Revista Brasileira de História & Ciências Sociais – RBHCS
Vol. 17 Nº 34, Jan - Jun de 2025
Universidade Federal do Rio Grande – FURG

Mobilidades turísticas na ilha de Cotijuba- Belém/Pará

Tourist mobility on Cotijuba island - Belém/Pará

Thiliane Regina Barbosa Meguis[*]
Mirleide Chaar Bahia[**]
Thales Maximiliano Ravena Cañete[***]

Resumo: As cidades Amazônicas são formadas por características urbanas, rurais e ribeirinhas, fundamentais para entender os modos de vida, os valores e os hábitos que se configuram tendo o rio e a floresta, não apenas como um local para o escoamento de pessoas ou de passagem, mercadorias e sobrevivência, mas de ideias, de singularidades e de simbologias que fazem parte do modo de viver ribeirinho. Diante do exposto, o objetivo principal desta pesquisa é analisar como se desenvolvem as mobilidades turísticas na ilha de Cotijuba levando as relações simbólicas e culturais dos diferentes grupos sociais e sua relação com os rios. Foi utilizado como fio condutor a análise qualitativa, tendo por alicerce a abordagem etnográfica que possibilitou captar os fenômenos definidos a partir das experiências de cada visitante. A análise demonstrou que as relações com as frentes fluviais e com a especificidade ribeirinha se ligam ao processo de modernização regional, permitindo entender a mobilidade, a partir da vivência ribeirinha.
Palavras-Chave: Mobilidades Turísticas. Amazônia. Cotijuba.

Abstract: Amazonian cities are formed by urban, rural and riverside characteristics, which are fundamental to understanding the ways of life, values and habits that are

[*] Pós-doutorado em andamento. Doutora pelo Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU), do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), da Universidade Federal do Pará- UFPA (2024). É bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU), do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), da Universidade Federal do Pará- UFPA (2018).

[**] Doutora em Ciências do Desenvolvimento Socioambiental, pelo Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido (PPGDSTU), do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), da Universidade Federal do Pará (UFPA). Realizou Pós-doutorado em Estudos Culturais, na Universidade de Aveiro - Portugal (2019-2020).

[***] Possui graduação em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Pará (2009) e em Direito pela Universidade da Amazônia (2013), mestrado em Direito, linha de pesquisa Direitos Humanos e Meio Ambiente pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da UFPA (2012), doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da UFPA e Pós-Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade da Amazônia. Atualmente é Coordenador do Programa de Pós- graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido- PPGDSTU/NAEA/UFPA e professor adjunto do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará.

configured with the river and the forest, not only as a place for the flow of people or passage, goods and survival, but also of ideas, singularities and symbols that are part of the riverside way of life. In view of the above, the main objective of this research is to analyze how tourist mobility develops on the island of Cotijuba, taking into account the symbolic and cultural relationships of the different social groups and their relationship with the rivers. Qualitative analysis was used as a guiding principle, based on the ethnographic approach that made it possible to capture the phenomena defined based on the experiences of each visitor. The analysis demonstrated that the relationships with the riverfronts and with the riverside specificity are linked to the process of regional modernization, allowing us to understand mobility based on the riverside experience.
Keyworlds: Tourist Mobility. Amazonian. Cotijuba.

INTRODUÇÃO

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

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

Dentre essas ilhas, a ilha de Cotijuba está localizada às margens da baía do Marajó, a 22 Km (em linha reta) do centro de Belém e faz parte do Distrito Administrativo do Outeiro (DAOUT). O acesso à ilha acontece a partir de Belém, por meio de embarcações, saindo do terminal portuário localizado no mercado do Ver-o-Peso, tendo o deslocamento uma duração, em média, de uma hora e meia, ou saindo do

bairro de Icoaraci (Distrito do município de Belém que fica em torno de 20 km do centro da cidade), com duração, em média, de quarenta e cinco minutos (MEGUIS, 2014).

Vale destacar que o transporte fluvial se constitui como única forma de acesso à ilha, apesar de existirem outros meios de deslocamentos na própria ilha de Cotijuba, adaptados à realidade ribeirinha e insular. Como exemplo dessa adaptação estão as motorretes[1] e a moto táxi.

Diante do exposto, o objetivo principal deste texto é analisar como se desenvolvem as mobilidades turísticas na ilha de Cotijuba, levando em consideração a dinâmica de deslocamentos e as potencialidades socioeconômicas das relações simbólicas e culturais dos diferentes grupos sociais e sua relação com os rios. Na Amazônia, as condições do turismo e do lazer precisam ser pensadas e inseridas a partir das características de suas singularidades socioambientais. Por este motivo, optou-se em utilizar as lentes da mobilidade enquanto enfoque para a análise dos fenômenos que se inserem na realidade ribeirinha na ilha de Cotijuba.

O tema das mobilidades turísticas volta-se para além das questões relacionadas ao transporte, sendo assim, o olhar dirige-se para as experiências vividas não só no âmbito do turismo, mas a própria mobilidade como experiência que faz parte do turismo. Em outras palavras, é pertinente observar as práticas em relação às tecnologias, e aos modos de fazer, bem como compreender e significar as mobilidades turísticas em geral e, neste estudo em específico, a partir das mobilidades (turísticas e não turísticas) que orbitam ao redor da realidade socioambiental da ilha de Cotijuba.

Por esse motivo, a metodologia foi aplicada utilizando técnicas de: levantamento de referencial bibliográfico e documental acerca do assunto; análise de dados secundários, a partir das técnicas de análise documental e de conteúdo: planos, programas e projetos (Estado e municípios), além dos espaços das ilhas, tanto no que diz respeito à circulação e mobilidade, quanto o desenvolvimento de atividades turísticas e das práticas de lazer. Ocorreu também pesquisa de campo na ilha de Cotijuba e nos terminais de embarque e desembarque das conduções que levam até Cotijuba, nos bares e restaurantes da ilha, com aplicação de entrevistas para os visitantes e moradores, além da pesquisa com a utilização da *internet*, seja para o levantamento de

[1]São motos adaptadas a charretes.

dados bibliográficos e documental, assim como para a entrevista e aplicação de questionários; por fim, fez-se a análise dos dados obtidos.

Optou-se assim, por se ater a uma abordagem etnográfica, detalhando as experiências dos moradores, dos visitantes e da pesquisadora, como uma maneira de observar, a partir desses três olhares, as dinâmicas que se assemelham e se distinguem, tendo uma mesma realidade como base para a narrativa, que nesse caso é a da ilha de Cotijuba. Com efeito, o estilo de escrita do artigo alterna entre um formato mais impessoal, descrevendo dados e fatos, e um formato com um estilo etnográfico, na primeira pessoa.

Para estudar a mobilidade e o não movimento, eu tive que recorrer aos "métodos moveis", ou seja, me esforcei para compreender os "novos paradigmas das mobilidades" (SHELLER; URRY, 2004). O meu olhar se atentou aos aspectos relacionados ao comportamento dos visitantes na ilha de Cotijuba, tanto no momento da viagem, quanto dentro da mesma, no que se refere a prática do turismo e do lazer.

A etnografia foi utilizada como uma abordagem para a pesquisa, por possibilitar o contato com o universo dos sujeitos e compartilhar as experiências entre visitante, visitado e a pesquisadora. Não para que possa haver mudanças nas visões de mundo e nem apenas para descrever a realidade local, mas para que ocorra uma relação de troca de experiências, de vivências e de saberes, e deste modo tentar observar o que não estava previsto no início da pesquisa, saindo assim com uma referência nova de entendimento, ou pelo menos pistas novas, do que não fora previsto anteriormente.

Nesse sentido, foi relevante encontrar um fio condutor[2] que possibilitou a compreensão da realidade local, a partir da observação e de registros (diário de campo, fotografias, vídeos, entre outros). A etnografia, enquanto abordagem (PEIRANO, 2014), associada a uma prática de campo, proporcionou a inter-relação entre a pesquisadora e os agentes, os locais, as vivências, por meio de entrevistas, de conversas,

[2] A presente pesquisa é um recorte da tese de doutorado produzida no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido–PPGDSTU/NAEA/UFPA. O presente trabalho foi realizado com apoio da Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Por ser um recorte, foram utilizados nessa análise as entrevistas feitas com alguns dos informantes, nos dias 24 de novembro 2021 para uma primeira observação, 05 de janeiro de 2022 acompanhando um grupo de amigos e família e no dia 09 de maio de 2023 visita organizada por mim, junto ao Movimento das Mulheres das Ilhas de Belém (MMIB) como uma visita de campo proporcionado aos alunos da Universidade Federal do Pará (UFPA), mais especificamente aos alunos de mestrado e doutorado do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA).

de observações e de anotações. Em outras palavras, o objetivo nessa pesquisa não foi fazer um trabalho antropológico, nem se apropriar da antropologia como um método exclusivo de análise, mas se valer de algumas técnicas etnográficas, para interpretar e teorizar sobre a realidade local (PEIRANO, 2014), mesmo que não seja em sua totalidade.

Durante a pesquisa, observou-se que o turismo e o lazer na ilha de Cotijuba faz parte do cotidiano da ilha e dos moradores, que produzem e caracterizam as mobilidades turísticas, as quais constroem as dinâmicas que se estabelecem localmente (banho no rio, um domingo na praia, o deslocamento na motorrete, o almoço na praia, ou o simples observar do rio, entre outros), assim como destacado por Allis et al. (2020, p. 276) quando dizem que "as mobilidades turísticas envolvem complexas combinações de movimentos e pausas, realidades e fantasias, lazer e trabalho".

Com efeito, este artigo está organizado em cinco seções, ademais desta introdução. Na primeira seção é apresentada a ilha de Cotijuba, *lócus* de pesquisa deste artigo, conjuntamente com uma breve descrição sobre o cenário socioambiental local. A segunda seção expõe o debate sobre mobilidades turísticas a partir das reflexões feitas por, Sampaio et al. (2023); Sheller (2018); Sheller e Urry (2004), entre outros. Na terceira seção aborda-se as mobilidades turísticas específicas de Cotijuba, trazendo para o debate as experiências vivenciadas na ilha. No item quatro apresenta-se breves considerações sobe um fenômeno que vem se desenhando nos últimos anos que é a turistificação na ilha. Finalmente, encerra-se o artigo com as considerações finais.

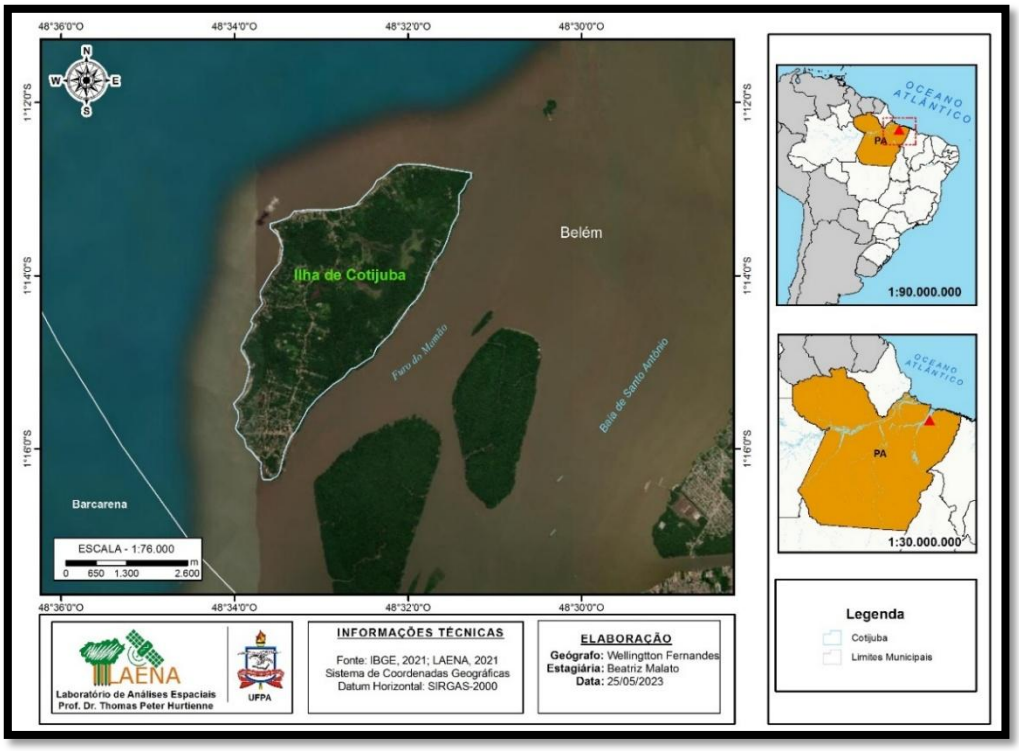
NOTAS INICIAIS SOBRE A ILHA DE COTIJUBA E SUAS ATIVIDADES DE TURISMO E LAZER

A ilha do Cotijuba faz parte da região insular e é o *loci* dessa análise, localizada no estado do Pará, mais especificamente na confluência da baía do Marajó com a baía do Guajará, tendo ao sul, a Ilha do Arapiranga e o rio Pará; ao norte, a baía do Marajó; ao sudeste, as Ilhas de Jutuba e Paquetá e o Canal de Cotijuba e ao nordeste, a Ilha de Mosqueiro. Com uma área de 60 km² de extensão, a ilha de Cotijuba é composta

por 12 praias de água doce (AMARAL et al. 2017). Está a 33 km de distância de Belém e 9 km de Icoaraci (distrito de Belém), a 20 km do centro da capital.

Geograficamente, Cotijuba está localizada no Fuso 22 e nas coordenadas de W 48º38'30" e S 1º15'30". Tem 16 km² de praias e sua área total equivale a 15,22 km². Com um clima semelhante ao clima do município de Belem, com elevados índices pluviométricos, cerca de 2.800 mm ao ano e temperaturas oscilando entre 24ºC a 33ºC, com média anual de 26ºC (SILVA; SOUZA, 2013). É detentora da 3ª posição em tamanho insular e densidade demográfica (GUERRA, 2007).

Figura 1 – Mapa da ilha de Cotijuba.



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

Cotijuba (mapa 1) é uma das 42 ilhas que fazem parte do arquipélago de Belém. Os índios Tupinambás foram os primeiros habitantes da ilha, batizando-a com esse nome, que significa, em tupi "trilha dourada". O nome pode estar relacionado

com as falésias que expõem a argila amarelada, muito encontrada no solo da ilha (SANTANA, 2002).

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

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

Huffner e Bello (2012) destacam que o século XVIII se caracterizou como um período "em branco" no passado, com relação a registros e documentos da época. Período em que a ilha de Cotijuba não possuía divisão territorial, ou seja, as suas terras não pertenciam formalmente a ninguém, e o seu território não manifestou relevância ou notoriedade do ponto de vista da História formal.

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

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

Conhecida pelo seu sistema penal violento e arbitrário, reunia todo o tipo de criminoso, dentre eles adultos e menores, o que era motivo para o afastamento de muitas pessoas do local. Foi desativado em 1977, quando ocorreu a criação da penitenciária de Fernando Guilhon, no município de Americano. Até hoje as ruínas da

penitenciária (figura 2) fazem parte do imaginário dos moradores e dos visitantes (SILVA; SOUZA, 2013).

Figura 2: Ruínas do Educandário, antigo presídio



Fonte: Autoria própria (2023)

Na foto, é possível ver as ruínas do Educandário, antigo presídio, localizado na entrada da ilha de Cotijuba. Criado na década de 1930, durante o governo de Magalhães Barata, com a missão de capacitar jovens infratores para o mercado de trabalho. Quando passou a ser utilizado como presídio, em 1968, porém, o local virou cenário de histórias de torturas e maus tratos.

Com o governo do prefeito Hélio Gueiros (1987—1991) ocorreu a elaboração do plano diretor para a ilha, segundo Silva (2001), não foi implementado, em função da burocratização e de interesses políticos que não almejavam investir na localidade. Dessa forma, o plano diretor não foi aprovado na câmara de vereadores municipal.

Outra questão relevante ocorreu no ano de 1990, quando houve a introdução da linha hidroviária de transporte para atender os moradores locais e, consequentemente, os visitantes. Funcionava diariamente, o que influenciou diretamente no fluxo de visitantes à ilha, contribuindo para o desenvolvimento local, para o turismo e para a prática do lazer (AMARAL et al. 2017).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Além dos transportes já citados, no ano de 2025 houve a inclusão da lancha "Geladão Fluvial" que é um projeto da prefeitura de Belém. É uma nova embarcação climatizada que passou a funcionar no percurso entre o porto de Icoaraci e a ilha de Cotijuba, o tempo que era de 45 minutos passa a ocorrer em 20 minutos, com capacidade para 180 pessoas, e com uma infraestrutura que inclui wi-fi e ar condicionado, o objetivo é que a lancha faça 10 viagens diárias, cinco saindo de Icoaraci para Cotijuba e cinco no sentido contrário.

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

Outra aferição que foi evidenciada na análise feita por Huffner e Bello (2012), com relação à atividade turística na ilha está relacionada à transformação da paisagem por meio do crescimento demográfico, ampliação da infraestrutura local e a movimentação financeira. Em conformidade com os autores, o turismo é a atividade que

vem contribuindo para impulsionar essa transformação, a partir do momento que as infraestruturas são precárias e imediatas para atender a demanda dos fluxos.

Portanto, o turismo, entendido como uma prática social, política, cultural, econômica, que abrange relações sociais de poder entre quem consome e quem produz a atividade. Além da diversidade de caminhos para a prática e produção dos conflitos, e possibilidades de entendimento que estão articuladas a atividade. Principalmente em regiões como a Amazônia, na qual pode ser vista a diversidade ambiental, social, econômica, política e cultural, bem como as relações de poder que são nitidamente observadas, seja o poder simbólico ou mesmo o poder político.

MOBILIDADES TURÍSTICAS

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

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

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

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

O turismo, portanto, é composto por sistemas de infraestrutura de transportes, de imagens, de paisagens que em sua maioria é acessado antes da prática da viagem

em si, ou seja, a mobilidade da informação auxilia nesse acesso por meio das redes sociais (*instagram, facebook, whatsapp*) e dos desejos que são compartilhados, cada vez mais, com o acesso à internet.

A partir das mobilidades, como uma abordagem, surge uma percepção diferente do que são as sociedades, que não estão pautadas apenas em redes ilimitadas de fluxos diversos que se conectam, mas aos fenômenos sociais, pois ocorre a combinação de "[...] objetos, tecnologias e sociabilidades, a partir dos quais distintos lugares são produzidos e reproduzidos" (SHELLER; URRY, 2004, p. 214).

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

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

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

Os seis tipos de mobilidades destacados acima são interdependes e estão interligadas. Assim, para entender a mobilidade para além do deslocamento e da mobilidade urbana é importante compreender como cada agente identifica essas diferentes

categorias que se relacionam, e que fazem parte da mobilidade, do turismo e do lazer, no sentido de que em uma determinada viagem se faz necessário a utilização de diferentes meios, que transcendem a utilização do transporte, enquanto meio de deslocamento.

Com efeito, as "mobilidades precisam ser estudadas na sua interdependência fluida e não apenas em esferas separadas como dirigir, viajar virtualmente, escrever cartas, voar ou andar" (SHELLER; URRY, 2004, p. 212).

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

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

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

Encontra-se, nesses sistemas, as tecnologias de transporte e comunicação, que modificam a noção de distância "Os movimentos voluntários, isto é, não mandatórios, configuram-se como objeto de desejo e como característica do sujeito cosmopolita, confirmando, portanto, o status de direito do cidadão" (PINHO; FREIRE-MEDEIROS, 2016, p. 5). Diante do exposto, as particularidades que fazem parte das mobilidades contemporâneas possibilitam e explicam, de forma direta ou indireta, o que seria o turismo, no entanto, "nem sempre suas especificidades são levadas em conta – quase sempre porque o turismo é estudado de maneira limitada, com maiores atenções a suas vertentes econômicas ou operacionais" (ALLIS, 2016, p. 97).

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

Em sua análise, Allis et al. (2020) destacam que o turismo e a mobilidade se relacionam por meio das diferentes e múltiplas mobilidades, que podem ser visualizadas não somente dentro da atividade, mas ao seu redor como, por exemplo, nos hotéis, nas pessoas, nos lugares que sofrem modificações e até mesmo nos meios de transportes, que são fundamentais para o deslocamento e para o acesso dos visitantes aos locais visitados. "O turismo, em si, também está em movimento, tornando-se menos previsível à medida que as noções de lazer, autenticidade e risco transformam radicalmente as mobilidades globais" (ALLIS et al. 2020, p. 277).

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

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

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

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

dorias, que por meio da mobilidade, entrariam em contato com as diferentes realidades.

Assim, poderia existir a mobilidade turística, como um novo conceito? Esse é um dos questionamentos que rege a análise feita por Allis (2016), na relação que o autor faz entre a mobilidade e o turismo, e a junção desses dois fenômenos presentes na sociedade. O autor afirma que as mobilidades turísticas podem ser "[...] compreendidas em função de múltiplos referentes, extrapolando abordagens que sobrevalorizam questões operacionais dos transportes turísticos – que, se assumidas por outros vieses, podem trazer novas interpretações sobre o turismo contemporâneo" (ALLIS, 2016, p. 101). Ampliando as análises e entendendo a partir de uma percepção, ainda sem um debate mais amplo, o que seria o turismo agregado à mobilidade.

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

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

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

Autores como Cohen e Cohen (2015) destacam quatro razões para se compreender o turismo a partir das mobilidades, sendo elas: 1) A dinamicidade que é encon-

trada nos fenômenos turísticos; 2) A importância de ser um estudo que não incorpore em sua análise o viés eurocêntrico, que em sua maioria são encontrados nos estudos que analisam o turismo, mas que por terem raízes no pensamento ocidental modernista, é tendencioso caminhar por um caminho que englobe a perspectiva neoliberal e individualista; 3) Partir de uma abordagem que evite a divisão do turismo e os seus paradigmas, seja nas compreensões ocidentais ou mesmo emergentes; 4) Relacionar o turismo com a vida cotidiana, que faz parte das mobilidades, e não como uma atividade distinta, ou seja:

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

O turismo e a mobilidade, nesse sentido, se ligam no mundo globalizado. Abrangendo diversas formas de mobilidades, sejam estas corporais, físicas, virtuais ou mesmo imaginativas (URRY, 2000. HANNAM et al. 2006). As mobilidades e o turismo como um componente, estão diretamente ligadas às mudanças de ordem socioeconômicas, políticas e ambientais, que direcionam para a mobilidade social (crescimento das viagens domésticas). O turismo vem acompanhando as modificações que ocorreram e ocorrem na sociedade, sejam em escalas globais, como em escalas locais.

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

Ao entender o turismo como reprodução dos sistemas sociais (WILLIAMS; HALL, 2002), se faz necessário uma abordagem pós-disciplinar, para as diferentes formas de deslocamentos humanos, a exemplo, do lazer (COLES et al. 2005).

Para Coles et al. (2005, p. 38) "[...] os estudos do turismo devem ser capazes de formular uma abordagem coerente para compreender o significado por trás da variedade de mobilidades (incluindo o turismo) realizadas por indivíduos, não apenas

turistas". O objetivo é ampliar as discussões que envolvem o turismo como elemento para entender determinadas realidades, e conceitos, nesse caso o destaque ocorreria sobre a mobilidade, e o turismo e o lazer como componentes desse deslocamento.

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

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

Porém quando nos propomos a ampliar o debate das mobilidades, voltamos o nosso entendimento para o seguinte raciocínio: se a mobilidade vai além dos movimentos corporais e tem como um dos seus aspectos importantes, a troca de informações e de experiências, o trabalhador que recebe o visitante, citado acima, consegue exercer a mobilidade, mesmo sabendo que as condições não são as mesmas para todos.

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

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

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

para entendê-la, inclusive as relações que são construídas nas localidades, sejam elas econômicas, sociais, políticas e culturais.

Portanto, nessa análise a mobilidade será entendida também como um atrativo turístico, no sentido de que a paisagem do destino pode se constituir como um atrativo, se destacando tanto quanto ou mais do que o próprio local visitado. Nesse sentido, entende-se que o deslocamento até o destino, pode se evidenciar como um componente fundamental da viagem, principalmente em locais como a Amazônia e, mais especificamente, na ilha de Cotijuba. Pois, na referida ilha as suas características naturais proporcionam contatos entre o meio e o destino.

MOBILIDADES TURÍSTICAS NA ILHA DE COTIJUBA

Cotijuba é a única ilha de Belém que conta com o transporte público de forma regular, tendo horário fixo, saindo do distrito de Icoacari às 9h e retornando às 18h30. A saída de Cotijuba para Icoaraci ocorre no horário de 5h45 e às 17h.

Mosaico 01: imagem com placa informando os horários das viagens entre Belém e Cotijuba e uma segunda imagem com o porto.



Fonte: Autoria própria (2023)

No painel 01, duas fotografias são expostas. A ordem de exposição segue o sentido da esquerda para a direita. Na primeira foto do painel encontra-se os horários das viagens disponibilizadas pelo navio da prefeitura de Belém. Os horários diários das viagens no trecho Cotijuba/Icoaraci são 5h45 e 17h. Já no trecho Icoaraci/ Cotijuba, os horários diários para a travessia são sempre das 9h às 18h30. O valor da tarifa do transporte é de R$ 4,00 e a meia passagem R$ 2,00, nos dias úteis. No sábado, domingo e feriados, o valor é R$ 8,00 e a meia passagem R$ 4,00.

Na segunda imagem mostra-se a parte interna do terminal de embarque e desembarque localizado no mercado Municipal Bolonha de Peixe ou Mercado de Ferro ou somente Ver-o-Peso, que é um mercado público, feira-livre e zona portuária de pequeno porte, estando localizado na parte comercial de Belém. Aqui as viagens são de segunda a quinta no horário de 12h, as sextas de 8h às 12h e 14h às 17h40, e aos sábados 7h às 12h e 14h às 17h40, e aos domingos 7h às 12h, o valor custa em torno de R$ 15,00, com aproximadamente uma hora de viagem.

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

Mosaico 02: primeira imagem Motorrete responsável pelo deslocamento de pessoas em Cotijuba, segunda imagem Bondinho responsável pelo deslocamento de pessoas em Cotijuba. Terceira imagem Moto táxi responsável pelo deslocamento de pessoas em Cotijuba. Quarta imagem embarcação que faz a travessia do ver-o-peso para Cotijuba.



Fonte: Autoria própria (2023)

No painel 02, quatro fotografias são expostas. A ordem de exposição segue o sentido da esquerda para a direita e de cima para baixo. Na primeira foto do painel encontra-se a moto adaptada para o deslocamento dentro da ilha de Cotijuba, conhecida como motorrete, transporta até 9 pessoas, o valor cobrado é R$ 10,00 por pessoa, é um transporte muito utilizado pelos visitantes da ilha, pela rapidez e praticidade, pois não precisa lotar para fazer o deslocamento, diferente do bondinho. Na segunda imagem observa-se o bondinho, uma adaptação local, e um dos transportes para que ocorra o deslocamento dentro da ilha de Cotijuba. É utilizado também como um transporte da prefeitura, com horários definidos, no valor de R$ 5,00. Na terceira imagem, ilustra-se a moto táxi utilizada para fazer o transporte de pessoas dentro da ilha de Cotijuba, eles cobram em torno de R$ 10,00 a R$ 15,00 reais dependendo do

local da ilha. Por fim, na quarta imagem expõe-se o barco que faz a travessia saindo do ver-o-peso e chegando no trapiche de Cotijuba.

Com a pesquisa de campo percebeu-se que um dos motivos que levam as pessoas a Cotijuba, sempre está ligado a oportunidade de aproveitar praias limpas e de água doce, o que torna a ilha singular, além de sinalizarem a beleza das praias e as caracterizarem como um paraíso de água doce próximo à cidade de Belém:

> Gostei muito das minhas experiências em Cotijuba, é, andar naquelas charretezinhas que são bem acessíveis, é, que tem como a gente se locomover por lá, é, os valores também, eu acredito que são acessíveis, é, em relação a transporte e tudo mais, a comida também está em uma base boa, as praias são limpas, perto das que são mais populares, né?! Tipo Mosqueiro, Outeiro, enfim, elas, acredito, ao meu ver são um pouco mais organizadas (Entrevista, ilha de Cotijuba).

Por mais que o transporte não seja o componente principal para compreender, na análise, a mobilidade na ilha de Cotijuba, ele se caracteriza como um dos elementos essenciais para os deslocamentos. Facilitando o acesso a ilha, contribuindo para o contato com a paisagem e com o rio e a floresta, além dos deslocamentos feitos internamente, e por essas questões, ele foi citado pelos entrevistados como única possibilidade para o acesso:

> Utilizei uber, vim de uber, logo em seguida a gente pegou um barquinho, passamos 45 minutos, viagem tranquila, viagem boa, a maré tava a favor, é, depois pegamos a moto charrete, e viemos para cá, pra Taperi, né?! E é super tranquilo, super de boa. Acredito que é mais pra quem tá mais reservado, quem quer uma coisa mais reservada, mais calma, mais tranquila, quem procura isso pra cá é muito bom, mas quem procura agito, mais, uma coisa mais, é, mais agitada, bem mais, é, outra vibe, né?! Acho que é mesmo pra lá, né?! Mais pra lá, pra, como é mesmo o nome?! É, vai quem quer, mas o meio alternativo pra vir é bem mais, é, como é que eu posso te dizer? Acessível, diferente de tu ir pro Marajó, que já é aqueles horários mais certos, mas pra vir pra cá, é bem mais fácil, não sei pra voltar, que a gente ainda não voltou (Entrevista, ilha de Cotijuba).

A mobilidade é mais que um simples deslocamento de pessoas, envolve também qualidade de vida, como uma forma de se apropriar do espaço público, de revalorização das cidades, bem como outros aspectos. Assim sendo, "[...] Políticas públicas de transporte de massa devem ser vistas como políticas sociais, pois diminuem as desigualdades e levam qualidade de vida, além de movimentarem a economia, devido

aos investimentos envolvidos na cadeia produtiva" (PAULA, 2016, p. 11). O que se observa na ilha de Cotijuba, é que a distância é um dos motivos para não visitar a ilha:

> O que me levou a visitar pela primeira vez a ilha de Cotijuba, foi a curiosidade que eu sempre tive, eu sei que era um passeio legal, os meus amigos falavam dos seus passeios, contavam histórias muito legais, falavam da ilha do amor que era uma paz e tal, então, eu sempre tive essa vontade muito grande de ir, não tinha ido antes por conta de que, é, ou alguma questão financeira ou, sei lá, não teria uma companhia, especialmente por conta da distância da minha casa em Belém até o trapiche ali em Icoaraci que leva a gente pra Cotijuba, isso também pra mim era, me impedia algumas vezes, deixou de ser prioridade por conta disso, se eu morasse próximo ao trapiche, aí talvez esse passeio teria acontecido bem antes, né?! Estou indo com mais de 30 anos de idade, é isso que me atraiu, inicialmente (Entrevista, ilha de Cotijuba).

A observação e o ouvir, possibilitaram algumas reflexões sobre o local, atentando-se aos arranjos e as modificações dos saberes e das práticas cotidianas, demonstrando as diversidades e singularidades dos fenômenos culturais, sociais, econômicos e políticos, para além das suas formas institucionais e definições oficializadas que legitimam os discursos em uma estrutura de poder.

Dando seguimento a pesquisa e descrevendo a minha experiência na ilha, hospedei-me em um hotel de uma moradora local, o que possibilitou o acesso à praia e aos restaurantes que ficam nas proximidades, e decidi almoçar e jantar no restaurante de uma moradora da ilha, para conversar e trocar informações.

Uma observação relevante é que todas as pessoas que eu tive contato e que eu pude conversar minimamente, moram em Cotijuba há mais de 20 anos, vieram a primeira vez para visitar, se agradaram e acabaram construindo as suas residências e permaneceram. E quase todas elas têm algum estabelecimento que trabalham com o turismo (hotel, transporte e restaurante), nesse sentido, a atividade turística se constitui como uma importante atividade econômica na ilha.

Em um segundo momento, consegui acompanhar um grupo de amigos e familiares, uma das visitantes mora atualmente em São Paulo, mas é de Belém, sempre que vem de férias a Belém reuni amigos e família para passear em algumas ilhas, e Cotijuba é uma delas, ela relatou um pouco da experiência que teve na ilha:

> A minha experiência foi com a minha família e os meus amigos, é, pegamos um uber na frente de casa, viemos até o trapiche de Icoaraci, acho que o trajeto deve ter durado de 40 minutos a 1h, é, chegando lá, é, atravessamos num barco, a gente pagou um valor na bilheteria e atravessamos até o outro lado, chegando lá, a gente pegou um outro transporte, acho que é a jardineira, fomos até a praia, chegando lá, é, próximo a praia, é, os comerciantes, donos de bares, restaurantes, começaram a, a, abordar a gente, é, isso incomodou um pouco, porque é chato ficar dizendo não, e ser abordado dessa maneira, porque a gente nem sabia onde a gente ia almoçar e, rola uma concorrência forte ali entre eles, então isso incomodou um pouco, mas ao mesmo tempo entendo, né?! Que eles precisam, é, garantir os seus clientes e a abordagem foi daquela maneira, é, sem muito critério. A gente escolheu um lugar lá pra ficar e não me arrependo, fomos muito bem atendidos, a comida era boa, a cerveja gelada, é, a cozinheira, fizeram uma propaganda dela lá na frente, até o concorrente falou que era uma boa escolha e realmente era, era comida muito gostosa, é, e a gente passou o dia inteiro lá. Como é dia de semana, foi muito tranquilo, tava numa paz do senhor, é, pra mim foi maravilhoso ter passado esse dia lá, é, no final da tarde voltamos, é, voltamos fazendo o percurso contrário [...] (Entrevista, ilha de Cotijuba).

A experiência é algo muito particular e a entrevistada relata detalhadamente a sua vivência na ilha de Cotijuba. Percebe-se que cada realidade pesquisada cria experiências individuas e coletivas e por meio delas compreende-se os desafios e as dificuldades em estudar as mobilidades a partir da abordagem etnográfica e dos métodos móveis.

Para compreender as mobilidades, deve-se ater a acessibilidade, que não será compreendida, nessa análise, como um conjunto de regras referentes a finalidades destinadas a atender um universo específico de indivíduos, e sim como um atributo que engloba as especificidades das pessoas, com as suas diferenças culturais, físicas, sociais, econômicas e ambientais, além das características locais.

Essa falta de acessibilidade dificulta o acesso à ilha de Cotijuba, em meio a pesquisa de campo, foi possível observar apenas uma Pessoa com Deficiência-PCD e estava com dificuldade para embarcar e desembarcar, sendo necessária a ajuda de uma pessoa desconhecida para colaborar com seu acesso, como pode ser observado no mosaico 3.

Mosaico 03: imagem de um cadeirante tentando desembarque em Cotijuba. Segunda imagem o cadeirante sendo ajudado por uma visitante.



Fonte: Autoria própria (2023)

No painel 03, duas fotografias são expostas. Como pode-se observar na primeira imagem do desembarque o navio não possui uma rampa de acesso para o embarque e desembarque de pessoas que utilizam cadeiras de rodas ou possuem a mobilidade reduzida. Tem uma pequena distância entre o navio e a rampa de desembarque, o que acaba dificultando o acesso para todos. Na segunda imagem o cadeirante sendo ajudado por uma visitante em seu desembarque em Cotijuba, pois a rampa de acesso é íngreme, o que acaba dificultando o deslocamento de pessoas com a mobilidade reduzida.

Mobilidade desiguais são geradas pelas divergências socioeconômicas. A ilha de Cotijuba é destacada como espaços para visualizar e entender como ocorre esse processo de mobilidades desiguais em locais que são classificados como ribeirinhos, tendo o turismo e o lazer, como práticas cotidianas, e os conjuntos de relações são feitos e refeitos.

As especificidades devem ser encontradas na ilha de Cotijuba, proporcionando ao cidadão o acesso aos serviços necessários para exercer a sua cidadania, ou seja, ter acesso ao transporte, que possibilita a mobilidade e aos demais componentes do art. 6º da Constituição Federal, que são os direitos sociais, como a educação, a saúde, o trabalho e o lazer.

No entanto, o que se observa na ilha de Cotijuba foi a impossibilidade da população, que possui alguma dificuldade de locomoção, ter acesso ao mínimo, "Assim, diferença e desigualdade vão se articular no processo de apropriação espacial, definindo uma acessibilidade que é, sobretudo, simbólica" (SERPA, 2007, p. 10).

Compreende-se, assim, que a mobilidade turística, a qual coloca em contato os lugares, as pessoas, as subjetividades, os espaços criando relações são a produção e reprodução das práticas construídas pelos indivíduos, as quais podem estar em movimentos ou não. Caracterizar-se-iam como as trocas e os contatos culturais, entre o visitante e o local visitado, no momento da sua mobilidade. O turismo e as mobilidades se constituem como fenômenos interconectados e amplos, que necessitam de análises das diversas áreas do conhecimento. Além da relação com a cadeia produtiva do turismo (transporte, hotéis, agências, restaurantes, dentre outros).

Portanto, o método utilizado nesse estudo, foi o mover-se junto, por meio da observação ou de conversas com os informantes, ressalta-se que nem sempre foi necessário que os agentes estivessem em movimentos, em alguns momentos eles se encontravam parados na orla, no barco, aguardando para embarcar, e sentados na praia para serem atendidos, aproveitando e contemplando a paisagem local ou aguardando o próximo barco que iria sair.

MOBILIDADES TURÍSTICAS E PAISAGENS SOCIAOMBIENTAIS NA ILHA DE COTIJUBA

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

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

> Sim, eu acredito que as paisagens podem se constituir como um atrativo turísticos interessantes especialmente quando a gente leva em

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

A partir do momento que a mobilidade se destaca como um possível atrativo turístico na ilha de Cotijuba, se faz necessário entender a paisagem, e quais elementos se destacam no cenário Amazônico. Os seres humanos elaboram imagens do mundo que os cercam, composto por valores, concepções, relações e significados, que são revertidos no imaginário do que já se conhece e, da realidade que se pretende conhecer, expressando a paisagem, que cada um cria em seu imaginário, com relação a uma realidade específica.

Em uma região como a Amazônia, os conteúdos urbanos se destacam na floresta, no rio, e nas formas urbanas e rurais, que se relacionam em um mesmo local. Ou seja, “Muitos dos seus equipamentos, ditos urbanos, colocam-se a serviço dessa vida e desses conteúdos socioespaciais que dessas cidades dependem” (TRINDADE JR, 2021, p. 315).

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

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

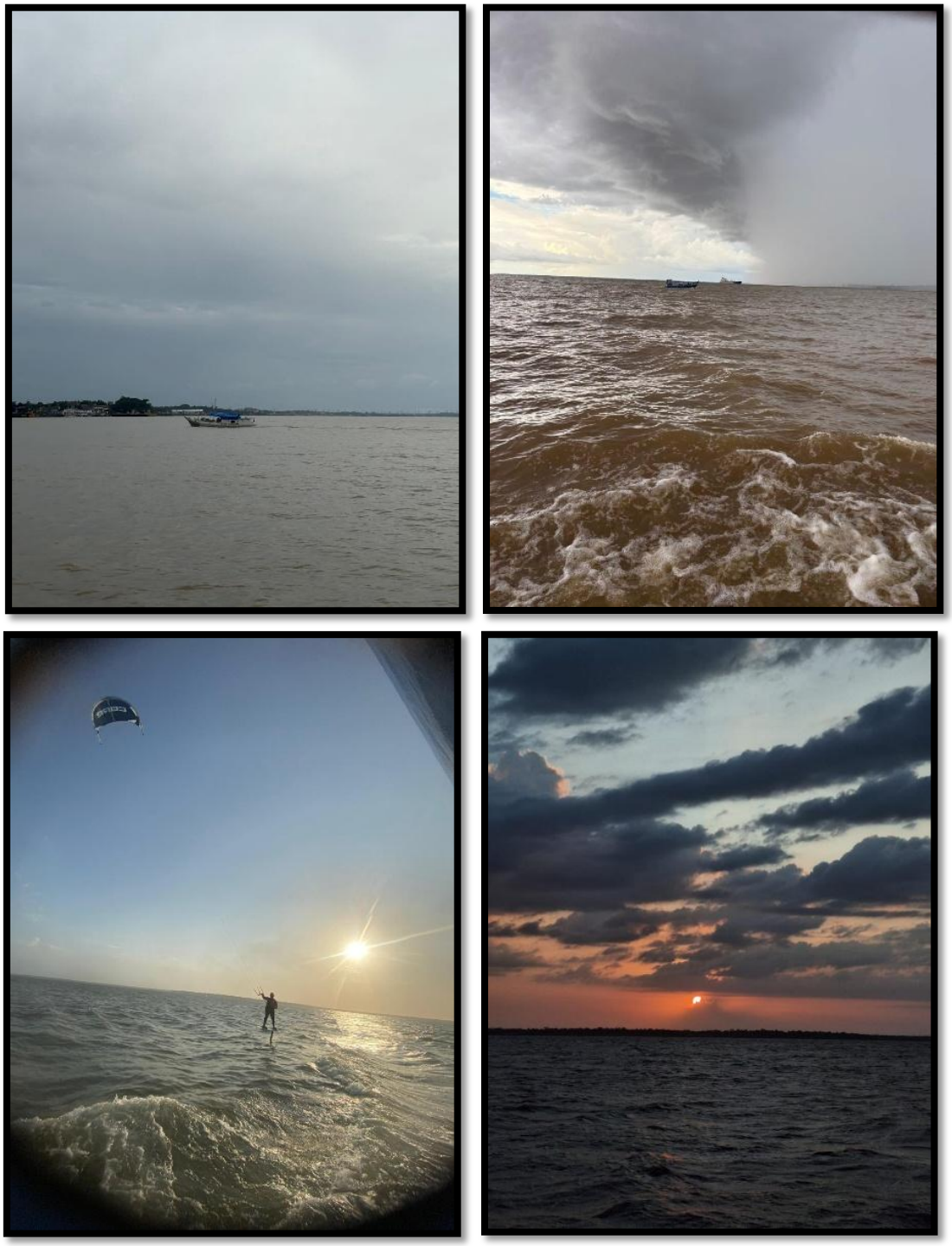
Mosaico 04: na primeira imagem o pôr do sol na ilha de Cotijuba. Na segunda imagem a paisagem contemplada no trajeto para chegar à ilha de Cotijuba.



Fonte: Autoria própria (2023)

No painel 04, duas fotografias são expostas. A ordem de exposição segue o sentido da esquerda para a direita. Na primeira observa-se o pôr do sol na ilha de Cotijuba, mais especificamente na praia Funda, uma praia um pouco mais distante das praias mais visitadas, como a vai quem quer, por esse motivo o acesso só ocorre por meio de moto táxi e das motorretes. Praia, rio e algumas árvores é uma das paisagens típicas da ilha de Cotijuba. Na segunda imagem ilustra-se a floresta, o rio, as casas de madeiras, as canoas, as embarcações, entre outros objetos são observados na dinâmica Amazônica e no dia a dia dos ribeirinhos. O ir e vir pelo rio, proporciona sensações que só podem ser descritas e percebidas por quem faz esse percurso e de alguma forma cria uma relação com essa dinâmica, relações essas cheias de simbolismos, o qual cada um consegue descrever de uma forma diferente, única e singular.

Mosaico 05: duas imagens das paisagens do percurso de ida e duas imagens das paisagens no percurso de volta de Cotijuba em diferentes momentos, respectivamente.



Fonte: Autoria própria (2023)

No painel 05, quatro fotografias são expostas. A ordem de exposição segue o sentido da esquerda para a direita e de cima para baixo. Na primeira foto do painel encontra-se os barcos que percorrem o rio na chegada em cotijuba, movimentando

pessoas, histórias, sonhos e realidades que se conectam com o rio, com a floresta e com a realidade ribeirinha. Na segunda imagem observa-se o rio, os barcos e a chuva que chega para deixar o rio ainda mais agitado e a viagem ainda mais única, pois o movimento do rio que impulsiona as experiências que se descrevem em cada viagem. Na terceira imagem de volta de Cotijuba para Icoaraci, no final da tarde várias pessoas praticam *Kitesurf* ou *Kiteboarding* que chamam a atenção de quem está dentro do barco, pois eles conformam uma outra paisagem para o percurso, que é o mesmo, mas quase sempre a experiência se faz diferente em cada viagem. Na quarta imagem o pôr do sol ganha destaque, uma mistura de céu, rio, floresta e sol, que representam uma das paisagens do percurso na volta da ilha de Cotijuba e de um pequeno fragmento da realidade Amazônica.

O turismo e o lazer, já acontecem na ilha, e podem se constituir como um componente do desenvolvimento local, no entanto, é importante entender em que medida, o turismo modifica a dinâmicas locais e influência direta ou indiretamente no modo de viver local. A mobilidade é uma questão que precisa ser analisada para entender as dinâmicas que ocorrem no lugar. Diante do exposto, reservou-se um tópico para trazer algumas problematizações que o turismo trouxe para ilha de Cotijuba e seus habitantes. Lança-se mão especificamente no fenômeno aqui denominado de turistificação. Não é o propósito do artigo problematizar esse fenômeno, mas é algo que vem crescendo nos últimos anos e vale ser aqui mencionado, devendo ser abordado em publicações futuras.

TURISTIFICAÇÃO E RESISTÊNCIAS NA ILHA DE COTIJUBA

O avanço da urbanização modifica os lugares e contribui para a turistificação de espaços, ocorre a partir da inclusão do turismo em uma determinada localidade, ou seja, “[...] quando um espaço é apropriado pelo turismo, fazendo com que haja um direcionamento das atividades para o atendimento dos que vem de fora, alterando a configuração em função de interesses mercadológicos” (ISSA; DENCKER, 2006, p. 2).

A atividade turística, na atualidade, utiliza os ambientes naturais como um recurso fundamental para a sua prática, pois o visitante da atualidade busca por paisagens, pelo contato direto com o ambiente natural e com as práticas de vida local. Por muito tempo a discussão perpassou pelos fatores negativos que o turismo causou e ainda causa em alguns ambientes em que é inserido, motivando alguns impactos negativos, que se tornam irreversíveis.

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

Com relação ao turismo na ilha de Cotijuba o estudo de Amaral et al. (2017) sinaliza a relação do turismo com a degradação ambiental da ilha, associando a falta de planejamento sustentável, relacionados a construção de pousadas e, casas de veraneio nas regiões de matas ciliares. Tal situação reflete o descaso quanto à educação ambiental tanto por moradores, quanto pelos visitantes.

É a partir dessas realidades locais e dos problemas que são causados com relação à inserção de um turismo desordenado, que em alguns casos vão ao contrário dos interesses dos moradores locais, que surge o Turismo Sustentável como um segmento do Turismo, sendo uma tendência atual. Isso implica em uma demanda crescente de visitantes em áreas naturais, como por exemplos nas ilhas do entorno de Belém, em busca de um maior contato com a natureza e pela busca de vivenciar a realidade local.

Percebe-se a contradição entre o que a atividade turística necessita para se consolidar enquanto atividade econômica, social e ambiental, que é o meio ambiente e a cultura local, e o que ela acaba causando com relação à falta do planejamento, ou mesmo, por um planejamento inadequado com a realidade, como a degradação do espaço e problemas sociais.

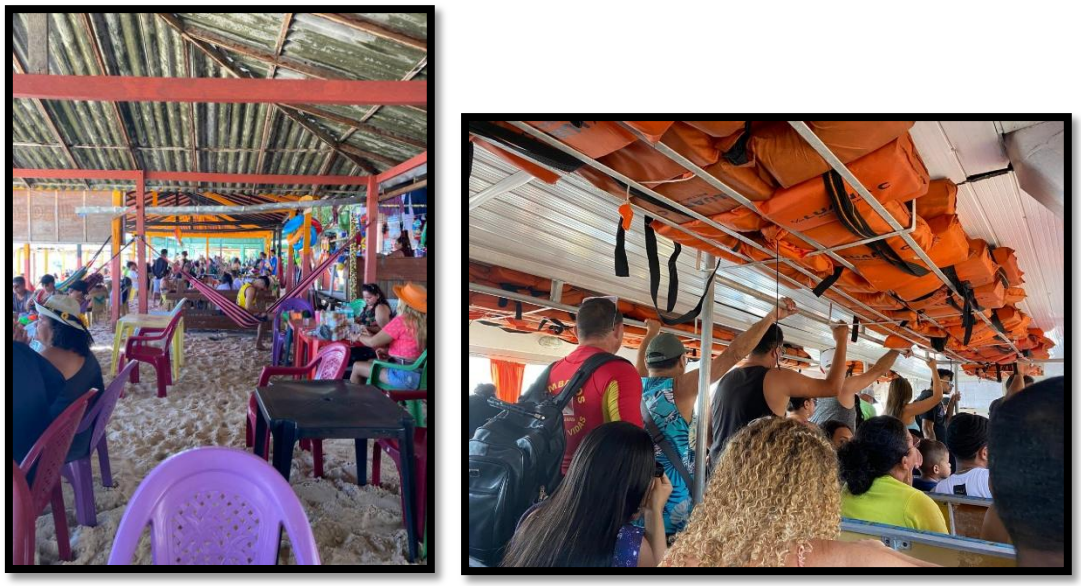
Portanto, a participação comunitária se caracteriza como uma das bases na ampliação do controle do desenvolvimento da atividade turística, por meio da garantia de sua participação ativa no planejamento e desenvolvimento do turismo. Algo que deve ser destacado é como as políticas públicas de turismo se relacionam com as políticas públicas locais, e nesse mesmo viés, como o Estado enquanto um agente importante no processo de planejamento e gestão das políticas públicas locais inclui a gestão do turismo, enquanto atividade que pode alcançar o desenvolvimento local.

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

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

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

Mosaico 06: primeira imagem fluxo de pessoas nos restaurantes (praia vai quem quer). Segunda imagem, fluxo de pessoas dentro dos barcos que fazem a travessia saindo de Icoaraci com destino a ilha de Cotijuba.



Fonte: Autoria própria (2023)

No painel 06, duas fotografias são expostas. A ordem de exposição segue o sentido da esquerda para a direita. Na primeira imagem observa-se a parte da praia que os restaurantes usam para acomodar os visitantes, pode-se visualizar cadeiras, mesas

e as redes que são muito utilizadas pelos paraenses, principalmente para um descanso depois do almoço, que quase sempre tem como um dos pratos típicos uma tigela de açaí com farinha, acompanhado de um peixe frito. Na segunda imagem expõe-se o fluxo de pessoas que estão se deslocando de Icoaraci para Cotijuba.

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

Outra aferição que foi evidenciada na análise feita por Huffner e Bello (2012), com relação à atividade turística na ilha, está relacionada à transformação da paisagem por meio do crescimento demográfico, ampliação da infraestrutura local e a movimentação financeira. Em conformidade com os autores, o turismo é a atividade que vem contribuindo para impulsionar essa transformação, a partir do momento que as infraestruturas são precárias e imediatas para atender a demanda dos fluxos.

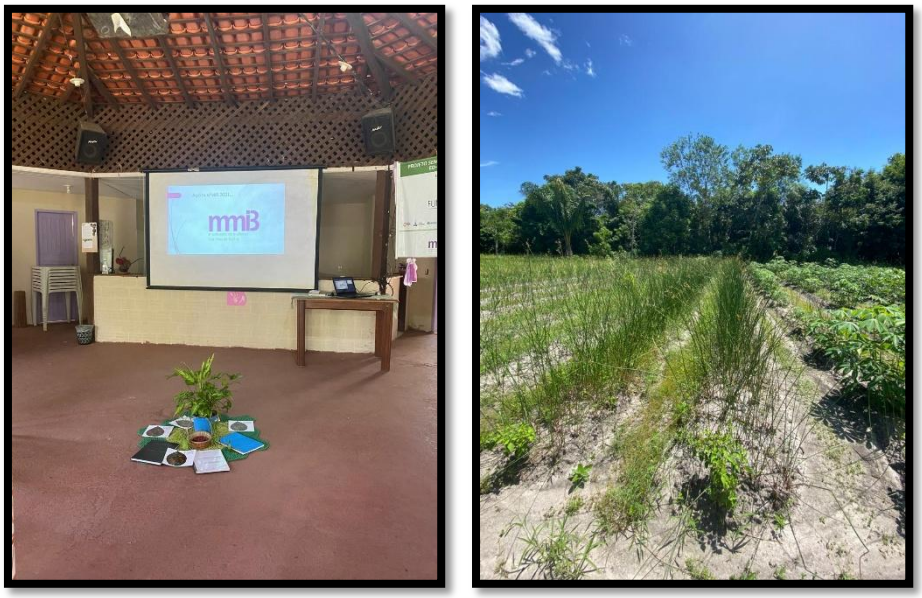
Além dessa questão, existe o poder público que, sem o planejamento e fiscalização, implanta ações visando atender a demanda de mobilidade, como por exemplo, a linha hidroviária de transporte Icoaraci/Cotijuba. Que, por um lado, facilita a mobilidade dos fluxos, e por outro, é implementada sem organização,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

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

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

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

Mosaico 07: Primeira imagem sede do Movimento das Mulheres das Ilhas de Belém (MMIB). Segunda imagem plantação de Priprioca.



Fonte: Autoria própria (2023)

No painel 07, duas fotografias são expostas. A ordem de exposição segue o sentido da esquerda para a direita. Na primeira imagem encontra-se a entrada para a sede do Movimento das Mulheres das Ilhas de Belém em Cotijuba, hoje já pode-se encontrar uma infraestrutura toda organizada no local, para receber as pessoas que fazem o passeio para conhecer um pouco mais da associação e conhecer a história da ilha de Cotijuba a partir do olhar de suas moradoras. Na segunda imagem observa-se a plantação da Priprioca em um quintal residencial de uma moradora e participante do MMIB. A visitação faz parte do pacote oferecido pelo projeto do MMIB, o qual trabalha com o turismo de base comunitária na ilha, por meio de visitas que são agendadas para grupos de visitantes, que querem conhecer um pouco mais sobre o projeto e sobre Cotijuba.

A instituição da associação em Cotijuba ocorreu em 2002, e teve relação direta com a instalação da empresa de cosméticos "Natura", por meio do "Projeto Priprioca". O objetivo principal para que ocorresse a formalização da associação, foi o de atender o contrato de venda de insumos para a produção de produtos, como por exemplo, a Priprioca[3] (*Cyperus articulatus L.*), facilitando assim, a formalização dos contratos entre os agricultores e a empresa "Natura" (ALMEIDA, 2018).

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

Mesmo sem ter o objetivo de compreender o deslocamento em Cotijuba, a autora, indiretamente, conseguiu identificar que um dos problemas destacados pelos moradores é a questão do transporte. Enfatizou ainda, que o objetivo da empresa "Natura", não é criar uma dependência de assistência, visto que os serviços públicos são um dever do Estado.

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

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

[3] Erva da família ciperácea, aromática e medicinal, natural da Amazônia.

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

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

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

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para o alcance do objetivo, foi empregada uma abordagem etnográfica para entender como se desenvolvem as mobilidades turísticas na ilha de Cotijuba, levando em consideração a dinâmica de deslocamentos e as potencialidades socioeconômicas das relações simbólicas e culturais dos diferentes grupos sociais e sua relação com os rios. Nesse contexto, foi possível perceber como ocorre a troca de experiências, de ideias e das realidades que fazem parte da vida Amazônia. Na ilha de Cotijuba, iniciativas como o turismo de base comunitária desenvolvido pelo MMIB, oportunizam experiências divergentes das ofertadas pelos bares e restaurantes, possibilitando ao visitante conhecer um pouco mais sobre a vida ribeirinha, além de proporcionar emprego e renda para os moradores locais.

Isso se contrapõe à turistificação em Cotijuba, a partir da compra e venda de espaços por pessoas que não fazem parte da ilha, construindo mais restaurantes, bares e hospedagem, contribuindo para o fluxo intenso de pessoas e de embarcações, causando erosão, produzindo mais lixo sem o descarte adequado e fazendo com a po-

pulação local, que tem os seus hábitos voltados para a relação com o rio, com a floresta e com as práticas ribeirinhas.

Compreender que as cidades Amazônicas são formadas por características urbanas e ribeirinhas, as quais compõe a vida social móvel na ilha de Cotijuba, são essenciais para entender os modos de vida, os valores e os hábitos que se configuram tendo o rio e a floresta, não apenas como um local para o escoamento de pessoas ou de passagem, mercadorias e sobrevivência, mas de ideias, de singularidades e de simbologias que fazem parte do modo de viver ribeirinho.

Nesse contexto, as experiências são fundamentais para compreender as mobilidades turísticas na ilha de Cotijuba, além da paisagem local e os elementos que se destacam no cenário Amazônico. O turismo, por sua vez, se destaca como um componente da mobilidade. Repensar o turismo a partir de suas mobilidades, considerando não apenas as práticas cotidianas de deslocamento como uma experiência construída por meio da prática do lazer, mas como uma prática social significativa, moldada pelo meio ambiente, pela cultura, pelas relações de poder e simbólicas, pelas estruturas sociais, além das tecnologias de transporte e de informação, se faz necessária para compreender a realidade ribeirinha e suas relações simbólicas, sociais, ambientais e culturais.

O movimento e o mover-se junto foram cruciais para compreender as experiências e as práticas locais, vale destacar também o contraponto que é o não movimento, que em locais como na ilha de Cotijuba são fundamentais para que se entenda as dinâmicas locais, nos seus momentos de pausa, coadunando características urbanas e ribeirinhas. Muito se constrói no rio, e na floresta, pois eles são elementos essenciais do entendimento do que é a Amazônia e das simbologias que se destacam a partir dos deslocamentos e das potencialidades socioeconômicas, das relações simbólicas e culturais dos diferentes grupos sociais e os seus contextos ribeiro/urbano.

O maior desafio durante a pesquisa foi entender que os estudos das mobilidades estão para além dos transportes e de questões que perpassam pela mobilidade urbana e que o não se mover também contribui para compreender a Amazônia e a sua singularidade.

Portanto, as dinâmicas que o artigo trouxe para a análise na ilha de Cotijuba vão além do que o trabalho analisou, pois muitas outras paisagens e experiências se

constroem se desconstroem nas dinâmicas locais. O exposto foi apenas uma exegese de uma pequena parte da Amazônia, muito ainda pode e deve ser observado e estudado, a partir de outros olhares e enfoques dos pesquisadores, em especial os "pesquisadores daqui" (pesquisadores amazônidas que pesquisam a Amazônia na Amazônia), enriquecendo ainda mais o estudo das mobilidades turísticas e contribuindo para ampliar a voz e visibilidade para a região Amazônica, para os povos que aqui vivem e para os pesquisadores locais.

REFERÊNCIAS

Allis, Thiago. Em busca das mobilidades turísticas. **PLURAL**, Revista do Programa de Pós Graduação em Sociologia da USP, São Paulo, v.23.2, 2016, p.94-117. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/312261835_Em_busca_das_mobilidades_turisticas. acesso em: 02/01/2024.

ALLIS, Thiago et al. Revisitando as mobilidades turísticas. **RTA** | ECA-USP | v. 31, n. 2, p. 271-295, maio/ago., 2020. Disponível em: https://revistas.usp.br/rta/article/view/173696. acesso em: 02/01/2024.

ALLIS, Thiago; PAULA, Angela Teberga de. Confinamento de trabalhadores de cruzeiros marítimos em tempos de pandemia: uma análise à luz das mobilidades. Observatório de Inovação do Turismo - **Revista Acadêmica**. Vol. XIV, nº Especial, dezembro – 2020. Disponível em: https://publicacoes.unigranrio.edu.br/raoit/article/view/6660. acesso em: 02/01/2024.

ALLIS, Thiago et al., **Metropolização e Mobilidades Turísticas em/entre São Paulo e Baixada Santista em Tempos de Pandemia**. Geo UERJ, Rio de Janeiro, n. 39, e61342, 2021. Disponível em: https://www.e-publicacoes.uerj.br/geouerj/article/view/61342. acesso em: 02/01/2024.

ALMEIDA, Ruth Helena Cristo. Mulheres Amazônidas e sua Relação com Empresas de Biocomésticos: Entre Novas Ruralidades e Velhas Concepções de Gênero. **XX REDOR-** Encontro da Rede Feminista Norte e Nordeste de Estudo e Pesquisa Sobre Mulher e Relação de Gênero. Feminismos, ativismos e produção do conhecimento. UFBA Salvador – BA. 4 a 7 de dezembro de 2018. Disponível em: http://repositorio.ufra.edu.br/jspui/handle/123456789/1004. acesso em: 02/01/2024.

ALMEIDA, Regina Araujo de et al., Geografia e cartografia para o turismo. Coordenação Regina Araujo de Almeida et al. **Ed Ver. Ampl.** São Paulo, 2007. Disponível em: https://geografiamb2.wordpress.com/wp-content/uploads/2009/03/geografia-e-turismo-ministerio-do-turismo2.pdf. acesso em: 02/01/2024.

AMARAL, Kelly e.t al. Cartografia Aplicada ao Turismo na Ilha de Cotijuba (Belém-PA). **Anais** do XXVII Congresso Brasileiro de Cartografia e XXVI Exposicarta. 6 a 9 de novembro de 2017, SBC, Rio de Janeiro - RJ, p. 1550-1554. Disponível em: https://www.cartografia.org.br/cbc/trabalhos/3/414/CT03-32_1506817666.pdf. acesso em: 02/01/2024.

BERTRAND, Georges. Paisagem e geografia física global: esboço metodológico. **Caderno de Ciências da Terra**, n. 13, p. 1-27, 1971.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 6. Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

CASTRO, Edna. Introdução: uma incursão temática à Belém. In: **Belém de águas e ilhas**. Edna Castro, organizadora. Belém: CEJUP, 2006.

COLES, Tim et al., Mobilizing Tourism: A Post-disciplinary Critique, **Tourism Recreation Research,** 30(2), 31-41. 2005. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/271725764_Mobilizing_Tourism_A_Post disciplinary_Critique. acesso em: 05/09/2023.

COHEN, Erik; COHEN, Scoth. A mobilities approach to tourism from emerging world regions. **Current Issues in Tourism**, 18(1), 11-43, DOI: 10.1080/13683500.2014.898617. 2015. Disponível em: https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13683500.2014.898617. acesso em: 05/09/2023.

PAULA, Marilene de. **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**/Marilene de Paula, Dawid Danilo Bartelt, (Orgs). – Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016. Disponível em: https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_boll_brasil_web_.pdf. acesso em: 05/09/2023.

GUERRA, Gutemberg. **Os Efeitos da Ocupação Urbana no Extrativismo Vegetal da Ilha de Cotijuba**. Belém-PA, Universidade da Amazônia, Editora Unama, 2007.

WILLIAMS, Allan; HALL, Colin Michael. (Eds.) Tourism and Migration: New Relationships between Production and Consumption. Tourism Geographies An International **Journal of Tourism Space**, Place and EnvironmentDordrecht. Kluwer. 2002. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/240531713_Tourism_and_Migration_New_Relationhips_between_Production_and_Consumption. acesso em: 07/12/2023.

HANNAM, Kevin et al. **Editorial:** mobilities, immobilities and moorings. Mobilities 1(1), 1-22. 2006. Disponível em: https://doi.org/10.1080/17450100500489189. acesso em: 05/09/2023.

HUFFNER, João Gabriel Pinheiro; BELLO, Leonardo Augusto Lobato. Análise dos impactos ambientais da expansão urbana na ilha de Cotijuba, Belém-PA. **Caminhos de Geografia** Uberlândia. v. 13, n. 44 Dez/2012 p. 286–298. Disponível em: https://doi.org/10.14393/RCG134416723. acesso em: 05/09/2023.

HUFFNER, João Gabriel Pinheiro; VIEIRA, Sandra Mamede. **A Influência do Turismo na Degradação Ambiental e na Ocupação Desordenada de Áreas Naturais Urbanas**: O Estudo de Caso da Ilha de Cotijuba (Belém-PA). 2011.

ISSA, Yara Silvia Marques de Melo; DENCKER, Ada de Freitas Maneti. Processos de Turistificação: Dinâmicas de inclusão e exclusão de Comunidades Locais. **IV SeminTUR** – Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL Universidade de Caxias do Sul – Mestrado em Turismo Caxias do Sul, RS, Brasil – 7 e 8 de Julho de 2006. Disponível em: https://www.ucs.br/ucs/tplSemMenus/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_4/arquivos_4_seminario/GT14-12.pdf. acesso em: 05/09/2023.

MEGUIS, Thiliane Regina Barbosa. Turismo de base comunitária: uma análise sobre a Ilha de Cotijuba - Belém do Pa. In: **Encontro Nacional de Turismo de Base Local**, 2014, Juiz de Fora- MG. XIII ENTBL- Economia e criatividade: Arranjos e práticas sociais do turismo. Juiz de Fora, 2014. v. 13.

MEGUIS, Thiliane Regina Barbosa. **Transporte Fluviomarítimo e Turismo**: A viagem à Soure e as perspectivas de desenvolvimento local. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido – PPGDSTU, Belém, 2018. Disponível em: https://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/10382. acesso em: 05/09/2023.

MELO, Odimar do Carmo. **A comunidade e a construção do lugar na Ilha de Cotijuba (PA).** EGPA (Escola de Governo do Estado do Pará) Programa de Pós-graduação em Geografia –PPGEO/UFPA – 2008. Disponível em: https://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/5009. acesso em: 10/05/2023.

NÓBREGA, Wilker Ricardo de Mendonça; FIGUEIREDO, Silvio Lima. Desenvolvimento e participação no Programa de Regionalização do Turismo. **Desenvolvimento e Sustentabilidade**. Oriana Trindade de Almeida, Sílvio Lima Figueiredo; Saint-Clair Cordeiro da Trindade Jr. (Orgs) - Belém: NAEA, pp. 29-44. 2012. Disponível em: https://biblioteca.unisced.edu.mz/bitstream/123456789/2945/1/Livro%202_TurismoFoco.pdf. acesso em: 10/05/2023.

PEIRANO, Mariza. Etnografia não é método. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 20, n. 42, p. 377-391, jul./dez. 2014.

PINHO, Patricia; FREIRE-MEDEIROS, Bianca. Teorizações indisciplinadas: (i)mobilidade como metáfora, conceito e método. **PLURAL,** Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP, São Paulo, v.23.2, 2016, p.118-125.

SAMPAIO, Eliane Avelina de A et al. In: Allis, T.; Moraes, C.; Catalano, B. (org.). **Mobilidade turísticas:** debates e estudos contemporâneos. São Paulo: Edições EACH, 2023. p. 04-21. (Coleção desenvolvimento do turismo, 5). DOI: 10.11606/9786588503324.

SANTANA, R. **Território e gênero devida de uma população ribeirinha na ilha de Cotijuba. Belém Pa.** Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Federal do Pará: Belém, 2002.

SANTOS, Viviane Corrêa et al. Paisagem e Percepção Socioambiental em Áreas de Várzeas Urbanizadas, Belém-Pará. **Nova Revista Amazônica** - Volume VII - Nº 02 - Setembro 2019. Disponível em: http://dx.doi.org/10.18542/nra.v7i2.7515. acesso em: 10/05/2023.

SERPA, Ângelo. **O espaço púbico na cidade contemporânea.** São Paulo, Contexto, 2007.

SHELLER, Mimi. Theorising mobility justice. Tempo Social. **Revista de sociologia da USP**, v. 30, n. 2. pp. 17-34. 2018.

SHELLER, Mimi; URRY, John (orgs.). **Tourism mobilities:** places to play, places in play. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2004.

SILVA, Ivaldo das Dores. **Massificação do Lazer em Áreas Naturais Amazônicas e suas Repercussões Ambientais:** o caso da ilha de Cotijuba em Belém. Programa de pós graduação em Meio Ambiente, Universidade Federal do Ceará, 2001.

SILVA, Tema Sueli Nascimento da; SOUZA, Claudinei Fonseca. Percepção dos impactos do Turismo pelos moradores da Praia do Farol - Ilha de Cotijuba/PA. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional.** G&DR • v. 9, n. 1, p. 262-280, jan-mar/2013, Taubaté, SP, Brasil. Disponível em: https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/878. acesso em: 22/01/2023.

TOSTA, Eline; KUNZ, Jaciel Gustavo. Mobilidade e Turismo: Construindo um Mapa Conceitual. **V Encontro Semintur** Jr. UCS - Universidade de Caxias do Sul. 2014. Disponível em: https://fundacao.ucs.br/site/midia/arquivos/mobilidade_e_turismo.pdf. acesso em: 22/01/2023.

TRINDADE JUNIOR, Saint Clair. **Cidade e Floresta**: Paisagens, Interações e Horizontes de Vida Urbana na Amazônia. Ciência Geográfica - Bauru - XXV - Vol. XXV - (1): Janeiro/Dezembro – 2021.

URRY, John. **Sociology beyond societies**: Mobilities for the Twenty-first Century. London: Routledge. 2000.

URRY, John. **What is the future?** Cambridge: Polity. 2016.

Recebido em Junho de 2025
Aprovado em Julho de 2025