

# Entre deslocamentos, técnicas e tecnologias de uma vida ribeirinha<sup>1</sup>

Joicieli Pereira de Lima - UFPA<sup>2</sup>

**RESUMO:** Esta pesquisa é parte de um trabalho etnográfico da dissertação no qual busco mostrar o modo de vida da população ribeirinha marajoara em São Sebastião da Boa Vista – Pa e suas práticas cotidianas diante da sazonalidade entre inverno e verão, especificamente na localidade Pau de Rosa que se encontra na zona rural do município, do qual as pessoas chamam de “interior”. A partir da prática da vida cotidiana das pessoas foi possível notar que elas estavam se deslocando seja pelo rio, pelo seco, pela lama, mas que dentro desse deslocamento a noção de tempo e espaço para se referir ao que é perto e ao que é longe estava sendo mediada pela relação das pessoas com as diferentes paisagens, principalmente pela presença ou ausência da água, compreendendo como parte da sua realidade e do seu modo de vida, agindo de acordo com essa vinculação ao seu próprio cotidiano. Além disso, a métrica entre o tempo e espaço também se relaciona com as tecnologias utilizadas para o deslocamento que dependendo se as pessoas têm ou não os equipamentos se torna mais fácil ou mais difícil de interagir com as paisagens. Nesse sentido, é possível perceber como as pessoas desenvolvem habilidades e conhecimentos intrínsecos para se relacionar com os diferentes equipamentos de transporte em diferentes paisagens, e como é fácil ou difícil de se relacionar com essas paisagens a depender dos objetos que possuem.

**PALAVRAS-CHAVE:** interior; equipamentos; paisagens.

## 1. INTRODUÇÃO

Essa pesquisa de cunho etnográfico contém um dos argumentos que compõe a dissertação, realizada na localidade Pau de Rosa, zona rural do município de São Sebastião da Boa Vista, no Pará. Tem como objetivo refletir sobre a prática da vida cotidiana das pessoas diante das especificidades do lugar com os períodos do inverno e do verão, ou seja, com a presença e a ausência da água.

Os autores Candice Souza e André Guedes (2021), no livro “*Antropologia das mobilidades*”, nos mostram que a virada dos estudos sobre mobilidade acontecem a partir de um deslocamento epistemológico que vai olhar para os movimentos dos sujeitos em

---

<sup>1</sup> Trabalho apresentado na 34ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 23 a 26 de julho de 2024.

<sup>2</sup> Graduada em Relações Internacionais pela Universidade da Amazônia (UNAMA). Mestranda em Antropologia pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Pará (UFPA).

suas características, “trata-se de captar o que pensam os sujeitos em suas condições como móveis, em relação ao vivido, sem enquadrar representações do movimento e de seus aspectos como visões de mundo fora das práticas” (ibid, p. 12). Posto como uma crítica aos modelos científicos de olhar para a sociedade muito baseada em Kant e Durkheim, em modelos fixos, no qual primeiro existem as coisas e depois os movimentos acontecem.

Para fugir dessa visão “sedentarista”, é preciso olhar para uma antropologia comparativa da linha baseada em Ingold (2012), que significa perceber como as pessoas, os objetos, os seres estão em movimento. Como colocam Candice Souza e André Guedes:

Mais reais que a individualidade, as fronteiras ou a forma desses entes são, portanto, os percursos, trajetórias, linhas, processos e estórias que, se entrecruzando e sempre inacabados, respondem pela emergência - ou pelo “acontecer”, como prefere Ingold - de todo e qualquer objeto, pessoa, ser ou lugar. Falar na “primazia do movimento” é falar que os movimentos são primeiros, tanto no sentido cronológico quanto no sentido ontológico. [...] Antes de estarmos confinados a lugares, nós, enquanto seres vivos, nos movimentamos; ao fazermos isso, conectamos e entrelaçamos esses lugares entre si, bem como nossas vidas umas às outras e a eles. (Souza; Guedes, 2021, p. 15-16)

Nesse sentido, a partir de olhar para os movimentos, foi possível compreender que o modo de vida das pessoas estava vinculada nas relações, não apenas entre humanos e humanos, mas uma relação entre eles e as paisagens, assim como também em relação aos objetos que eram essenciais para consolidação dos seus modos de vida.

Diante disso, este trabalho estará dividido em dois momentos: i) no primeiro momento, apresento a localização geográfica, a pesquisa de campo, assim como a descrição dos equipamentos que são essenciais para uma vida ribeirinha, como os diversos barcos e as motocicletas; ii) no segundo momento, apresento uma análise sobre como a relação das pessoas está o tempo todo sendo condicionada pela relação entre si, entre as paisagens e entre os objetos.

## **2. APRESENTANDO O CAMPO**

Essa pesquisa se situa na cidade de São Sebastião da Boa Vista, município que integra a Ilha<sup>3</sup> do Marajó. A Amazônia marajoara<sup>4</sup> (Figura 1) localiza-se ao norte do Estado do Pará, é a maior ilha flúvio-marítima do planeta, se distribui geograficamente e

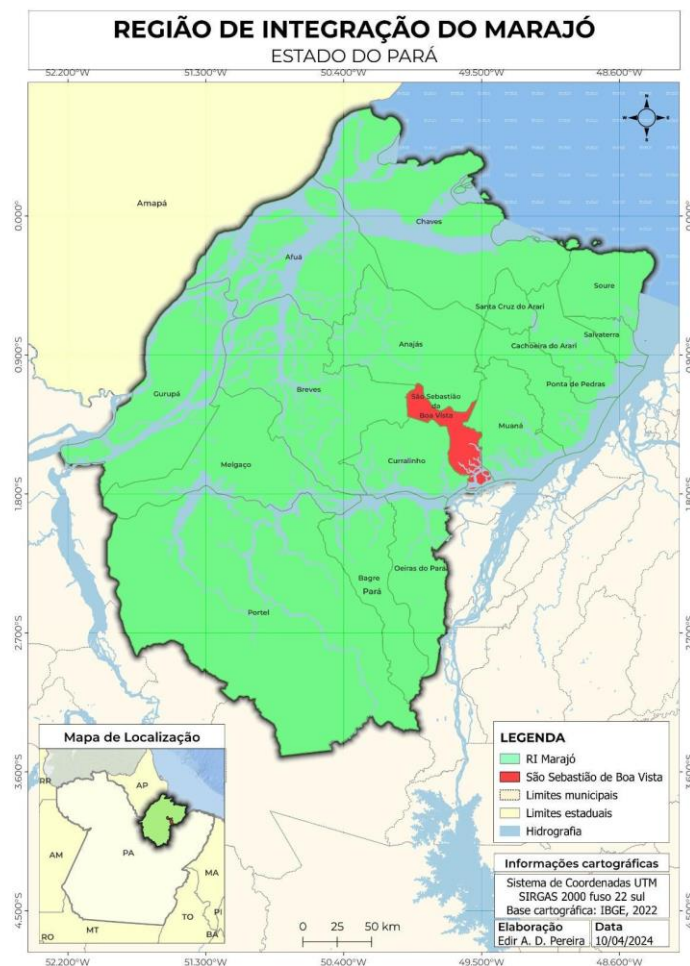
---

<sup>3</sup> Também pode ser chamado de arquipélago do Marajó por ser um conjunto de ilhas, porém neste trabalho irei me referir a Ilha do Marajó por ser como a maioria da população local se refere.

<sup>4</sup> Termo utilizado por Andressa Gonçalves e Eliane Costa (2020, p. 2) “que tendo em vista sua complexidade, é uma importante estratégia para começarmos a vê-la com outros olhos, e apreendê-la como um território plural, rico em biodiversidade, mas também em saberes culturais”.

culturalmente pelo Marajó dos Campos<sup>5</sup>, na parte oriental que compreende os municípios de Soure, Salvaterra, Chaves, Cachoeira do Arari, Santa Cruz do Arari, Ponta de Pedras e Muaná. E do lado ocidental, chamado de Marajó das Florestas, fica localizado os municípios de São Sebastião da Boa Vista, Currealinho, Bagre, Breves, Melgaço, Portel, Anajás, Gurupá, Afuá e atualmente com Oeiras do Pará.

Figura 1 - Mapa de São Sebastião da Boa Vista



Fonte: Edir Pereira, 2024

Nesse sentido, o município de São Sebastião da Boa Vista compõe a microrregião do Furo Breves, sendo banhada pelo rio Pará e fazendo fronteira com as cidades de Anajás, Currealinho, Muaná e Limoeiro do Ajurú, com uma extensão territorial de 1.632,251 km e com sua população estimada em 25.643 pessoas (IBGE, 2022). Como parte do Marajó das florestas, está situada em uma área de várzea sujeita às dinâmicas do rio com a enchente e a vazante, por isso, grande parte das ruas são de palafitas erguidas

<sup>5</sup> Essa denominação de Marajó dos Campos e Marajó das Florestas foi cunhada por Agenor Pacheco (2009) para diferenciar o marajó diante das especificidades que cada parte contém, a parte ocidental com os vastos campos mistos e o oriental pela extensa mata de igapó, com furos e igarapés.

sobre as águas e parte das ruas que são asfaltadas se localizam na área da cidade por onde começou o processo de urbanização. Atualmente, a população é dividida entre os moradores da zona urbana<sup>6</sup>, onde se localiza a sede administrativa do município, e os da zona rural, onde está a maior parte da população boavistense, que vivem espalhados à margem dos rios e igarapés, seja dos mais próximos à área administrativa, até os mais longínquos fazendo divisa com municípios vizinhos.

De acordo com Roner Silva (2018), São Sebastião da Boa Vista possui um grande número de rios, furos, igarapés e ilhas, nos quais se destacam os rios Pará e Pracuúba. Desses rios, também se destacam vários afluentes como o Guajará, Pracuúba-Miri, Pacujutá, os furos Boa Vista, Tucupi, Laranja e outros, e ilhas como Santo Antônio, Chaves, Coroca, Umarituba e outros. É possível afirmar que todos esses sofrem influência da maré em algum nível, fenômeno astronômico da relação entre a terra, a lua e o sol, que faz com que os rios “encham” e “vazem” todos os dias, ou seja, responsável pela subida e descida dos níveis do mar.

Segundo a tábua de marés, existem a preia-mar ou maré alta que é quando a água atinge sua altura mais alta dentro do ciclo das marés, e a baixa-mar ou maré baixa, quando a água atinge a altura mais baixa. Além disso, existem também as chamadas marés mortas, que durante as luas crescente e minguante estão em sua menor amplitude, e as marés vivas, que durante as luas cheia e nova estão em sua maior amplitude. A esta última, a população boavistense chama também de lançante.

O rio Pracuúba nos interessa pois ele é o que apresenta um regime fluvial misto, ou seja, ele nasce nos igapós do Pau de Rosa e vai desaguar no rio Pará, como coloca José Marinho:

Caracterizado pelo domínio das marés no baixo e médio curso e pela forte influência das chuvas no alto curso. Por este motivo, é navegável o ano todo, apenas no período em que as marés comandam o regime fluvial, naquele em que prevalece as precipitações, tais condições só se verificam nos meses mais chuvosos, mesmo assim, somente para o trânsito de pequenas embarcações (Marinho, 2005, p. 48)

Ou seja, o alto curso só se torna navegável durante o período do inverno amazônico, com as chuvas e com a incidência das nascentes no Pau de Rosa. Diante disso, é possível perceber como os diferentes tipos de águas se fazem presentes e têm seus próprios fluxos. Mais adiante será possível compreender na prática a percepção dessas águas e como se fundamenta no próprio modo de vida das pessoas, pois elas se constituem

---

<sup>6</sup> De acordo com o relatório do Programa das Nações Unidas Para o Desenvolvimento (PNUD) 43% da população mora na área urbana e 57% mora na área rural.

nas relações sociais cotidianas. Mas antes, acho importante apresentar uma breve descrição das embarcações que são utilizadas pela população para se locomover nessas diferenciações das águas

## 2.1 Embarcações Fluviais

Nesta seção dedicarei a fazer uma descrição dos principais barcos que a população boavistense utiliza, tendo em vista a importância desses objetos em suas vidas cotidianas. Existe uma variedade de embarcações nos rios que permeiam a Amazônia e com variados nomes para cada uma delas, sendo às vezes utilizados nomes diferentes para uma mesma embarcação, mas vou me ater àqueles que são mais utilizados em São Sebastião da Boa Vista e os que mais apareceram com o campo. Como explica Yuri Tambucci (2014, p. 21):

Uma embarcação é uma construção material que flutua e permite a locomoção por superfícies líquidas de pessoas e objetos, cada qual de uma forma específica, compondo o sistema da navegação fluvial. Essa definição é bastante abrangente, colocando na mesma categoria de canoas a balsas e de lanchas a grandes navios cargueiros.

Uma das características que diferencia as embarcações umas das outras é a sua propulsão, que pode ser ou não motorizada. Em Boa Vista, a única embarcação que aparecerá em meus relatos que não dispõe de uma propulsão motorizada é o “casco”. O casco pode ser duas coisas: uma sendo apenas o nome dado a qualquer estrutura de uma embarcação e outra o equivalente a uma canoa, sendo um barco pequeno e estreito, normalmente feito de madeira e com propulsão a remo. Esse tipo de embarcação é utilizado para se locomover a curtas distâncias, para pesca ou passeios, como pode ser visto abaixo (ver Figura 2), uma das muitas vezes que meus avós saíam para pegar camarão no rio Tucupi em seu “interior”.

Figura 2 - Meus avós



Fonte: Joicieli Pereira (2023)

Existem também os barcos de grande porte que podem ser de madeira e/ou metal, e as balsas para transportes de automóveis, que são muitas vezes chamadas de *ferry boat* (Figura 3), construídas com aço naval. Esses, por serem maiores, fazem os transportes de cargas e passageiros com distâncias bastante longas, normalmente sendo utilizadas nas viagens intermunicipais, especialmente aquelas entre o “interior” e a “capital”, e são bastantes comuns de se ver. Os barcos de grande porte para transporte de passageiros têm sempre mais de um andar, sendo o primeiro andar o local de armazenamento das mercadorias, os demais andares são espaçosos e com lugar para se atar redes, além de conter, muitas vezes, cabines privativas com camas, chamadas de camarotes. No convés, esses barcos também têm “o bar”, uma área de lazer no último andar. E na parte de trás do barco, com cadeiras e mesas plásticas distribuídas pelo espaço, uma lanchonete que faz a venda de bebidas alcoólicas e não alcoólicas, além de comidas e lanches. Nessa área, é comum estar tocando música, principalmente *tecnomelody*<sup>7</sup>. Alguns barcos já possuem internet via *wifi*, o que possibilita seus passageiros de ficarem conectados mesmo quando o celular sai de área.

Figura 3 - Balsa ou ferry boat

---

<sup>7</sup> Antônio Maurício Costa e Sônia Chada Garcia (2013) consideram o *tecnomelody* como uma vertente do tecnobrega, no qual é uma música eletrônica dançante, no qual sua produção musical é constituída principalmente pela periferia e pelo interior, que inicialmente era vista como brega e cafona e depois se reinventa e se desenvolve inclusive como identidade paraense. Para saber mais sobre a construção da música como identidade ver (Santos, 2023).



Fonte: Joicieli Pereira (2024)

Há também as voadeiras (Figura 4), que são feitas de alumínio. É um veículo que é leve e pode ou não conter um toldo de proteção para os passageiros. As voadeiras possuem um motor na popa que, a depender da potência do motor (que varia de 3 a 600 cavalos de potência), tem um modo de ligar que pode ser manualmente, ao puxar a alavanca, ou simplesmente acionar um botão. Este tipo de embarcação se popularizou por ser muito veloz, além de ser recomendada para navegação em águas rasas, e algumas voadeiras, por ter um tamanho maior, muitas vezes também são chamadas de lanchas. Os valores só dos cascos da voadeira variam de acordo com o tamanho, a partir de R\$ 3.000,00, e os motores a depender da potência, a partir de R\$ 10.000,00.

Figura 4 - Voadeiras



Fonte: Joicieli Pereira (2024)



E por último e mais recente na vida dos boavistenses, temos os rabudos. Introduzido no cotidiano da região há uns cinco ou sete anos atrás, das pessoas a quem perguntei, ninguém sabe muito bem explicar como essa chegada deles ocorreu e nem de onde vieram os primeiros. Ele se caracteriza com um casco de madeira, às vezes sendo bem maior do que de uma canoa convencional (ver Figura 5) e outras possuindo quase o mesmo tamanho (ver Figura 6). Sem o motor ele pode ser considerado apenas um casco, mas com o motor ele se torna o “rabudo”.

Seu motor se localiza na popa e tem um formato não muito grande em comparação com os motores das outras embarcações, é específico com um eixo comprido chamado de “rabeta”<sup>8</sup>, no qual, em sua ponta, há uma hélice. A partida no motor se dá de forma manual ao puxar uma alavanca e o eixo pode ser manejado de um lado a outro, para cima e para baixo, inclusive para dentro do casco, em movimentos que determinam o sentido da direção da embarcação. Além disso, por ser acoplado, existe maior segurança porque pode ser guardado dentro da casa quando não está em uso. Este tem sido o tipo de embarcação mais comum de se ver nos rios no “interior”, por ser bastante ágil e veloz.

Figura 5 - Rabudo em casco grande



Fonte: Joicieli Pereira (2024)

Figura 6 - Vários rabudos na frente da cidade

---

<sup>8</sup> Apesar de existir um tipo de embarcação do qual os boavistenses chamam de rabeta, nesse contexto a rabeta é apenas uma peça do motor rabudo.





Fonte: Joicieli Pereira (2024)

O rabudo é hoje a embarcação mais desejada, por ser rápida e possuir um consumo menor de combustível se comparado ao motor de popa, além de apropriada para águas rasas e conseguir passar por lugares que embarcações maiores e mais pesadas não conseguiriam, e ainda por ser mais barato que uma voadeira. O casco varia a partir de R\$ 1.000 a depender do tamanho e o valor do motor estacionário<sup>9</sup>, dependendo da marca e da potência, se dá a partir de R\$ 750,00<sup>10</sup>, que pode ser vendido sozinho, ou já acompanhado da rabeta, no qual o valor fica a partir de R\$ 1.300,00.

Figura 7 - Quadro baseado no manual de motores da marca *buffalo*<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> Um tipo de motor de combustão interna e possui rotação constante em seu eixo, leva o nome de estacionário porque aciona equipamentos em posição fixa.

<sup>10</sup> Para efeito de comparação, o valor do salário mínimo no ano de 2023 quando fiz o campo, era de R\$ 1.302,00.

<sup>11</sup> Informações retiradas do manual de motores da *buffalo*.



Fonte: Google Earth Pro elaborado pela autora (2024)

A partir da relação com as pessoas, acompanhando seu cotidiano, foi possível pelas conversas informais perceber que a localidade tem uma diferença de sazonalidade de acordo com o verão e o inverno. Diferente de lugares mais próximos à zona urbana do município, no Pau de Rosa, quando é inverno as nascentes começam a encher por conta do volume de chuvas que ocorrem, e o rio passa a ficar viável para a locomoção das pessoas, além de ser o período em que a comercialização do açaí<sup>13</sup> se torna possível por meio dos barcos.

Em uma conversa com o morador Antônio, que mora no rio Pracuúba-Grande, ele me relatou que se desloca todo período de inverno para o Pau de Rosa para trabalhar com açaí, também me contou que já tinha compradores fixos de Belém e de Abaetetuba e que nessa dinâmica os seus trabalhadores iam buscar o açaí, ou às vezes ele mesmo ia buscar no rio Anajás, que fica mais à frente do Pau de Rosa, e que de lá eles já levavam o açaí direto para os barcos que ficam no rio Pracuúba e seguiam para o destino dessas cidades. Quando chegava o verão, ele retornava novamente para a casa dele no rio Pracuúba, fazendo isso todos os anos.

A localidade Pau de Rosa fica no meio do caminho desse trajeto entre ir buscar açaí no rio Anajás e ir deixar no rio Pracuúba, então durante o inverno o barulho dos rabudos são constantes e a habilidade que os motoristas têm para manejar as embarcações, principalmente tendo em vista que é um rio estreito, é admirável.

Quando vai chegando próximo ao verão, a dinâmica do rio muda (ver Figura 9), a água começa a secar e o que antes era rio, passa a ser estrada. A locomoção que se dava por meio dos barcos, no verão só é possível se for a pé, bicicleta ou motocicletas, por caminhos muitas vezes difíceis dentro do mato e lamaçal. Antônio me contou que alguns primos dele iam embora no verão, perguntei se ele sabia para onde eles iam e ele respondeu: *“um vai pro Urucuzal [perto da cidade], dois vão pro Pracuúba porque até na Vila Estância ainda entra água e de lá dá pra andar de barco, e os outros vão pra cidade em Boa Vista, e aí quando é o inverno eles voltam de novo”*.

Figura 9 - Comparação entre o inverno e o verão

---

<sup>13</sup> Até a década de 1970 o açaí era visto como um produto de extrema importância alimentar para a população ribeirinha, tendo muito mais valor de uso do que econômico. Entretanto, na busca pela constituição de uma identidade regional da amazônia paraense, ele se torna marca identitária, que ao se valorizar aumenta a busca pelo consumo, o que altera e cria um novo processo de comercialização que hoje é a base econômica de muitas famílias (Marinho, 2005); (Ximenes Pontes, 2013).





Fonte: Joicieli Pereira (2023)

Questionei a ele como funcionava a questão da água quando chegava o verão e secava, e ele me respondeu que não faltava água porque eles tinham poço e continuou me dizendo que eles nunca foram embora porque apesar do açáí ficar fraco, no terreno deles nunca falhou, “*sempre dá pra tirar pelo menos o do bebe*”, e que sempre aparecem pessoas vendendo carne e frango congelado, às vezes caça, e que os comerciantes

próximos da casa deles também vendiam, então para eles ficava tudo normal. Ele continua dizendo:

Como tudo seca aí eles andam de moto, bicicleta, boi, principalmente de moto pra se locomover, tem caminho aberto pela mata até a vila estância, tem pro Patauzal, pro interior de Anajás, pro Guajará, e até pra vila São Miguel [que é mais próximo de Boa Vista] e dá umas duas horas de moto, o caminho não é tão bom, meio ruim, mas dá pra ir. Se alguém quiser vir pra cá no verão tem que chegar até o Pracuuba de barco e de lá alguém vai buscar de moto (Antônio, 18/03/2023).

Ele me contou ainda sobre quando a filha dele nasceu, que foi durante o verão e ela nasceu prematura, ninguém estava esperando, o rio estava seco, mas ainda não totalmente e dava para se locomover apenas de casco, só empurrando. A mulher dele sentiu dor meia noite e chamaram uma parteira, mas ela não resolveu, foi então que decidiram que ao amanhecer iriam levar ela para Boa Vista. Assim que amanheceu, saíram em um casco só empurrando, e segundo ele: *“muito ruim, tava seco e aí tinha pau e batia forte no casco, às vezes tinha que descer todo mundo do casco pra empurrar de cima do pau, e isso tudo com a Isabela sentindo dor”*. Assim que conseguiram chegar no rio Pracuúba, foram deixar eles de lancha até a cidade de Boa Vista.

Existem duas marcas de motocicletas mais comuns que circulam no município que são: Honda e Yamaha. Entretanto, a mais popular de se ver é a Honda, tanto na zona urbana quanto na zona rural. Ao entrar no site da Honda, foi possível notar que eles classificam as motos em modelos que são: street, adventure, off road e sport. No quadro abaixo (ver Figura 10), é possível observar as diferenças entre as principais motocicletas<sup>14</sup>, na zona urbana da cidade se encontram vários modelos da street, como a Biz, Pop, CG e CB que são os tipos de motocicletas apropriadas para as ruas, assim como as da adventure, principalmente a Bros.






Já no Pau de Rosa, a mais comum de encontrar as pessoas pilotando são as de modelo Bros, isso porque, como o próprio nome sugere, é a moto ligada ao aspecto da aventura, específica para terrenos de difícil acesso, ideal para andar na lama porque ela mantém um equilíbrio por ser leve e ter pneus característicos também para este tipo de terreno.

Figura 10 - Quadro das motocicletas

---

<sup>14</sup> A título de comparação, a potência do motor do carro de um Hyundai HB20 1.0 turbo flex é de 120 cavalos de potência (cv).

## MOTOCICLETAS

	POP110	BIZ110	NXR 160 BROS	CG 160 TITAN	CB 500F
					
VALOR	A PARTIR DE R\$ 9.570	A PARTIR DE R\$ 11.670	A PARTIR DE R\$ 19.060	A PARTIR DE R\$ 17.100	A PARTIR DE R\$ 40.660
CILINDRADA	109,1 CC	109,1 CC	162,7 CC	162,7 CC	471 CC
POTÊNCIA	7,9 CV A 7.250 RPM (GASOLINA)	8,33 CV A 7.250 RPM (GASOLINA)	14,5 CV A 8.500 RPM (GASOLINA) / 14,7 CV A 8.500 RPM (ETANOL)	14,9 CV A 8.000 RPM (GASOLINA) / 15,1 CV A 8.000 RPM (ETANOL)	50,2 CV A 8.500 RPM (GASOLINA)
NÍVEL SONORO	85,3 DB (A)	85,5 DB (A)	82,4 DB (A)	83,4 DB (A)	93,3 DB (A)

Fonte: Elaborado pela autora (2024)

No Pau de Rosa, quando as pessoas começam a perceber o verão chegar, parte delas vai embora para outros lugares, inclusive indo para a zona urbana para a sua subsistência, porque o açaí vai acabando e o rio começa a secar. Aqueles que permanecem começam a se preparar para aquela época, como expõe uma das moradoras que era funcionária da escola durante uma conversa informal:

Olha, lá em casa sempre lá nós onde nós mora no Ananin [rio], nós quando chega mês de julho nós compra as despesas tudinho, nós tem já a base pro verão inteiro, aí o que a gente faz que eu trabalho, né? Na época do verão é comprar comida, aí às vezes fica um trabalho de roçagem, né? É o único trabalho que tem, aí a gente vai levando a vida. Aí depois que a gente compra, assim, a despesa já do verão, o básico que a gente usa assim no dia a dia, né? Pronto, a pessoa fica cabeça fria (Laura 21/03/2023).

Enquanto alguns se preparam para ficar, outros preferem ir embora para “interiores” mais próximos a cidade ou para a própria cidade. Neste sentido, dona Júlia, natural de Limoeiro do Ajurú, 48 anos, se mudou para o Pau de Rosa por causa do marido que era morador de lá. Ela me disse o seguinte quando perguntei se ela ficava direto no inverno e no verão no Pau de Rosa:

Júlia: Não, quando dá no meio de junho eu vou embora.

Eu: Pra boa vista?

Júlia: É, só que a gente não fica direto na cidade, a gente fica de segunda a sexta lá no interior no [rio] Tucupí, e a gente só passa o sábado e o domingo na cidade, e aí na segunda volta de novo.

Eu: Mas porque só o final de semana na cidade?

Júlia: Porque a gente tem açaizal, né? A gente trabalha com açaí lá, né? E aí no final de semana não, que a gente tem que ir pra igreja, e a gente tem que tirar um tempo, né? Se for só trabalhar [risos].

Eu: Aí no inverno volta pra cá de novo [Pau de Rosa]?

Júlia: Aí no inverno volta pra cá de novo, todo ano é isso, eu tô há quinze anos nessa rotina já, é inverno aqui, verão pra lá [rio Tucupí].

Como é possível perceber, a circulação da interlocutora se dá intimamente pela relação com o ambiente, mas também por subsistência e lazer, durante o inverno estando no Pau de Rosa e durante o verão indo para o rio Tucupí, além de estar sempre na cidade aos fins de semana.

Nesse sentido, é possível constatar que as pessoas se deslocam em diferentes sentidos, e nas diferentes estações, mas também tem um fator além desses pelo qual as pessoas organizam as suas atividades, que é o açaí, que também acontece em momentos diferentes. A safra do açaí na “cidade” de Boa Vista e “interiores” que ficam próximos acontece no verão, e há um deslocamento de famílias que residem na “cidade” e vão para o “interior”, mas também de pessoas que vem do Pau de Rosa para esses “interiores” durante esse período para se dedicarem a extração e venda do fruto. Enquanto que no Pau de Rosa a safra do açaí acontece durante o inverno, quem é da localidade volta, e outras pessoas já se deslocam para o lugar aproveitando a época de cheia do rio para trabalhar com a extração e escoar a produção. Para Evans-Pritchard (2007), os Nuer determinam fenômenos ecológicos como pontos de referência que são determinantes na percepção do tempo, pode-se afirmar que as mudanças ambientais da sazonalidade são os pontos de referência de maior significância na relação das pessoas entre si e com o ambiente.

Durante a minha ida ao Pau de Rosa no verão, Júnior, meu interlocutor, me levava de moto pelo caminho aberto, perguntei se ele estava acostumado com o caminho e ele me disse que sim, e que por dia fazia mais de três viagens, seja para levar pessoas, como também para levar coisas. Então questionei se ele preferia o inverno ou o verão, e rindo ele respondeu: *"como diz o cara né, pra mim tanto faz"*, e completou dizendo que ele gostava do verão *"mas quando tá verão mesmo, que o caminho fica bem seco e aí dá para andar tranquilo, mas quando é verão que fica chovendo fica ruim por causa do caminho"*.

Há realidades diferentes de acordo com a paisagem e o ambiente em que estão inseridos, é nesse sentido que o conceito de paisagem desenvolvido por Tim Ingold (2021) se torna pertinente neste trabalho. Para o autor, a paisagem não é apenas um pano de fundo das ações, mas também um ato de memória, de relação e de circulação. A paisagem faz parte do nosso cotidiano e ela nos produz, assim como nós a produzimos, estando em contínua transformação (Ingold, 2021).

A relação das pessoas entre se deslocar ou não, são conhecimentos e relações produzidos por elas que vêm do seu envolvimento com o ambiente que vivem, é o que Ingold (2021, p. 124) chama de *tackscape*, alguns traduzem a palavra para tarefa ou



tarefagem, que significa “os atos constitutivos do habitar”, seja pelos humanos, como também pelos não humanos. O ritmo de vida se designa pela relação com o meio e com a paisagem e pelo modo como as pessoas transitam por ela e constituem suas vidas através da compreensão e da interação.

### **3. RELAÇÃO ENTRE OBJETOS E CORPOS HÍBRIDOS**

Diante disso, nesta seção se busca uma análise em olhar para a vida das pessoas em movimento e apresentar como a relação das pessoas com os objetos e as paisagens produz deslocamentos, e como existem fatores que ou facilitam ou dificultam os movimentos das pessoas. Nesse sentido, vão aparecer diferenciações nas relações de gênero e classe, além da questão geracional. Para Arjun Appadurai (2008), do ponto de vista metodológico é muito melhor para nós compreendermos o contexto e as relações quando entendemos que as coisas em movimento nos mostram como as relações humanas e sociais acontecem.

No Pau de Rosa, percebi que o fluxo dos homens jovens está ligado fortemente ao trabalho remunerado, por exemplo, quando Júnior me falou que fazia o trajeto várias vezes por dia; assim como em uma conversa com outro interlocutor que me levava de motocicleta já quando eu estava voltando para Boa Vista, era um jovem que deveria ter entre 20 a 30 anos e me falou que aquele era o primeiro verão que estava passando ali, em Pau de Rosa. De acordo com ele, ele ia sempre durante o inverno para trabalhar com o açaí e depois voltava para casa.

Perguntei de onde ele era e ele me respondeu que era de Abaetetuba, então questionei do porquê ele ter decidido ir embora de vez para o Pau de Rosa, o qual ele me disse: *“lá eu tava muito vagabundo, queria ter minhas coisas mas não tinha dinheiro, e já tava querendo mexer na coisa dos outros, e só ficava o dia inteiro jogando vídeo game, aí vim pra cá pra trabalhar”* e foi me contando que tinha aprendido a andar de moto recentemente e que num dia aprendeu e no outro já estava levando gente para Estância, que durante o inverno ele transportava açaí do rio Anajás até a Vila Varador de rabudo, e do Pau de Rosa até o Pracuúba, e no verão estava trabalhando com a moto.

Algo que percebi nos homens jovens, tanto no inverno quanto no verão, é que quase todos trabalham com o transporte do açaí durante o inverno com os rabudos, e com o transporte de coisas, seja também de açaí se ainda tiver, como de mercadorias para comerciantes, ou transportando pessoas até a Estância, mas também para outros lugares durante o verão com as motos.

Tanto o rabudo, quanto a moto possuem características comuns, sendo de uso para esses jovens relacionado ao trabalho remunerado, mas também por serem objetos que são ágeis e que possuem uma possibilidade de autonomia e liberdade que está ligada diretamente com as convenções de gênero e a produção de masculinidade desses jovens.

Na tese *“Fazer festa é uma guerra: relações entre vestidos, noivas, anfitriões e convidados na organização de casamentos”* de Michele Escoura (2019), ela apresenta como o casamento mudou a vida de um interlocutor e a motocicleta foi destacada como objeto fundamental para entender essa mudança, isso porque a motocicleta que ele utilizava para o “corre”, que no contexto de São Paulo estaria ligado, inclusive, a alguns trabalhos ilegais, foi o primeiro bem pessoal seu vendido para custear partes do casamento. A ocasião era relatada como o evento que comprovava a transformação dele em um “novo homem”, e uma nova produção de masculinidade não mais ligada à moto e a vida perigosa do “corre”, mas ligada ao casamento e às responsabilidades diante da família.

Enquanto que o “corre” em São Paulo acontece por vezes no sentido de um trabalho ligado à ilegalidade, no Pará, como aborda Lucas Machado (2023) em seu texto intitulado *“No “corre” da rua: uma análise antropológica sobre trabalho informal e evasão escolar entre ambulantes dos coletivos de Belém/PA”*, essa expressão é usada a partir de um outro sentido, que é o de correr atrás de trabalho e que também de alguma forma produz masculinidade, ligada principalmente aos homens jovens no sentido de “saber se virar”, se auto prover e está intimamente atrelada, em sua pesquisa, ao trabalho informal.

Era comum, nas conversas com meus interlocutores, eu ouvir por vez ou outra que quando chegava o inverno muitos dos meninos ou paravam de estudar e não queriam mais ir à escola ou faltavam muito porque eles preferiam trabalhar e ganhar dinheiro naquele momento com o açaí. Como o peso social e moral do trabalho remunerado recai de forma muito mais acentuada sobre os homens, principalmente entre os que estão saindo da juventude e entrando na vida adulta, para os meus interlocutores tanto a moto quanto o rabudo eram imprescindíveis para fazer o “corre” nesse sentido, porque é a partir desses objetos que eles têm autonomia em conseguir dinheiro.

Daniel Miller (2013), ao fazer um estudo antropológico sobre “trechos, troços e coisas”, apresenta sua perspectiva sobre a cultura material no qual para ele, nós também somos trechos, propondo expor nossa materialidade e não negá-la. Para ele, “uma apreciação mais profunda das coisas nos levará a uma apreciação mais profunda das

peças” (ibid, p. 12). O autor vai fazer isso ao olhar sobre a indumentária das pessoas em três contextos diferentes: Trinidad, Índia e Inglaterra. E ele demonstra como em cada lugar, a vestimenta produz diferentes dinâmicas e relações sociais. Diante do que o autor traz, devemos olhar para as coisas a partir de uma relação com as pessoas, porque os objetos são mais do que apenas representar e dar significados “em muitos aspectos, os trechos nos criam” (ibid, p. 19), ou seja, para ele os objetos constroem os sujeitos e por isso fazem parte da compreensão humana.

Perante o exposto, penso que seja para pilotar os rabudos durante o inverno em um rio estreito, como para pilotar motos por um caminho aberto no mato, com lama ou sem lama, a habilidade e o conhecimento que as pessoas possuem é de uma relação intrínseca com os próprios objetos de deslocamento, como para com a própria paisagem. Esses dois objetos, como elemento da vida das pessoas, aparecem principalmente como algo que é prático, fácil e ágil. Assim como, eles atrelam-se à construção da própria pessoa ao lugar, produzindo tanto determinados contornos de masculinidade (gênero), de juventude (geração) e de pertencimento local enquanto “ribeirinhos” e do “interior” (identidade).

Por isso que Daniel Miller (2013, p. 78) conclui seu argumento dizendo que “os objetos são importantes não porque sejam evidentes, mas justo o contrário. [...] Muitas vezes, é precisamente porque nós não os vemos”. Nesse sentido, a própria produção de experiência dos ribeirinhos, que antes se dava com cascos ou outros tipos de barcos, agora mais recente se dá com os rabudos, assim como também acontece com as motocicletas.

Quando o interlocutor fala que se mudou para o Pau de Rosa e que agora trabalhava lá não apenas no inverno com o rabudo, mas que aprendeu a trabalhar com a moto no verão, significa que ele teve que aprender a se relacionar com a paisagem ao transitar pelo lugar também em outros fluxos de água (ou na ausência dela). Ao termos consciência dos objetos, conseguimos enxergar a relação que existe seja no nosso comportamento, como na própria construção de identidade. No caso desta pesquisa, percebe-se que o modo de vida está relacionado com saberes específicos, mas esses saberes não são naturais e sim construídos socialmente, e ao olhar para esses objetos como o rabudo e a moto, conseguimos ver que eles fazem parte dessa construção.

Terezinha Bassalo (2011), em sua dissertação “*Diálogos com a metrópole: um estudo antropológico sobre moradores da ilha do Maracujá em relação de proximidade com Belém (PA)*”, observa os deslocamentos dos seus interlocutores e como o corpo se coloca diante de uma fluidez ou fixidez dentro dos seus cotidianos, ou seja, para ela é

importante pensar como, dentro do cotidiano, o corpo se movimenta ao praticar o lugar, e que está marcado por técnicas corporais e pelo exercício do equilíbrio em diferentes superfícies. Neste caso, seja pelo rio, pela lama, pelo asfalto, com motos ou barcos, há uma habilidade com o próprio corpo que se constitui nas relações e pelos conhecimentos por meio dos fluxos.

Por outro lado, Michele Escoura (2012), em sua dissertação “*Girando entre Princesas: performances e contornos de gênero em uma etnografia com crianças*”, ao analisar a produção de gênero nas coisas e seu impacto nas relações sociais das crianças com os objetos, percebeu a partir de um desentendimento entre as crianças que utilizavam as mochilas para praticar o ato da agressão, como esses objetos se tornam partes do corpo daquelas crianças. Demonstrando assim como a produção de gênero estava associada ao próprio consumo e materialidade das coisas e que os objetos apareciam entre as crianças como uma extensão do próprio corpo.

Nesse sentido, a autora nos ajuda a compreender que determinados objetos com os quais nos relacionamos se tornam tão importantes para nossa vida que transformamos eles como extensões do nosso corpo. Diante disso, ao olhar para as motos e os rabudos como essa extensão, se compreende que existe uma diferenciação de corpos dentro do sistema de diferenciação de gênero, logo, cada corpo vai praticar o lugar de maneira diferente, inclusive com técnicas corporais diferentes.

Como é o caso da própria moto em que, no Pau de Rosa, a maioria das pessoas que pilotam são os homens jovens, enquanto as mulheres, por sua vez andam quase sempre na garupa como passageiras. Já as mulheres mais velhas, em sua grande maioria evangélicas, normalmente andam de lado na garupa das motos, que se diferenciam das mulheres jovens. Logo, as técnicas corporais em estar nesse objeto se diferenciam inclusive na maneira de se portar, ou seja, as técnicas corporais não são apenas generificadas, mas também incluem marcadores geracionais e nesse caso até religiosos.

Ao olhar para o campo, é possível perceber o quanto a relação com os equipamentos produz gênero, isso porque as coisas não circulam sozinhas, mas “são postos em relação com e entre as pessoas” (Escoura, 2012, p. 133).

Significa dizer que o objeto só existe em relação com a pessoa e que cada pessoa atribui um significado a esse o objeto de acordo com a maneira que se relaciona, ao mesmo tempo que as pessoas se relacionam com os objetos, elas também se relacionam entre si a partir dos objetos. Diante disso, foi possível observar que, apesar de algumas mulheres também pilotarem rabudos, com relação as motos vi apenas uma, que era a da

dona da casa onde eu estava. A moto era da marca Honda e do modelo Pop, que é muito mais baixa e mais comum de se ver na zona urbana, sendo uma das motos ideais para iniciantes, na qual era utilizada para locomoção a lugares próximos.

Visto que se lembrarmos da tabela das motocicletas acima e compararmos a moto do modelo Bros com a do modelo Pop, é possível ver que a Bros, que é a mais utilizada pelos homens no Pau de Rosa, é maior com relação ao tamanho e a potência frente a Pop. Nesse sentido, a Pop era a moto utilizada pela mulher principalmente para fazer a locomoção para o trabalho na escola que ficava próximo a casa, e dificilmente ela serviria para fazer o trajeto do Pau de Rosa até a Estância, que é um caminho mais longe e com mais percalços.

O corpo masculino, assim como o feminino, ao se relacionar com as motocicletas e os rabudos vai performar jeitos diferentes de manejo do objeto, e isso vai produzir espaços e temporalidades também diferentes, porque as suas experiências e relações com esses objetos são generificadas. A interlocutora com a moto Pop, ao usar o equipamento apenas para ir a lugares próximos, provavelmente não vai acessar lugares que ela poderia acessar se fosse com um moto Bros, por exemplo, pois existem limitações do próprio objeto e da paisagem de onde eles conseguem ou não acessar.

Ellen Woortmann afirma que:

A construção do tempo é também a construção do gênero pois ele é percebido através de experiências que são específicas a cada gênero, em espaços que lhes são também específicos. Se o tempo e o espaço são categorias universais do pensamento, são também categorias pensadas culturalmente; cada sociedade os pensa à sua maneira, segundo sua cultura e sua história particular. Por outro lado, cada sociedade é constituída por (e constitui) pessoas diferenciadas localizadas em relações de gênero - dimensão que aqui me interessa -, de classes sociais etc., e localizadas também nas relações entre seus lugares e outros lugares (Woortmann, 2018, p. 14)

Diante disso, a autora nos evidencia que a construção de gênero, além de se localizar no espaço e tempo e na relação entre lugares, Michele Escoura (2012) nos mostra que as relações de gênero estão também na própria relação das pessoas com o objeto.

Além disso, o próprio ato de se deslocar gera custos, pois está diretamente relacionada à capacidade financeira de aquisição de equipamentos e combustível que permitam se locomover sem ficar dependente de outrem, ou de ter dinheiro suficiente para conseguir contratar um serviço de locomoção. Lembro da interlocutora Laura, que enquanto conversávamos em uma manhã tomando café, me falava sobre ir para a Vila Estância durante o verão e que não enfrentava muita barreira, como ela explicitou: *“nós até que não porque lá os meninos, meus cunhados quase tudo tem moto aí já, aí meu*

*irmão tem também, aí as vezes eu falei com ele e ele me levou lá, como é irmão já pagava menos [risos]*”. Ou seja, mesmo com os parentes de Laura tendo os equipamentos, ela ainda pagava, mas ainda assim saía menos custoso para ela o fato deles terem os equipamentos do que se não tivessem.

Basta lembrarmos das tabelas acima, com as descrições dos valores dos barcos e das motocicletas, para compreendermos que eles não são acessíveis a todos. Nessa situação, o quanto ter ou não um objeto também está relacionado com classe e em quem tem condições ou não de se deslocar por ter acesso ao equipamento que facilite.

Outro fator também que tem uma relação direta nas dinâmicas de deslocamento local é o próprio quesito geracional. Isso porque uma pessoa mais jovem vai se dispor a se locomover a distâncias mais longas e trajetos mais difíceis ou perigosos de serem feitos, sentindo menos impacto físico da viagem, diferentemente de pessoas mais idosas, cujas condições corporais acabam limitando os tipos de deslocamentos possíveis. Ainda em uma conversa com Laura, ela dizia:

A minha mãe que diz, é minha filha eu não tinha intenção de sair daqui de casa no verão não, mas eu acho que como eu com teu pai já tamo aposentado acho que nós vamo aguentar até um tempo, depois nós vamo embora [risos], porque nós não aguentamo, assim, na época do verão né, lá pro rumo de Boa Vista que o papai tem casa pra lá, porque não tá sendo mais pra mim, já fiz muita coisa nesse caminho aí de ir, já não tô dando conta mais [risos]. E eu, a senhora que sabe, porque a pessoa quando é nova é uma coisa, depois que a gente chega na velhice né. Mas ela e o papai não vai mana. (Laura, 21/03/2023).

Ou seja, chega um momento em que a locomoção se torna difícil para uma pessoa idosa, seja pela própria relação com a idade, como também pela dificuldade em se manter sentados em uma motocicleta se equilibrando por horas e por um caminho que nem sempre está favorável. Mas não apenas pelo equipamento, como a própria relação com a paisagem faz com que a locomoção de pessoas idosas seja limitada, a exemplo de um casal do rio Tucupi, que durante o inverno passavam mais tempo na cidade do que no seu “interior”.

Maria: É, quase ninguém vai pra lá [no inverno].

Joaquim: Agora né, porque num tempo atrás não, nós tinha força pra tá pelo igarapé e nós ia embora, botava matapi por aquelas cabeceira tudo.

Maria: Agora ninguém dá conta.

Joaquim: Agora não dá nem pra roçar mais direito... Olha, pra mim não tinha tempo, todo tempo era bom né, mas de um certo tempo pra cá é mais no verão, além de que tem o açai pra gente tá lá entertido.

Maria: E... e, porque agora os pequeno [filhos] têm demais medo da gente cair, fica liso né quando chove.

Significa dizer através dessa preocupação do deslocamento de um lugar ao outro, a depender do tempo, que a mobilidade para além de marcadores de gênero e de classe,

também tem o marcador geracional, diante disso a análise das relações sociais precisa se manter de forma articulada diante das subjetividades.

É nesse sentido que Avtar Brah (2006), na tentativa de formular um esquema analítico da diferença, busca mostrar como discursos e práticas são marcados pelas relações sociais, posições de sujeitos e subjetividades, o que nos ajuda a olhar para essas categorias de diferenciação social de forma articulada. Portanto, a partir do momento que os homens jovens utilizam as motos e os rabudos para se deslocarem será diferente para esses homens, o que conseqüentemente será diferente para as mulheres, assim como será diferente entre jovens e idosos, porque cada sujeito vai produzir uma relação a partir da sua posição que influencia na própria produção e percepção do território.

A mobilidade dos interlocutores acontece pela relação em ter ou não os meios ou os equipamentos que permitam os deslocamentos, que são marcadas pelas suas posições como sujeitos, nesse caso, a partir de uma construção de gênero, classe e também geracional, observados diante das relações sociais das pessoas entre si, com os objetos e as paisagens. Diante disso, é possível perceber que tais posicionalidades dos sujeitos, na realidade, agem de forma articulada e se relacionam para a produção desses sujeitos.

Se a relação das pessoas está o tempo todo sendo condicionada pela relação entre si, entre as paisagens e entre os objetos, essa nos parece ser a imagem do ciborgue de Donna Haraway (1991). A autora, em seu texto "*O manifesto ciborgue: a ciência, a tecnologia e o feminismo socialista nos finais do século XX*", nos apresenta e conceitua a figura do ciborgue como "um organismo cibernético, um híbrido de máquina e organismo" (ibid, p.222), essencial para pensar as relações sociais. Para a autora ainda:

O ciborgue surge no mito precisamente no ponto em que a fronteira entre o humano e animal é violada. Longe de serem sinal de um confinamento das pessoas em relação aos outros seres vivos, os ciborgues são um sinal de uma ligação perturbadora e prazerosamente estreita. [...] As máquinas dos finais do século XX vieram tornar completamente ambígua a diferença entre o natural e o artificial, a mente e o corpo, o autodesenvolvido e o externamente criado, e muitas outras distinções que costumavam ser aplicáveis a organismos e máquinas. (Haraway, 1991, p. 226-227)

O que Donna Haraway vem nos mostrar é como a tecnologia e a ciência vem fazendo com que as fronteiras entre o orgânico e o inorgânico, e conseqüentemente entre natureza e cultura, se rompem e embaralham as fronteiras, esse ser híbrido gera instabilidade nessa dicotomia e complexifica as relações sociais. Esse mundo ciborgue tem a ver "com as realidades sociais e corporais realmente vividas, um mundo onde as pessoas não têm medo de sua afinidade e ligação com os animais e as máquinas" (ibid, p. 231). A figura do ciborgue aparece, pela autora, como um recurso para pensar a realidade



social e corporal, e para afirmar que o ser humano é um ciborgue, ou seja, é um ser híbrido, pois nossa existência é afetada pelas máquinas e porque elas fazem parte do nosso processo e da nossa corporização.

É nesse sentido que, quando se olha para o modo de vida das pessoas na prática, percebe-se que a relação desse sujeito ribeirinho é híbrida, porque sua corporização mistura não apenas elementos orgânicos, mas também objetos que fazem parte do que a pessoa é. As tecnologias se tornam expansões do seu próprio corpo na sua relação com os seus equipamentos de deslocamento, seja a moto, rabudo ou um casco. A noção de pertencimento está ligada à própria construção do saber. Ser ribeirinho ou ser do “interior” significa que as pessoas sabem transitar por esse lugar, significa que elas sabem onde colocar seus corpos e em como se relacionar com as paisagens nas diferentes águas e seus volumes, e quais os objetos e equipamentos são necessários para isso.

A criação do pertencimento, então, está na prática em saber se relacionar com as paisagens e com os equipamentos, e quanto mais híbrido esse corpo vai se tornando, melhor vai conseguir se relacionar com as paisagens, isso porque o modo de vida está intrinsecamente relacionado com o saber específico em se deslocar seja pelas águas, pela lama, ou na seca. Isso mostra, primeiro, que o modo de vida em São Sebastião da Boa Vista não está apartado da tecnologia, e segundo, que está ligada em como se relacionar com os objetos que são partes essenciais do cotidiano e que agora não são apenas lanchas, voadeiras, rabudos, cascos ou qualquer outra variedade de barcos, mas também está em olhar para as motocicletas como parte de uma vida ribeirinha.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Diante do exposto, foi possível notar que as pessoas se movimentam, circulam e se deslocam em confluência com essas águas que se constituem de agência tanto quanto os humanos, e assim as vidas se entrelaçam diante de uma relação entre as pessoas e essas diversas águas criando vínculos, experiências, pertencimentos e identidades.

Visto que o modo de vida está em saber se relacionar com essas diferentes águas e conseqüentemente com os diferentes objetos e equipamentos que se tornam tão importantes na vida habitual, que se tornam extensões do próprio corpo.

Logo, ao mesmo tempo também rompe com a ideia que atrela esse modo de vida ao que está “atrasado” ao seu tempo, questionando o próprio conceito do que é tradicional, e nesse sentido, tradicional aqui não é aquele que está fixo e apartado do seu tempo, mas como aquele que utiliza das tecnologias que se tem para dar continuidade e facilidade ao seu próprio modo de vida, visto que a vida é dinâmica e está em constante processo de

construção, onde saber se deslocar pelas diferentes águas, com os barcos e com as motocicletas que fazem parte de um vida “ribeirinha” e do “interior” e assim facilitam o manejo da relação das pessoas entre si e entre essas diferentes paisagens.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

APPADURAI, Arjun. **A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural**. Rio de Janeiro: EDUFF, 2008 [1986].

BASSALO, Terezinha de Fátima R. **Diálogos com a metrópole: um estudo antropológico sobre moradores da ilha do Maracujá em relação de proximidade com Belém (PA)**. Dissertação. 2011. Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia. Universidade Federal do Pará, Belém.

BRAH. Avtar. Diferença, diversidade, diferenciação. cadernos pagu (26), janeiro-junho de 2006: pp.329-376.

BRASIL. **Plano de Desenvolvimento Territorial Sustentável do Arquipélago do Marajó**. 2007.

COSTA, A. Maurício. D.; GARCIA, Sônia C. Tecnobrega: a produção da música eletrônica paraense. 2013. Disponível em: <https://sigaa.ufpa.br/sigaa/public/docente/producao.jsf?siape=5216524>. Acesso em: 11/06/2024

DAVID, Robert C. A. **A dinâmica do transporte fluvial de passageiros no estado do Amazonas**. 2010. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Amazonas, Manaus.

ESCOURA, Michele. **Girando entre Princesas: performances e contornos de gênero em uma etnografia com crianças**. Dissertação. 2012. Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social. Universidade de São Paulo, São Paulo.

ESCOURA, Michele. **Fazer festa é uma guerra. Relações entre vestidos, noivas, anfitriões e convidados na organização de casamentos**. Tese. 2019. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais. Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

EVANS-PRITCHARD, E. **Os Nuer: uma descrição do modo de subsistência e das instituições políticas de um povo nilota**. [Tradução: Ana M. Goldberger Coelho]. São Paulo: Perspectiva, 2007.

GONÇALVES, Andressa Santos; COSTA, Eliane Miranda. *Os ribeirinhos do Marajó: notas sobre as práticas tradicionais na relação com o meio ambiente amazônico*. Revista Humanidades e Inovação, v. 7, n. 15, 2020.

HARAWAY, Donna. O manifesto ciborgue: a ciência, a tecnologia e o feminismo socialista nos finais do século XX. Capítulo VIII do livro de Donna Haraway Simians, Cyborgs and Women: The Reinvention of Nature. Tradução: Ana Maria Chaves. Free Association Books: London, 1991.

IBGE. Cidades. São Sebastião da Boa Vista. 2022.

INGOLD, Tim. **A temporalidade da paisagem**. University of Aberdeen. Tradução: Danilo Caporalli Barbos (In) A unidade múltipla: ensaios sobre a paisagem / organizador

: Altamiro Sergio Mol Bessa. - Belo Horizonte : Escola de Arquitetura da UFMG, 2021. 272 p. : il.- (npgau).

INGOLD, Tim. **Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais.** Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 18, n. 37, p. 25-44, 2012.

INGOLD, Tim. **Estar Vivo: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição.** Tradução: Fábio Creder. Petrópolis: Vozes, 2015.

MACHADO, Lucas Maia. **No “corre” da rua: uma análise antropológica sobre trabalho informal e evasão escolar entre ambulantes dos coletivos de Belém/PA.** 2023. Trabalho e Conclusão de Curso. Universidade Federal do Pará, Belém.

MARINHO, José Antônio M. **Dinâmica das relações socioeconômicas e ecológicas no extrativismo do açaí: o caso do médio rio Pracuúba, São Sebastião da Boa Vista, Marajó (PA).** 2005. Dissertação. Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido. Universidade Federal do Pará, Belém.

MILLER, Daniel. **Trecos, troços e coisas: estudos antropológicos sobre a cultura material.** Tradução: Renato Aguiar. Zahar: Rio de Janeiro, 2013.

PACHECO, Agenor Sarraf. *En el Corazón de la Amazonía: identidades, saberes e religiosidades no regime das águas marajoara.* Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em História Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009.

PEREIRA, Manuel Nunes. **A ilha do Marajó: estudo socioeconômico.** Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1956.

PNUD. Relatório Técnico Município de São Sebastião da Boa Vista – PA, 2020.

PONTE, Romero Ximenes. **Assahy-yukicé, iassaí, oyasaí, quasey, açây, jussara, manaca, açaí, acay-berry: rizoma.** 2013. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais. Universidade Federal do Pará, Belém.

SILVA, Roner P.; NEVES, Cinthia. *Águas do Marajó: um breve estudo sobre os nomes das rotas marítimas de São Sebastião da Boa Vista - PA.* In: ANAIS do IV Colóquio de Letras, 2018.

SOUZA, Candice V.; GUEDES, André D. **Antropologia das mobilidades.** Brasília: ABA, 2021.

TAMBUCCI, Yuri B. **Rio a fora, cidade a dentro – Transporte fluvial e modos de viver no Amazonas.** 2014. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social. Universidade de São Paulo, São Paulo.

WOORTMANN, Ellen F. *Da complementaridade à dependência: espaço, tempo e gênero em comunidades “pesqueiras” do Nordeste.* Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 7, n. 18, p. 41-61, 1992.