

ARTIGO

AÇÃO LOCAL NA BELÉM RIBEIRINHA: MOBILIZAÇÕES NA PRAÇA PRINCESA ISABEL**LOCAL ACTION IN THE RIVERINE BELÉM: MOBILIZATIONS IN PRINCESA ISABEL SQUARE****ÁGILA FLAVIANA ALVES CHAVES RODRIGUES¹****RESUMO**

O trabalho discute a mobilização social e os conflitos em dado fragmento do espaço amazônico. De natureza qualitativa, a pesquisa bibliográfica se dá luz das teorias da ação local e do espaço enquanto instância social. No trabalho de campo, realizado no porto da Praça Princesa Isabel, na parte sul de Belém, optou-se pela observação sistemática da paisagem e a realização de entrevistas semiestruturadas com condutores de embarcação e com representantes do mercado turístico. Objetivou-se analisar as ações coletivas diversificadas dos grupos de condutores de embarcações, principais responsáveis por tornar esse espaço um ambiente de participação e lutas. As pessoas, que dependem do rio e das embarcações, têm sofrido com novas racionalidades, como o aumento da concorrência por clientes para travessias para a região insular. Do tráfego intenso surgem outras dificuldades, como a diminuição das práticas de pesca, dos usos do rio para fins domésticos, sendo ainda apontados acidentes, desaparecimento da fauna e erosão nas margens das Ilhas. Conclui-se que diante dos conflitos e tensões, os condutores de embarcação buscam fortalecer a atuação coletiva das associações e da cooperativa, no sentido de defesa econômica e permanência de um modo de vida intimamente ligado ao elemento hídrico.

Palavras-chave: Ação local. Praça Princesa Isabel. Belém.

ABSTRACT

This work discusses the social mobilization and the conflicts in a given portion of the Amazonian space. The study is based on both a qualitative bibliographic review focused on the theories of local action and of space as a social instance, and a fieldwork investigation in the port of Princesa Isabel Square, in the southern part of the city of Belém, where a systematic observation of the landscape was carried out, along with semistructured interviews with boatmen and representatives of the tourism market. The study aims to analyze the diversified collective actions developed by groups of boatmen, who are the main responsables for making this space an environment of participation and struggles. The people who depends on the rivers and boats have been suffering with new rationalities, such as the increased competition for customers seeking to cross to the island region. From the intense traffic, other difficulties arise, such as the reduction of the fishing practices and of the use of the river for domestic purposes, as well as the occurrence of accidents, the disappearance of animal species and the erosion on the shores of the islands. The study concludes that, in the face of conflicts and tensions, the boatmen seek to strengthen the collective action of the associations and the cooperative, in order to guarantee their economic defense and the permanence of a way of life

1. Turismóloga e Mestre em Planejamento do Desenvolvimento pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) da Universidade Federal do Pará (UFPA). Belém/PA. E-mail : agflaviana@gmail.com. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2418453374423378>. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-2566-7306>

closely linked to the water bodies.

Keywords: Local action. Princesa Isabel Square. Belém.

1 INTRODUÇÃO

O porto da Praça Princesa Isabel, localizado na parte sul de Belém, capital do estado do Pará, é o ponto de partida da maioria das embarcações de moradores que fazem travessia para as ilhas e para o município do Acará. Nele, diariamente, embarcam e desembarcam estudantes, moradores e comerciantes, que se dirigem à parte continental a fim de realizar atividades diversas. Quando retornam, trazem consigo cargas e mercadorias que abastecem lares, comércios, bares e restaurantes da região sul insular.

Inaugurado pela gestão municipal entre os anos de 1997 e 2004, ainda pode ser identificado como um dos espaços de vivência ribeirinha da cidade. Passou por reforma no ano de 2020, sendo sua infraestrutura composta por um terminal fluvial turístico com capacidade para receber pequenas e médias embarcações, com cais de arrimo, atracadouros, um parque infantil, um posto da Guarda Municipal, quiosques para vendas de alimentos e bebidas e um posto de Informações Turísticas (PIT). O estacionamento possui capacidade para cerca de 50 veículos de pequeno, médio e grande porte.

A praça Princesa Isabel, onde está localizado o porto, atualmente denominado Terminal Hidroviário Ruy Barata², mesmo em período de pandemia da Covid-19, tem maior movimentação aos fins de semana e período de férias escolares, ficando os demais dias da semana para o fluxo de passageiros e de cargas de moradores das ilhas. Ao lado da praça, encontra-se o antigo Palácio dos Bares, ambiente anteriormente reconhecido como um dos mais boêmios da cidade, utilizado como ponto de encontro dos condutores de embarcações e estacionamento de veículos dos frequentadores que se dirigem, principalmente, para a ilha do Combu.

O entorno é marcado ainda pela existência de marinas particulares que guardam embarcações como lanchas e *jet-skis*, depósitos de produtos que escoam pelo Rio Guamá, ambientes residenciais de alvenaria e madeira, pequenos estabelecimentos comerciais, alguns bares e casas de shows, além de estar nas proximidades da feira

2. Homenagem ao poeta paraense de mesmo nome

do Porto da Palha, outro ambiente cujas características remetem a face ribeirinha da cidade, distante cerca de 500 metros.

A praça Princesa Isabel exhibe uma variedade de usos e dinâmicas de apropriação do espaço, como nas formas de acesso ao rio (pesca e banho), para a circulação (fluvial e terrestre) e para o lazer (festas que ocorrem nas proximidades). 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.

Ademais, na Praça Princesa Isabel observa-se o movimento de condutores irregulares perante à Capitania dos Portos e não pertencentes a nenhum dos grupos organizados. Ambas, cooperativa e associações, não possuem sede própria constituída, ficando a primeira localizada dentro do Palácio dos Bares e, o segundo grupo, atua no trapiche do terminal fluvial. Em sua maioria, as reuniões e tomadas de decisão acontecem nesse ambiente ou dentro da estrutura do Palácio dos Bares.

A travessia para as ilhas, como o Combu, bastante frequentada para práticas de lazer e turismo, acontece por meio de embarcações, única maneira de chegar a esse local, e dura em média 15 minutos. Embora existam outros portos que fazem o traslado, o porto da praça Princesa Isabel é o principal. Quanto à frequência das travessias, há uma variável conforme a demanda diária. Pequenas e médias agências de receptivo turístico, oferecem pacotes para grupos de turistas nacionais e internacionais, que, quando em pequeno número, por vezes, utilizam as embarcações dando-se preferência aos barcos, por seu estilo “rústico” e regional, capazes de proporcionar um passeio mais lento, no qual a paisagem do entorno pode ser observada com mais detalhes.

A maioria dos condutores das embarcações são moradores das ilhas, a concentração das moradias desses trabalhadores 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, senão todas as famílias possuem um membro cuja profissão seja 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 ou na condução de passageiros. Na comunidade do Igarapé Piriquitaquara encontra-se a maioria desses condutores, conforme dados fornecidos pelo vice-presidente da Cooperativa de Transporte Escolar e Alternativo das Ilhas de Belém e Adjacentes (COOPETRANS), que também é membro do conselho gestor da Área de Proteção Ambiental (APA) da Ilha do Combu.

Dentre as questões que nortearam a pesquisa³, chama-se atenção para a sensação de insegurança por parte dos condutores de embarcação e comerciantes que é frequente, uma vez que seus relatos denunciam o medo de sair no período noturno; as brigas em decorrência de embriaguez durante as festas; e a maior frequência de assaltos no ponto de embarque-desembarque da praça. A segurança das embarcações que circulam pela Baía do Guajará é garantida pela Capitania dos Portos, que mesmo atuando na vistoria de lanchas particulares, em alguns momentos, principalmente, aos finais de semana, é criticada pelos representantes do mercado, da associação e cooperativa, por sua pouca atuação na fiscalização dos barcos.

Mesmo as atividades relacionadas às práticas de turismo ganhando cada vez mais destaque, a extração de açaí ainda permanece sendo a principal fonte de renda da maioria das famílias desses condutores, contudo, vem sendo deixada a cargo das esposas e integrantes mais velhos da família, e o transporte de passageiros passa agora a prevalecer entre os indivíduos do sexo masculino e mais jovens. Essas pessoas, que dependem do rio e das embarcações, têm sofrido com as novas racionalidades impostas, como o aumento da concorrência por clientes, que faz dos condutores de barcos, de lanchas e de voadeiras, verdadeiros guerreiros ávidos por mais espaço nas águas e na praça.

3. A autora deste trabalho vem pesquisando a produção do espaço pelo e para o turismo nas ilhas de Belém (RODRIGUES, 2018). Este estudo faz parte dos resultados da dissertação de mestrado no curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará, no período compreendido entre 2016 e 2018, traz ainda dados atualizados de entrevistas formais e informais realizadas com condutores de embarcação no ano de 2020.

As disputas não são decorrentes somente da concorrência entre cooperativas e associações de barqueiros, ocorrem também pela presença de lanchas, *jet-skis* e demais embarcações particulares ou pertencentes às agências náuticas. Esse tráfego intenso dificulta as práticas de pesca, os banhos e os usos domésticos das águas, sendo apontado como causador de acidentes, desaparecimento da fauna e da forte erosão que vem acontecendo nas margens das Ilhas.

Ressalta-se que entre os barqueiros, as relações de parentesco e compadrio expressam temporalidades próprias daqueles que vivem da mata de várzea e dos rios, onde é comum que ao longo dos anos, de geração em geração, os terrenos e as embarcações sejam distribuídas entre irmãos, tios e sobrinhos, pais, filhos e netos, e assim, sucessivamente. Em relação a esses dois assuntos: a) a velocidade excessiva das embarcações pelo rio Guamá, furos e igarapés das ilhas da parte sul e; b) os níveis de parentesco entre os barqueiros e sua influência sobre as ações locais; nota-se que um dos principais conflitos recentes e, conseqüentemente, mobilização na Praça Princesa Isabel, diz respeito ao fato dos condutores das embarcações regionais (conhecidos como “popopos”), mais lentas, em sua maioria pertencentes à ASTIB e ARBCIMB, vêm perdendo espaço para as voadeiras (estrutura de ferro e motor mais moderno), mais rápidas e em sua maioria pertencentes à COOPETRANS.

Por conseguinte, os moradores das ilhas reclamam que estas últimas juntamente com veículos náuticos particulares (lanchas de luxo e *jet-skis*), pela alta velocidade, provocam erosão, queda de barrancos e acidentes, principalmente, entre as crianças e idosos que tomam banho e exercem atividades recreativas nos rios.

Diante dessa problemática, entende-se o estudo de natureza qualitativa e a pesquisa bibliográfica se dá luz das teorias da ação local (TEISSERENC, 2009) e do espaço enquanto instância social (SANTOS, 2014). No trabalho de campo, realizado no porto da Praça Princesa Isabel, na parte sul de Belém, optou-se pela observação sistemática da paisagem evidenciando a interação cidade-rio e a realização de entrevistas individuais gravadas com questões semiestruturadas com condutores de embarcação e com representantes do mercado turístico.

Para entender a produção do espaço e a ação local no porto da Praça Princesa Isabel em sua relação com o turismo, foram realizadas 05 entrevistas com condutores de embarcações, sendo um deles o vice-presidente da Cooperativa de Transporte Escolar e Alternativo das Ilhas de Belém (COOPETRANS) e também com o presidente da Associação dos Trabalhadores do Transporte Marítimo de Passageiros das Ilhas

de Belém e do Baixo Acará (ASTIB); 04 entrevistas com representantes do mercado turístico que atuam diretamente em atividades de lazer nas ilhas e no porto da Praça, entre eles a vice-presidente da Associação Brasileira de Agentes de Viagens – Seção Pará (ABAV)⁴.

A observação sistemática da paisagem teve o plano de observação como instrumento de orientação. A opção por essa técnica não participante acontece da necessidade do pesquisador de se colocar em posição de tempo e espaço, onde seja possível presenciar as manifestações do fenômeno pesquisado. Assim, as visitas ao porto da Praça Princesa Isabel ocorreram semanalmente nos períodos de abril, julho, setembro, outubro e novembro de 2017, semanalmente em janeiro de 2018, em 02 momentos no mês de dezembro de 2019 e em 01 momento em novembro de 2020⁵. Buscaram-se informações sobre o perfil e as atividades dos condutores de embarcação.

Objetivou-se assim, compreender as formas de atuação coletiva da associação e da cooperativa de condutores de embarcação na Praça Princesa Isabel, no sentido de defesa social e econômica, além da busca pela permanência de um modo de vida⁶ intimamente ligado ao elemento hídrico, característico desse espaço.

2 O TRANSPORTE PARA AS ILHAS DA PARTE SUL DE BELEM: A ILHA DO COMBU ENQUANTO PRODUTO HISTORICO E SOCIAL DAS RELAÇÕES ENTRE “ILHEUS” E “VISITANTES”

As ilhas de Belém navegaram entre os títulos de “terras de reserva”, “paraísos” e “refúgio de preguiçosos”. Tais imagens dos espaços insulares possibilitam entender que a vida não pode ser realizada sem as representações que dela são feitas. Mesmo esquecidas da maioria da população, nas ilhas da parte sul eram estabelecidas redes de ligações econômicas e não-econômicas.

De acordo com os registros orais realizados por Dergan (2006), as primeiras famílias

4. Com esse último grupo de agentes, destaca-se a dificuldade de realização dos encontros, por motivos de recusa e falta de retorno quanto a disponibilidade para realização das entrevistas.

5. No período pandêmico de covid-19, reforça-se que todas as medidas de segurança individual e distanciamento social foram tomadas.

6. A expressão modo de vida nesse estudo faz aproximação direta com a noção conceitual e teórica de vida cotidiana. Em acordo com Seabra (2004), a categoria modo de vida se refere às diversas formas de uso do tempo nos lugares, ou seja, os peculiares empregos do tempo traduzidos nas formas de usufruto do espaço. Reúne-se e distingue-se, em diferentes níveis, o particular e o geral, o singular e o universal, o abstrato e o corpóreo.

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, os quais mandavam periodicamente os trabalhadores para outras “propriedades”, e que por lá iam ficando.

As ilhas do Município de Belém variaram em números ao longo dos anos. Com o desmembramento do território, em 1948, parte das áreas insulares passaram a fazer parte de outros municípios, como Barcarena, Acará, Ananindeua, Santa Bárbara, Marituba e Benevides (MIRANDA, 2015). A ilha do Combu, que pertencia ao Acará, integrou-se a Belém, contudo, entre os habitantes mais antigos, ainda é comum a confusão quanto ao município à qual pertencem, 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, o que não impede a leitura de relatos da presença humana desde muito antes (CIRILO, 2013).

Nessa Ilha gestou-se uma teia de relações por meio de laços parentais e fraternais, formados pelas primeiras famílias que foram crescendo e prolongando-se ao longo do terreno dos pais. Nesse sentido, afirma-se a existência de toda uma genealogia de membros da mesma família espalhados pelas comunidades (DERGAN, 2006).

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). Os autores supracitados relatam ainda que onde foi construído o centro comunitário da comunidade do Igarapé Piriquitaquara, antes havia uma área para castigar negros escravizados, provavelmente do período sesmarial, o que reforça a presença de moradores remanescentes quilombolas, em especial, vindos da comunidade de Itacoã, localizada no Município de Acará.

Com a criação do primeiro centro comunitário do Combu, a intervenção dos moradores organizados nas ações voltadas para a gestão do local converteu-se em diferencial de poder, a exemplo dos extrativistas e dos condutores de embarcações, estes últimos com intensa atuação no porto da Praça Princesa Isabel. Os representantes dos centros comunitários e, posteriormente, das associações, ganharam legitimidade junto aos demais membros. Todo novo morador que não se enquadre com esse senso de pertencimento ao lugar é tido como não merecedor de ocupar um espaço na ilha.

A órbita da vida social no Combu, até o final do século passado, permaneceu diretamente vinculada ao extrativismo, às relações familiares e de vizinhança entre os membros das comunidades. Essa dinâmica começou a sofrer modificações de ordem externa a partir do final dos anos de 1980. A construção, organização e funcionamento do Centro Comunitário do Combu surgiu com as novas possibilidades e relações estabelecidas, principalmente, pelo contato com pesquisadores, órgãos e instituições de ensino e pesquisa (DERGAN, 2006, p. 111).

Até a intensificação das atividades de visitação do período atual, refletiam-se no espaço do Combu relações de caráter mais horizontal⁷, cuja base da vida comum e cotidiana é resultado das relações de vizinhança, da coabitação, da coexistência do diverso. Com a vinda do turismo, pequenas expressões de verticalidades⁸ passam a perturbar as horizontalidades. Embora concorde-se com Santos (2000, p. 53) ao afirmar que as horizontalidades também perturbem as verticalidades, porque as primeiras visam a eficácia e agem com este sentido sobre as segundas.

Nessa dialética, a intensificação das visitas ao Combu iniciou por meio do contato de órgãos e instituições de ensino e pesquisa, principalmente o Museu Paraense Emílio Goeldi (MPEG). Interessados em realizar estudos diversos, representantes dessa instituição passaram a visitá-la com frequência, possibilitando, assim, os primeiros registros de atividades com características semelhantes às desenvolvidas pelos lugares turísticos (DERGAN, 2006). Essa afirmativa surge do entendimento de que a partir da vinda de pessoas de outras cidades, do uso dos serviços de transportes, de alimentação, de excursões guiadas por membros da comunidade deu-se início às visitas organizadas na ilha.

7. Extensões formadas de pontos que se agregam, sem descontinuidades na definição tradicional de região (SANTOS, 2014).

8. Em sua discussões sobre o espaço enquanto instância social, Santos (2014) aponta as verticalidades como pontos separados no espaço, responsáveis por assegurar o funcionamento global da sociedade e da economia.

O MPEG, pioneiro em pesquisas sobre a flora local, identificou possibilidades de degradações futuras na ilha, devido à derrubada desenfreada das palmeiras de açai para a extração de palmito, iniciando o desenvolvimento de um estudo sobre as formas de manejo do fruto, ação que já vinha ocorrendo em outras ilhas (NUNES, 2017). Entre os anos de 1987 e 1990, com o apoio financeiro da Fundação Ford, o museu realizou um projeto de extensão sobre o levantamento florístico do Combu, cujo enfoque estava em analisar os componentes biológicos da floresta.

De acordo com os resultados que vinham sendo apresentados, o desenvolvimento dessa mata de várzea ocorria de maneira diferenciada da maioria das outras florestas de várzea existentes na Amazônia, haja vista que esse ecossistema se desenvolve a partir dos fluxos constantes da maré (CIRILO, 2013). Segundo Cirilo (2013), o grupo responsável pela pesquisa relatou sua surpresa com a conservação ambiental do local, que mesmo estando muito próximo de áreas mais urbanizadas e de ilhas cuja exploração madeireira se deu de maneira mais intensa, mantinha-se uma floresta em ótimo estado de regeneração em que a população residente vivia basicamente do extrativismo de dois recursos florestais: o açai e, em menor quantidade, o cacau. A autora expõe ainda que na mesma época haveria um projeto do governo municipal para construir uma ponte que ligaria o continente à Ilha, o que foi combatido como insustentável pelo grupo de pesquisadores do MPEG.

O desenvolvimento do turismo, como o conhecemos hoje na Ilha do Combu, tem relação particular com o processo de criação da Área de Proteção Ambiental, ocorrido no ano de 1997, uma vez que foi a partir da década de 1980 que se estabeleceram as primeiras relações entre visitantes, empresas de turismo e os representantes das comunidades, principalmente, a Beira Rio e o Igarapé Combu, primeiras a receberem as instalações de restaurantes (DERGAN, 2006).

Considera-se que entre os anos de 1990 e 2000 foi o início de atividades voltadas para o turismo do tipo river-tour, de curta duração, na Ilha. Os roteiros eram disponibilizados tanto por agências de receptivo quanto por hotéis da cidade, tais como o Novo Hotel, Neytur Turismo e Gaia Terra Turismo, voltados exclusivamente para a contemplação da natureza e das habitações dos ribeirinhos (CIRILO, 2013). Com a construção dos primeiros restaurantes, inicialmente três, sendo dois de propriedade de moradores da Ilha, o Restaurante Saldosa Maloca e o Restaurante Sabor da Ilha, e um de propriedade do Novo Hotel (atual Hotel Beira Rio), o fluxo de

visitantes era composto, principalmente, pela população da Região Metropolitana de Belém.

Daí em diante, o espaço da Ilha do Combu passa a ganhar destaque entre os atrativos turísticos da cidade, sendo o início do processo de valorização e resignificação do lugar, onde a atividade turística passa a disputar com o extrativismo a produção econômica local, como observado nas falas dos entrevistados a seguir:

Nos rios, hoje, a gente bota o matapi e não pega muito camarão. [...] Eu era associado na pesca, mas parei de receber o benefício, então, mudei de ramo. Agora trabalho com transporte e com turismo. A floresta está melhor cuidada. O açai está valorizado e temos mais acesso às coisas. A venda acontece na feira mesmo, no Porto da Palha e na Conceição. [...] Fomos buscar conhecimento para atender o turismo, melhorando a comunicação com o turista. Para mim, o turismo trouxe mais renda, para as outras famílias trouxe emprego, pois antes tinham que ir em busca de trabalho em Belém. Hoje em dia trabalham nos restaurantes de vizinhos ou em seus próprios. [...] Formamos uma cooperativa e uma associação. Aí, pronto, cresceu! Antes vinham muitos visitantes do late Clube, quando estava no auge. Em relação aos problemas, tem muitas casas com som alto, né? Tem umas que tocam somente som ambiente, que possuem hora para parar, esses são bons, e existem aqueles que param muito tarde. Em relação ao cacau, existem pessoas que estão se interessando em plantar e levantar a produtividade, então a produção de chocolate vai crescer, as pessoas vão procurar mais. Só acho que tem que ter controle. Além disso, eu e minha mãe, trabalhamos com matapi, com artesanato e com produtos da seringa. A venda ocorre lá em casa mesmo. Às vezes, trago para os restaurantes, monto uma barraquinha e vendo. (Conductor embarcação, 40 anos, morador e vice-presidente da COOPETRANS, 08 de janeiro de 2018).

O maior problema são as lanchas clandestinas. Acho que esse rio vai secar se continuarem com as voadeiras. Elas causam erosão (Conductor embarcação, 54 anos, morador, 08 de dezembro de 2017).

Pelo fato de haver muitos restaurantes, as pessoas produzem mais lixo. As lanchas e os barcos não respeitam a velocidade. Então, está havendo o caimento das barreiras de proteção do rio. Isso gera conflitos entre as pessoas da comunidade e a cooperativa de lanchas. Já fizemos várias reuniões e placas para colocar no rio, mas até agora nada foi feito (Morador, 20 anos, estudante e garçom de restaurante, 10 de novembro de 2017).

Nos novos discursos do turismo, onde a linha tênue entre a vivência e a dominação passam invisíveis aos olhos da maioria, a Ilha do Combu vem se destacando nos últimos cerca de 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.

O implemento do turismo no Combu pelas agências, através dos relatos dos guias,

reforça o caráter e a concepção da separação urbano/rural, natureza/cultura, na qual a cidade passa a ser cenário híbrido de vivências e de conflitos, ao mesmo tempo que se mostra em perfeita harmonia com a natureza (DERGAN, 2006). Mais que isso, legalmente instituídas pelo poder público, áreas de proteção ambiental oferecem recursos e imagens significativas para a atração de investimentos para uma região, principalmente, quando associadas ao turismo.

Buscando entender as ressignificações e mudanças na relação com a natureza e com a cidade em curso desde a década de 1980, percebe-se a tentativa de (re)invenção de Belém a partir da criação de novos desejos e necessidades. As formas herdadas do passado, que ainda subsistem refletidas no espaço, trazem novas e diferentes concepções repletas de imagens e simbologias. 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”, “paradisiacos” 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 e contrarracionalidades, como a luta dos condutores de embarcação, em sua maioria moradores da Ilha do Combu e demais ilha do entorno, que hoje precisam complementar a renda com o transporte de visitantes, insistindo em adaptar seu próprio ritmo de vida ao que é imposto.

3 AÇÃO LOCAL: AS MOBILIZAÇÕES DESENVOLVIDAS NO PORTO DA PRAÇA PRINCESA ISABEL

O processo de valorização da praça Princesa Isabel por parte do governo municipal é recente, 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 as imagens da floresta e do rio, com a dos 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 construção do terminal hidroviário 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. 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 é resultado da gestão do prefeito Edmilson Rodrigues, revitalizada entre os anos de 1997 e 2004, juntamente com as praças Waldemar Henrique e Milton Trindade (Pracinha do Horto); com os complexos Ver-o-peso e Ver-o-Rio; assim como a Orla de Icoarací (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 o acúmulo de lixo e a 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 Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém (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 (BELÉM, 2017). O programa Desenvolve Belém foi apresentado à mídia e a alguns grupos empresariais locais, como o novo percurso a ser realizado pela prefeitura junto aos seus apoiadores. A maioria das propostas sugeriu a mudança e a transformação de vários locais em ambientes de consumo e de entretenimento.

Os discursos do poder público que visam 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. 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, 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, 2017). Dessa forma, existe a necessidade de analisar se as lógicas que seguem transformando essa região 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, 2014, p. 259).

Assim, os condutores de embarcações instalados no porto da Praça Princesa Isabel, bem como os donos de bares e restaurantes, e alguns pequenos produtores rurais, esperam e negociam diretamente com representantes das agências de receptivo e com guias de turismo, que adquirem os serviços com valores mais baixos revendendo-os posteriormente com preços mais altos para as agências e operadoras maiores. Essas empresas, por sua vez, colocam sua margem de lucro sobre o produto final.

Em lugares onde se dá uma intensa urbanização turística, a esfera subjetiva da vida social normalmente é deteriorada pelos seguintes elementos: insegurança social, medo, criminalidade, marginalidade socioespacial, exploração, degradação da paisagem, do habitat, do lugar (LUCIARI, 1997). No trabalho de campo, a insegurança ganhou destaque entre os entrevistados, surgindo a necessidade

de desenvolverem ações que possam amenizar os problemas de violência e assaltos. Até a conclusão das obras de reforma da praça, em outubro de 2020, no período diurno era possível encontrar uma equipe composta por dois seguranças, contratados pelos donos de restaurante e pelos membros da associação e da cooperativa de condutores de embarcação.

Tem que botar segurança. Nunca me abordaram, mas o pessoal que viaja à noite, por exemplo, são abordados 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. Está acontecendo há muito tempo. Como se diz, são piratas, né? (Condutor embarcação, 43 anos, morador, 10 de novembro de 2017).

Então, a gente fica muito vulnerável a qualquer situação. E como sempre há aglomeração de turistas, as pessoas ficam de olho, querem roubar, querem assaltar. A gente precisa de um amparo melhor, ou seja, de policiamento e da guarda municipal. Pagamos aqueles dois seguranças, mas está inviável, fica muito pesado. 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, 54 anos, morador, presidente da ASTIB e do centro comunitário Igarapé Combu, 27 de dezembro de 2017).

Se houver segurança, o resto a iniciativa privada faz. A praça deveria ser o principal ponto de visitação. Hoje, depois do Ver-o-Peso e da Estação das Docas, querem conhecer a Ilha do Combu. Então, se nem no Ver-o-Peso e nem na Estação têm posto de informações turísticas, no Combu mesmo que não vai ter. Falta, principalmente, a informação e a segurança. Afinal, ali é um bairro de "zona vermelha". Se você for lá durante a semana, o visual é sinistro. Quem garante a segurança são os particulares, que pagam vigilantes. Existe a proposta de fazer uma integração ao late Clube, que está ali do lado, mas tudo é muito lento, não acompanham a velocidade da iniciativa privada. Querem fazer mais uma "janela pro rio", mas a gente não vê nenhum movimento, só maquete e discurso. Além dos assaltos, tem a segurança náutica, a questão do transporte. Na ilha, passam jet-ski em alta velocidade, como também rabetas, lanchas, iates e barcos, tudo sem regulação. Como o tráfego é muito intenso por lá, tem que haver segurança nesse sentido também (Representante mercado turístico, 38 anos, administrador e guia de turismo, 08 de janeiro de 2018).

Paralelo a essas tensões, encontram-se os exercícios que indicam um processo de cooperação e politização entre os 03 grupos de condutores de embarcações, que na busca por soluções para esse problema, realizam o esforço de entrar em consenso quanto a diminuição da velocidade ao adentrar nos furos de rio e igarapés das ilhas, o que é ainda reforçado por serem os integrantes das associações e cooperativa, em sua maioria, membros da mesma família ou amigos que cresceram juntos entre os inúmeros espaços das comunidades da Ilha do Combu.

Além de ações organizadas pelos grupos locais, destaca-se ainda as contrarrazões e as irracionaisidades exibidas na praça Princesa Isabel, por exemplo, os condutores de embarcações não possuem horário fixo ou ordem de chegada, 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 ainda observar aqueles que permanecem no local descansando em redes atadas dentro dos barcos, ocupando o espaço ao seu modo e reafirmando o vínculo imaterial que possuem com ele.

Nos meios de transporte que atuam na praça, muito da vida social dos moradores se realiza, pois por meio deles, vai-se à igreja, à escola, à faculdade, às festas, ao médico, às compras etc. Com a vinda do turismo, alguns desses mesmos objetos vão sendo adaptados às exigências e às necessidades dos consumidores.

Outras mudanças no cotidiano dos grupos de condutores de embarcação que chama atenção são aquelas voltadas para as folgas e atividades de descanso, que acontecem somente no início de cada semana, ficando os fins de semana e feriados reservados aos visitantes.

Nesse sentido, o transporte fluvial na parte sul de Belém, embora de grande importância para o uso tanto de moradores quanto de visitantes, por ser um elemento de contato imediato e dependência entre terra e água (TRINDADE JR; SANTOS; RAVENA, 2005), vem ainda se apresentando de maneira desigual e conflituosa, visto que muitos barcos não apresentam equipamentos de segurança adequados aos passageiros.

Intimamente ligado às demandas levantadas pelo Conselho Gestor da APA da Ilha do Combu, desde 2017, os grupos organizados pelos condutores de embarcação demonstram uma governança das questões locais, naquilo que Fonseca (2018) coloca como aquelas assumidas no agir da organização, que extrapolam os limites de suas tarefas institucionais, no qual as vivências até aqui acompanhadas sugerem essa inclinação, que se revela, entre outros indicativos, um esforço em promover práticas educativas e de conscientização capazes de provocar novas responsabilidades com o território e seu desenvolvimento.

Desse modo, na medida em que a dinâmica local resultante desta 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 pôde ser igualmente compreendido como “território de ação local” (TEISSERENC, 2009). E mais, a qualidade desse território então está baseada em última instância na qualidade dos atores que a anima e na sua capacidade de organização coletiva para dar as respostas melhor adaptadas aos desafios impostos (TEISSERENC; TEISSERENC, 2017).

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 a 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 que esse porto é um importante espaço de deslocamento de moradores e comerciantes das ilhas da parte sul, onde diariamente circulam barcos, lanchas, canoas ou rabetas para realização de diversas atividades cotidianas, como ir à escola, visitar parentes e amigos, fazer compras, ir ao médico, vender produtos nas feiras.

Chama-se atenção para as novas interferências que acontecem na parte sul da cidade, de forte impacto nas mobilizações locais. A reforma recente da praça Princesa Isabel levanta a preocupação se tais ambientes se voltam para uma classe média privilegiada e desejosa de se apropriar do espaço, excluindo dele outros possíveis agentes, usos e funções sociais. 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.

4 CONCLUSÃO

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 invisibilidade aparente não pode anular ou apagar o mundo vivido por esses indivíduos, que se readequam à sua forma a todas as mudanças que lhes são

impostas, como é o caso das transformações recentes que ocorrem no porto da Praça Princesa Isabel, mais recentemente, renomeado como Terminal Hidroviário Ruy Barata.

E embora nas práticas de turismo sejam frequentes as extensões formadas por verticalidades, não se trata de uma regra, ao contrário, existem locais onde as horizontalidades são possíveis, a praça Princesa Isabel, por seu conteúdo histórico e geográfico, é um desses ambientes. Diante disso, é preciso fortalecer as horizontalidades, para que o local mantenha o controle sobre os processos que lhe 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.

Por mais que a expansão das intervenções e políticas urbanas avance por toda a orla sul até a área do parque do Utinga, considerada estratégica, inclusive como via de acesso e saída da cidade. Conclui-se que diante dos conflitos e tensões, os condutores de embarcação buscam fortalecer a atuação coletiva da associação e da cooperativa, no sentido de defesa social e econômica do grupo, além da busca por permanecer com seu modo de vida intimamente ligado ao elemento hídrico.

REFERÊNCIAS

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.

BELÉM. **Programa Desenvolve Belém.** Belém, 2017. Disponível em: < <http://agenciabelem.com.br/multimidiaSGN/anexo/08.12.2017/fc72efdec40f4a6c95133dac6d4a85be.pdf> >. Acesso em: 18 de dez. 2017.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Tipologia intraurbana:** espaços de diferenciação socioeconômica nas concentrações urbanas do Brasil. IBGE/Coordenação de Geografia. - Rio de Janeiro: IBGE, 2017. 164p. Disponível em: file:///C:/Users/user/Downloads/Tipologia_Intraurbana.pdf. Acesso em 12 de

dezembro de 2017.

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. 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.

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, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de História, Universidade Federal do Pará, Belém, 2006.

DIAS JÚNIOR, J. Entre cabarés e gafeiras: um estudo das representações boemias na periferia de Belém do Pará, 1960-1980. In: SIMPOSIO NACIONAL DE HISTORIA, 26, 2011, São Paulo. **Anais eletrônicos...**São Paulo: ANPUH, 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300473843_ARQUIVO_ENTRECABARESEGAFIEIRASARTIGO.pdf. Acesso em: 14 jun. 2019.

FONSECA, I. F. Ambientalização e ação local na Amazônia Tocantina: limites e possibilidades do desenvolvimento territorial. Encontro Anual da Anpocs. 42. 2018. Caxambu. **Anais eletrônicos...** Minas Gerais, ANPOCS, 2018. Disponível em: <http://www.anpocs.com/index.php/papers-40-encontro-3/gt-31/gt06-15/11155-ambientalizacao-e-acao-local-na-amazonia-tocantina-limites-e-possibilidades-do-desenvolvimento-territorial/file>. Acesso em: 28 jun 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Tipologia intraurbana:** espaços de diferenciação socioeconômica nas concentrações urbanas do Brasil. (IBGE, Ed.) Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

LUCHIARI, M. T. D. P. **Turismo, Natureza e Cultura caiçara:** um novo colonialismo?. In SERRANO, Célia Maria de T., BRUHNS, Heloisa Turini (orgs.) Viagens à Natureza. Campinas SP: Papirus, 1997. (Coleção Turismo)

MERGULHÃO, P. T. **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.

MIRANDA, L.M. Cidades, águas e ilhas no estuário amazônico. **Labor & Engenho**, Campinas, v.9, n.2, 2015. Disponível em: <http://www.conpadre.org>. Acesso em: 14 dez 2017.

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.

RODRIGUES, Á. F. A. C. **A produção do espaço pelo e para o turismo na Área de Proteção Ambiental da Ilha do Combu (Belém-Pará)**. 2018. 331f. 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.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. São Paulo: Record, 2000.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. 8. ed. São Paulo: EDUSP, 2014.

SEABRA, O. C. L. Territórios do uso: cotidiano e modo de vida. **Cidades: Grupo de Estudos Urbanos**, Presidente Prudente, v. 1, n. 2, p.181-206, jul. 2004.

TEISSERENC, P. **Les territoires de l'action publique**. In: Teisserenc, Pierre; Rocha, Gilberto de Miranda & Magalhães, Sônia Barbosa (orgs.). Território de desenvolvimento e ações públicas. Belém: Edufpa, p. 23-64, 2009.

TEISSERENC, P. TEISSERENC, M. J. S. A. O território em recomposição da ação pública local: uma abordagem franco-brasileira. **Revista do Núcleo de Meio Ambiente da UFPA**. Belém, v. 1, n. 1, 2017. Disponível em: <http://www.reumam.net/index.php/revista/issue/view/1/showToc>. Acesso em: 24 de setembro de 2020.

TRINDADE JR., S.-C. C.; SANTOS, E. R. C.; RAVENA, Nírvia. **A cidade e o rio: espaço e tempo na orla fluvial de Belém**. In: TRINDADE JR, Saint-Clair Cordeiro; SILVA, Marcos Alexandre Pimentel (Orgs.). Belém: a cidade e o rio na Amazônia. Belém: UFPA,

2005. p. 12-43.