AÇÃO COLETIVA NO TRANSPORTE TURÍSTICO INSULAR AMAZÔNICO: O CASO DA ILHA DE COTIJUBA (BELÉM, PA)

Adila Evila Lobato dos Santos[1]
Alef Herik Baena de Assunção[2]
Juliana Azevedo Hamoy[3]
Flavio Henrique Souza Lobato[4]

RESUMO

A atividade turística, como prática social e econômica, gera mudanças nos territórios, principalmente em áreas como a Amazônia. Este estudo, ainda em andamento, visa entender a organização coletiva do transporte turístico na Ilha de Cotijuba (PA), fundamentando-se na teoria da ação coletiva de Elinor Ostrom. Esta é uma pesquisa qualitativa e exploratória, baseada em revisão bibliográfica e pesquisa de campo, com o emprego de observações, entrevistas e análise de redes sociais. Os resultados indicam que a mobilidade local é estruturada pela combinação dos transportes hidroviário e terrestre, apoiada por estratégias de autogestão dos atores locais em resposta à atuação limitada do governo. No entanto, há conflitos entre interesses individuais e coletivos, bem como diferentes visões sobre a utilização do território. A partir dos dados coletados até o momento, entende-se que o transporte em Cotijuba opera como um sistema híbrido, em que a ação coletiva é essencial para a estruturação da mobilidade e do turismo, visto que existem poucas ações do setor público administrativo.

Palavras-Chave: Turismo; Ação coletiva; Transporte; Ilha de Cotijuba.

1. INTRODUÇÃO

O turismo, enquanto prática social e atividade econômica, incita processos de organização dos territórios e na dinâmica das comunidades locais para atender a demanda de visitantes. Assim, distintos interesses e motivações impulsionam o deslocamento de pessoas em busca de vivências que se diferenciam de sua rotina cotidiana. Na Amazônia, comumente, o turismo é apontado como um importante vetor de desenvolvimento socioeconômico, sobretudo em função da visibilidade simbólica e ambiental associada à maior floresta tropical do planeta (Hamoy, 2023).

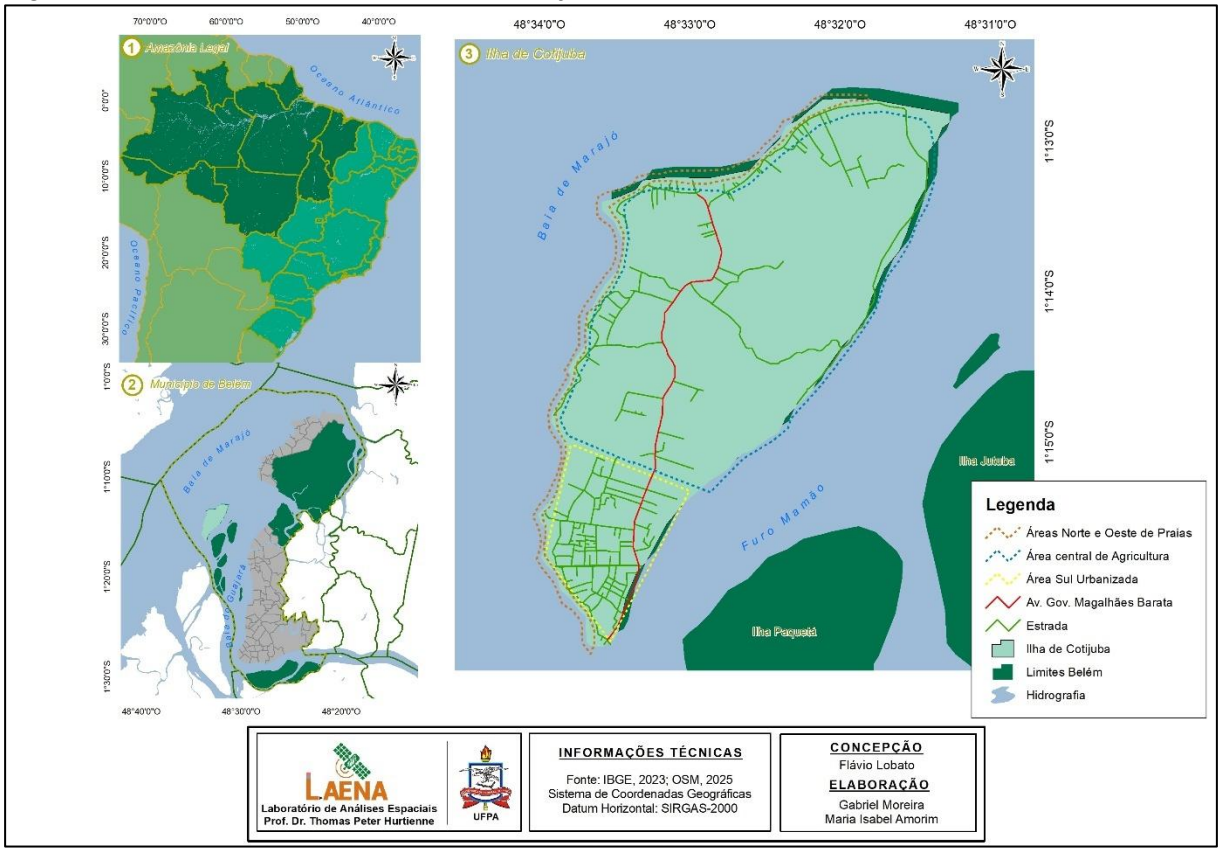
Todavia, pensar o turismo em uma região marcada por grande extensão territorial e elevada diversidade sociocultural requer lógicas analíticas específicas, especialmente no que se refere aos processos de deslocamento e à mobilidade

[1] Graduanda em Turismo. E-mail: adilalobato91@gmail.com. Universidade Federal do Pará (UFPA).
[2] Graduando em Turismo. E-mail: alefherik99@gmail.com. Universidade Federal do Pará (UFPA).
[3] Turismóloga e Doutora em Desenvolvimento Socioambiental. Docente da Faculdade de Turismo. E-mail: julianahamoy@gmail.com. Universidade Federal do Pará (UFPA).
[4] Turismólogo e Doutorando em Desenvolvimento Socioambiental. Docente da Faculdade de Turismo. E-mail: flaviohslobato@gmail.com. Universidade Federal do Oeste do Pará (Ufopa).

(Meguis, 2018, 2024). Trata-se de um território predominantemente hidrográfico, cujas condições infraestruturais, em muitos casos, diferem daquelas observadas nos grandes centros urbanos.

Nesse contexto insere-se a Ilha de Cotijuba, localizada no município de Belém (Figura 1), a aproximadamente 22 km do continente, no Estado do Pará. O acesso à Ilha de Cotijuba, é possível a partir da utilização de pequenas embarcações ou catamarãs e o trajeto tem duração de 20 a 45 minutos, a depender da localização do terminal. A ilha destaca-se por seus 15 km de praias de água doce. Esse potencial tem impulsionado a expansão do mercado imobiliário na região, fato que sinaliza um acelerado crescimento demográfico e, consequentemente, o agravamento de desafios socioambientais (Amorim *et al*, 2021).

Figura 1 – Mapa que localiza a Ilha de Cotijuba no Município de Belém



Fonte: LAENA/NAEA/UFPA (2025).

O maior entrave tem sido a gestão de uma ilha sob uma ótica, em sua maioria, metropolitana, ignorando que sua realidade insular e ribeirinha exige soluções específicas que não se enquadram nos modelos urbanos convencionais do continente. De acordo com Meguis (2024), essa falta de clareza sobre a natureza do território (se urbano, rural ou detentor de uma ruralidade própria) reflete a precariedade do acesso a direitos básicos fundamentais.

Em territórios amazônicos como este, a atividade turística encontra-se intrinsecamente vinculada às condições de mobilidade, ao uso e apropriação dos espaços e às interações estabelecidas entre diferentes atores sociais, evidenciando a centralidade da cooperação e da ação coletiva na gestão e no funcionamento das práticas turísticas locais (Hamoy, 2023). O turismo, embora dinamize o setor econômico, tem gerado pressões como a ocupação desordenada e a especulação imobiliária, o que reforça a necessidade de uma nova perspectiva. Para que o desenvolvimento de Cotijuba seja mais justo, é fundamental que o turismo seja compreendido não apenas como atividade comercial, mas como uma prática social que respeite os modos de vida locais e promova a justiça territorial, colocando os moradores e suas particularidades no centro das decisões políticas.

Diante do exposto, esse estudo, ainda em andamento, objetiva compreender a organização coletiva do transporte turístico e sua configuração como sistema de uso compartilhado na Ilha de Cotijuba, à luz dos princípios da ação coletiva propostos por Elinor Ostrom (2008).

2. REVISÃO DE LITERATURA

O turismo pode ser compreendido como um fenômeno social, econômico e cultural que envolve deslocamentos e experiências diversas, influenciando diretamente a organização dos territórios. Segundo Panosso Netto (2008), essa atividade ultrapassa a dimensão econômica, sendo marcada por relações sociais e significados atribuídos pelos sujeitos. No contexto amazônico, o turismo é frequentemente associado ao desenvolvimento socioeconômico, mas também envolve desafios relacionados à gestão territorial e à atuação de diferentes agentes sociais (Hamoy, 2023).

A atividade turística destaca-se pela sua capacidade de gerar emprego, renda e movimentar recursos econômicos (Azevedo *et al.,* 2013). No entanto, em diversos contextos observa-se a ausência de incentivos, tanto do poder público quanto da iniciativa privada, para a articulação do turismo com outros serviços. Nesse cenário, o transporte assume papel fundamental, uma vez que viabiliza os deslocamentos e se configura como um dos principais componentes para a realização da atividade turística.

De acordo com Palhares (2002) e Meguis (2018), o turismo mantém uma relação de interdependência com os serviços de transporte, na medida em que ambos se influenciam mutuamente, sobretudo quando ocorre o deslocamento necessário à realização da atividade turística. Embora possuam especificidades, funções e níveis de complexidade distintos, turismo e transporte articulam-se de forma complementar para que a experiência turística aconteça de maneira coerente e funcional.

A relação entre o turismo e os transportes tende a ocorrer de maneira eficiente, uma vez que essa articulação amplia as possibilidades de deslocamento e favorece o contato entre diferentes culturas, historicamente separadas por barreiras geográficas e sociais. Nesse sentido, o desenvolvimento da atividade turística está diretamente

associado à capacidade de superação dessas limitações, das quais o próprio turismo se beneficia.

Os transportes constituem elementos centrais para a acessibilidade em destinos turísticos, na medida em que possibilitam o acesso aos atrativos e viabilizam a mobilidade dos visitantes. Além de seu papel operacional, configuram-se como serviços essenciais ao desenvolvimento da atividade turística. Nesse sentido, destaca-se a importância da integração entre os diferentes modais de transporte (hidroviário, rodoviário e aeroviário) considerando as demandas dos usuários e as especificidades do contexto local, uma vez que essa articulação contribui para a organização dos deslocamentos e para a consolidação do destino turístico (Meguis, 2018).

A escolha dos meios de transporte está associada às características do território e a diversos fatores, como tempo, distância, conforto, utilidade, segurança, custo, qualidade do serviço e atendimento, bem como às condições sociais, políticas, culturais e econômicas dos usuários. No caso da Ilha de Cotijuba, essa lógica acontece com o acesso à ilha, que depende fundamentalmente do transporte hidroviário, enquanto a mobilidade interna é assegurada pelo transporte terrestre. Assim, cada deslocamento demanda um tipo específico de serviço, definido pela disponibilidade e pelas características locais, podendo esses serviços ser de natureza pública ou privada, regulares ou fretados, e de uso coletivo ou individual (Paolillo; Rejowski, 2006).

No caso da Cotijuba, ao considerar a centralidade do transporte para a atividade turística e a insuficiência dos serviços públicos de mobilidade na ilha, observa-se que os próprios moradores, (motoristas), passaram a se organizar coletivamente para viabilizar o deslocamento de moradores e visitantes na ilha. Embora os meios utilizados sejam de natureza privada (veículos), o serviço prestado assume caráter de interesse público, uma vez que atende a demandas coletivas e é fundamental, além da perspectiva de cidadania do serviço, também contribui para o funcionamento do local como destino turístico. Essa dinâmica pode ser compreendida à luz da teoria da ação coletiva, proposta por Elinor Ostrom, que evidencia como, diante de lacunas institucionais do Estado, grupos locais desenvolvem arranjos próprios de organização, baseados em regras compartilhadas, cooperação e coordenação entre os atores, com o objetivo de garantir a continuidade e a legitimidade social de serviços essenciais ao uso comum do território.

A noção de autogestão proposta por Ostrom fundamenta a compreensão da ação coletiva ao evidenciar que, em contextos de interdependência, escolhas orientadas exclusivamente pelo interesse individual de curto prazo tendem a gerar resultados menos favoráveis para todos os envolvidos do que alternativas cooperativas (Ostrom, 2008). Nesse sentido, a ação coletiva emerge como resposta à necessidade de coordenação entre indivíduos que compartilham interesses comuns.

Para Cefaï (2007), embora não haja uma definição única do conceito, a ação coletiva pode ser entendida como um processo de construção organizada — em graus variados de formalização e institucionalização — de um coletivo formado por sujeitos com objetivos convergentes, inseridos em relações de cooperação e competição. Trata-se de um fenômeno condicionado ao contexto histórico e social em que se desenvolve, no qual a organização coletiva se estrutura a partir de normas, regras e valores como solidariedade, equidade e autonomia, fundamentais para a vida em comum.

A aplicação da teoria da ação coletiva ao contexto de Cotijuba revela como a autogestão comunitária supre as lacunas deixadas pelo Estado na mobilidade local. O transporte terrestre, embora operado de forma privada, assume uma função social indispensável, consolidando-se por meio de normas compartilhadas e cooperação mútua. Esse arranjo coletivo não apenas viabiliza o serviço, mas confere a ele uma legalidade enraizada no senso de comunidade.

Ostrom contribuiu de forma significativa para o debate sobre a gestão coletiva, especialmente no que se refere aos recursos naturais de uso comum, ao identificar princípios que orientam a organização e a governança desses bens pela própria coletividade (Ostrom, 2008). Tais princípios foram sistematizados a partir da análise de experiências empíricas consideradas bem-sucedidas, nas quais se observaram variáveis recorrentes associadas ao manejo eficiente dos recursos. Esses princípios não configuram um modelo ou metodologia rígida, mas funcionam como referenciais orientadores para a construção de sistemas de gestão compartilhada, devendo ser adaptados às especificidades de cada contexto social e territorial. Conforme Ostrom (2008), eles explicam o êxito das instituições comunitárias em manter o cumprimento das regras de uso dos recursos ao longo do tempo.

Para essa autora, a capacidade de organização coletiva está relacionada à existência de normas formais ou informais, mecanismos de fiscalização e sanção, bem como à definição clara de custos e benefícios, elementos que dependem de confiança mútua, senso de pertencimento e comprometimento com objetivos de longo prazo (Ostrom, 2008). Nesse sentido, Ostrom defende que comunidades são capazes de se autogovernar e tomar decisões coletivas eficazes para a conservação de bens de uso comum, sem a necessidade de intervenções externas, desde que disponham de arranjos institucionais adequados, como regras compartilhadas, instâncias deliberativas, mecanismos de controle e espaços acessíveis para a resolução de conflitos.

3. METODOLOGIA

A pesquisa que originou este trabalho, de abordagem qualitativa, possui caráter exploratório e foi construída a partir de pesquisa bibliográfica com o emprego das seguintes categorias teórico-analíticas: Ação Coletiva (Ostrom, 2008; Hamoy, 2023), Turismo (Panosso Netto, 2008) e Transporte (Meguis, 2018, 2024). Posteriormente,

foi realizada pesquisa de campo, por meio de duas incursões em fevereiro e abril de 2026.

A coleta de dados foi realizada por meio da mobilização de diferentes instrumentos, a saber: observações in loco, rede social Instagram da Cooperativa de Motorretes da Ilha de Cotijuba (COOPERTAIC) e da presidente da COOPERTAIC, conversas informais e entrevistas semiestruturadas, as quais possibilitaram a viabilidade logístico-operacional e metodológica da pesquisa. Em relação às entrevistas, esse tipo de instrumento contribui para a obtenção de informações mais detalhadas, uma vez que oferece aos participantes maior liberdade para expressar suas opiniões e relatar aspectos importantes de sua realidade (Yin, 2016).

Os participantes da pesquisa incluem moradores da localidade e trabalhadores que atuam no transporte terrestre de Cotijuba, abrangendo tanto mototaxistas quanto condutores de motorretes, também foram ouvidos recepcionistas de pousadas e vendedores de artesanato. Ressalta-se que nem todos exercem essa atividade como ocupação exclusiva, sendo comum que também desempenhem outras profissões na própria ilha, de acordo com os períodos de baixa e alta temporada do turismo.

As entrevistas foram realizadas de forma direta, em contato presencial com os participantes, permitindo uma interação mais próxima e favorecendo a construção de respostas mais detalhadas, sempre respeitando o contexto social e cultural dos envolvidos. Entre os entrevistados, um deles disponibilizou seu contato por aplicativo de mensagem instantânea (*WhatsApp*) para que, em caso de dúvidas, pudesse ser consultado, o que de fato ocorreu.

A análise dos dados foi realizada de modo qualitativo e interpretativo, com foco na compreensão dos relatos dos entrevistados e dos significados que atribuem à realidade local, buscando entender como percebem e vivenciam o desenvolvimento do turismo na região.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

O transporte, com base em Meguis (2024), possui três funções essenciais: o atendimento às necessidades básicas da população, o suporte indispensável à atividade turística e a garantia do direito à cidadania. No decorrer da coleta de dados na ilha, foi possível corroborar com o pensamento de Meguis (2024), especialmente na importância entre a articulação de diferentes modais (fluvial e terrestre), além da organização interna de cada modal e dos diversos tipos de veículos. De maneira mais específica, o transporte turístico corresponde ao conjunto de serviços responsáveis por conectar o ponto de partida do viajante ao destino turístico e o retorno ao local de origem, bem como por articular diferentes destinos entre si, sejam eles primários, sejam secundários, além de possibilitar a circulação dos visitantes no interior do próprio destino (Palhares, 2005), como é o caso das motorretes em Cotijuba.

Os dados obtidos por meio das entrevistas indicam que a mobilidade em Cotijuba se estrutura a partir da articulação entre o transporte hidroviário e o transporte terrestre. O transporte por barcos, catamarãs e lanchas (Figura 2) garante o acesso à

ilha, enquanto as motorretes e as motocicletas viabilizam a circulação interna, evidenciando a interdependência entre esses modais e veículos. Desse modo, a dinâmica e a estrutura dos transportes em Cotijuba refletem tanto práticas coletivas quanto falhas institucionais. De todo modo, o transporte na ilha é um elemento essencial do turismo, viabilizando o deslocamento de moradores, visitantes e mercadorias, além de influenciar diretamente a estrutura socioeconômica da ilha.

Figura 2 – Embarcações que realizam o trajeto ilha-continente-ilha



Fonte: Lobato (2024).

Durante a coleta de dados, foi possível perceber que existem diferentes pontos de vista entre as pessoas, principalmente em relação ao meio ambiente. Alguns participantes demonstraram uma visão mais voltada ao lucro, priorizando a realização de eventos e atividades econômicas, mesmo que isso possa gerar impactos ambientais. Por outro lado, alguns entrevistados que possuem uma relação mais próxima com o local ou maior tempo de vivência de vinte, trinta ou quarenta anos, demonstraram maior preocupação com a conservação da sociobiodiversidade da ilha. No entanto, é importante destacar que essas percepções não são homogêneas e muito menos consensuais, tendo em vista que nem todos os participantes parecem refletir sobre essas questões, evidenciando a diversidade de opiniões entre os indivíduos, inclusive divergências; que dificultam processos de ação coletiva (Ostrom, 2008).

É fundamental ressaltar que essa movimentação envolve a participação de diversos atores sociais, como: os barqueiros, os mototaxistas, os comerciantes e os residentes, que desempenham papéis distintos e importantes na mobilidade local. Essas atividades não acontecem de maneira isolada, mas a partir de uma articulação de ideias, práticas e interesses que orientam estratégias voltadas ao atendimento de necessidades da coletividade (Ostrom, 2008).

Em Cotijuba, existem inúmeras limitações institucionais, especialmente no que se refere ao transporte terrestre local. Conquanto Cotijuba faça parte e, com efeito, seja administrada pelo Município de Belém, não foram identificadas placas de sinalização para transporte terrestre, tais como limites de velocidade, de direções, ou semáforo, o que compromete a orientação espacial de moradores e visitantes. Como resultado, a entrevistada A informou que acontecem inúmeros acidentes acarretados por imprudência dos motoristas, mas também por falta dessa estrutura, visto que além da falta de sinalização de trânsito, as vias não apresentam boas condições de acessibilidade e circulação (Figura 3), tendo em vista que as estradas de piçarra não passam por manutenções recorrentes. Desse modo, o poder público pouco se faz atuante na ilha, segundo reclama boa parte da população local. As ações governamentais, ainda que ocorram, são, no geral, demoradas, pontuais e desarticuladas.

Contudo, mesmo com essas limitações institucionais, surgem arranjos sociais que possibilitam a coordenação entre os atores, assegurando a existência e continuidade dos serviços, assim como a adaptação às demandas locais. No turismo em Cotijuba, um dos principais gargalos é o transporte terrestre. Na ilha, além do uso de mototáxis, o principal modal utilizado são as chamadas “motorretes” (Figura 4). As motorretes são veículos híbridos, com capacidade de até 10 pessoas, que utilizam motocicletas adaptadas a charretes, que antes eram conduzidas por animais. Antigamente, esses veículos eram proibidos de circular em Cotijuba, de acordo com a Lei nº 7.768 de 02 de outubro de 1995 (Belém, 1995). Até que, em 2022, foi sancionada a Lei Ordinária nº 9767, de 06 de abril de 2022 (Belém, 2022), que alterou o parágrafo único do artigo 1º da referida lei de 1995, passando a contemplar a autorização da circulação de “motorretes” e motocicletas de até 250cc, desde que seja de propriedade de moradores com residência fixa e comprovada em Cotijuba.

Figura 3 – Infraestrutura das vias na Ilha de Cotijuba (PA)



Fonte: Lobato (2024).

Figura 4 – “Motorrete” que realiza o transporte interno



Fonte: Lobato (2024).

De modo específico sobre as motorretes, não foram identificadas leis formalizadas que norteiem seus limites. Porém, em Cotijuba, os condutores de

motorrete se organizaram em uma associação, a COOPERTAIC. Para melhor compreensão de como essa cooperativa se organiza, utiliza-se a teoria da ação coletiva (Ostrom, 2008). Essa teoria contribui para compreender como esses serviços dependem da construção de regras compartilhadas, da coordenação entre atores e da atuação de diferentes formas de organização institucional para funcionar de modo eficiente e socialmente legítimo. Ainda que Ostrom (2008) tenha criado sua teoria para recursos de uso comum, entende-se que, mesmo sendo serviços privados, são também serviços que atendem a um interesse público e coletivo, tanto de moradores quanto de visitantes.

No caso do transporte privado de interesse público, como mototáxis e motorretes em Cotijuba, as contribuições de Elinor Ostrom (2008) permitem analisar os mecanismos de ação coletiva e de governança necessários à coordenação entre agentes individuais. Em contextos de uso compartilhado do espaço e da demanda, esses mecanismos sustentam a organização e a continuidade dessas atividades.

Em relação ao transporte terrestre, nota-se que o serviço de motorretes, apesar de ser uma atividade privada, exibe estruturas consolidadas de organização coletiva. De acordo com o entrevistado B, residente da ilha há aproximadamente 35 anos, há cerca de 130 motorretes em funcionamento. Ele também mencionou tentativas passadas de organização, como uma cooperativa formada há aproximadamente 10 anos, que não perdurou.

Como parte da coleta de dados, foi relatado por um condutor de motorrete, o entrevistado B, que a organização anterior e atual da associação/cooperativa foi finalizada por quebra de confiança dos associados para com o então presidente da associação. Esse contexto resultou no encerramento da associação. Porém, posteriormente, foi criada outra associação no ano de 2020, e que até pela experiência com a associação anterior, a associação atual, até o momento, tem se mostrado comprometida com os interesses coletivos.

Esse mesmo entrevistado também explicou como funciona a escala das motorretes, destacando que há uma ordem de viagens, na qual os condutores respeitam a sequência de atendimentos. No entanto, segundo ele, mesmo com essa organização, existem indivíduos que tentam obter vantagens individuais, como “furar” a fila de atendimento, captar passageiros fora da fila ou negociar corridas paralelas, desrespeitando as normas definidas pelo grupo. Desse modo, há dificuldades em manter acordos e contratos sociais estabelecidos pelo grupo, o que compromete os processos de tomada de decisão e de coesão do grupo (Ostrom, 2008).

Embora o entrevistado B tenha relatado que o valor da corrida é de 15 reais, para praticamente qualquer lugar da ilha, existe uma tabela que define os valores das corridas de acordo com as distâncias. Os valores variam entre R$ 5,00, para locais mais próximos do Porto ou do lugar de embarque, e R$ 30,00 para praias mais distantes, como a Fazendinha. Caso algum motorista cobre um valor superior, é possível recorrer à cooperativa para realizar uma denúncia. Nesses casos, o motorista pode ser punido com suspensão das atividades por algumas semanas. Contudo, essa

denúncia é aceita apenas pessoalmente, o que em se tratando de usuários de fora, como os turistas, essa prática é inviável considerando o tempo que deveria ser de lazer seria utilizado para fazer a denúncia.

É importante destacar que dentro das poucas ações do poder público voltadas para a mobilidade terrestre em Cotijuba, destaca-se o programa estadual “CNH Pai D’égua”, que tem como objetivo ampliar o acesso à Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Em março de 2026, a iniciativa possibilitou a entrega de habilitações a condutores da ilha. De acordo com informações da presidência da cooperativa, o programa atende aproximadamente 45 dos cooperados, sendo que a maioria deles não possuía habilitação antes da ação.

A importância do programa é reforçada pelo relato da gestão da cooperativa, que, por meio da rede social Instagram, aponta a superação das dificuldades financeiras relacionadas ao alto custo para obtenção da CNH. Além de contribuir para a regularização da atividade dos condutores, a iniciativa é vista como um avanço para o turismo local, pois aumenta a sensação de segurança e a confiança dos visitantes que utilizam o serviço de motorretes.

Outro ponto foi que, o entrevistado B mencionou a existência de um senso de comunidade entre os motoristas, afirmando que, em algumas situações, quando ocorre algum problema com o veículo ou quando um morador local não possui condições de pagar, eles se organizam para ajudar, demonstrando uma relação de apoio mútuo no contexto local.

Porém, a entrevistada A relatou que não possui plena confiança nos motoristas de motorrete, pois, segundo ela, alguns não priorizam o cuidado com o passageiro. Destacou que as vias da ilha não são asfaltadas, sendo compostas por estradas de terra com muitos buracos, o que aliado aos períodos de chuva, pode tornar o trajeto perigoso.

Também afirmou que muitos motoristas visam principalmente o lucro, conduzindo de forma apressada na tentativa de atender mais passageiros. Segundo seu relato, é comum que alguns motoristas, ainda durante uma corrida, já estejam em busca de novos passageiros, na tentativa de antecipar seu próximo atendimento.

Além disso, a entrevistada A apontou que nem todas as motorretes possuem estrutura adequada para o transporte de passageiros, o que dificulta ainda mais o deslocamento de pessoas com deficiência (PCD) ou com problemas na coluna. Assim, a situação se agrava quando o motorista adota uma condução mais rápida, focada no lucro, aumentando o desconforto e o risco durante o trajeto.

Atualmente, observa-se um processo de formalização da COOPERTAIC, fundada em 19 de outubro de 2020 e em atividade desde 07 de agosto de 2025. A cooperativa envolve tanto condutores de motorretes quanto trabalhadores do transporte hidroviário, indicando um movimento de organização que abrange diferentes segmentos da mobilidade local. Esse processo não representa o início da organização, mas a institucionalização de práticas previamente existentes.

Um dos principais exemplos é a organização em filas para receber atendimento. Essa prática, que acontecia de maneira espontânea, foi formalizada com a criação de regras estabelecidas pelos próprios motoristas. Também foram identificados processos de controle interno, como a definição de valores e a imposição de penalidades em casos de descumprimento, incluindo a suspensão temporária do trabalho. Além disso, existem escalas que mostram a coordenação entre os trabalhadores.

Esses elementos mostram que a atividade se estrutura a partir de regras compartilhadas e acordos construídos entre os próprios atores, garantindo o funcionamento do sistema mesmo em um contexto de limitações institucionais. A formalização da cooperativa reforça essas práticas e amplia seu nível de organização, abrangendo tanto o transporte terrestre quanto o hidroviário. Essa dinâmica dialoga com as contribuições de Ostrom (2008) e sua proposta de 8 princípios da ação coletiva, ao evidenciar a existência de mecanismos de coordenação e governança construídos a partir da ação dos próprios indivíduos, conforme Quadro 1.

Quadro 1 – Princípios identificados no transporte terrestre em Cotijuba

PRINCÍPIO	CONTEXTO DE COTIJUBA
1.Limites claros de acesso aos recursos de uso comum e de seus usuários;	A Lei Municipal n° 9767/2022 estabelece critérios para a atividade, restringindo a circulação de motorretes e motos apenas para residentes fixos da ilha, o que delimita quem possui o direito de atuar nesse serviço de transporte. Ao mesmo tempo, a existência de uma cooperativa também contribui para a delimitação de normas para os mototaxistas e condutores de motorretes.
2.A definição das regras deve ser adequada ao contexto local;	Considerando a insuficiência da gestão pública, os mototaxistas e condutores de motorrete criaram suas próprias regras de atuação, valores a serem cobrados além do serviço ser adaptado a geografia insular, além da organização em filas e o estabelecimento de escalas de trabalho.
3.Os usuários participam na definição/adaptação das próprias normas de uso-acordos coletivos;	Construídas pelos próprios motoristas, possuindo legitimidade perante quem vivencia a realidade local, permitindo que o sistema se adapte às necessidades do grupo.
4.Os benefícios gerados pela gestão comum são proporcionais aos custos de utilização;	Princípio ainda em investigação.
5. As autoridades externas reconhecem as regras da comunidade;	As autoridades reconhecem a existência da COOPERTAIC, conforme reforçado pela parceria com o estado pelo programa CNH Pai d'égua, porém não foram identificadas outras ações de reconhecimento qualificação e/ou estruturação.
6.Há monitoração das regras por parte dos usuários, com penalizações para os infratores;	A fiscalização entre os condutores em Cotijuba é eficiente para manter a organização interna e evitar conflitos no grupo, mas o sistema falha ao não oferecer canais acessíveis para o passageiro (visitante). Como o registro de queixas exige a presença física do usuário na cooperativa e ainda não existem meios digitais para isso, o visitante acaba não denunciando eventuais abusos

PRINCÍPIO	CONTEXTO DE COTIJUBA
7. É facilitada a negociação para a resolução de conflitos;	Princípio ainda em investigação.
8. Alinhamento e articulação intersetorial na gestão	Não foram identificadas articulações intersetoriais. A ação coletiva tenta suprir a ausência e/ou ineficiência do Estado, buscando criar uma ordem interna capaz de manter o serviço ao público e a atividade econômica funcional no território. Contudo, com base em Hamoy (2023), embora a autogestão local seja eficiente, ela não desonera o Estado de suas responsabilidades constitucionais, sendo indispensável que o poder público atue de forma complementar e obrigatória no território.

Fonte: Autoria Própria, 2026.

5. CONCLUSÃO

As evidências analisadas indicam que a dinâmica da mobilidade em Cotijuba está diretamente ligada a um cenário de atuação restrita do poder público, sobretudo no que diz respeito à gestão e à infraestrutura da região insular. Esse contexto alimenta a sensação de “descaso” por parte da administração continental de Belém, o que, consequentemente, leva os próprios atores locais a criarem estratégias de organização para assegurar a prestação de serviços essenciais, como o transporte. Nesse cenário, a ação coletiva surge não somente como uma opção, mas como uma exigência para a dinâmica socioeconômica e turística da ilha. Entretanto, esse processo não é simples, pois requer a priorização dos interesses coletivos em vez dos interesses individuais, o que pode causar tensões e dificuldades para sua consolidação.

A vivência da antiga associação destaca esses desafios, particularmente no que se refere à perda de confiança entre os integrantes, elemento que prejudicou sua continuidade. Em contrapartida, a formação de uma nova organização mais recente evidencia uma tentativa de superar esses obstáculos, integrando lições do passado e indicando novas possibilidades para a construção de um sistema mais sólido e dedicado ao bem coletivo. Assim, mesmo com limitações, os arranjos locais demonstram a habilidade de adaptação e organização dos atores sociais, apesar dos constantes desafios em relação à governança, confiança e equilíbrio entre interesses individuais e coletivos

De maneira geral, os resultados sugerem que o transporte em Cotijuba opera como um sistema integrado de diversos meios de transporte, apoiado por arranjos coletivos criados pelos próprios participantes, mesclando práticas informais e processos de formalização fundamentados em regras comuns e mecanismos de coordenação. Contudo, o grupo de associados ainda possui muitas divergências, o que compromete a coesão, o engajamento e a ação coletiva local para otimizar os problemas enfrentados pelos condutores responsáveis pelo transporte em Cotijuba.

REFERÊNCIAS

Amorim, G., Almeida, V. S. G., Mendes, F. L. S., Barbosa, H. D. A., & Hamoy, J. A. (2021). Praia do Farol, Cotijuba (PA): Percepções e uso pelo turismo. Revista Hospitalidade, volume 18, nª 1, 27–46.

Azevedo, F. F., et al. (2013). Turismo em foco: Globalização e políticas públicas. In F. F. Azevedo et al. (Org.), Turismo em foco (p. 352). NAEA.

Belém. (1995). Lei nº 7.768, de 2 de outubro de 1995: Estabelece normas quanto à circulação de veículos motorizados na Ilha de Cotijuba e dá outras providências. Prefeitura Municipal de Belém.

Belém. (2022). Lei nº 9.767, de 6 de abril de 2022: Altera o parágrafo único do artigo 1º da Lei nº 7.768, de 2 de outubro de 1995. Prefeitura Municipal de Belém.

Cefaï, D. (2007). Porque nos mobilizamos? Teorias da ação coletiva. [Editora não informada].

Hamoy, J. A. (2023). Turismo e governança: Os agentes sociais e as relações existentes na Floresta Nacional do Tapajós – Pará/Amazônia (Tese de doutorado, Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos).

Meguis, T. R. B. (2018). Transporte fluviomarítimo e turismo: A viagem à Soure e as perspectivas de desenvolvimento local (Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos).

Meguis, T. R. B. (2024). Rios (em) movimentos: Mobilidades turísticas nas ilhas do Combu e de Cotijuba – Pará (Tese de doutorado, Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos).

Palhares, G. L. (2002). Transportes turísticos. Aleph.

Palhares, G. L. (2005). Transporte para turistas: Conceitos, estado da arte e tópicos atuais. In L. G. G. Trigo et al. (Eds.), Análises regionais e globais do turismo brasileiro (pp. 641–670). Roca.

Paolillo, A. M., & Rejowski, M. (2006). Transportes (3ª ed.). Aleph. (Coleção ABC do Turismo).