PARÁ. **Lei nº 6.083, de 13 de novembro de 1997.** Dispõe sobre a criação da Área de Proteção Ambiental da Ilha do Combu no município de Belém. Belém: Assembleia Legislativa, [2022b]. Disponível em: <https://www.semas.pa.gov.br/legislacao/files/pdf/395.pdf>. Acesso em: 14 jan. 2018.

PARÁ. **Plano de desenvolvimento do turismo do estado do Pará (PDT-PA).** Belém: PARATUR: THR, 2001.

PARÁ. Lei nº 7.026, de 30 de julho de 2007. Altera dispositivos da Lei nº 5.752, de 26 de julho de 1993, que dispõe sobre a reorganização e cria cargos na Secretaria de Estado de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente – SECTAM, e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado do Pará**, Belém, n. 30.976, 01 ago. 2007.

PARÁ. **Diagnóstico da área e das atividades turísticas do Polo Belém – PA.** Belém: PARATUR; CHIAS Marketing, 2009.

PARÁ. **Plano Ver-o-Pará – Plano estratégico de turismo do estado do Pará (Fase II: o planejamento estratégico).** Belém: PARATUR: CHIAS Marketing, 2012.

PARÁ. **PEQTur:** Programa de Qualificação do Turismo. Belém: SETUR, 2014. Disponível em: [https://setur.pa.gov.br/sites/default/files/pdf/cartilha\\_peqtur.pdf](https://setur.pa.gov.br/sites/default/files/pdf/cartilha_peqtur.pdf). Acesso em: 10 fev. 2018.

PARÁ. **Plano Ver-o-Pará:** relatório de implantação 2012-2014. Belém: SETUR, 2015.

PARÁ. **Pedido de Manifestação de Interesse Social – Centro Global de Gastronomia.** Belém: SEDEME, 2017.

PARÁ. **Portaria nº 164/2019/Geps/Setur.** Dispõe sobre a regionalização do turismo no Estado do Pará e dá outras providências. Belém: Secretaria de Estado de Turismo, [2019]. Disponível em: [https://www.ioepa.com.br/pages/2019/06/14/2019.06.14.DOE\\_89.pdf](https://www.ioepa.com.br/pages/2019/06/14/2019.06.14.DOE_89.pdf). Acesso em: 10 mar. 2021.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo. **Projeto Abre Caminho.** Belém: SETUR, 2020a.

PARÁ. Governo do Estado. Decreto nº 800, de 31 de maio de 2020. Institui o Projeto RETOMAPARÁ e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado do Pará**, Belém, n. 34.336, 31 mai. 2020b.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo. **Relatório de Gestão 2020.** Belém: SETUR, 2020c.

PARÁ. **Decreto nº 800, de 31 de maio de 2020.** Institui o Projeto RETOMAPARÁ [...]. Belém: Assembleia Legislativa, [2020d]. Disponível em: <https://www.semas.pa.gov.br/legislacao/files/pdf/6558.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2021.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo. **Relatório de Gestão 2021.** Belém: SETUR, 2021.

PARÁ. Secretaria de Estado de Turismo. **Relatório de Gestão 2020.** Belém: SETUR, 2022a.

PARÁ. **Lei nº 9.773, de 27 de dezembro de 2022.** Institui a Política Estadual de Turismo em

Base Comunitária no Estado do Pará. Belém: Assembleia Legislativa, [2022b]. Disponível em: <https://www.pge.pa.gov.br/sites/default/files/alerta-legislativo/LO9773.pdf>. Acesso em: 07 maio 2023.

PARÁ. Portal da transparência. **Portal da Transparência do Governo do Estado do Pará**, Belém, 2024. Disponível em: <https://www.sistemas.pa.gov.br/portaltransparencia/>. Acesso em: 10 jan. 2024.

PARAÍSO COTIJUBA. **Paraíso Cotijuba**. Belém: 30 nov. 2023. Instagram: @paraisocotijuba. Disponível em: [www.instagram.com/paraisocotijuba](http://www.instagram.com/paraisocotijuba). Acesso em: 31 nov. 2023.

PAULINO, G. S. Economia agrária e diversidade local: Projetos de Assentamentos Agroextrativistas na Região Metropolitana de Belém. In: SEMINÁRIO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UFPA, 28., 2017, Belém. **Resumos [...]**. Belém: UFPA, 2017. p. 1-19.

PENTEADO, A. R. **Belém do Pará: estudo de geografia urbana**. Belém: UFPA/Imprensa Universitária, 1968. 2 v.

PENTEADO, A. R. **O sistema portuário de Belém**. Belém: UFPA, 1973.

PEREIRA, N. S. S. Metropolização e turismo: um estudo sobre a Ilha de Cotijuba, Belém – Pará. **Papers do NAEA**, Belém, v. 28, n. 3, p. 359-399, 2019.

PEREIRA, C. S.; ALMEIDA, A. C. Das origens da Belém seiscentista e sua herança Tupinambá. **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento**, São Paulo, ano 5, v. 3, p. 146-160, 2020. Disponível em: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/historia/heranca-tupinamba>. Acesso em: 03 out. 2022.

PINHEIRO, W. C. **O instituto orfanológico do Outeiro: assistência, proteção e educação de meninos órfãos e desvalidos em Belém do Pará (1903-1913)**. 2017. 227 f. Tese (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Instituto de Ciências da Educação, Universidade Federal do Pará, Belém, 2017.

PINHEIRO, W. C. *et al.* A infância e as práticas corporais ao ar livre no Pará nas primeiras décadas do século XX. In: MATOS, L. S.; BAHIA, M. C. (org.). **Política pública, memória e diversidade nas práticas de esporte e lazer no Estado do Pará**. Belém: Paka-Tatu, 2019. p. 119-136.

PISA TREKKING. [S. l.: s. n.], 2018.

PLACAS solares fazem a diferença na ilha de Paquetá em Belém. **É do Pará**, Belém: Rede Liberal, 31 out. 2020. Programa de TV.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2005.

POTIGUAR JÚNIOR, P. L. T. **Os impactos dos movimentos sociais na pesca: um estudo de caso na Ilha de Caratateua, Belém, Pa**. Belém: NAEA/UFPA, 2002. Mimeo.

PROJETO leva mundo digital a ribeirinhos que não têm sequer sistema de água. **Diário do Pará**, Belém, 02 dez. 2008.

PROJETO NOVA CARTOGRAFIA SOCIAL DA AMAZÔNIA. **Ribeirinhos das ilhas de Belém**. Manaus: UFAM; Belém: IAGUA, 2008.

QUARESMA, S. N. C. **Memorial da Ilha da Redenção**: o Educandário Nogueira de Faria e a Ilha de Cotijuba (1932-1976). 2017. 149 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Centro de Ciências Sociais e Educação, Universidade do Estado do Pará, 2017.

QUEIROZ, J. S.; RODRIGUES, A. F. A. C. Estabelecimentos de alimentos e bebidas típicas e/ou tradicionais de Belém (Pará): perspectivas para uma roteirização. *In*: MACÊDO, S. C. F.; PICANÇO, M. N. B.; DIAS JÚNIOR, C. (org.). **Produzir, vender e comer**: algumas histórias de abastecimento e alimentação. Belém: Cordovil E-books, 2021. p. 28-46.

RABELO, A. A. **Memórias em movimento**: histórias de luta e resiliência: faces cabanas da identidade Amazônica. 2016. 338 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

REBELLO, Y. A. P. **A implantação de políticas públicas “espaciais” em assentamentos periurbanos**: uma análise do processo de constituição do Assentamento Mártires de Abril, Mosqueiro-PA. 2017. 102 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Instituto de Tecnologia, Universidade Federal do Pará, 2017.

REBELLO, Y. A. P.; LIMA, J. J. F.; LIMA, A. P. C. Políticas de habitação e a urbanização periurbana na Amazônia: o caso do Assentamento Mártires de Abril, Mosqueiro, Belém, Pará. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 21, n. 1, p. 98-116, jan./abr. 2019.

REIS, A. C. F. **A Amazônia e a cobiça internacional**. 5. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Suframa, 1982.

RIBEIRINHOS, perto de Belém e longe de tudo. **O Liberal**, Belém, 23 nov. 2003.

RIBEIRINHOS PROTESTAM contra insegurança nas ilhas de Belém. **O Liberal**, Belém, 21 jan. 2023.

RIBEIRO, A. C. Urbanização sem urbanidade: um cenário de incertezas. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 16, n. 2, p. 556 -590, 1995.

RIBEIRO, B. **A natureza nas lógicas de ocupação da Ilha de Cotijuba, Belém (PA)**. 2014. 120 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Instituto de Tecnologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2014.

RIBEIRO, W. O. **Ordem e desordem do território turístico**: a chegada do estranho e os conflitos de territorialidades na orla oeste de Mosqueiro – Belém/PA. 2007. 127 f. Dissertação

(Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2007.

RIBEIRO, W. O.; COSTA, M. A. F.; TAVARES, M. G. C. As práticas turísticas na orla Oeste da Ilha de Mosqueiro, Região Metropolitana de Belém, PA. **Rosa dos Ventos**, Caxias do Sul, v. 5, n. 3, p. 528–544, 2013.

RIBEIRO FILHO, G. B. R. O Banco Mundial e as estratégias de desenvolvimento institucional para as cidades: primeiro, idéias, depois dinheiro. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 11., 2005, Salvador. **Anais [...]**. Salvador: ANPUR, 2005. Não paginado.

RODRIGUES, A. B. **Turismo e espaço: rumo a um conhecimento transdisciplinar**. São Paulo: Hucitec, 1997.

RODRIGUES, A. B. Turismo e territorialidades plurais: lógicas excludentes ou solidariedade organizacional. *In*: LEMOS, A. I. G.; ARROYO, M.; SILVEIRA, M. L. (org.). **América Latina: cidade, campo e turismo**. 1. ed. Buenos Aires: CLACSO, 2006. p. 297-315.

RODRIGUES, A. F. A. C. **A produção do espaço pelo e para o turismo na Área de Proteção Ambiental da Ilha do Combu (Belém-Pará)**. 2018. 331 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2018.

RODRIGUES, A. F. A. C. *et al.* Planejamento e gestão do turismo durante a COVID-19 nas regiões turísticas de Belém e Campos do Marajó. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 39, e61314, 2021. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br>. Acesso em: 17 mar. 2022.

RODRIGUES, A. F. A. C.; QUEIROZ, J. S. Experiência extensionista na hospitalidade comercial: o projeto “anfitrião cidadão” em Belém (Pará). **Revista Turismo e Cidades**, São Luís, v. 5, n. 11, p. 132-151, jan./jun. 2023.

RODRIGUES, D. S. S. **Revolução Cabana e construção da identidade amazônica**. Belém: EDUEPA, 2009.

RODRIGUES, E. B. **Aventura urbana: urbanização, trabalho e meio ambiente em Belém**. Belém: NAEA, 1996.

RODRIGUES, F. I. **Overtourism – As novas e velhas questões do turismo de massa**. 2021. 200 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

RODRIGUES, O. O orçamento participativo: inovações no modelo de gestão das cidades. **O Social em Questão**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 25/26, p. 445-472, 2011.

ROLNIK, R. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo: Boitempo, 2015.

SABINO, T. A. G. **Produção do espaço e dispersão metropolitana em Belém**: importância da logística em discursos e projetos de estruturação territorial. 2016. 201 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

SÁNCHEZ, F. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [s. l.], n. 1, p. 115-132, maio 1999.

SANTOS, D. C. S. **O lazer no Plano Diretor das metrópoles amazônicas**: um estudo comparativo entre Belém e Manaus. 2010. 199 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano, Núcleo de Estudos e Pesquisas em Qualidade de Vida e Meio Ambiente, Universidade da Amazônia, Belém, 2010.

SANTOS, G. E. O. Turistas brasileiros: Quem são? Onde vivem? Quanto consomem? **Revista Acadêmica Observatório de Inovação do Turismo**, v. 17, n. 2, p. 66-91, ago. 2023.

SANTOS, J. **Populações ribeirinhas e educação do campo**: análise das diretrizes educacionais do município de Belém-PA, no período de 2005-2012. 2014. 155 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Instituto de Ciências de Educação, Universidade Federal do Pará, Belém, 2014.

SANTOS, M. Os grandes projetos: sistema de ação e dinâmica espacial. In: CASTRO, E. M. R.; MOURA, E. A. F.; MAIA, M. L. S. (org.). **Industrialização e grandes projetos**: desorganização e reorganização do espaço. Belém: EDUFPA, 1995. p. 13-20

SANTOS, M. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. São Paulo: Record, 2000.

SANTOS, M. O tempo nas cidades. **Ciência e Cultura**, São Paulo, v. 54, n. 2, p. 21-22, out./dez. 2001.

SANTOS, M. Elogio da lentidão. In: SANTOS, M. **O país distorcido**: o Brasil, a globalização e a cidadania. São Paulo: Publifolha, 2002. p. 162-166.

SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2004.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 8. ed. São Paulo: EDUSP, 2006.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2007.

SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar**. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

SANTOS, M. **Espaço e método**. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2014a.



SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. 6. ed. São Paulo: EDUSP, 2014b.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico-informacional. 6. ed. São Paulo: EDUSP, 2014c.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, M. R. S. **Entre o rio e a rua**: cartografia de saberes artístico-culturais emergentes das práticas educativas na Ilha de Caratateua, Belém do Pará. 2007. 164 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Centro de Ciências Sociais e Educação, Universidade do Estado do Pará, Belém, 2007.

SANTOS, R. A. O. **História econômica da Amazônia (1800-1920)**. São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.

SANTOS, T. V. **Fronteiras de papel**: uma análise da perspectiva metropolitana em planos diretores da Região Metropolitana de Belém. 2010. 157 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

SANTOS, T. V. **Metrópole e região na Amazônia**: trajetórias do planejamento e da gestão metropolitana em Belém, Manaus e São Luís. 2015. 276 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2015.

SANTOS, T. V. Metropolização regional e suburbanização condominial: aspectos da dinâmica da dispersão urbana na Região Metropolitana de Belém. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v. 7, n. 1, p. 91-116, 2017.

SANTOS, T. V. Geografias e genealogias do planejamento urbano em Belém: elementos da modernidade e produção de desigualdades. **Caderno de Geografia**, v. 28, n. 55, p. 980-1005, 2018.

SANTOS, D. C. S. O lazer no Plano Diretor das metrópoles amazônicas: um estudo comparativo entre Belém e Manaus. 2010. 199 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano, Núcleo de Estudos e Pesquisas em Qualidade de Vida e Meio Ambiente, Universidade da Amazônia, Belém, 2010.

SAQUET, M. A.; SILVA, S. S. Milton Santos: concepções de geografia, espaço e território. **Revista Geo UERJ**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 18, p. 24-42, ago. 2008.

SARGES, M. N. **Belém**: riquezas produzindo a Belle-Époque. Belém: Paka-Tatu, 2000.

SCHOR, T.; OLIVEIRA, J. A. Reflexões metodológicas sobre o estudo da rede urbana no Amazonas e perspectivas para a análise das cidades na Amazônia brasileira. **Acta Geográfica**, Boa Vista, v. 10, p. 15-30, 2011.

SELLTIZ, C.; WRIGHTSMAN, L. S.; COOK, S. W. **Métodos de pesquisa nas relações sociais**. São Paulo: EPU, 1987. v. 2.

SEM CARROS, Cotijuba esbanja atrações. **Diário do Pará**, Belém, 13 jul. 2014.

SERPA, A. (org.). **Fala periferia!**: uma reflexão sobre a produção do espaço periférico metropolitano. Salvador: EDUFBA, 2002.

SETUR. Início. **Secretaria de Estado de Turismo**, Belém, 2024. Disponível em: <https://setur.pa.gov.br/>. Acesso em: 10 jan. 2024.

SILVA, L. C. M. **Lazer, turismo e agricultura entre populações tradicionais da ilha de Cotijuba – Belém – Pará**. 2003. 139 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2003.

SILVA, I. D. **Massificação do lazer em áreas naturais amazônicas e suas repercussões ambientais**: o caso da ilha de Cotijuba em Belém. 2001. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente, Universidade Federal do Ceará, 2001.

SILVA, J. A. C. **Juventude rural e trabalho**: o caso do Assentamento Mártires de Abril, Distrito de Mosqueiro – Belém/PA. 2016. 140 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) – Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

SILVA, M. J. B. **Caratateua**: a ilha e o subúrbio de Belém. 1995. 263 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1995.

SILVA, M. L.; TOURINHO, H. L. Z. Território, territorialidade e fronteira: o problema dos limites municipais e seus desdobramentos em Belém/PA. **Urbe**, Curitiba, v. 9, n. 1, p. 96-109, 2017.

SILVA JÚNIOR, A. G.; SILVA, A. Q. Uso de QA Bands do Landsat 5 na detecção de mudanças da linha de costa na Baía do Guajará, Belém-PA. **Journal of Chemical Information and Modeling**, [s. l.], v. 53, n. 9, p. 1689-1699, 2013.

SILVA JÚNIOR, A. S. S. **Redes técnicas, turismo e desenvolvimento sócio-espacial na Ilha do Mosqueiro - Belém- PA**. 119 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará Belém, 2007.

SILVEIRA, M. L. Os circuitos da economia urbana nas cidades brasileiras. *In*: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA REDE IBERO-AMERICANA DE INVESTIGADORES SOBRE GLOBALIZAÇÃO E TERRITÓRIO, 8., 2004, Rio de Janeiro. **Anais** [...]. Rio de Janeiro: UFRJ, 2004. p. 1-25.

SILVEIRA, M. L. Crises e paradoxos da cidade contemporânea: os circuitos da economia urbana. *In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA*, 10., 2007, Florianópolis. **Anais [...]**. Florianópolis: UFSC, 2007. Não paginado.

SINAY, L. *et al.* Povos tradicionais, áreas protegidas e turismo: um estudo de caso brasileiro de 15 anos de mudança cultural. **Ambiente e Sociedade**, v. 22, p. 1-20, 2019.

SKÅGEBY, J. Online ethnographic methods: towards a qualitative understanding of virtual community practices. *In: DANIEL, B. K. (ed.). Handbook of research on methods and techniques for studying virtual communities: paradigms and phenomena*. Hershey: IGI Global, 2011. p. 410-428.

SMITH, N. Nature as accumulation strategy. *In: PANITCH, L.; LEYS, C. (ed.). Socialist Register 2007: coming to terms with nature*. Londres: Merlin Press, 2007. p. 16-36.

SOBRAL, A. Ilha com vegetação de mangue “nasce” debaixo de ponte em Mosqueiro, distrito de Belém. **G1 Pará**, Belém, 27 out. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2021/10/27/ilha-com-vegetacao-de-mangue-nasce-debaixo-da-ponte-de-mosqueiro-em-belem.ghtml>. Acesso em: 09 out. 2023.

SOCIÓLOGO cobra programa de governo para ribeirinhos. **O Liberal**, Belém, 01 mar. 2006.

SOUSA, J. O. Mão-de-obra indígena na Amazônia Colonial. **Em Tempo de Histórias**, Brasília, DF, v. 6, n. 6, p. 1-18, 2002.

SOUZA, B. *et al.* **Diagnóstico Rural Participativo**. Belém: NCADR/UFPA, 2014. 42 p.

SOUZA, J. A. A. *et al.* A pandemia de covid-19 no estado do Pará e suas consequências nas regiões turísticas entre os anos de 2020 e 2021. *In: CRUZ, R. C. A. et al. (org.). Turismo em tempos de pandemia: (des)continuidades e conjecturas*. São Paulo: FFLCH/USP, 2023. p. 88-100.

SOUZA, R. Ilha das Onças: O próximo grande polo de condomínios de luxo. **Belém Negócios**, Belém, mar. 2022. Disponível em: <https://www.belemnegocios.com/post/ilha-das-oncas-o-proximo-grande-polo-de-condominios-de-luxo>. Acesso em: 18 dez. 2023.

SOUZA JÚNIOR, J. M. R. **A natureza do turismo e o turismo de natureza na Amazônia: ecoturismo de base comunitária e territorialidades da Comunidade de Caruaru, Ilha de Mosqueiro - PA**. 2012. 128 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

STIGGER, M. P. Lazer, cultura e educação: possíveis articulações. **Revista Brasileira Ciência Esporte**, Campinas, v. 30, n. 2, p. 73-88, jan. 2009.

SUDAM. **Operação Amazônia**: legislação básica nº 2. Belém: SUDAM, 1968. 134 p.

SWYNGEDOUW, E. The city as a hybrid: on nature, society and cyborg urbanization. **Capitalism Nature Socialism**, [s. l.], v. 7, n. 2, p. 65-80, jun. 1996.

TAGORE, M. P. B.; CANTO, O.; SOBRINHO, M. V. Políticas públicas e riscos ambientais em áreas de várzea na Amazônia: o caso do PRONAF para produção de açaí. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, v. 45, p. 194-214, 2018.

TAVARES, D. R. As influências da Belle-Époque e a prática de educação patrimonial em Mosqueiro. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 29., 2017, Brasília, DF. **Anais eletrônicos** [...]. Brasília, DF: SNH, 2017. p. 1-16. Disponível em: <http://www.snh2017.anpuh.org/site/anais>. Acesso em: 14 jan. 2017.

TAVARES, M. G. C. *et al.* Mosqueiro: turismo e desenvolvimento local em uma ilha fluvial da região Metropolitana de Belém. In: TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; TAVARES, M. G. C. (org.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia**: mudanças e permanências. 1. ed. Belém: EDUFPA, 2008. p. 185-202.

TAVARES, M. G. C. *et al.* O turismo no Pará e a Covid-19: diversidade econômica e políticas públicas regionais a partir do impacto da pandemia. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 39, p. 1-23, jul. 2021.

TEISSERENC, P. Les territoires de l'action publique. In: ROCHA, G. M.; MAGALHÃES, S. B.; TEISSERENC, P. (org.). **Territórios de desenvolvimento e ações públicas**. Belém: EDUFPA, 2009. p. 23-64.

TEISSERENC, P.; TEISSERENC, M. J. S. A. O território em recomposição da ação pública local: uma abordagem franco-brasileira. **Universidade e Meio Ambiente**: revista do Núcleo de Meio Ambiente da UFPA, Belém, v. 1, n. 1, p. 1-17, 2016. Disponível em: <https://www.periodicos.ufpa.br/index.php/reumam/article/view/12334>. Acesso em: 24 set. 2020.

TJPA. Ouvidoria Agrária. **Tribunal de Justiça do Estado do Pará**, Belém, 2022. Notícias. Disponível em: <https://www.tjpa.jus.br/PortalExterno/institucional/Ouvidoria-Agraria/679277-noticias-importantes.xhtml>. Acesso em: 01 set. 2023.

TOCANTINS, L. **O rio comanda a vida**: uma interpretação da Amazônia. 13. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

TOZI, F. **Rigidez normativa e flexibilidade tropical**: investigando os objetos técnicos no período da globalização. 2012. 262 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

TOZI, F.; DUARTE, L. R.; CASTANHEIRA, G. R. Trabalho precário, espaço precário: as plataformas digitais de transporte e os circuitos da economia urbana no Brasil. **Revista Electrónica de Recursos en Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. 25, n. 252, p. 1-20, 2021.

TRABALHE em um lugar paraíso. Belém. 5 dez. 2023. Facebook: informação preservada. Disponível em: informação preservada. Acesso em: 5 dez. 2023.

TRINDADE, G. O. **A cidade & a soja**: impactos da produção e da circulação de grãos nos circuitos da economia urbana de Santarém-Pará. 2015. 127 f. Dissertação (Mestrado em

Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2015.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. **Produção do espaço e diversidade do uso do solo em área de baixada saneada – Belém-PA**. 1993. 253 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 1993.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Cidade e cultura na Amazônia: práticas e representações espaciais na orla fluvial de Belém (PA). *In*: VALENÇA, M.; COSTA, M. (org.). **Espaço, cultura e representação**. Natal: EDUFRN, 2005. p. 123-150.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia. **Terra Livre**, São Paulo, v. 26, p. 177-194, 2006.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Reconfiguração metropolitana na Amazônia Oriental: empreendimentos produtivos e novas feições da metrópole belenense. *In*: ENCONTRO NACIONAL DOS GEÓGRAFOS, 15., 2008, São Paulo. **Anais [...]**. São Paulo: AGB, 2008. p. 1-15.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico no espaço amazônico. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, v. 1, n. 51, p. 113-137, mar./set. 2010a.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 7, n. 12, p. 227-255, 2010b.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Das “cidades da floresta” às “cidades na floresta”: espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira. **Papers do NAEA**, Belém, n. 321, p. 1-22, dez. 2013a.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Uma floresta urbanizada? Legado e desdobramentos de uma teoria sobre o significado da cidade e do urbano na Amazônia. **Espaço Aberto**, v. 3, n. 2, p. 89-108, 2013b.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Cidades e centralidades na Amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 12, n. 21, p. 305-334, 2015a.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Pensando a modernização do território e a urbanização difusa na Amazônia. **Mercator**, Fortaleza, v. 14, n. 4, p. 93-106, dez. 2015b.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. **Formação metropolitana de Belém (1960-1997)**. Belém: Paka-Tatu, 2016.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; BARBOSA, E. J. S. Reestruturação metropolitana na Amazônia oriental: empreendimentos econômicos e dispersão urbana na área de influência

imediate de Belém. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 20, n. 2, p. 349-363, ago. 2016.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; LEITE, G. C. S.; OLIVEIRA, H. M. P. Amazônia: saberes locais, solidariedade orgânica e flexibilidade equatorial. **RA'EGA: o espaço geográfico em análise**, Curitiba, v. 52, p. 84-107, 2021.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; RODRIGUES, A. F. A. C. Insularidades ribeirinhas e à beira-rio: expressões da relação sociedade e natureza na Amazônia metropolitana. **Geofronter**, Campo Grande, v. 6, n. 1, p. 1-22, abr. 2020.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; SANTOS, E. R. C.; RAVENA, N. A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém. *In*: TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; SILVA, M. A. P. (org.). **Belém: a cidade e o rio na Amazônia**. Belém: EDUFPA, 2005. p. 12-43.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; TAVARES, M. G. C. (org.). **Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. 1. ed. Belém: EDUFPA, 2008,

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; TRINDADE, G. O.; OLIVEIRA, H. M. P. Modernização do território e cidade média na Amazônia paraense: Santarém, entre horizontalidades e verticalidades. *In*: CASTRO, E. M. R.; FIGUEIREDO, S. J. L. (org.). **Sociedade, campo social e espaço público**. Belém: NAEA, 2014. p. 89-104.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. *et al.* Espacialidades e temporalidades urbanas na Amazônia ribeirinha: mudanças e permanências a jusante do rio Tocantins. **ACTA Geográfica**, Boa Vista, Ed. Especial Cidades na Amazônia Brasileira, p. 117-133, 2011.

TRIPADVISOR. Praia de água doce maravilhosa. **TripAdvisor**, [s. l.], 2024a. Disponível em: [https://www.tripadvisor.com.br/ShowUserReviews-g303404-d4521150-r936735752-Ilha\\_de\\_Cotijuba-Belem\\_State\\_of\\_Para.html](https://www.tripadvisor.com.br/ShowUserReviews-g303404-d4521150-r936735752-Ilha_de_Cotijuba-Belem_State_of_Para.html). Acesso em: 08 fev. 2024.

TRIPADVISOR. Lugar rústico com belas paisagens. **TripAdvisor**, [s. l.], 2024b. Disponível em: [https://www.tripadvisor.com.br/ShowUserReviews-g303404-d4521150-r936735752-Ilha\\_de\\_Cotijuba-Belem\\_State\\_of\\_Para.html](https://www.tripadvisor.com.br/ShowUserReviews-g303404-d4521150-r936735752-Ilha_de_Cotijuba-Belem_State_of_Para.html). Acesso em: 08 fev. 2024.

TRIPADVISOR. Foi uma aventura e tanto. **TripAdvisor**, [s. l.], 2024c. Disponível em: [https://www.tripadvisor.com.br/ShowUserReviews-g303404-d4521150-r904435232-Ilha\\_de\\_Cotijuba-Belem\\_State\\_of\\_Para.html](https://www.tripadvisor.com.br/ShowUserReviews-g303404-d4521150-r904435232-Ilha_de_Cotijuba-Belem_State_of_Para.html). Acesso em: 08 fev. 2024.

TUAN, Y-F. Geografia humanística. *In*: CHRISTOFOLETTI, A. (org.). **Perspectivas da Geografia**. São Paulo: Difel, 1995. p. 143-164.

URRY, J. **O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas**. São Paulo: Studio Nobel, SESC, 1996.

VALLA, M. O diálogo entre o urbanismo português e os rios como identidade territorial brasileira. **Confins: revue franco brésilienne de géographie**, Paris, n. 23, 2015. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/10074>. Acesso em: 29 nov. 2017.

VASCONCELOS, A. F. S. **“O mundo é diferente da ponte pra cá”**: transformações urbano-metropolitanas recentes e movimentos sociais na Ilha de Caratateua, Belém-PA. 2019. 247 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2019.

VASCONCELOS, A. F. S.; AMARAL, M. D. B. A produção do espaço urbano na Ilha de Caratateua, Belém-Pa: conflitualidades, conjuntura habitacional e transformações recentes. **Brazilian Journal of Development**, [s. l.], v. 7, n. 2, p. 19140-19159, 2021.

VELOSO, T.; TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Dinâmicas sub-regionais e expressões metropolitanas na Amazônia brasileira: olhares em perspectiva. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 17, n. 1, p. 177-202, 2014.

VENDO excelente casa na Ilha de Cutijuba. Belém. 15 dez. 2023. Facebook: informação preservada. Disponível em: informação preservada. Acesso em: 15 dez. 2023.

VIANNA, A. **O Instituto Gentil Bittencourt**: esboço histórico. Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1906.

VICENTE, L. R.; CARDOSO, A. C. D. **Rastreando manifestações do Urbano-Natural na Belém Insular**. Belém: FAU/UFPA, 2018. (Relatório final – PIBIC).

VICENTE, L. R. *et al.* **Entre travessias e atravessamentos**: um pouco sobre a realidade das ilhas de Cotijuba e do Combu, em Belém (PA). Belém: UFPA, 2022.

VICENTINI, Y. **Cidade e história na Amazônia**. Curitiba: Editora UFPR, 2004.

VIDAL, L. **Mazagão**: a cidade que atravessou o Atlântico. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

VIDIGAL, E. Prefeitura de Belém entrega certificados de cursos na Ilha do Combu. **Agência Belém**, Belém, 10 jan. 2024. Disponível em: <https://bancodopovo.belem.pa.gov.br/prefeitura-de-belem-entrega-certificados-de-cursos-na-ilha-do-combu/>. Acesso em: 31 jan. 2024.

VIEIRA, B. S. **Verticalização imobiliária e controle do uso e da apropriação do solo urbano em Belém**: discursos e conflitos em torno da Outorga Onerosa do Direito de Construir. 2017. 216. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2017.

VICENTINI, Y. **Cidade e história na Amazônia**. Curitiba: Editora UFPR, 2004.

WEINSTEIN, B. **A borracha na Amazônia**: expansão e decadência, 1850-1920. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1993.

WIRTH, L. O urbanismo como modo de vida. *In*: VELHO, O. G. (org.). **O fenômeno urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1973. p. 90-113.

XAVIER, L. G. Ciência e método: o pensamento marxista de Henri Lefebvre. **Revista Eletrônica de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 7, n. 16, jun./set. 2013. Disponível em:

<https://csonline.ufjf.emnuvens.com.br/csonline/article/viewFile/2651/1624>. Acesso em: 17 dez. 2016.



**APÊNDICE A – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos moradores das ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu**

**ROTEIRO – Morador antigo**

**1. Identificação do entrevistado:**

- a) Qual o seu nome completo?
- b) Qual a sua idade?
- c) Qual a sua profissão e/ou atividade que exerce na ilha?
- d) Em qual parte da ilha você mora?

**2. Constituição da insularidade e da ilheidade:**

- e) Há quanto tempo você mora nesta ilha? Já morou em outro lugar? Onde?
- f) Qual a importância que a floresta e o rio tinham no passado para a sua vida?
- g) Qual a importância que a floresta e os rios possuem atualmente para a sua vida?
- h) Você tira um tempo para se divertir (descanso, jogos, brincadeiras, festas, banhos de rio ou na praia, ida à igreja, etc.)? Onde? Com quem?
- i) Qual a maior dificuldade encontrada para se morar aqui?
- j) Você se considera ribeirinho? Para você, o que é ser ribeirinho das ilhas?
- k) Quais os dias e horários que realiza suas atividades em Belém? E quais são?
- l) Você possui parentes/familiares entre as demais famílias desta ilha ou entre as demais famílias que moram nas ilhas do entorno?
- m) Você possui parentes entre as demais famílias que moram em Belém? Quais bairros?
- n) Quais os efeitos/impactos da pandemia da covid-19 para você e sua família?

**3. Novas formas de uso e consumo no e do espaço insular:**

- o) Existem novas atividades econômicas sendo inseridas nesta ilha? (comércio, lazer, turismo, etc.). Elas provocaram alguma mudança na sua vida? Se sim, quais?
- p) Os novos comércios e atividades compram produtos vindos das comunidades? Quais?
- q) Você considera a existência de algum tipo de conflito entre os moradores e os novos comerciantes, moradores, empresários ou poder público? Se sim, quais? Por que acontecem?

**4. Planejamento e gestão urbana das ilhas:**

- r) O que poderia ser feito pelo poder público para melhorar a vida na ilha?
- s) É membro de associação, cooperativa, agremiação, ponto de cultura, sindicato etc.?
- t) Qual distrito administrativo pertence a ilha e quais ações os agentes distritais já desenvolveram aqui?
- u) Você já ouviu falar no Plano Diretor do Município de Belém? Já participou de alguma reunião sobre este assunto?
- v) Você conhece o trabalho realizado pelas secretarias (BELEMTUR, SETUR, SEJEL, SEEL etc.) na ilha? Se sim, como você avalia?

**APÊNDICE B – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos recém-moradores das ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu**

**ROTEIRO – Novo morador**

**1. Identificação do entrevistado:**

- a) Qual o seu nome completo?
- b) Qual a sua idade?
- c) Qual a sua profissão e/ou atividade que exerce na ilha?
- d) Em qual parte da ilha você mora?

**2. Constituição da insularidade, da ilheidade e da fluviomaritimidade:**

- e) Há quanto tempo você mora nesta ilha? Já morou em outro lugar? Onde?
- f) O que motivou sua vinda para esta ilha?
- g) Qual a importância que a floresta e os rios possuem para a sua vida?
- h) Você tira um tempo para diversão (descanso, jogos, brincadeiras, festas, banhos de rio ou na praia, ida à igreja, etc.)? Quais atividades? Onde? E com quem?
- i) Você se considera ribeirinho? Para você, o que é ser ribeirinho das ilhas?
- j) Quais os dias e horários que realiza suas atividades em Belém? E quais são?
- k) Você possui parentes/familiares entre as demais famílias desta ilha ou entre as demais famílias que moram nas ilhas do entorno?
- l) Você possui parentes entre as demais famílias que moram em Belém? Quais bairros?
- m) O que a ilha possui de melhor e qual a maior dificuldade para se morar aqui?
- n) Quais os efeitos/impactos da pandemia da covid-19 para você e sua família?

**3. Novas formas de uso e consumo no e do espaço insular:**

- o) Quais as novas atividades econômicas inseridas nesta ilha? (comércio, lazer, turismo, etc.). Na sua opinião, o que motivou o seu desenvolvimento?
- p) Você considera a existência de algum tipo de conflito entre os moradores, poder público e os novos comerciantes ou empresários? Se sim, quais? Por que acontecem?

**4. Planejamento e gestão urbana das ilhas:**

- q) O que poderia ser feito pelo poder público para melhorar a vida nesta ilha?
- r) É membro de associação, agremiação, sindicato, cooperativa, centro comunitário etc.?
- s) Como você avalia a inserção da comunidade nas novas atividades econômicas da ilha?
- t) Qual distrito administrativo pertence esta ilha? E quais ações que os agentes distritais já desenvolveram aqui?
- u) Você já ouviu falar no Plano Diretor do Município de Belém? Já participou de alguma reunião sobre este assunto?
- v) Você conhece o trabalho realizado pelas Secretarias (BELEMTUR, SETUR, SEJEL, SEEL etc.) na ilha? Se sim, como você avalia?

**APÊNDICE C – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos moradores novos e antigos das ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu, que exercem atividades remuneradas de ordem imobiliária (condomínios fechados e segundas residências), turística e de lazer (condutores de embarcação e trilhas ecológicas, mototaxistas, caseiros, faxineiros e camareiras, cozinheiros, atendentes de pousadas, bares e restaurantes, auxiliares de manutenção e hidráulica, artesãos, produtores culturais como músicos, dançarinos etc.).**

**ROTEIRO – Morador que exerce atividades remuneradas de lazer e turismo**

**1. Identificação do entrevistado:**

- a) Nome completo
- b) Em qual parte da ilha você mora?
- c) Você trabalha próximo ou distante do local onde mora?
- d) Trabalha em mais de um local? Ou exerce mais de uma função? Quais?
- e) Há quanto tempo trabalha no(s) local(is)?
- f) Além das atividades relacionadas ao lazer e ao turismo, exerce alguma outra? Se sim, qual?
- g) Idade ?
- h) Grau de escolaridade ?
- i) Quem trabalha com você (autônomo-sem funcionários, mão de obra familiar, quantos e quais membros da família trabalham)?
- j) Como você recebe seu pagamento (por diária, por semana, por quinzena, por mês-CLT)?
- k) Quanto é o seu rendimento médio mensal (menos de 01 salário mínimo, até 02 salários mínimos, entre 03 e 05 salários mínimos, acima de 05 salários)?
- l) Qual a origem da maioria dos visitantes e ou clientes do local onde trabalha?
- m) Como adquiriu essa oportunidade e o que significa este trabalho para você?
- n) Já participou de alguma qualificação ou projeto voltado para o turismo, lazer ou educação ambiental?
- o) Qual sua opinião sobre o turismo e sobre as atividades de lazer na ilha?
- p) Você tira um tempo para diversão (descanso, jogos, brincadeiras, festas, banhos de rio ou na praia, ida à igreja, etc.)? Quais atividades? Onde? E com quem?
- q) Você pertence a alguma cooperativa/associação? Se sim, qual?
- r) Quais os efeitos/impactos da pandemia da covid-19 para a sua vida e de sua família?
- s) O que poderia ser feito pelo poder público para melhorar a vida nesta ilha?
- t) É membro de associação, agremiação, sindicato, cooperativa, centro comunitário etc.?
- u) Como você avalia a inserção da comunidade nas novas atividades econômicas da ilha?
- v) Qual distrito administrativo pertence esta ilha? E quais ações que os agentes distritais já desenvolveram aqui?
- w) Você já ouviu falar no Plano Diretor do Município de Belém? Já participou de alguma reunião sobre este assunto?
- x) Você conhece o trabalho realizado pelas Secretarias (BELEMTUR, SETUR, SEJEL, SEEL etc.) na ilha? Se sim, como você avalia?

**APÊNDICE D – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos comerciantes (moradores ou não) que atuam nas novas atividades econômicas de ordem imobiliária, turística e de lazer ou que possuam relação com as antigas práticas de lazer das ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu**

**ROTEIRO – comerciante**

**1. Identificação do entrevistado:**

- a) Qual o seu nome completo?
- b) Qual a sua idade?
- c) Qual sua profissão/função?
- d) Onde mora?

**2. Quanto ao tipo de negócio:**

- e) Qual a localização e os tipos de atividades desenvolvidas pelo seu estabelecimento?
- f) Como ocorre a divulgação/publicidade do seu estabelecimento/negócio?
- g) Quais são as principais preocupações e demandas da empresa/comércio?
- h) Quanto à natureza da mão de obra (autônomo, mão de obra familiar, até 05 funcionários, acima de 05 funcionários)?
- i) Há quanto tempo você tem este estabelecimento na ilha?
- j) Antes de desenvolver esta atividade na ilha, desenvolvia a mesma em outro lugar?
- k) Quais as relações/ incentivos e oportunidades que fizeram você investir na ilha?
- l) O que os rios, as orlas e beiras de praia e a floresta representam para o seu comércio?
- m) Participa de alguma entidade de classe (associação, cooperativa, sindicato etc.)? Qual?
- n) Quais suas principais formas de venda (cartão, dinheiro, depósito, pix, crediário etc.)?
- o) Quais outras tecnologias você dispõe (sistema financeiro e de vendas, etc.)?
- p) Como movimenta e organiza o seu estoque?

**3. Relação com a comunidade, iniciativa privada e poder público:**

- q) Você adquire produtos das comunidades das ilhas? Quais produtos?
- r) O seu comércio é mais frequentado por qual tipo de público (moradores, visitantes, outros comerciantes etc.)? Com que frequência (dias e horários)?
- s) Existem projetos integrados entre moradores, comerciantes/empresários, o poder público local em prol da cultura, lazer e meio ambiente? Quais?
- t) Qual distrito administrativo pertence esta ilha? E quais ações os agentes distritais já desenvolveram aqui?
- u) Conhece o Plano Diretor do Município de Belém? Já participou de alguma reunião?
- v) Você conhece o trabalho realizado pelas Secretarias (BELEMTUR, SETUR, SEJEL, SEEL) na ilha? Se sim, como você avalia? E pelas outras secretarias?
- w) Existe algum tipo de conflito entre a empresa/comércio que você representa e as comunidades locais ou outros empresários/comerciantes ou poder público?
- x) Quais os efeitos/impactos da pandemia da covid-19 para os seus negócios?

**APÊNDICE E – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos representantes da sociedade civil organizada (associações, cooperativas, sindicatos, movimentos sociais, agremiações, etc.) que atuam nas novas atividades econômicas de ordem imobiliária, turística e de lazer ou que possuam relação com as antigas práticas de lazer das ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu**

**ROTEIRO – Representante sociedade civil organizada**

**1. Identificação do entrevistado:**

- a) Profissão
- b) Qual instituição
- c) Função ou cargo que ocupa
- d) Local de residência
- e) Tempo de ocupação no cargo atual
- f) Qual o principal objetivo da sua organização/entidade social?

**2. Relação com a comunidade local**

- j) Quais os espaços da ilha onde exercem suas atividades? E quais as atividades?
- k) O que levou a sua instituição/entidade a desenvolver atividades na ilha?
- l) Quais as principais preocupações e demandas de sua entidade/instituição?
- m) Como ocorrem os processos de tomada de decisão na sua entidade/instituição?
- n) Como se divide o tempo dos participantes entre as atividades diárias cotidianas e as atividades organizadas pela sua instituição/entidade?
- o) Qual a sua avaliação sobre desenvolvimento de novas atividades, se houver, por exemplo os de ordem imobiliária (residenciais fechados e segundas residências), turística e de lazer na ilha?

**3. Relação com a gestão pública e iniciativa privada**

- t) Existe alguma reivindicação por parte dos participantes da sua entidade em relação aos projetos e ações desenvolvidos pela iniciativa privada ou poder público na ilha?
- u) O potencial dos rios, das orlas, praias e beiras, da ilha tem sido aproveitado nas ações do poder público diante das demandas dos integrantes da sua entidade/instituição? Por quê?
- v) A sua instituição mantém algum tipo de relação ou demanda junto às Agências de Distritais do município?
- w) Os integrantes da sua instituição/entidade conhecem o Plano Diretor do Município de Belém? Participam das ações/reuniões a respeito do plano?
- x) Você identifica algum tipo de conflito entre os participantes da sua entidade e o poder público ou iniciativa privada? Quais?
- y) Existe articulação entre a sua instituição com as outras instituições da sociedade civil organizada (Universidade, ONGs, Associações, etc.) que atuam na ilha? Como ocorre a parceria?

**APÊNDICE F – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos agentes imobiliários e do mercado turístico (moradores ou não) que atuam nas atividades de comercialização e locação dos condomínios fechados e segundas residências das ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu**

**ROTEIRO – Agente imobiliário e mercado turístico**

**1. Identificação do entrevistado:**

- a) Qual o seu nome completo?
- b) Qual a sua idade?
- c) Qual sua profissão/função?
- d) Onde mora?

**2. Quanto ao tipo de negócio:**

- e) Qual a localização do seu negócio/empresa?
- f) Em quais ilhas atua? Quando iniciaram as atividades da sua empresa na(s) ilha(s)?
- g) Quais os tipos de atividades desenvolvidas pelo seu negócio/empresa?
- h) Qual o perfil do público que adquire seus produtos e serviços nas ilhas?
- i) Você considera que a(s) ilha(s) possuem condições ou infraestrutura adequadas para o desenvolvimento do seu negócio? Justifique.
- j) Como ocorre a divulgação/publicidade do seu estabelecimento/negócio?
- k) Quanto à natureza da sua mão de obra (autônomo, mão de obra familiar, até 05 funcionários, acima de 05 funcionários)
- l) Quais os incentivos ou oportunidades que fizeram você investir na(s) ilha(s)?
- m) O que os rios, as orlas e beiras de praia e a floresta representam para a sua empresa?
- n) Participa de alguma entidade de classe (associação, cooperativa, sindicato, etc.). Qual?
- o) Quais suas principais formas de venda (cartão, dinheiro, depósito, pix, crediário etc.)?
- p) Você dispõe de serviços de telefonia e internet? Dispõe de outras tecnologias?

**3. Relação com a comunidade, iniciativa privada e poder público:**

- q) Você adquire produtos das comunidades das ilhas? Quais produtos?
- r) Sua empresa está envolvida em projetos integrados entre moradores, empresários, o poder público local em prol da cultura, lazer e meio ambiente? Quais são os projetos?
- s) Qual distrito administrativo pertence a ilha onde você atua?
- t) Conhece o Plano Diretor do Município de Belém? Já participou de alguma reunião?
- u) Você conhece o trabalho realizado pelas Secretarias (BELEMTUR, SETUR, SEJEL, SEEL, etc.) na ilha? Se sim, como você avalia?
- v) Existe algum tipo de conflito ou problema entre a empresa/comércio que você representa e as comunidades locais ou outros empresários/comerciantes ou poder público?
- w) Quais os impactos da pandemia da covid-19 para os seus negócios?

**APÊNDICE G – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos representantes das agências distritais que correspondem às ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu**

**ROTEIRO – Representante poder público agências distritais**

**1. Identificação da pessoa entrevistada**

- a) Nome completo
- b) Profissão
- c) Nível de instrução/ Formação Acadêmica
- d) Local de residência
- e) Tempo de ocupação no cargo atual

**2. Relação entre a gestão municipal e a comunidade local**

- f) Quais as principais preocupações e demandas por parte dos moradores das ilhas?
- g) Quais tem sido as preocupações e ações de sua instituição para valorizar a importância dos rios, dos espaços de orla, beira e praias das ilhas?
- h) O que está previsto do ponto de vista de ações/intervenções para os rios, espaços de orla e praias nas ilhas que você representa?
- i) Existe algum problema de convivência ou conflito entre a sua instituição e as pessoas/grupos que vivem ou usam os rios, os espaços de orla e praias das ilhas? Quais?
- j) Como você avalia a relação entre o antigo residente e os novos residentes/comerciantes? E deles com os visitantes?

**3. Relação entre a gestão municipal, comerciantes e empresários**

- k) Quais as formas de estimular ou atrair investimentos para as ilhas?
- l) Qual(is) a(s) maior(es) dificuldade(s) para a realização das ações do poder público nas ilhas que você representa?
- m) Como é desenvolvida a parceria com a comunidade local?
- n) Como é desenvolvida a parceria com outras entidades (municipal, estadual e federal)?
- o) Quais os efeitos/impactos da pandemia da covid-19 para a vida nas ilhas? E quais as ações realizadas pela sua agência distrital e ou pela prefeitura para mitigar os efeitos?

**APÊNDICE H – Roteiro base de entrevista semiestruturada a ser aplicado junto aos representantes das secretarias municipal e estadual de esporte e lazer e turismo a respeito das políticas, projetos e ações para ilhas de Paquetá, Jutuba, Grande, Murutucu, Cotijuba, Mosqueiro, Caratateua e Combu**

**ROTEIRO – Representante da Secretaria de Lazer e Secretaria de Turismo**

**1. Identificação da pessoa entrevistada**

- a) Nome completo
- b) Profissão
- c) Nível de instrução/ Formação Acadêmica
- d) Tempo de ocupação no cargo atual

**2. Relação entre o poder público e a comunidade local, empresários e comerciantes**

- e) Quais são os projetos e ações desenvolvidas entre a sua secretaria e as comunidades?
- f) Quais espaços das ilhas são identificados como espaços para as práticas de lazer e turismo? Como você avalia esses espaços?
- g) Quais as principais preocupações e demandas por parte dos moradores das ilhas?
- h) Existe algum problema de convivência ou conflito entre a sua secretaria e as pessoas/grupos que vivem ou usam os rios, os espaços de orla e praias das ilhas? Quais?
- i) De que forma a comunidade se insere, envolve ou se beneficia com as novas atividades imobiliárias (condomínio fechados e segundas residências), turismo e lazer?
- j) Como ocorre a atração de investimentos voltados para o lazer e turismo nas ilhas? Quais são os grupos envolvidos (comunidades, investidores etc.)?
- k) Os pequenos empreendimentos e estruturas para fins turísticos e de lazer implantados nas ilhas passam por algum tipo de registro ou licença? Há essa exigência para eles?

**3. Planejamento e gestão das ilhas**

- l) Qual a importância da região insular para o turismo e para o lazer em Belém?
  - m) De que forma a comunidade local participa das tomadas de decisões? Qual ou quais as maiores dificuldades?
  - n) Como é desenvolvida a parceria com as demais instituições do governo (municipal, estadual e federal)?
- Quais os efeitos/impactos da pandemia da covid-19 para o lazer nas ilhas? E quais as ações realizadas pela sua secretaria para mitigar os efeitos?