

# A COP30 como megaevento: repercussões espaciais em uma metrópole amazônica

## Organizadores

Olga Lúcia Castreghini de Freitas

Tiago Veloso dos Santos



*Amazônica Bookshelf*

Olga Lúcia Castreghini de Freitas  
Tiago Veloso dos Santos  
(organizadores)

# A COP30 como megaevento: repercussões espaciais em uma metrópole amazônica

Projeto de Pesquisa COP30 em Belém (PA):  
das oportunidades de transformações urbanas aos desafios  
para a sustentabilidade, participação e controle social



# **A COP30 como megaevento: repercussões espaciais em uma metrópole amazônica**

Olga Lúcia Castreghini de Freitas  
Tiago Veloso dos Santos  
(organizadores)



*Amazônica Bookshelf*

## **Revisão**

Helbert Michel Pampolha de Oliveira

## **Projeto Gráfico e Editoração**

Jéssica Wludarski

## **Capa**

Elisa Maria Cardoso Malcher

Jéssica Wludarski

## **Foto da Capa**

Roberta Menezes Rodrigues

### **Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)**

A COP30 como megaevento [livro eletrônico] :  
repercussões espaciais em uma metrópole  
amazônica / organizadores Olga Lúcia  
Castreghini de Freitas, Tiago Veloso dos  
Santos. -- Belém, PA : Amazônica Bookshelf,  
2025.  
PDF

Vários autores.  
Bibliografia.  
ISBN 978-85-69642-35-0

1. Conferências das Partes das Nações Unidas  
(COP30) 2. Meio ambiente - Amazônia 3. Mudanças  
climáticas - Aspectos socioambientais 4. Mudanças  
climáticas - Prevenção - Inovações tecnológicas  
5. Sustentabilidade ambiental I. Freitas, Olga Lúcia  
Castreghini de. II. Santos, Tiago Veloso dos.

25-316751.0

CDD-304.25

### **Índices para catálogo sistemático:**

1. Mudanças climáticas : Efeitos sociais 304.25

Aline Grazielle Benitez - Bibliotecária - CRB-1/3129



# SUMÁRIO

## Apresentação

Olga Lúcia Castreghini de Freitas e Tiago Veloso dos Santos

## Prefácio

Raquel Rolnik

## PARTE I

### **A COP30 COMO MEGAEVENTO: reflexões sobre as intervenções urbanas**

#### **A COP30 como megaevento: recorrências nas práticas de intervenção urbana**

Olga Lúcia Castreghini de Freitas

#### **“Capital” da COP30? Intervenções urbanas e legados para o desenvolvimento urbano de Belém**

Roberta Menezes Rodrigues

#### **Pensando em outros objetos em contextos de megaeventos: reflexões a partir da COP30 em Belém (PA)**

Helbert Michel Pampolha de Oliveira

## **PARTE II**

### **COP30 E MOBILIDADE URBANA: efeitos das infraestruturas e dos serviços de transporte em Belém**

**Belém rumo à COP30: megaeventos, mobilidade urbana e os desafios da sustentabilidade na Amazônia**

Rebekah Vitória Pinto de Oliveira, Christiane Lima Barbosa, Débora Gentil Rodriguez Cal, Regina Célia Brabo Ferreira, Patrícia Bittencourt Tavares das Neves e Fernando Augusto Souza Pinho

#### **O acesso viário no aeroporto internacional de Belém**

Christiane Lima Barbosa, Débora Gentil Rodriguez Cal e Regina Célia Brabo Ferreira

#### **O técnico e o político nos percalços da renovação da frota de ônibus em Belém**

Fernando Augusto Souza Pinho e Christiane Lima Barbosa

#### **O potencial do transporte fluvial na cidade anfitriã da COP30**

Patrícia Bittencourt Tavares das Neves e Fernando Augusto Souza Pinho

## **PARTE III**

### **CENTRO, QUADRILÁTEROS E ZONAS: a COP30 e as transformações territoriais no Centro Histórico de Belém**

**COP30 e Centro Histórico de Belém: análise dos investimentos públicos na orla, nas bordas e no miolo**

Helena Lúcia Zagury Tourinho e Ana Beatriz Fernandes de Macedo Tavares

## **Intervenções urbanas e habitação no Centro Histórico de Belém (CHB): nem juntas, nem separadas**

Helena Lúcia Zagury Tourinho e Ana Beatriz Fernandes de Macedo Tavares

## **Participação social e COP30: transformações urbanas no Centro Histórico de Belém**

Maria Goretti da Costa Tavares, Magaly Caldas Barros, Nabila Suelly Souza Pereira e Felipe da Silva Gonçalves

## **Contribuição da COP30 para a preservação do patrimônio no Centro Histórico de Belém (PA)**

Helena Lúcia Zagury Tourinho, Ester Naiana Rodrigues Barros, João Eduardo Mescouto Nascimento e Ruan Siqueira dos Santos

# **PARTE IV**

## **ECONOMIA URBANA EM TRANSFORMAÇÃO: efeitos da COP30 em Belém**

### **Roteiros Geo-Turísticos: educação patrimonial no contexto da COP30 em Belém–PA**

Maria Goretti da Costa Tavares, Magaly Caldas Barros, Ana Paula Neves Lins e Jonathan Rodrigues Nunes

### **COP30 e Bioeconomia: limites e oportunidades em prol da transição climática justa**

André Luiz Fonseca, Maria Lúcia Bahia Lopes e Alfredo Kingo Oyama Homma

### **Eventos de entretenimento e lazer em função da COP30: desdobramentos em Belém (PA)**

Marcel Assis Batista do Nascimento e Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues



FOTO: MARCOS ANDRÉ (2025)

## APRESENTAÇÃO

Em novembro de 2022, poucas semanas após o conturbado processo eleitoral para a Presidência da República, o então presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva, convidado a participar da COP27, na cidade balneária de Sharm-El Sheikh, no Egito, anunciou a intenção de fazer do Brasil o país sede da trigésima edição da Conferência Climática, prevista para ocorrer em 2025, e, em particular, que o evento fosse realizado em uma das cidades da Amazônia brasileira.

Em junho de 2023, um mês após a aprovação da Organização das Nações Unidas (ONU) da candidatura da cidade de Belém, o presidente, ao lado do governador Helder Barbalho, anunciou oficialmente a realização da COP30 na capital do estado do Pará. O anúncio oficial, por meio de um vídeo de ambos os políticos alocado nas redes sociais e órgãos oficiais, foi necessário para a concretização dos preparativos; entretanto, apenas ratificou a realidade que parecia estar bem definida nos meses antecedentes.

Em preparação à realidade das mudanças que se anteviam e à necessidade de compreender a ordem e magnitude dos impactos sobre a cidade desde a perspectiva acadêmica, propusemos um projeto de pesquisa a ser financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), intitulado “COP30 em Belém: das oportunidades de transformações urbanas aos desafios para a sustentabilidade, participação e controle social”.

O projeto, iniciado em janeiro de 2024, apresentava como objetivos analisar se os investimentos propostos para a cidade de Belém em preparação ao evento teriam capacidades de garantir efeitos socioespaciais positivos e duradouros na perspectiva da sustentabilidade, tema central da conferência. A convergência entre as inúmeras carências locais e as demandas de um evento da

magnitude da COP, bem como a própria necessidade de garantir a efetiva participação social e qualificada da sociedade civil local, altamente impactada pelas demandas dos preparativos do evento, também foi objeto de questionamentos.

Acompanhamos, nos últimos vinte meses, o frenesi urbano em torno das obras de infraestrutura que alteraram o ritmo da cidade, mas também um certo “clima” de euforia com o conjunto de eventos que colocaram Belém no cenário internacional neste período. Tal percepção nos levou, enquanto um grupo de pesquisa, a questionar o quanto os preparativos para a Conferência das Partes da ONU se aproximavam ou não dos fenômenos que vivenciamos em outras grandes cidades brasileiras no período entre 2007 e 2016, no qual megaeventos de natureza esportiva tiveram as cidades brasileiras como sede. Essa é uma hipótese sobre a qual esta obra se debruça.

Fruto de questionamentos, pesquisas e imersões na realidade de preparação de Belém para a COP30 é que organizamos e disponibilizamos ao público acadêmico e demais interessados o e-book *COP30 como megaevento: repercussões espaciais em uma metrópole amazônica*. Nele, oferecemos uma visão crítica dos processos pelos quais Belém tem passado em face da preparação para receber a COP30 – Conferência das Partes da ONU, que se realizará entre 10 e 21 de novembro de 2025, na cidade de Belém, estado do Pará, na Amazônia brasileira.

São 14 capítulos que expressam parte dos esforços de uma iniciativa de pesquisa que se preocupa em compreender as transformações urbanas pelas quais Belém tem passado “em nome da COP”. Assim, embora a questão sobre as mudanças climáticas seja o cerne das discussões nas COPs, em Belém podemos adicionar outra dimensão a essas discussões, que se tratou da preparação da cidade para receber o megaevento.

Os autores e as autoras estão vinculados ao projeto de pesquisa “COP30 em Belém (PA): das oportunidades de transformações urbanas aos desafios para a participação e controle social”, que foi apoiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) no âmbito da Chamada Universal - CNPq/MCTI n. 10/2023 – Faixa B – Grupos Consolidados. Tal projeto conta com pesquisadoras e pesquisadores de diferentes áreas do conhecimento (Geografia, Arquitetura e Urbanismo, Engenharia, Economia, Turismo, dentre outras) e de diferentes instituições

(Universidade Federal do Pará-UFPA, Universidade da Amazônia-UNAMA, Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará-IFPA, Universidade Federal do Paraná-UFPR) e está estruturado em 6 eixos de pesquisa: 1) balanço crítico dos megaeventos; 2) projetos urbanos e de infraestrutura; 3) mobilidade; 4) conservação e preservação do Centro Histórico de Belém (CHB); 5) economia urbana; e eixo integrador, que se dedica à incidência política na sociedade, qualificando o debate, propondo ferramentas e fomentando atividades de participação e controle social.

O desenvolvimento da pesquisa resultou, ao longo desses quase dois anos, em uma série de publicações e intervenções, muito alinhadas aos propósitos da divulgação científica, compreendendo a produção acadêmica como uma ferramenta que deve ser colocada à disposição da sociedade para contribuir em seu processo de transformação.

Dessa forma, este livro é mais uma etapa desse compromisso: disponibilizar à sociedade um conjunto de textos que contribuem para elucidar processos em curso, aportar informações relevantes e oferecer uma leitura crítica das transformações em andamento em Belém.

Embora as COPs aconteçam desde 1995 (COP1 em Berlim), observamos progressivamente um aumento de interesse e de público, culminando nas três últimas edições com cerca de 50 mil inscritos na COP27 em Sharm El-Sheikh, no Egito, no ano de 2022; 83 mil inscritos na COP28 em Dubai, Emirados Árabes, no ano de 2023; e 67 mil na COP29 em Baku, no Azerbaijão, no ano de 2024.

Portanto, o volume de participantes tem chamado a atenção para uma dimensão até então pouco considerada para a sua realização: os atributos do lugar onde a Conferência acontece. Nesse sentido, assumimos como argumento de pesquisa que a COP tem se transformado em um megaevento, com características semelhantes a outros, porém de natureza distinta. A isso se soma o fato de que, na maioria das vezes, a COP se realiza na capital do país anfitrião, o que significa uma cidade com infraestrutura preparada para a organização de eventos, e que ocupa – em geral – a primazia urbana em seu respectivo país, o que resulta concretamente na existência de redes e conexões com o mundo, por meio de aeroportos, portos (quando viável), rede hoteleira com opções diversas de hospedagem, mão de obra qualificada em receptivos e na área do turismo, dentre outros atributos.

Ocorre que Belém não ocupa essa posição de primazia para o Brasil, pois, embora seja uma dentre as 15 metrópoles nacionais, possui problemas históricos de infraestrutura e se localiza no extremo norte do Brasil, o que não lhe confere muita fluidez em termos de conexões com o restante do país. A despeito do potencial que possui em termos de atividades voltadas ao turismo, o setor não está estruturado de modo a resultar em eficientes ligações aéreas, opções de hospedagem, dentre outros. Contudo, sua localização estratégica na Amazônia brasileira conferiu a essa cidade grande relevância para sediar a COP30; afinal, mesmo que não seja o tema das COPs, a Amazônia está diretamente implicada nas mudanças climáticas, resultando, assim, em um local estratégico para que o mundo conheça as particularidades, potencialidades e dificuldades dessa realidade.

Então, organizar a COP30 resultou em dois movimentos importantes: 1) tratar de mobilizar os atores envolvidos na pactuação dos acordos climáticos e 2) tratar de preparar a cidade para receber a Conferência. Esses dois desafios foram assumidos pelo Governo Federal, seja como coordenador das ações, seja como financiador das transformações necessárias para que Belém pudesse ser a cidade anfitriã da COP30, além da parceria com o Governo Estadual, principal executor das obras e, em menor nível, com a Prefeitura de Belém.

Obras viárias e de drenagem urbana, construção de parques urbanos, de hotéis e espaços culturais, além de centros de gastronomia, dentre muitas outras, movimentaram a cidade desde o final de 2023 – quando o anúncio de Belém como cidade anfitriã foi feito – e mobilizaram mais de 7 bilhões de reais em investimentos, montantes nunca vistos em tão pouco tempo.

Para desvendar o andamento desse processo, alguns trabalhos foram reunidos no presente livro, que está estruturado em 4 partes e 14 capítulos. As partes aproximam-se dos eixos de pesquisa, revelando um conjunto de preocupações em torno do desenvolvimento do argumento da COP como um megaevento; das questões relativas à mobilidade; das repercussões das intervenções no Centro Histórico de Belém; e, por fim, de observações sobre a economia urbana.

A primeira parte, intitulada “A COP30 como megaevento: reflexões sobre as intervenções urbanas”, está composta por três capítulos. No capítulo 1, “A COP30 como megaevento: recorrên-

cias nas práticas de intervenção urbana”, escrito por Olga Lúcia Castreghini de Freitas, a autora desenvolve o argumento de que a COP30 pode ser considerada um megaevento, em razão de várias características observadas na literatura sobre o tema, e, como tal, está sujeita a mesma dinâmica observada nos demais tipos de megaeventos, em especial os esportivos, ocorridos no Brasil há uma década. Portanto, a natureza própria das discussões climáticas em plena Amazônia não foi capaz de imprimir outra lógica ao processo de preparação da cidade, que se diferenciava das estratégias de empreendedorismo urbano, exceções, mercantilização de serviços e equipamentos urbanos, resultando em possibilidades de valorização imobiliária e na alteração do lugar dos mais pobres na cidade.

O capítulo 2, denominado “‘Capital’ da COP30? Intervenções urbanas e legados para o desenvolvimento urbano de Belém”, escrito por Roberta Menezes Rodrigues, analisa as intervenções urbanas propostas para Belém e seu papel na transformação de uso de importantes áreas da cidade, além dos investimentos em saneamento, na tentativa de reverter uma situação histórica da cidade de ausência de cobertura de saneamento. Apresenta, ainda, uma visão crítica em face de obras de mobilidade urbana que reforçam o rodoviarismo, não contribuindo com soluções de mobilidade sustentáveis, à luz das premissas da própria COP.

Helbert Michel Pampolha de Oliveira é autor do capítulo 3, intitulado “Pensando em *outros objetos* em contextos de megaeventos: reflexões a partir da COP30 em Belém (PA)”, no qual discute a relação entre os grandes projetos implantados no processo de preparação das cidades para os megaeventos em detrimento de outros objetos ou fixos sociais públicos, que teriam maior convergência e comprometimento com as necessidades reais da população.

A parte 2, intitulada “A COP30 e a mobilidade urbana: efeitos das infraestruturas e dos serviços de transporte em Belém”, conta com quatro capítulos que discutem diferentes dimensões da mobilidade. No capítulo 4 “Belém rumo à COP30: megaeventos, mobilidade urbana e os desafios da sustentabilidade na Amazônia”, de autoria de Rebekah Vitória Pinto de Oliveira, Christiane Lima Barbosa, Débora Gentil Rodriguez Cal, Regina Célia Brabo Ferreira, Patrícia Bittencourt Tavares das Neves e Fernando Augusto Souza Pinho, são tratados os projetos de mobilidade como prioritários para

a realização da COP, à luz do documento da ONU sobre o tema. Foram contabilizados os valores das obras relacionadas à mobilidade urbana, o que totalizou mais de 2 milhões e meio de reais, dos quais cerca de 80% convertidos em obras que reforçam o modelo rodoviarista (duplicação de avenidas, asfaltamento, viadutos), portanto, em flagrante oposição aos princípios de combate ao modelo intensivo em carbono, preconizados pela COP.

“O acesso viário no aeroporto internacional de Belém” é o título do Capítulo 5 e, nele, Christiane Lima Barbosa, Débora Gentil Rodriguez Cal e Regina Célia Brabo Ferreira analisam a acessibilidade viária do Aeroporto e o alcance das obras de ampliação e modernização em andamento, mostrando as limitações operacionais derivadas de sua estrutura e localização, o que, de fato, muito pouco será modificado com as obras atuais.

No capítulo 6, “O técnico e o político nos percalços da renovação da frota de ônibus em Belém”, Fernando Augusto Souza Pinho e Christiane Lima Barbosa abordam as questões que envolveram a renovação da frota de ônibus, em especial de natureza política, revelando, mais uma vez, as alianças entre governo e empresariado e como a população que se utiliza do transporte público está sempre a mercê dessas negociações. Embora o tema anteceda a COP30, foi reincorporado à agenda do megaevento, alterando lógicas anteriores e atores políticos.

Patrícia Bittencourt Tavares das Neves e Fernando Augusto Souza Pinho discutem no capítulo 7, de título “O potencial do transporte fluvial na cidade anfitriã da COP30”, o apagamento da opção hidroviária em termos de transporte público para Belém, em face das atenções que se voltaram às soluções rodoviaristas, conflitando com a realidade regional, onde os rios oferecem importante potencial como modal de transporte, além de promoverem uma mobilidade urbana mais sustentável e rápida. Para fazê-lo, revisitaram alguns projetos que se dedicaram a esse tema e que apresentam soluções possíveis para a incorporação do transporte hidroviário no cotidiano da população; contudo, tais propostas não foram recuperadas no contexto da COP30, perdendo-se uma boa oportunidade de apresentar soluções inovadoras e sustentáveis.

A parte 3 do livro intitula-se “Centro, quadriláteros e zonas: a COP30 e as transformações territoriais no Centro Histórico de Belém” e, em seus quatro capítulos, trata de mostrar como o Centro Histórico de Belém (CHB) tem sofrido pressões por parte do capi-

tal imobiliário. No capítulo 8, “COP30 e Centro Histórico de Belém: análise dos investimentos públicos na orla, nas bordas e no miolo”, Helena Lúcia Zagury Tourinho e Ana Beatriz Fernandes de Macedo Tavares dedicam-se a identificar, localizar e caracterizar as obras financiadas pelo poder público relacionadas à COP30 previstas para o CHB e seu entorno, trazendo elementos que contribuam para refletir sobre os agentes beneficiados por tais intervenções e os conflitos gerados em função de ser essa uma área tombada.

As mesmas autoras prosseguem sua análise no capítulo 9 “Intervenções urbanas e habitação no Centro Histórico de Belém (CHB): nem juntas, nem separadas”, dessa vez, indagando se há mudanças no tratamento das questões urbanas e habitacionais no CHB, por meio da comparação entre as políticas públicas de intervenção realizadas no passado e as atuais, previstas para preparar o CHB para a COP30. Conclui-se que o uso habitacional segue ignorado nas políticas propostas e as ações mais relevantes se destinam a atividades do setor terciário e uso turístico desse espaço.

Maria Goretti da Costa Tavares, Magaly Caldas Barros, Nabila Suelly Souza Pereira e Felipe da Silva Gonçalves discutem no capítulo 10 “Participação social e COP30: transformações urbanas no Centro Histórico de Belém” a influência (ou a falta dela) da participação social nas transformações urbanas no CHB, com especial atenção aos acontecimentos que têm promovido a transformação do Canal da Tamandaré, com vistas à construção do Parque Linear da Tamandaré. Para tanto, conversam com pessoas que foram removidas em função das obras e revelam um processo pouco transparente e socialmente responsável.

O capítulo 11 “Contribuição da COP30 para a preservação do patrimônio no Centro Histórico de Belém (PA)”, de autoria de Helena Lúcia Zagury Tourinho, Ester Naiana Rodrigues Barros, João Eduardo Mescouto Nascimento e Ruan Siqueira dos Santos encerra a parte 3 do livro, dedicando-se a responder algumas questões acerca das medidas implementadas no CHB que resultem em fortalecimento à preservação dos imóveis e conjuntos tombados, sobre os usos pensados para imóveis desocupados e sobre as perspectivas de reabilitação de imóveis para fins habitacionais. Concluem que as intervenções estão divididas em três tipos: recuperação de conjuntos ou imóveis isolados; revitalização de eixos; e implantação de projetos de urbanização em áreas consolidadas, sem que haja preocupação com a preservação do patrimônio edificado.

A parte 4, “Economia urbana em transformação: efeitos da COP30 em Belém”, está composta por 3 capítulos: no capítulo 12 “Roteiros Geo-Turísticos: educação patrimonial no contexto da COP30 em Belém-PA”, de autoria de Maria Goretti da Costa Tavares, Magaly Caldas Barros, Ana Paula Neves Lins e Jonathan Rodrigues Nunes, os roteiros geo-turísticos são apresentados como possibilidade de potencializar ações ligadas ao turismo na área central de Belém. Ademais, a metodologia de sua elaboração e os resultados em termos de participação ao longo do tempo são apresentados como argumentos de que se constituem em importante elemento de educação patrimonial e como estratégia a ser utilizada durante a COP30 para aproximar os visitantes da realidade de Belém.

André Luiz Fonseca, Maria Lúcia Bahia Lopes e Alfredo Kingo Oyama Homma discutem a bioeconomia no capítulo 13 “COP30 e Bioeconomia: limites e oportunidades em prol da transição climática justa”, trazendo elementos para pensar a bioeconomia como caminho inovador para a Amazônia. Para tanto, discutem a bioeconomia no contexto amazônico, a exploração da floresta em pé como alternativa sustentável para a Amazônia e os entraves estruturais que comprometem sua efetiva implementação.

No capítulo 14 “Eventos de entretenimento e lazer em função da COP30: desdobramentos em Belém-PA”, de autoria de Marcel Assis Batista do Nascimento e Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues, são discutidas as ações relativas ao entretenimento, derivadas da realização da COP30 em Belém e como os eventos paralelos funcionam como instrumento de promoção da imagem da cidade no exterior, embora, muitas vezes, tenham repercussões negativas para as manifestações culturais locais. São analisados dados do CAGED (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados) para os setores sensíveis ao entretenimento e as conclusões não são animadoras em termos de geração de empregos locais.

Esperamos que o livro e os diversos temas tratados aportem contribuições importantes para as reflexões sobre a realização da COP30 em Belém e permitam um olhar mais abrangente sobre os processos em curso.

Boa leitura!

## PREFÁCIO

Sediar em Belém, na Amazônia, pela primeira vez uma conferência global pensada para debater e definir estratégias de combate às mudanças climáticas reunindo líderes mundiais, cientistas e representantes da sociedade civil para discutir temas como aquecimento global, energias renováveis e preservação da biodiversidade? O simples anúncio desta iniciativa parecia abrir um portal de novas perspectivas. Pensar a reorganização dos modos de produção do planeta a partir da Amazônia significaria não apenas deslocar o centro do debate do hemisfério norte, do centro do capitalismo para sua periferia, mas muito mais: confrontar as perspectivas de futuro a partir da floresta, a partir das águas, a partir de um ecossistema sociopolítico cultural da florestania, que, claramente, desafia o modelo carbocêntrico hegemônico. Para além da possibilidade de repensar os paradigmas, para a cidade anfitriã da conferência, Belém, prepará-la para receber a conferência parecia como uma oportunidade diante da perda progressiva de centralidade econômica para polos mais dinâmicos da região. Assim, Belém viu também na realização da conferência em seu território uma oportunidade de concentrar esforços para superar mazelas e carências e se reinventar no século XXI.

Este livro, que reúne estudos e pesquisas realizados por professores e pós-graduandos (sobretudo de arquitetura e urbanismo, geografia, engenharia) da Universidade Federal do Pará (UFPA) e Universidade da Amazônia (UNAMA), revela, entretanto, que, pelo menos no que se refere às transformações urbanísticas realizadas na cidade no âmbito desta preparação, não foi exatamente isto que ocorreu. Ao examinar, sobretudo, onde e como foram investidos os mais de 7 bilhões de reais na cidade em sua preparação para receber a COP30, poderíamos afirmar que, embora os esforços e recursos investidos a pretexto da preparação da cidade para a

conferência tenham sido muito grandes, a “reinvenção a partir de uma cidade amazônica” não ocorreu...

A tese do livro é a de que já vimos este filme, argumentando que, apesar da natureza de enfrentamento da crise e dos desafios socioambientais como elementos centrais do evento, o modus operandi da organização da COP30 em Belém segue as **recorrências nas práticas de intervenção urbana** observadas em megaeventos anteriores no Brasil (como Copa do Mundo e Olimpíadas), alinhadas ao **empreendedorismo urbano** e à lógica da **mercantilização da cidade** (ou “cidade de exceção”).

Um exemplo eloquente se refere aos investimentos em **mobilidade**. Segundo vários estudos contidos no livro, o investimento total na categoria mobilidade é um dos mais altos, estimado em mais de **R\$ 2 bilhões**, em projetos que envolvem rodovias, duplicações de avenidas, Bus Rapid Transit (BRT) e viadutos. Em uma metrópole fluvial como Belém, com 42 ilhas e uma relação intensa e histórica com as águas, repensar o transporte implementando uma rede hidroviária permanente era o desafio esperado. Entretanto, o modo rodoviário, vilão e personagem central do modelo carbocêntrico, que, inclusive, foi um dos responsáveis pelo aquecimento global, foi o **maior beneficiado**, representando **82,66%** do montante total desta categoria. O modal hidroviário, apesar do potencial regional, recebeu investimentos mínimos (cerca de 0,30% ou 1,36%, a depender da classificação).

É verdade que a preparação de Belém para a COP desencadeia **intensas transformações urbanas e repercussões espaciais** em uma metrópole amazônica que já enfrenta desafios históricos de infraestrutura e desigualdade; porém, de acordo com os artigos deste livro, os vultuosos investimentos públicos foram direcionados para obras que muitas vezes priorizam abertura de frentes imobiliárias e de **marketing urbano** em de FOTO: c 2025 MARCOS ANDRÉ trimento das necessidades sociais da população local, gerando conflitos e aprofundando desigualdades socioespaciais.

Assim, também é apontada a **ausência de diálogo e transparência** por parte do poder público, tanto na definição das obras como na avaliação e mitigação de seus impactos sobre os atingidos. O tema das remoções, que foi um dos mais controversos na preparação das cidades para a Copa do Mundo e Olimpíadas no Brasil, aparece aqui também: mesmo em projetos de grande interesse público, como o saneamento, relatos de remoções com inde-

nizações insuficientes, falta de espaço para diálogo e construção de alternativas de projeto estão entre os problemas apontados.

Por fim, vale ressaltar que o livro não apenas revisita criticamente as opções de projetos e obras realizadas na cidade, mas também aponta experiências e processos de mobilização, escuta e governança que apontam em outras direções. Na literatura de estudos urbanos, os megaeventos como possibilidade de aceleração e intensificação de processos e modelos extrativistas nas cidades sede já foi amplamente estabelecida. Dificilmente, nas condições políticas atuais, isto seria diferente em Belém. Porém, é fundamental apontar também para o quanto este processo ativou – e seguirá reverberando – a imaginação urbanística, social e política não apenas para resistir, mas, sobretudo, para formular outros futuros.

***Raquel Rolnik***

Professora Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Universidade de São Paulo

# PARTE I

## A COP30 COMO MEGAEVENTO: reflexões sobre as intervenções urbanas

# A COP30 COMO MEGAEVENTO: recorrências nas práticas de intervenção urbana

Olga Lúcia Castreghini de Freitas

## 1. INTRODUÇÃO

Desde o anúncio de Belém como cidade-anfitriã da COP30 (Conferência das Partes da ONU) a ser realizada em novembro de 2025, a cidade tem vivido uma intensa movimentação com o grande número de intervenções que objetivam preparar a cidade para tal acontecimento.

Essas ações transformadoras não são novidade no contexto urbano mundial, muito já se escreveu e produziu sobre a força dos interesses externos na transformação das cidades, em particular na compreensão da cidade como uma mercadoria a ser exposta e comercializada em âmbito internacional (Vainer, 2000).

Termos como *city marketing* ou *marketing* urbano, competitividade entre cidades, vitrine para atração de negócios, dentre tantos outros, foram cunhados e há décadas – em especial desde a emergência de Barcelona como modelo de sucesso nos anos de 1990 –, têm sido evocados para caracterizar um processo acirrado de competição entre cidades por negócios, em particular, relacionados ao entretenimento, que surge como uma potente “indústria” na hipermodernidade (Ascher, 2004) ou supermodernidade (Augé, 2012), evidenciando a força dos eventos e dos megaeventos na sociedade e na economia. A mídia tem papel central, potencializada pelas Tecnologias de Informação e Comunicação, que acelera processos e forma opinião de modo instantâneo, para eventos que são também consumidos instantaneamente.

Em face desse contexto, podemos nos perguntar onde está a novidade, se tal processo já caracteriza a dinâmica urbana há décadas? A novidade reside em duas dimensões: i) primeiro na ampliação do ciclo de mercantilização das cidades, alcançando Be-

lém, numa outra relação espaço-tempo; ii) segundo na expectativa de que a realização de um megaevento como a COP não reproduziria as mazelas dos megaeventos esportivos, justamente por sua natureza comprometida com as discussões climáticas e de sustentabilidade.

A COP, reunião derivada da necessidade de reunir chefes de estado e governo, diplomatas e negociadores em torno das ações que visam discutir mecanismos de enfrentamento das mudanças climáticas, produz, em seu processo de preparação, transformações intensas que se situam na lógica de uma nova rodada ou de um novo ciclo de mercantilização das cidades, inserindo Belém nessa dinâmica.

Nosso objetivo é demonstrar que a realização da COP em Belém transformou esse acontecimento em um megaevento, resguardadas suas especificidades temáticas e seus objetivos, pois o *modus operandi* de sua organização muito pouco se diferencia da dinâmica de organização dos megaeventos ocorridos no Brasil há uma década, embora esses tenham sido de natureza esportiva.

Práticas de intervenção urbana tributárias de um modo específico de ver e agir na cidade à luz das premissas do empreendedorismo urbano e do planejamento estratégico, revelam o alinhamento àquilo que Vainer (2011) denominou como cidade de exceção:

A cidade de exceção se afirma, pois, como uma forma nova de regime urbano. Não obstante o funcionamento (formal) dos mecanismos e instituições típicas da república democrática representativa, os aparatos institucionais formais progressivamente abdicam de parcela de suas atribuições e poderes. A lei torna-se passível de desrespeito legal e parcelas crescentes de funções públicas do estado são transferidas a agências “livres de burocracia e controle político” (Vainer, 2011, p. 10).

Para a análise, revisitamos conclusões derivadas do desenvolvimento do projeto “Metropolização e Megaeventos: impactos da Copa do Mundo/2014 e das Olimpíadas/2016”<sup>1</sup>, desenvolvido no âmbito do Observatório das Metrôpoles, de modo a encontrar

---

1 Resultados deste projeto de pesquisa estão publicados na obra *Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*, organizada por Santos Junior, Gaffney e Ribeiro (2015).

nexos explicativos em ambos os acontecimentos e as recorrências nas práticas de intervenção urbana.

O presente texto é tributário de uma agenda de pesquisa que envolve diversos pesquisadores de diferentes instituições e áreas do conhecimento, unidos pelo desenvolvimento do projeto de pesquisa “COP30 em Belém (PA): das oportunidades de transformações urbanas aos desafios para a sustentabilidade, participação e controle social”, apoiado pelo CNPQ – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, no âmbito da Chamada Universal - CNPq/MCTI n. 10/2023 – Faixa B – Grupos Consolidados.

A argumentação será desenvolvida por meio de três seções, cujos objetivos são, respectivamente: i) apresentar a Conferência das Partes e sua dinâmica de realização pela ONU; ii) discutir o conceito de megaevento e o de legado, como recurso discursivo associado; iii) definir a COP30 como um megaevento e identificar as recorrências nas práticas de intervenção urbana.

A expectativa é de contribuir para desvendar e desvelar dinâmicas locais que se explicam em sua articulação com dinâmicas globais e concorrem para colocar Belém no centro das discussões, sejam sobre as mudanças climáticas, sejam sobre as transformações urbanas e a abertura da cidade ao mundo, como destino estratégico na Amazônia.

## **2. A COP - CONFERÊNCIA DAS PARTES - E SUA DINÂMICA DE REALIZAÇÃO**

A COP se constitui como o principal fórum global onde são discutidas, de modo multilateral, questões relacionadas às alterações climáticas e formas de reduzir os efeitos nocivos da emissão dos gases de efeito estufa na atmosfera. São, assim, reuniões formais que se realizam anualmente em um dos cinco grupos regionais de países definidos pela ONU, e que congregam seus 193 Estados-membros.

A primeira reunião, ou seja, a COP1 ocorreu em Berlim, Alemanha no ano de 1995 e foi seguida por uma sucessão de outras reuniões anuais nos seguintes grupos regionais: o grupo Africano – composto por 54 países – e o grupo Ásia-Pacífico – composto por 53 países – foram anfitriões de 5 reuniões cada um; o grupo da

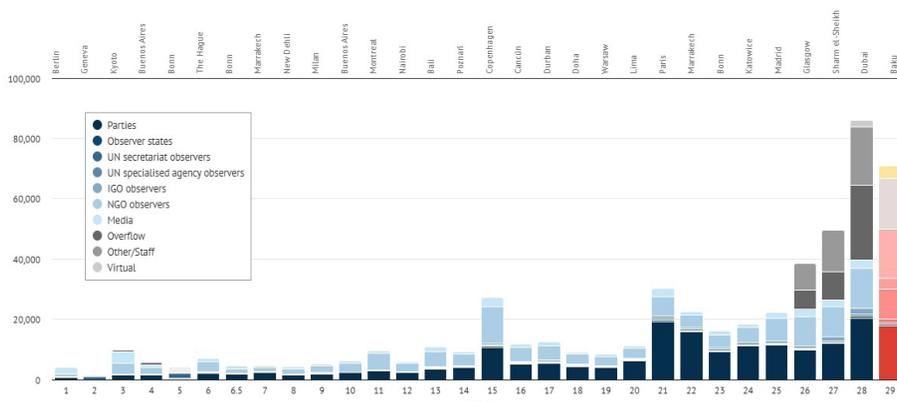
Europa Oriental, que congrega 23 países, foi anfitrião de 3 reuniões; o grupo Latino-Americano e Caribenhos, que é composto por 33 países, organizou 4 reuniões, devendo ser a quinta em Belém, em 2025; e, finalmente, o grupo da Europa Ocidental e Outros, que é composto por 28 países, incluindo a América do Norte e a Austrália, e nele foram realizadas 12 reuniões.

Na América Latina, Buenos Aires na Argentina foi a cidade anfitriã por duas ocasiões: COP4 em 1998 e COP10 em 2004; a COP16 ocorreu em 2010 em Cancun, no México; a COP20 em 2014 ocorreu em Lima, no Peru. No ano de 2019, o Brasil deveria ter sido o país anfitrião da COP25, mas o governo federal declinou, resultando no deslocamento da presidência da conferência para o governo do Chile e na realização logística e operacional em Madri, na Espanha.

Embora seja uma reunião de representantes oficiais dos governos dos vários países integrantes da ONU, participam também um conjunto de observadores, além de representantes das áreas empresariais, ONGs e grupos ligados à sociedade civil, o que faz do evento um grande acontecimento em termos de número de participantes.

O Gráfico 1 mostra a progressão no número de inscritos ao longo do tempo, revelando que na última década a COP tem se transformado num evento com expressiva atração de pessoas.

Gráfico 1: Inscritos nas COPs ao longo do tempo



Fonte: Analysis [...] (2024).

A COP28 em Dubai, Emirados Árabes, foi a mais expressiva em termos de delegados inscritos, com mais de 83 mil, seguida pela COP29 em Baku, no Azerbaijão, com quase 67 mil e pela COP27 em Sharm El-Sheikh, no Egito, com perto de 50 mil (Analysis [...], 2024). Se considerarmos que essas três últimas foram realizadas em países com regimes não democráticos, inibindo a participação de movimentos sociais, ambientalistas e da sociedade em geral, podemos vislumbrar um público considerável na COP30, a ser realizada em Belém em 2025, muito embora haja limitações de ordem logística, sobretudo em relação à hospedagem.

Para a realização de uma COP, o país anfitrião deve apresentar à UNFCCC (*United Nations Framework Convention on Climate Change* - Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas), uma proposta que contemple os seguintes elementos: capacidade de infraestrutura; planos de sustentabilidade; estratégias de segurança; compromisso financeiro; experiência em eventos internacionais, além do compromisso do país com a agenda climática global (UNFCCC, 2023).

Nos campos da infraestrutura e logística, são apontados os seguintes requisitos: i) Centro de Convenções com salas para plenárias, reuniões menores, áreas de exposição e espaços para a mídia; ii) Hospedagem com garantia de hotéis suficientes para todos os participantes, com opções para diferentes orçamentos; iii) Transporte, com sistema eficiente que permita o deslocamento de hotéis e aeroportos até o local do evento.

Na cidade anfitriã, a Conferência ocorre em duas zonas pré-definidas: A Zona Azul ou *Blue Zone* e a Zona Verde ou *Green Zone*.

A Zona Azul é um espaço gerenciado diretamente pela ONU e nele ocorrem as negociações, nessa Zona só entram os credenciados pela ONU. A Zona Verde é o espaço gerenciado pelo governo anfitrião, nela, normalmente ocorrem eventos, exposições, palestras, oficinas de trabalho e demais atividades, registradas e autorizadas pelo governo local é, assim, um espaço de ampla participação, para além da representação oficial e diplomática.

### **3. MEGAEVENTOS: DEBATE CONCEITUAL**

Definir megaeventos não é tarefa trivial, pois passa pela prio-

rização de diversos componentes e características próprias de sua constituição. Assim, podem ser classificados pelo tipo (esportivos, culturais, políticos, religiosos, militares e de lazer e entretenimento); pela abrangência; pelo público (de massa ou de nicho); pela frequência, dentre outros.

Para Hall (1992), os megaeventos se constituem como um conjunto de eventos, não apenas esportivos como a Copa do Mundo e as Olimpíadas, mas também as Exposições ou Feiras Mundiais. Como principais características, aponta o fato de estarem direcionados à criação de novos destinos ou incrementação de destinos já existentes no âmbito do turismo internacional; de terem sua grandiosidade – mega –, relacionada ao público abrangido, à exposição na mídia, à inversão de recursos públicos, além dos impactos sobre a sociedade local em razão dos altos custos das instalações necessárias e, não menos importante, dos efeitos políticos a eles associados.

Müller (2015), por sua vez, destaca quatro dimensões definidoras dos megaeventos: i) atratividade de visitantes (aponta um público de mais de um milhão de visitantes ou de ingressos vendidos); ii) alcance midiático (que envolve milionários direitos de transmissão); iii) custos elevados (mais de um bilhão de dólares), principalmente em infraestrutura e, normalmente, derivado de investimentos públicos; e iv) transformações urbanas (impacto imediato nas cidades e regiões anfitriãs).

Desse modo, os megaeventos podem ser definidos como acontecimentos itinerantes, que atraem grande número de visitantes, com amplo alcance midiático, elevados custos, normalmente de responsabilidade do setor público, além de promoverem transformações nas cidades ou regiões onde se realizam e criarem ou potencializarem novos destinos no âmbito do turismo internacional.

O principal aliado para o convencimento da sociedade de que os megaeventos são oportunidades, é a noção de legado, sempre colocada como o ponto central do argumento para realizar um megaevento.

Legados podem ser definidos como “impactos transformadores duradouros no tecido urbano e regional que justificam os elevados gastos com megaeventos” (Müller, 2015, p. 633, tradução nossa). De acordo com Schut (2024), permite convencer os habitantes que os gastos dispendidos em obras e infraestrutura são

aceitáveis. A noção de legado aciona o discurso que coloca os habitantes em foco e não apenas os visitantes.

A organização dos megaeventos está sempre a serviço de estratégias de organizações internacionais, como a FIFA (Federação Internacional de Futebol), o COI (Comitê Olímpico Internacional), a ONU (Organização das Nações Unidas) e os eventuais prejuízos são sempre de responsabilidade do poder público.

Por suas características, os megaeventos passaram a ser entendidos como um componente fundamental para pensar as intervenções nas cidades e como facilitador da introdução de novos elementos estratégicos, de atratividade e de visibilidade internacional, bem como situados no âmbito do empreendedorismo urbano que orienta a maior parte das administrações urbanas e define qual o rol de infraestruturas deve responder a tais demandas.

Megaeventos foram e seguem sendo apresentados à sociedade brasileira como a possibilidade de resolução de inúmeros problemas, em especial nas cidades e em setores como mobilidade intra e interurbana, respectivamente com a implantação de modais como BRT (*Bus Rapid Transit*) e VLT (Veículo Leve sobre Trilho), a modernização da rede aeroportuária, bem como a renovação urbana com a implantação de obras de infraestrutura. Não menos importante, tais megaeventos veiculam a possibilidade de potencializar as respectivas cidades como destinos turísticos duradouros a longo prazo.

#### **4. A COP30 COMO UM MEGAEVENTO E AS INTERVENÇÕES URBANAS**

Assim, para além das preocupações com as questões climáticas e de sustentabilidade, a COP desencadeia uma série de ações na cidade anfitriã, capazes de promover importantes transformações urbanas.

A partir das características dos megaeventos tratadas na seção anterior, analisar a COP como um megaevento implica em adaptar o conceito ao objetivo do acontecimento. Desse modo, a COP pode ser considerada um megaevento em função de sua natureza midiática, em termos de exposição para o mundo, as milhares de pessoas que participam das atividades – sejam as oficiais

sejam as paralelas –, a necessidade de infraestrutura de mobilidade, hospedagem, alimentação, segurança, centros de mídia, dentre tantos itens, que transformam esse evento em algo superlativo e, não menos importante, projetam para o mundo a cidade-anfitriã, não apenas nos cerca de 15 dias de sua realização, mas em todo processo de preparação.

Recursos que ultrapassam a cifra de 6 bilhões de reais (cerca de 1 bilhão de dólares) foram investidos na cidade para realização das obras de infraestrutura, e têm como origem: BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social); FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço)/Caixa Econômica Federal; PAC (Programa de Aceleração do Crescimento); Orçamento Geral da União; FUNGETUR (Fundo Geral de Turismo), além de Itaipu Binacional. Chama a atenção o considerável aporte de recursos que teve como origem a hidrelétrica Itaipu Binacional, localizada no estado do Paraná e que, pela primeira vez, destina valores tão elevados para projetos que não se situam em sua área de influência direta, manobras do governo federal para suprir a necessária agilidade para os investimentos.

A esse montante, somam-se recursos do Estado do Pará e da Prefeitura de Belém, além daqueles derivados da mineradora Vale a título de compensação de tributos minerários, amparada no Programa “Estrutura Pará”, por meio do qual os valores devidos da Taxa Estadual de Fiscalização Mineral (TFRM), não são recolhidos ao estado, mas convertidos diretamente na execução de obras de seu interesse. Dentre elas estão duas obras de relevância para a realização da COP30: o Parque da Cidade e o Porto Futuro II. Também recursos oriundos do setor privado se somam a esses, elevando ainda mais o montante.

Deve-se registrar que, diferente dos megaeventos esportivos – quando havia uma Matriz de Responsabilidade com informações mostrando os recursos envolvidos nas obras e projetos –, a COP30 não conta com um repositório geral onde seja possível saber o que, onde, quanto e qual a origem dos recursos envolvidos. Esse fato, em si, dificulta qualquer ação de controle social sobre os montantes e sua destinação e sobre a variação no aumento de valores. Repetese, infelizmente, uma das características dos megaeventos em todo o mundo, quando os valores iniciais dos projetos são conhecidos, mas não o que justifica os aumentos ocorridos ao longo do tempo e porque os custos finais são sempre superiores aos iniciais.

Os projetos em curso em Belém estão para muito além das demandas específicas para a realização do megaevento. Receberam a chancela de preparação da cidade para a COP projetos que em nada se articulam ao megaevento e mesmo se contrapõem ao princípio da sustentabilidade. Tendo em vista a inexistência de uma lista oficial e que justifique a relação entre a obra e a COP30, decidimos no interior do processo de pesquisa, classificar as obras em duas naturezas: de compromisso e de oportunidade. Enquanto as primeiras possuem caráter convergente e direto à realização do megaevento, as segundas são aquelas que foram nomeadas como afins à COP, mas que, de fato, se relacionam a outras demandas de infraestrutura, muitas delas históricas (Figura 1).

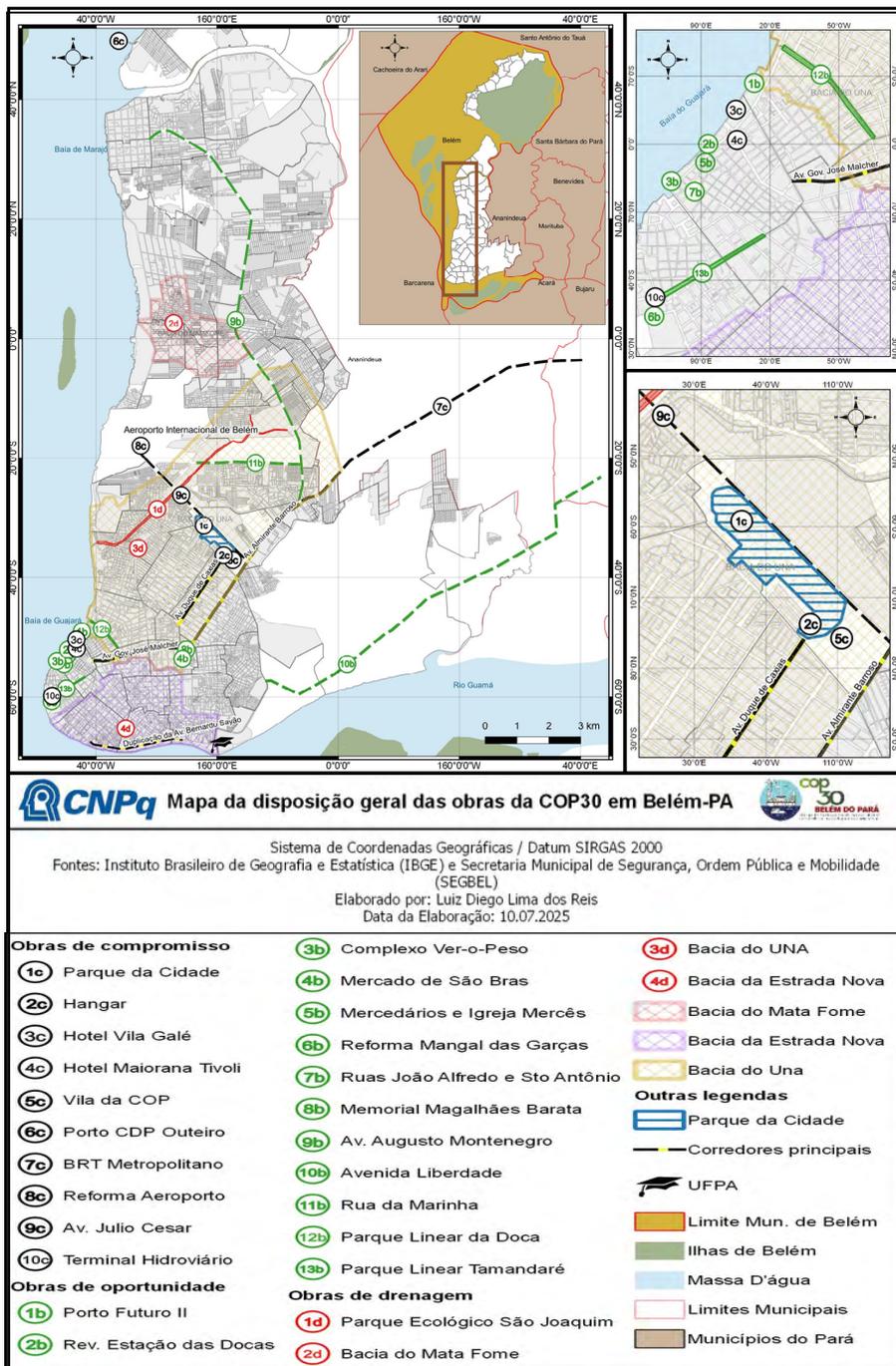
As obras de compromisso são em número reduzido, sobretudo em função da natureza do megaevento COP30, e convergem com as exigências da ONU, apontadas anteriormente, são elas:

i) Centro de Convenções: a COP se realizará no Parque da Cidade, com 500 mil m<sup>2</sup>, localizado no antigo aeroporto Brigadeiro Protásio, transformado em parque, onde serão concentradas a *blue zone* (local das negociações e sob responsabilidade da ONU) e a *green zone* (local administrado pelo governo anfitrião e onde acontecem os eventos paralelos) (Figuras 2 e 3 - zonas azul e verde) (investimentos estimados em R\$ 700 milhões para a primeira fase), e que possui conexão com o Hangar Centro de Convenções, também em reforma (R\$ 39 milhões);

ii) Hospedagem: a hospedagem será provida por novos hotéis de redes privadas (Vila Galé Collection Amazônia (R\$ 180 milhões) e Maiorana Tivoli (R\$ 20 milhões), dentre outras iniciativas do setor privado; pela Vila COP - complexo hoteleiro e centro administrativo estadual (R\$ 194 milhões); reforma e adaptação de escolas como hostel para o período da COP (R\$ 68 milhões); aluguel de dois navios transatlânticos (R\$ 260 milhões) que ficarão atracados no porto de Outeiro (distrito de Belém);

iii) Transporte: ônibus elétricos para deslocamento dos participantes, seja por intermédio do BRT metropolitano (R\$ 561 milhões), seja pela aquisição ou aluguel de ônibus elétricos para circular no município de Belém. Do ponto de vista dos meios de transporte para chegar em Belém, im-

Figura 1: Mapa da disposição geral das obras da COP30 em Belém (PA)



portante destacar as obras de Reforma do Aeroporto Internacional (R\$ 450 milhões) e de seu principal acesso, como também o principal acesso ao Parque da Cidade, qual seja, a modernização da Avenida Júlio César (R\$136 milhões), além das obras em terminais hidroviários. Para a rodoviária não consta nenhuma previsão de reestruturação.

Figura 2: Green zone



Fonte: Xavier (2025).

Figura 3: Blue zone



Fonte: Xavier (2025).

As obras de oportunidade se referem a um conjunto de obras que, embora não sejam essenciais para a realização da COP, são

importantes tanto para a manutenção e conservação dos edifícios patrimoniais como dos espaços públicos em geral. Destacamos:

- Porto Futuro II (R\$ 568 milhões), composto pela revitalização e restauração de vários armazéns da zona portuária de Belém voltados a abrigar o Museu das Amazônias, um Centro Gastronômico, o Parque de Bioeconomia, as instalações do Teatro Caixa Cultural, além do Hotel Vila Galé *Collection* Amazônia;
- revitalização da Estação das Docas;
- reforma do Complexo Ver o Peso incluindo a implantação do Sistema de Esgotamento Sanitário (SES);
- Mercado de São Brás;
- restauração dos Mercedários e da Igreja das Mercês;
- reforma do Mangal das Garças;
- reforma das ruas João Alfredo e Santo Antônio;
- restauro do Memorial Magalhães Barata e da Praça da Leitura;
- reurbanização da Av. Augusto Montenegro, importante acesso à área de expansão de Belém.

Algumas obras que suscitaram grande polêmica, foram excluídas de sua relação com a COP30, na medida em que conflitavam com os princípios de sustentabilidade, e com pressupostos básicos de conservação da floresta, reforçando modelos rodoviários como solução para a mobilidade urbana. Foram elas: a construção da Av. Liberdade e a duplicação da Rua da Marinha (R\$480 milhões e R\$242 milhões, respectivamente). A primeira é uma via expressa de 13 quilômetros de extensão, justificada pela necessidade de melhorar a mobilidade urbana, que corta importante remanescente florestal na região metropolitana; a segunda, com cerca de 3,5 quilômetros, interliga duas importantes vias: a rodovia Augusto Montenegro e a Av. Centenário. Neste caso, o licenciamento ambiental foi objeto de questionamento judicial, pois as obras avançam sobre área do Parque Municipal Gunnar Vingren, e o licenciamento existente era apenas da esfera estadual. A disputa entre prefeitura e estado, todavia foi dissipada após as eleições municipais de 2024, que resultou no alinhamento político entre as duas esferas federativas.

Questionável também é a concepção de parque linear proposta em duas obras: Parque Linear da Doca – R\$ 310 milhões –, (Figura 4) e Parque Linear da Tamararé – R\$ 154 milhões –, que se constituem em obras a base de concreto e ferro, e que dão outra roupagem aos canais pré-existentis sem promover intervenções estruturais para a renaturalização dos rios, além da expectativa sobre a solução para os crônicos problemas de drenagem e alagamento. Solução polêmica foram as chamadas “eco-árvores”, uma estrutura de ferro preparada para receber plantas trepadeiras e promover sombra ao longo do traçado dos parques.

Figura 4: Obras do Parque Linear da Doca  
(Av. Doca de Souza Franco)

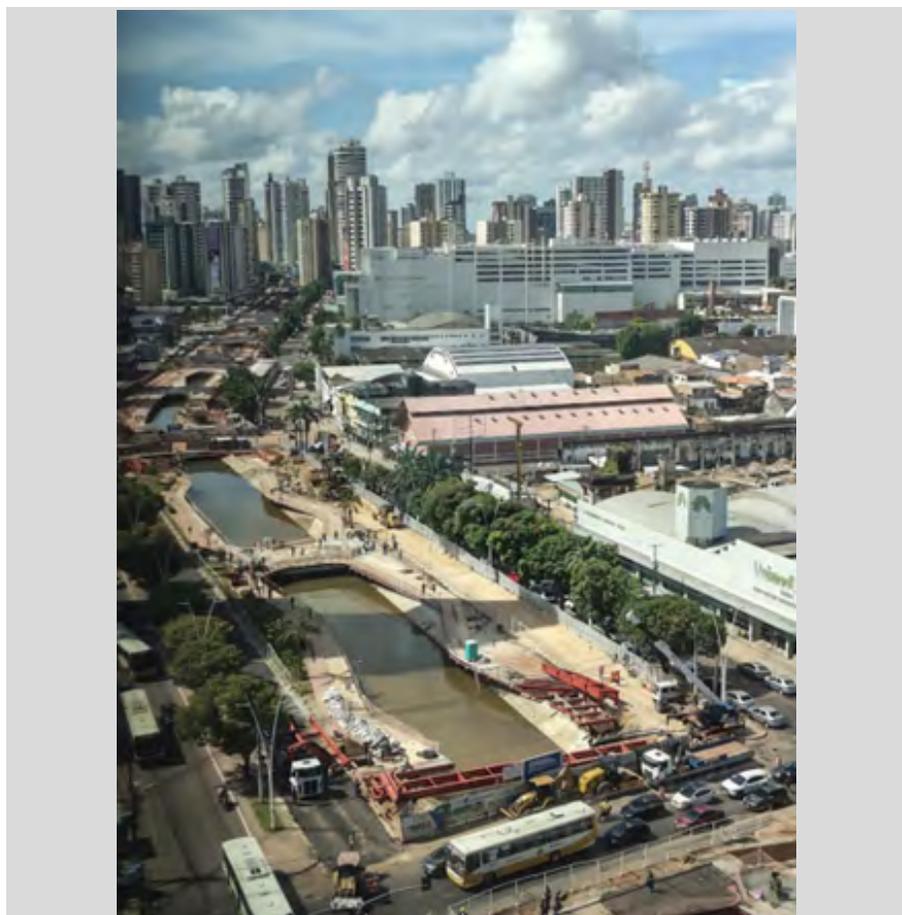


Foto: acervo da autora, 2025.

## 5. BELÉM E AS RECORRÊNCIAS NAS PRÁTICAS DE INTERVENÇÃO URBANA

Vainer (2011) e Santos Junior (2015) convergem em vários pontos de suas análises acerca dos elementos que estruturam a realização dos megaeventos e de como os mesmos podem ser compreendidos como integrantes de um novo ciclo de mercantilização das cidades, onde a “nova questão urbana” se evidencia pela competitividade urbana.

Algumas das práticas recorrentes nos megaeventos e apontadas por Vainer (2011) são também observadas em Belém, como a inviabilização dos processos decisórios:

[...] não se sabe onde, como, quem e quando se tomam as decisões. [...] Concretiza-se, assim, o projeto de conferir flexibilidade e agilidade aos processos decisórios, liberando-os definitivamente dos “controles políticos e burocráticos” (Vainer, 2011, p. 12).

As parcerias público-privadas são exemplos dessa ação. Em Belém, nenhum processo transparente de tomada de decisão tem sido observado. Diferentemente dos megaeventos esportivos, nenhuma Matriz de Responsabilidade foi oferecida à sociedade, contendo informações sobre projetos e valores, dificultando qualquer mecanismo de controle e participação da sociedade nas decisões. Pessoas foram removidas de seus locais de moradia para dar lugar as obras, sobretudo as de drenagem, mais do que questionar a necessidade de tais remoções (como aquelas do canal da Tamandaré), questiona-se a ausência de transparência e de convencimento adequados por parte do poder público.

Também para Vainer (2011, p. 11):

Os mega-eventos realizam de maneira plena e intensa, a cidade da exceção. Nesta cidade, tudo passa ao largo dos mecanismos formais-institucionais. [...] A cidade dos mega-eventos é a cidade das decisões ad hoc, das isenções, das autorizações especiais [...] e também das autoridades especiais.

Ressalta-se a autoridade constituída pelo Governo Federal

por meio do Decreto nº 11.955, de 19 de março de 2024 (Brasil, 2024), que instituiu a Secretaria Extraordinária para a COP30, com as seguintes competências:

- I - coordenar, articular, orientar e monitorar as atividades da União, do Estado e da cidade-sede para a realização da 30ª Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima - COP30, junto aos órgãos previstos na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, promulgada pelo Decreto nº 2.652, de 1º de julho de 1998, e a outros órgãos da Organização das Nações Unidas - ONU;
- II - promover a interlocução e a articulação com os órgãos e as entidades federais, estaduais, distritais e municipais necessárias à preparação para a realização da COP30 na cidade-sede, principalmente nas áreas de segurança pública, saúde, mobilidade urbana, acesso aéreo, acomodação, promoção do turismo e atividades culturais;
- III - coordenar e supervisionar as ações governamentais necessárias ao planejamento e à entrega das obras, à realização do evento e ao fornecimento dos serviços essenciais para a realização da COP30;
- IV - prover o apoio administrativo e os meios necessários para a realização da COP30, no âmbito do Poder Executivo federal;
- V - firmar e gerir contratos, convênios, acordos de cooperação, ajustes ou outros instrumentos congêneres, nacionais ou internacionais, no âmbito de sua competência, em articulação com a Secretaria de Administração da Secretaria-Executiva da Casa Civil da Presidência da República;
- VI - planejar, coordenar e executar o plano de comunicação para a realização da COP30, em articulação com a Secretaria de Comunicação Social da Presidência da República, inclusive quanto às ações de comunicação social, mídia e comunicação institucional do Governo federal; e
- VII - articular as estratégias e reportar os avanços do processo de organização da COP30 junto ao Comitê Interministerial sobre Mudança do Clima - CIM, de que trata o Decreto nº 11.550, de 5 de junho de 2023 (Brasil, 2024, art. 1º).

O desrespeito às normativas legais é outro ponto ressaltado por Vainer (2011, p. 10), “[a] lei torna-se passível de desrespeito legal e parcelas crescentes de funções públicas do estado são transferi-

das a agências “livres de burocracia e controle político”. As normas de licenciamento ambiental foram objeto de polêmica entre os níveis estadual e municipal de governo para a ampliação da rua da Marinha, assim como permearam também a construção da Av. Liberdade, ambas recentemente “retiradas” do pacote associado às obras da COP30. Para ter agilidade no processo construtivo e se ver livre da burocracia do estado, duas importantes obras – Parque da Cidade e Porto Futuro II –, foram viabilizadas pela ação direta da Mineradora Vale, que, por meio da compensação de tributos mine-rários devidos ao Estado, assumiu a realização das obras inseridas no programa Estrutura Pará, que prevê a conversão dos impostos devidos diretamente na construção das obras, sem o repasse ao Estado, agilizando o processo construtivo, e liberando das normativas legais impostas ao uso de recursos públicos.

O conjunto de proposições apresentados por Santos Junior (2015), encontra quase total aderência ao que observamos em Belém em seu processo de preparação para a COP30. Embora o autor tenha feito sua análise a partir da realidade dos megaeventos esportivos (Copa do Mundo da FIFA, em 2014, e Olimpíadas, em 2016), os fundamentos de sua análise parecem desafiar o tempo e o espaço, na medida em que se colocam como importantes chaves-explicativas para o que temos observado em Belém.

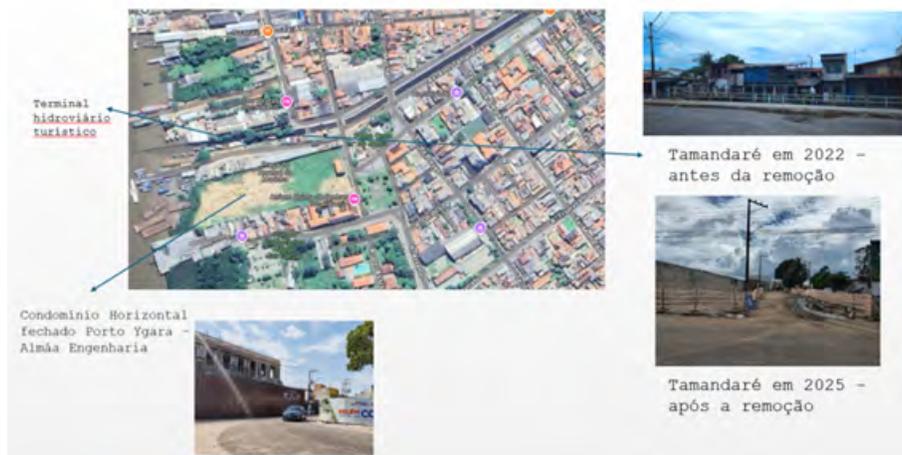
Para o autor, “[os] projetos de intervenção e renovação urbana implementados nas cidades-sede são a expressão de uma nova rodada de mercantilização das cidades” (Santos Junior, 2015, p. 31), o que se daria por meio da:

[...] incorporação de áreas da cidade e de serviços urbanos parcialmente desmercantilizados aos circuitos de valorização do capital, vinculado aos interesses de certos agentes econômicos, notadamente ligados aos setores imobiliário, de grandes obras de infraestrutura, do turismo, e financeiro (Santos Junior, 2015, p. 31).

A elitização de certas áreas da cidade e sua valorização imobiliária são repercussões dessa prática. Como não associar tal conclusão aos processos em curso, em especial no Canal da Tamandaré, que implicou simultaneamente na remoção de famílias para a construção do terminal hidroviário e na implantação

de condomínio residencial de classe alta com “saída” para o rio? (Figura 5). Tal processo promoveu “um processo de realocização dos pobres nas cidades” (Santos Junior, 2015, p. 34).

Figura 5: Canal da Tamandaré em transformação



Fonte: mosaico com imagem do *Google Earth* e fotos do acervo da autora, 2025.

Relatos colhidos pela equipe de pesquisa em atividade de campo mostram um processo arbitrário de retirada dos moradores, definição aleatória das indenizações e nenhum compromisso com a destinação das pessoas. Em diferentes entrevistas surgiram referências aos procedimentos de remoção com afirmações de que os moradores não tiveram assistência profissional adequada, como de psicólogos, por exemplo, além de insinuações acerca da ausência de direitos em razão da ocupação estar em área da União, o que sugere uma posição de conformismo com o processo de retirada e a aceitação dos valores definidos pelo poder público.

Embora não haja informações oficiais, os relatos sugerem que parte das pessoas deslocou-se para o interior, tendo em vista que os valores pagos a título de indenização não são suficientes para a aquisição de outro imóvel nas proximidades das áreas removidas.

Considerando a natureza das obras em andamento – em especial as de drenagem e saneamento – e a forma de ocupação nas margens dos canais, é razoável pensar que algumas casas precisa-

riam ser removidas. Contudo, mais do que questionar essa necessidade, o que chama a atenção é a forma arbitrária pela qual isso ocorre, sem o efetivo esclarecimento da população implicada que, muitas vezes, é comunicada sobre uma decisão que altera sua vida sem qualquer preparo ou acompanhamento. A indenização parece cessar a responsabilidade do poder público, que, além de não oferecer alternativas adequadas de moradia, também se isenta de acompanhar as soluções que são individualmente viabilizadas.

Os usos ainda indefinidos do Mercado de São Brás, que desmobilizou os mais de 190 antigos permissionários para um anexo da construção principal e se coloca como um novo espaço para abrigar restaurantes de “alta gastronomia”, centro de convenções e área de eventos, também parece evidenciar o que Harvey (2004) denominou de acumulação por despossessão, quando atividades ou locais na cidade saem do controle das classes populares e passam a integrar circuitos de valorização do capital, na maioria das vezes vinculados a interesses extralocais.

As intervenções “encontram diversas barreiras e ensejam diversos conflitos urbanos” (Santos Junior, 2015, p. 33), como aqueles observados na Vila da Barca, localidade situada nas imediações de um dos mais importantes vetores de valorização imobiliária da cidade, o bairro do Umarizal.

A Vila da Barca é uma comunidade centenária, majoritariamente sobre palafitas e estivas de madeira e que foi, ao longo do tempo, objeto de diferentes intervenções no sentido de erradicação das palafitas com a construção de casas populares em alvenaria, mas que atendeu apenas parcialmente a comunidade local. As obras se arrastam por mais de duas décadas, resultando em críticas dos quase 6 mil moradores.

Sua localização estratégica, de frente para o rio e conectada à uma área de forte interesse e atuação do mercado imobiliário de alto padrão, confere a comunidade uma condição de ameaça permanente de remoção. No entanto, trata-se de uma das comunidades mais organizadas e articuladas na área central de Belém (Figura 6).

Com as obras para a COP30, a comunidade denuncia que tem sido impactada pelo descarte de resíduos da obra do Parque Linear da Doca de Souza Franco, além de terem sido surpreendidos com a implantação de uma Estação Elevatória de Esgoto, cujo objetivo é atender, por transferência, o esgoto produzido pela população do vi-

zinho bairro do Umarizal, mas que, entretanto, não atenderá a comunidade, que segue sem solução definitiva de acesso a água e coleta de esgoto, que hoje tem o rio como destino direto. (Figura 7).

Figura 6: Vila da Barca e os prédios do Umarizal ao fundo (abril de 2025)



Foto: Roberta Menezes Rodrigues, 2025.

Figura 7: Obras da Estação Elevatória na Vila da Barca (abril de 2025)



Foto: acervo da autora, 2025.

Os moradores denunciam a falta de consulta prévia, a ausência de estudo de impacto ambiental da obra, bem como informações incompletas sobre a obra que geram inúmeros e legítimos questionamentos, além do fato de que a estação não vai atender a própria Vila.

Isso converge com a conclusão de Santos Junior (2015) acerca da inexistência de canais decisórios que contemplem a participação social e impulsiona movimentos de resistência como aqueles observados na Vila da Barca e também a coalizão de movimentos sociais denominada COP das Baixadas, que se contrapõem aos agentes de mercado e a seus interesses.

A COP das Baixadas é um movimento que surgiu antes de Belém ser escolhida como cidade anfitriã da COP30 e se transformou numa coalizão de diferentes organizações preocupadas com as questões climáticas, em especial em sua incidência e repercussão nas áreas de baixada que, em Belém, podem ser aproximadas à noção de áreas de ocupação irregular ou periféricas. São áreas baixas, perto dos rios e canais sujeitas à inundação. O movimento ganhou visibilidade ao inovar em seu processo de resistência e contraposição às ações oficiais e propor a zona amarela (*yellow zone*), para além das zonas azul e verde, que integram a constituição oficial das COPs. Seu objetivo é aproximar o debate climático das populações da periferia, sempre atingidas pelos resultados, mas nunca chamadas a discutir suas possibilidades de inserção.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisar a COP30 na perspectiva de um megaevento permite acionar chaves-explicativas de um certo *modus operandi* que já é conhecido a partir de iniciativas ocorridas em diversos lugares do mundo e também do Brasil. Permite entender opções políticas em favor de certas obras e camadas sociais em detrimento de outras, permite compreender as exceções à legislação para viabilizar certas obras (regime diferenciado de contratação, inobservância da legislação ambiental, processos aligeirados de remoção de famílias, dentre outras) e permite compreender os interesses de grupos econômicos em razão dessa nova rodada de mercantilização das cidades e os riscos aos quais se sujeitam certas áreas, como o Centro Histórico de Belém, tendo em vista as inúmeras e poderosas

sas pressões que sofre desde seu entorno. Permite concluir, portanto, que para além da realização de uma Conferência Climática, interesses são mobilizados para “ganhar com a COP”.

A dinâmica apressada de decisão e finalização das obras não prevê tempo para o contraditório e tampouco para a escuta da sociedade. Nenhum aprofundamento de debates sobre as prioridades de investimentos, e sobre as estratégias futuras de pagamento dos vários empréstimos contraídos. Não há tempo para explicar para as pessoas sobre as razões de sua remoção ou sobre a necessidade de implantação de uma estação de esgoto em seus quintais.

Infelizmente, não aprendemos nada com os erros do passado, talvez mesmo porque não interessa rever o passado. Interessa apresentar as obras e os recursos como uma vantagem estratégica, que não pode ser perdida.

## REFERÊNCIAS

ANALYSIS: which countries have sent the most delegates to COP29? **CarbonBrief**, [s. l.], 12 nov. 2024. COP29 Baku. Disponível em: <https://www.carbonbrief.org/analysis-which-countries-have-sent-the-most-delegates-to-cop29/>. Acesso em: 10 ago. 2025.

ASCHER, F. **Les nouveaux principes de l'urbanisme**. Paris: Éd. de l'Aube, 2004.

AUGÉ, M. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 2012.

BRASIL. **Decreto nº 11.955, de 19 de março de 2024**. Cria a Secretaria Extraordinária para a COP30, aprova o seu Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança, remaneja, em caráter temporário, cargos em comissão e funções de confiança e transforma cargos em comissão. Brasília, DF: Presidência da República, [2024]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2023-2026/2024/decreto/d11955.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2024/decreto/d11955.htm). Acesso em: 10 ago. 2025.

HALL, C. M. **Hallmark tourist events**: impacts, management, and planning. London: Belhaven Press, 1992.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2004.

MÜLLER, M. What makes an event a mega-event? Definitions and sizes. **Leisure Studies**, [s. l.], v. 34, n. 6, p. 627-642, 2015.

SANTOS JUNIOR, O. A. Metropolização e Megaeventos: proposições gerais em torno da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas. In: SANTOS JUNIOR, O. A.; GAFFNEY, C.; RIBEIRO, L. C. Q. (org.). **Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016**. Rio de Janeiro: E-papers, 2015. p. 21-40.

SCHUT, P-O. L'héritage des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024: éducation, organisation sportive et politique publique. **Hérodote**, Paris, n. 192, p. 53-65, 2024.

UNFCCC. **How to Cop 2023**: a handbook for hosting United Nations Climate Change Conferences. Bonn: UNFCCC, 2023. Disponível em: <https://unfccc.int/documents/518286>. Acesso em: 2 mar. 2025.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O.;

VAINER, C.; MARICATO, E. (org.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. São Paulo: Vozes, 2000. p. 75-103.

VAINER, C. Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. In: ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 14., 2011, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: ANPUR, 2011. p. 1-15. Disponível em: <http://memoriadasolimpiadas.rb.gov.br/jspui/bitstream/123456789/193/1/IU034%20-%20VAINER%20Carlos%20-%20Cidade%20de%20Excecao%2c%20reflexoes%20a%20partir%20do%20Rio%20de%20Janeiro.pdf>. Acesso em: 9 jun. 2025.

XAVIER, O. **Operações de transporte na COP30**. [Belém: SECOP/CC/PR], 2025. 17 slides, color. Disponível em: [https://docs.google.com/presentation/d/13\\_H730yUXgbsge08iNXCh9xT6qSW89LG/edit?usp=drivesdk&ouid=114917562487740652097&rtpof=-true&sd=true](https://docs.google.com/presentation/d/13_H730yUXgbsge08iNXCh9xT6qSW89LG/edit?usp=drivesdk&ouid=114917562487740652097&rtpof=-true&sd=true). Acesso em: 10 maio 2025.

# "CAPITAL" DA COP30? Intervenções urbanas e legados para o desenvolvimento urbano de Belém

*Roberta Menezes Rodrigues*

## 1. INTRODUÇÃO

O desafio de implementar ações concretas de adaptação, mitigação e resiliência climática está no centro das decisões e acordos que precisam avançar no debate multilateral como na Conferência das Partes (COP), organizada anualmente desde 1995 pela Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC) da ONU, como o principal fórum global sobre mudanças climáticas. E Belém, como cidade anfitriã da COP30, vivencia desde 2023 um processo que pode ser avaliado como uma grande oportunidade: de criar as condições necessárias para a realização de um megaevento voltado para a crise climática, e, principalmente, fazer grandes investimentos em infraestrutura urbana de modo a introduzir um novo repertório de soluções e modelos mais conectados com a pauta urbana e ambiental do século XXI.

Os dados sobre a baixa cobertura de infraestrutura urbana nas cidades da região norte são conhecidos e pouco mudaram ao longo da última década, e o resultado do Censo Demográfico do IBGE de 2022, que confirma Belém como a capital brasileira com maior proporção de sua população em comunidades ou favelas (57,17%), é prova disso. E por isso, mas não apenas, as decisões sobre os investimentos feitos a partir da definição de Belém como anfitriã da COP30 importam em relação à esta realidade de demandas represadas e do que podem ser novos desafios a partir dos investimentos feitos. Os mais de 5 bilhões de reais investidos em menos de 2 anos não são desprezíveis para qualquer cidade. O que esperar então em termos de qualificação da cidade a partir desta oportunidade?

Para além da realização de um megaevento no contexto de enfraquecimento do multilateralismo, o fato de ser realizado em uma cidade da Amazônia e ter o Brasil, um país democrático, presidindo o evento parece indicar uma possibilidade de avanços na agenda emperrada do enfrentamento em escala mundial da crise climática, na qual muitos colocam suas expectativas, seja pela capacidade diplomática do país ou pela possibilidade de incidência nas discussões e decisões a partir de uma presença e participação da sociedade civil organizada ou não durante o evento. Essas são camadas que precisam ser consideradas quando analisamos a forma como a preparação para a COP30 tem sido encaminhada pelas três escalas de governo.

Para tanto, o texto tem por objetivo apresentar e discutir as principais intervenções urbanas propostas para Belém no contexto da preparação da cidade para a COP30.

## 2. INTERVENÇÕES URBANAS EM BELÉM

As intervenções urbanas propostas a partir do anúncio de Belém como anfitriã do referido evento foram apresentadas pelo governo estadual paulatinamente, e resultaram em um conjunto de cerca de 40 intervenções nos eixos de infraestrutura urbana (com ênfase em saneamento e mobilidade), hospitalidade, requalificação de equipamentos públicos e culturais existentes e construção de novos, além da implantação de sistemas tecnológicos. Assim, resultam investimentos na ordem de mais de R\$ 4 bilhões, envolvendo recursos oriundos do Orçamento Geral da União, da Itaipu Binacional, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e de contrapartidas estaduais e municipais.

A principal proposta e de maior valor investido foi a adequação do então Aeroporto Brigadeiro Protásio (Figura 1) para a construção do Parque da Cidade (Figura 2), que viria a se tornar o principal espaço das atividades da COP30, incluindo a Zona Azul (*Blue Zone*), restrita à ONU, onde ocorrem as negociações diplomáticas e técnicas entre delegações credenciadas dos países membros, e a Zona Verde (*Green Zone*), espaço de acesso ao público em geral, gerido pelo Brasil, país anfitrião, e que abriga eventos da sociedade civil, empresas e instituições.

Figura 1: Aeroporto Brigadeiro Protásio em Belém, antes da intervenção para transformá-lo no Parque da Cidade.



Fonte: Parque [...] (2023).

Figura 2: Parque da Cidade em Belém



Fonte: Engelke (2025).

O Projeto do Parque da Cidade, com uma área total de 500 mil m<sup>2</sup>, é resultado de uma consulta pública e de um concurso nacional de arquitetura, urbanismo e paisagismo realizado em 2020 (Figura 3), inclui um conjunto de equipamentos e serviços bastante complexo: centro de economia criativa e ateliê multiuso, centro gastronômico e praça de alimentação, cinema e teatro multiuso, estúdio de gravação musical, mercado de produtos regionais, biblioteca e fonoteca, torre de contemplação, templo ecumênico, palcos interno e externo e praça de exposição de aeronaves, além de áreas de lazer e práticas de esportes. A um custo de cerca de R\$ 980 milhões, o projeto teve financiamento e gestão da empresa Vale, através do Programa Estadual Estrutura Pará.

Em seguida foram anunciadas intervenções na área portuária no centro da cidade, propondo a transformação dos centenários galpões do Porto de Belém, então administrados pela Companhia de Docas do Pará (CDP), num espaço com múltiplos equipamentos culturais chamado de Porto Futuro II. Os dois projetos são fruto de propostas que já estavam sendo gestadas e articuladas anteriormente à decisão de Belém como anfitriã da COP30, e foram certamente decisivas para viabilizar a candidatura de Belém.

O projeto Porto Futuro II inclui o Museu das Amazônias e o Centro Gastronômico, no Armazém 4, o Parque de Bioeconomia, nos Armazéns 5 e 6, a Caixa Cultural, primeira da região norte, além de quiosques e espaço de convivência (Porto [...], 2025).

Os dois projetos representam um conjunto relevante de equipamentos públicos e culturais, que configuram mudanças significativas de alteração da dinâmica urbana, uma vez que também resultam em processos de valorização imobiliária e com consequentes impactos para as oportunidades de localização na cidade.

Tais projetos representam uma importante transformação de uso de duas relevantes reservas de áreas públicas da cidade: uma conectada ao Centro Histórico de Belém (CHB) em sua área portuária, e o Parque da Cidade, no limite da área central da cidade, onde anteriormente funcionava o Aeroporto Brigadeiro Protásio. Ambos se inserem em localizações bastante cobiçadas pelo mercado imobiliário local e com potencial de grandes empreendimentos também em seu entorno.

Figura 3: Porto Futuro II, em Belém  
(em construção)



Fonte: Narcisa (2025).

Tais projetos indicam um ganho relevante para a cidade em termos de equipamentos públicos voltados para a cultura, o lazer e com potencial de alavancar diferentes demandas no segmento da economia do turismo, contribuindo para inserir Belém em um circuito cultural nacional e internacional. Por outro lado, projetos como o Parque Linear da Doca de Souza Franco (Figura 4) e o Parque Linear da Avenida Tamandaré (Figura 5) apresentam-se principalmente como instrumentos de promoção e impulsionamento de vetores de valorização fundiária e de pressão do setor imobiliário para a mudanças na legislação de proteção do Centro Histórico de Belém e do Plano Diretor do município.

No caso do Parque Linear da Doca, as mudanças pretendidas tanto no Plano Diretor da cidade quanto na lei do Centro Histórico de Belém (CHB) vão no sentido de reafirmar o vetor de valorização fundiária no bairro Umarizal, a partir de obras de embelezamento e de saneamento que ajustem a realidade ao discurso sobre os atributos da localização singular e justifiquem os valores praticados do metro quadrado no bairro. Adicionalmente, pretende-se a verticalização da área de orla do bairro, onde existem hoje grandes áreas de reserva fundiária, bem como o reforço do discurso de necessidade de adensamento e verticalização do bairro do Reduto, classificado

Figura 4: Parque Linear da Doca de Souza Franco, em Belém (em construção)



Fonte: Passos (2025).

Figura 5: Parque Linear da Tamandaré, em Belém (em construção)



Fonte: Pêna (2025a).

como área de entorno do CHB pela lei municipal nº 7.709/1994 e que definiu os limites do Centro Histórico e gabaritos de altura das edificações no seu perímetro, o que limita a capacidade de verticalização no bairro e enseja intensa mobilização do setor imobiliário no sentido de derrubar tais restrições.

A perspectiva de intensificação da verticalização nesta região da cidade incorpora tanto demandas de uma produção de condomínios verticais para a alta renda quanto uma produção voltada para investidores, incluindo micro apartamentos, apartamentos para aluguel de temporada e salas comerciais. Trata-se de incorporar negócios com amplitude nacional e internacional como no caso do turismo de massa, articulados a diferentes setores do capital financeiro, como plataformas de aluguel por temporada como Airbnb e Booking, fortalecidas pelo incentivo promovido pelo governo estadual e SEBRAE como estratégia de ampliação das opções de hospedagem em Belém para a COP30. Apenas na plataforma Airbnb, desde 2023, o número de leitos disponíveis passou de 8.800 para 27,8 mil até agosto de 2025, o que representou um aumento de aproximadamente 712% de leitos (Marte, 2025; Oliveira, 2025), o que produziu um impacto significativo na oferta de aluguel de longo prazo de imóveis na área central da cidade.

O Parque Linear da Av. Tamandaré, também conectado ao CHB, destaca-se como uma intervenção com potencial de reconfigurar intensamente bairros como Cidade Velha e Jurunas. Grandes áreas subutilizadas ou vazias ao longo da orla de Belém ganham novos usos e são objetos de interesse do mercado imobiliário local, viabilizando a inserção de novas tipologias como condomínios fechados horizontais de alto padrão na orla do CHB. Isso resulta de um processo de valorização do acesso à paisagem do rio em contraponto ao uso cotidiano do acesso ao rio, da economia ribeirinha, do transporte fluvial e da localização de comunidades tradicionais, extrativistas que se conectam culturalmente e economicamente com Belém através de toda a orla fluvial.

Cabe destaque ainda o fato de que um dos maiores investimentos que estão sendo feitos diz respeito a obras de saneamento em Belém. Em Belém são 13 projetos de saneamento inseridos no pacote de investimentos da COP30, que somam mais de R\$ 1 bilhão. Além dos Parques Lineares na Doca e na Tamandaré, estão incluídos a expansão do fornecimento de água, rede coletora de esgoto e dragagem em canais localizados nas bacias do rio Tucunduba e rio uma.

Se por um lado investir milhões de reais em obras de saneamento como macrodrenagem, canalização de rios, asfaltamento e sistema de coleta de esgoto parece ser uma boa ideia diante do contexto que os dados oficiais nos apresentam sobre a infraestrutura de saneamento da cidade, tais projetos apresentam opções técnicas distantes de apontar para uma nova perspectiva de adequação às demandas de urbanização no contexto da crise climática. São projetos que já estavam elaborados e a captação de recursos em andamento, que tiveram seu processo favorecido e agilizado como forma de melhorar a infraestrutura urbana de Belém, mas também como resposta às críticas e questionamentos sobre a concentração dos investimentos em áreas valorizadas da cidade, o que também se transformou em intensa moeda de barganha política nas últimas eleições municipais.

Soma-se ainda o fato de que em 2025 consolidou-se o processo de privatização de parte da concessão dos serviços de água e esgoto até então operados pela Companhia de Saneamento do Estado do Pará (COSANPA), tendo sido ofertados quatro lotes de municípios em leilão. A empresa AEGEA Saneamento, que já atua em outras concessões no Pará e Amazonas, venceu três dos quatro lotes de municípios, exatamente os mais rentáveis, e se comprometeu a universalizar o acesso à água até 2033 e a tratar 90% do esgoto até 2039, com investimentos de R\$ 20 bilhões (Martins, 2025).

Dentro do escopo das obras de oportunidade em função da realização da COP30 em Belém, mais questionáveis ainda são as propostas de duas novas vias voltadas em especial para o transporte individual como o prolongamento da Rua da Marinha (Figura 6) e a implantação da Avenida Liberdade (Figura 7). Tais projetos já eram vislumbrados há algum tempo, mas encontraram o momento e as condições oportunas com os esforços de ampliação dos “legados” da COP30 para Belém e sua região metropolitana.

O tema mobilidade urbana, bastante caro para o debate metropolitano, ganha novos contornos com a integração de áreas de enorme relevância ambiental à estrutura não apenas viária, mas também às perspectivas de se tornarem novas frentes imobiliárias, além do contraditório reforço ao modal de transporte individual e rodoviário, responsável pelas maiores emissões dos gases de efeito estufa. Não apenas sob a perspectiva do incentivo ao uso do carro, mas também pela tendência de ocupação de extensas áreas preservadas e de importância para as condições de qualidade

Figura 6: Prolongamento e ampliação da rua da Marinha, em Belém (em construção)



Fonte: Pêna (2025b).

Figura 7: Avenida Liberdade, na Região Metropolitana de Belém (em construção)



Fonte: Seta (2025).

ambiental de Belém, como no caso da área de inserção do prolongamento da rua da Marinha e da Área de Preservação Ambiental de Belém (APA Belém), que engloba municípios da Região Metropolitana como Belém e Ananindeua, atravessada pela Avenida Liberdade.

O projeto da Avenida Liberdade, inicialmente apresentado pelo Governo do estado do Pará como uma obra ligada ao conjunto de investimentos para a COP30, após uma série de matérias negativas de repercussão nacional e internacional (Amorim, 2025), foi desvinculada do conjunto de investimentos, em especial após o posicionamento do governo federal neste sentido. Tal repercussão se deve à evidente contradição do projeto no contexto das discussões sobre a crise climática, pelos impactos ambientais e para as comunidades tradicionais e quilombolas existentes ao longo do trajeto. Porém, apontam ainda para uma necessidade de discussão dos futuros impactos metropolitanos que a obra pode gerar e de quais estratégias de gestão metropolitanas são necessárias para reduzir e mitigá-los.

O projeto do *Bus Rapid Transit* (BRT) metropolitano, em finalização, ainda que fora dos investimentos para a COP30, integra um conjunto de infraestruturas que importam para a o enfrentamento dos desafios relacionados à expansão metropolitana e à busca por soluções adequadas à pauta ambiental do século XXI. Ainda assim, a utilização de 40 ônibus elétricos no sistema de BRT metropolitano e para o transporte dos participantes do megaevento, ainda que faça as vezes de opção ambientalmente mais adequada, não é suficiente para reverter a tendência de amplo impacto ambiental e incentivo ao uso do carro com as novas vias.

### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Observando-se a pintura de longe, as intervenções promovidas no contexto de realização da COP30 indicam o aprofundamento de algumas questões já latentes no contexto de gestão urbana de Belém e de sua região metropolitana, e que apontam para uma extensa agenda de pesquisa.

Primeiro, do conjunto de intervenções voltado para a infraestrutura de saneamento, cabe a análise das melhorias efetivas, para além do compromisso retórico sobre a adaptação e mitigação dos

efeitos da crise climática para a cidade e para as comunidades mais expostas aos seus efeitos, bem como os possíveis processos de gentrificação e de remoções forçadas.

Consequentemente, importam o efeito causado pelo aumento do custo da moradia e pressão sobre comunidades vulneráveis, atrelado à consolidação de vetores de valorização imobiliária, que tendem a pautar sobremaneira a alteração da legislação urbanística do município, incluindo a legislação de proteção do Centro Histórico de Belém.

Na escala metropolitana, evidencia-se mais uma vez a necessidade de uma governança e instrumentos de gestão territorial nesta escala, que possibilitem o debate e aprimoramento de soluções que incorporem a agenda ambiental efetivamente, relacionando os temas de mobilidade, gestão do solo, política habitacional, gestão de resíduos sólidos e preservação ambiental.

Por último, destacamos a necessidade de acompanhamento dos efeitos futuros relacionados ao endividamento e comprometimento da capacidade financeira do Governo do Estado do Pará e da Prefeitura de Belém como um dos resultados do conjunto de investimentos públicos realizados neste período específico de preparação para a COP30.

Nada de novo no contexto dos megaeventos, mas que nesse momento específico ganha contorno e escala em uma região já tão fragilizada, incorporando um repertório de modelos que deveríamos buscar superar. Para além do clima festivo e oportunista em torno da realização da COP30 na Amazônia, vale lembrar o que essa região significa para o Brasil e para o mundo, e como a história de resistência e resiliência de seus povos tem a ensinar.

## REFERÊNCIAS

AMORIM, C. Avenida Liberdade: a nova via de Belém que não nasceu com COP30. **Agência Pública**, Belém, 19 ago. 2025. Disponível em:

ENGELKE, A. Parque da Cidade abre as portas nesta sexta-feira (27), com shows de Dona Onete, Pavulagem, Zaynara e Vingadores do Brega. **Agência Pará**, Belém, 24 jun. 2025. Disponível: [IBGE. Panorama: Belém. \*\*Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística\*\*, Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: \[MARTE, M. Airbnb movimentou mais de R\\\$ 300 milhões em Belém no ano passado. \\*\\*O Liberal\\*\\*, Belém, 26 ago. 2025. Disponível em: \\[MARTINS, V. Concessão da COSANPA: AEGEA vence leilão para serviços de água e esgoto no Pará. \\\*\\\*G1\\\*\\\*, Belém, 11 abr. 2025, disponível em: \\\[NARCISA, T. “Conseguimos avançar”, diz secretário da COP30 sobre leitos em Belém. \\\\*\\\\*CNN\\\\*\\\\*, Belém, 29 abr. 2024. Disponível em: \\\\[OLIVEIRA, E. Preço de diárias em imóveis cadastrados no Airbnb tem redução de 22%. \\\\\*\\\\\*Diário do Pará\\\\\*\\\\\*, Belém, 27 ago. 2025. Disponível em: \\\\\[56\\\\\]\\\\\(https://cop.dol.com.br/amazonia/preco-de-diaras-em-imoveis-cadastrados-no-airbnb-tem-reducao-de-22/8200/#:~:text=O%20encontro%20aconteceu%20na%20Casa%20Mia%2C%20no,da%20hospedagem%20na%20plataforma%20-%20em%20agosto. Acesso em: 30 ago. 2025.</a></p></div><div data-bbox=\\\\\)\\\\]\\\\(https://www.cnnbrasil.com.br/noticias/conseguimos-avancar-diz-secretario-da-cop30-sobre-leitos-em-belem/. Acesso em: 10 maio 2025.</a></p></div><div data-bbox=\\\\)\\\]\\\(https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/04/11/concessao-da-cosanpa-aegea-vence-lotes-do-leilao-para-servicos-de-agua-e-esgoto-no-para.ghtml. Acesso em: 14 maio 2025.</a></p></div><div data-bbox=\\\)\\]\\(https://www.oliberal.com/cop-30/airbnb-movimentou-mais-de-r-300-milhoes-em-belem-no-ano-passado-1.1011850. Acesso em: 30 ago. 2025.</a></p></div><div data-bbox=\\)\]\(https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/belem/panorama. Acesso em: 10 maio 2025.</a></p></div><div data-bbox=\)](https://www.agenciapara.com.br/news/68231/parque-da-cidade-opens-its-doors-this-friday-27-with-shows-by-dona-onete-pavulagem-zaynara-and-vingadores-do-brega. Acesso em: 10 jul. 2025.</a></p></div><div data-bbox=)

PARQUE da Cidade: local que receberá obras do maior empreendimento urbano-paisagístico é vistoriado. **Secretaria de Meio Ambiente, Clima e Sustentabilidade**, Belém, 15 maio 2023. Disponível em: <https://www.semas.pa.gov.br/2023/05/15/parque-da-cidade-local-que-recebera-obras-do-maior-empreendimento-urbano-paisagistico-e-vistoriado/>. Acesso em: 10 maio 2025.

PASSOS, T. Obras da COP 30: veja projeto do Parque Linear da Doca, construção de 310 milhões, em Belém. **G1**, Belém, 6 jun. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/06/06/obras-da-cop-30-veja-projeto-do-parque-linear-da-doca-construcao-de-310-milhoes-em-belem.ghtml>. Acesso em: 10 jun. 2025.

PÊNA, G. Nova Tamandaré atinge 94% de execução das obras e revela visual da Quadra D. **Agência Pará**, Belém, 6 set. 2025a. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/70428/nova-tamandare-atinge-94-de-execucao-das-obras-e-revela-visual-da-quadra-d>. Acesso em: 10 set. 2025.

PÊNA, G. Trânsito é desviado na Rua da Marinha, a partir da Augusto Montenegro, para obras da nova via. **Agência Pará**, Belém, 23 ago. 2025b Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/70000/transito-e-desviado-na-rua-da-marinha-a-partir-da-augusto-montenegro-para-obras-da-nova-via>. Acesso em: 10 set. 2025.

PORTO Futuro II valoriza história e investe em inovação para a COP 30. **Agência Pará**, Belém, 26 jan. 2025. Disponível em: <https://www.agenciapara.com.br/noticia/64871/porto-futuro-ii-valoriza-historia-e-investe-em-inovacao-para-a-cop-30>. Acesso em: 14 maio 2025.

SETA, I. Às vésperas da COP30, avenida em Belém é alvo de ação por impactos a comunidade. **A Pública**, Belém, 22 jul. 2025. Disponível em: <https://apublica.org/2025/07/avenida-liberdade-para-obra-e-alvo-de-acao-por-impactos/>. Acesso em: 30 jul. 2025.

# PENSANDO EM OUTROS OBJETOS EM CONTEXTOS DE MEGAEVENTOS: reflexões a partir da COP30 em Belém (PA)

*Helbert Michel Pampolha de Oliveira*

## 1. INTRODUÇÃO

Em novembro de 2025, Belém (PA) será a cidade anfitriã da 30ª Conferência das Partes (COP) da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas e, para tanto, uma série de obras tem sido realizada na cidade com vistas à sua preparação para o megaevento em questão. Nesse particular, e diante dos vultuosos investimentos direcionados para a capital paraense, alguns questionamentos e contribuições têm sido produzidos em relação ao perfil (Freitas, 2024; Castro; Castro; Fernandes, 2024) e ao imaginário inerentes à COP30 (Castro; Cardoso; Sardinha, 2024), mas também aos discursos (Trindade Júnior; Dantas, 2024) e às transformações urbanas (Trindade Júnior; Oliveira, 2024; Freitas; Tavares; Rodrigues, 2025) produzidas pelas obras voltadas a essa conferência no espaço urbano belenense.

Considerando tais elementos, este texto<sup>1</sup> problematiza, se não de maneira aproximativa, a realização de eventos de grande porte nas cidades contemporâneas marcadas por um forte quadro de desigualdades socioespaciais. Assim, tomando o caso da COP30 em Belém, em plena Amazônia brasileira, analisa a importância de se pensar o legado dessas iniciativas para além de grandes obras de infraestrutura que, por vezes, pouco dialogam com a cidade e em quase nada acrescentam no que diz respeito à garantia de cidadania às populações citadinas.

---

1 Uma versão preliminar (Oliveira, 2024a) deste texto pôde ser apresentada no V Seminário Diálogos Urbanos (DIURB), realizado na Universidade da Amazônia (Unama) no ano de 2024, e está disponível nos anais do evento.

Metodologicamente, a pesquisa foi realizada com apoio em levantamento e revisão de bibliografias atinentes à discussão dos megaeventos, particularmente no Brasil, ao debate dos grandes projetos urbanos e suas respectivas configurações materiais no espaço e, por fim, à relação território e cidadania, de modo a chamar a atenção para a criação de fixos sociais públicos comprometidos com as reais demandas da sociedade como legado dos eventos de grande porte.

No âmbito desta tematização, este trabalho discute o que são os megaeventos (Curi, 2013; Viana, 2019) e suas materializações correlatas no espaço, aqui entendidas com apoio em Santos (1995) como “grandes objetos”<sup>2</sup>, estabelecendo-se uma crítica ao aprofundamento das desigualdades propiciado por essas iniciativas nas cidades. Em seguida, sugere-se a importância de se pensar em *outros objetos* como legado dos megaeventos; objetos esses que devem ser definidos mais pela grandeza cidadã (Santos, 2014a) de suas ações do que pelo *marketing* urbano (Sánchez, 2010) estabelecido e pela grandiosidade e impacto visual de suas formas na paisagem das cidades.

## 2. MEGAEVENTOS, “GRANDES OBJETOS” E COP30 EM BELÉM: ALGUMAS REFLEXÕES INICIAIS

Como a própria terminologia sugere, megaeventos são iniciativas de grande porte concebidas para a promoção de algum evento, seja ele de natureza social (como as primeiras edições do Fórum Social Mundial), esportiva (Copa do Mundo, Jogos Panamericanos, Olimpíadas etc.) ou, mesmo, político-climática, como a Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas. Dada a natureza que possui, acrescenta-se que, desde o seu anúncio até a sua finalização, um megaevento apresenta rebatimentos multiescalares que envolvem o *locus* de sua realização, evidentemente, mas também a região e o país que, de forma geral, os recebe, levando-se em conta a repercussão in-

---

2 Para Santos (1995), os “grandes objetos” são formas espaciais que derivam da materialização de sistemas de ações definidos em nível global e que, no espaço amazônico, adquirem expressão, por exemplo, por meio de fazendas e indústrias modernas, rodovias, portos, ferrovias, aeroportos, hidrelétricas e cidades.

ternacional não raro constituída em torno do evento.

Em adição, face aos seus perfis no tempo e no espaço, os megaeventos revelam uma dinâmica incessante de territorialização, desterritorialização e reterritorialização (Nicolau Netto, 2019), produzindo diversas implicações no território, seja do ponto de vista econômico (com os impactos diretos na economia local e mesmo nas contas públicas do Estado), seja no campo simbólico-cultural (pela mobilização de significados e simbologias ligadas à cultura local/regional na constituição do evento) e/ou mesmo, decerto, na perspectiva socioespacial, em razão de todos os processos por eles definidos durante a preparação das cidades anfitriãs, com vistas à garantia de suas respectivas realizações em tal ou qual porção do espaço. Nesse empreendimento, adquire destaque o privilégio conferido a certas áreas das cidades em detrimento de vastas porções desses espaços.

Conquanto trate de eventos esportivos (Copa do Mundo, Olimpíadas etc.) em sua argumentação, Curi (2013) pondera que os megaeventos geralmente ensejam melhorias à imagem da cidade que recebe o evento, tornando-a mais atrativa a colaborações e investimentos econômicos nacionais e internacionais. No entanto, a viabilização de tais eventos tem criado um contexto de relativa "exceção" no planejamento urbano (Ferreira, 2012; Viana, 2019), de modo que as cidades são submetidas às práticas de uma gestão neoliberal (Harvey, 2020) muito peculiares ao planejamento dito estratégico (Novais, 2010; Sánchez, 2010; Vainer, 2000), inclusive do ponto de vista de legislações que são criadas, e os recursos acabam sendo empregados a toque de caixa, com critérios um tanto problemáticos à luz da necessária transparência pública.

Invariavelmente, tais processos não deixam de contribuir com o aprofundamento de uma urbanização corporativa do território (Santos, 2013). Esta, ainda segundo Milton Santos, foi produzida em um contexto de transnacionalização do espaço, em meados do século XX (Santos, 1979), por modelos econômicos e políticos (Santos, 2014a) de ordenamento territorial que definem tanto a localização quanto a oferta/distribuição de equipamentos e serviços nas cidades, mormente em áreas centrais e/ou economicamente mais abastadas, negando, assim, a cidadania (Santos, 2014a) à ampla parcela da população cidadina que, conforme Santos (1978), vive em um quadro de pobreza urbana. Isso porque, no cerne daquele modelo de urbanização, o que interessa são as demandas merca-

dológicas e a garantia do lucro, e não as necessidades sociais.

Nessa perspectiva, adverte-se que os megaeventos constituem (ou ao menos deveriam constituir) "janelas de oportunidades" para a realização de mudanças estruturais socialmente comprometidas nas cidades (Viana, 2019). Porém, ancorados na promoção de grandes projetos urbanos, os quais, para Vainer (2013), têm sido fortemente definidos pela articulação entre capitais públicos e privados, as cidades assistem à materialização de "grandes objetos" (Santos, 1995) em seus territórios; objetos esses que expressam as estratégias de desenvolvimento urbano intrínsecas a esses eventos, frequentemente exógenas, e que acabam promovendo uma verdadeira seletividade espacial nas realidades-sede de sua ocorrência, com a concentração de infraestruturas naquelas áreas relativamente mais bem equipadas do espaço urbano.

A concepção desses objetos tem assumido recorrentemente a forma de obras de grande impacto visual e territorial, como parques urbanos, estádios, centros de convenção, novas rodovias etc., ou seja, intervenções que vão ao encontro de uma urbanização corporativa (Santos, 2013), mais inclinadas ao *marketing* urbano (Sánchez, 2010) e pouco comprometidas com as reais demandas da população local, como se, face aos gritantes problemas existentes no cotidiano das cidades, o empreendimento de esforços pontuais de requalificação e "preparação" desses espaços fosse mais prioritário do que a construção de hospitais, de creches de tempo integral e/ou a real melhoria do transporte e da mobilidade urbanos e a efetiva realização de saneamento básico em pontos cruciais do território.

Dessa maneira, à medida que o Estado, em sua parceria com o capital privado, busca exaltar o potencial econômico e turístico das cidades anfitriãs de megaeventos por meio da construção de "grandes objetos" (Santos, 1995), tornando-as atrativas ao capital e seus investidores (Curi, 2013), há, contraditoriamente, forte negligência de sua parte em relação à vida e à reprodução das sociedades locais. Esse processo, por sua natureza, aprofunda o quadro de desigualdades, segregação socioespacial e pobreza urbana nas cidades contemporâneas e revela o *modus operandi* dos modelos econômicos e políticos (Santos, 2014a) voltados à obtenção do lucro por agentes capitalistas e ao atendimento de interesses político-partidários, configurando um ordenamento corporativo-clientelista do território,

conforme problematizam Trindade Júnior e Oliveira (2024).<sup>3</sup>

Desde o ano de 2023, Belém foi escolhida como cidade anfitriã da 30ª edição da Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas, a qual, segundo Freitas (2024), é tida como o principal fórum global onde, multilateralmente, são discutidas questões concernentes às alterações climáticas, mas também às maneiras de reduzir os efetivos danosos ligados à emissão de gases de efeito estufa na atmosfera. Além disso, dada a grandeza de público, a cobertura midiática e a vultuosa estrutura mobilizada para a sua realização, a autora em comento também avalia que a COP pode ser entendida como um megaevento.

A partir do anúncio de sua realização nessa cidade amazônica, temos observado uma reunião de esforços públicos e privados a fim de garantir financiamento para as obras atinentes à preparação da capital paraense para o megaevento anual da Organização das Nações Unidas (ONU). Dessa forma, desde 2024 tem havido a destinação de grande volume de recursos por parte das três esferas governamentais, por meio dos governos estadual, municipal e, principalmente, federal, bem como de parcerias firmadas entre o Estado e a iniciativa privada, como, por exemplo, a mineradora multinacional Vale S.A.; investimento esse que, aliás, chama a atenção e nos sugere a realização de pesquisas a respeito da natureza, do porquê e do empenho desse recurso.

Nesse contexto, salienta-se que muitas obras “mobilizadas” para a COP30 não necessariamente são/serão instrumentais à realização da própria conferência, sendo, inclusive, projetos anteriores a qualquer anúncio ligado à realização desse megaevento em Belém (Trindade Júnior; Oliveira, 2024). Cita-se, como exemplo, o Parque da Cidade, uma intervenção em área de 500 mil m<sup>2</sup>, com orçamento de centenas de milhões de reais (com recursos provenientes da Vale S.A.) e que irá abrigar grande parte das atividades e reuniões promovidas pela ONU; e a Avenida Liberdade, uma rodovia voltada, principalmente, para a logística de mercadorias na Região Metropolitana de Belém (RMB) e cujo projeto – que atravessa importante área de proteção ambiental, desmatando área

---

3 Um quadro das intervenções urbanas que integram o “pacote” de obras pensadas para a COP30 em Belém, bem como uma primeira espacialização delas pela cidade, pode ser consultado no trabalho de Trindade Júnior e Oliveira (2024).

equivalente a 107 campos de futebol e prejudicando diretamente o sustento de famílias do entorno da obra e que vivem da floresta (Wells, 2025) – foi retomado oportunisticamente sob o argumento da preparação da cidade para a COP30, possivelmente com vistas à obtenção de recursos e, com efeito, ganho de capital político por parte dos governantes e políticos envolvidos em suas tratativas.

Os autores em referência também apontam outras obras – anunciadas a partir da definição do evento em Belém – que nada mais são do que tentativas de promover uma espécie de *marketing* urbano (Sánchez, 2010) na cidade anfitriã da COP30, a fim de embelezá-la pensando, precipuamente, nos potenciais investidores econômicos e nos milhares de visitantes nacionais e estrangeiros que para ela virão por conta do evento. Nessa perspectiva, utiliza-se o exemplo de intervenções urbanas como os parques lineares da Tamandaré e da Doca de Souza Franco, obras de requalificação em canais urbanos situados em áreas central e pericentral de Belém e que tendem a reforçar a concentração de equipamentos de lazer no centro da cidade.

A obra de prolongamento e duplicação da Rua da Marinha também pode ser destacada nesse sentido, pois se trata de uma intervenção pensada como uma forma de conferir maior fluidez à mobilidade urbana em Belém, mas que tem se revelado muito problemática ao atravessar parte de um importante parque ambiental em área de transição da cidade, além de estar promovendo, dentre outros impactos, a supressão vegetal e a retirada de animais silvestres da área e demonstrar certo alinhamento entre interesses políticos e econômicos concernentes, talvez, ao avanço da fronteira imobiliária na capital paraense.

Em sintonia com a contribuição de Santos (1995), trata-se sem dúvidas da concepção de “grandes objetos”, desta feita, viabilizados a partir e/ou em função da COP30 em Belém e apontados pelo discurso oficial (Diálogos [...], 2024) como “equipamentos âncora” a serem materializados na cidade. Santos (2012a) comenta que a instalação de objetos dessa natureza custa caro (a quantia de recursos investidos ultrapassou a marca de R\$ 5 bilhões) e, invariavelmente, secundariza parte muito expressiva das demandas populares, agravando a problemática social e a própria crise ecológica, tendo em vista, nesse caso, a instrumentalização de um modelo de urbanização e de desenvolvimento urbano avesso a qualquer forma de preservação do meio ambiente, vide, por exemplo, a

massiva utilização de concreto e asfalto nas obras e o consequente reforço à lógica rodoviarista na cidade.

Diante disso, portanto, não se quer desconsiderar a importância de tal ou qual intervenção pensada para a cidade, mas, sim, questionar a prioridade das obras de preparação da capital paraense para o megaevento face aos reais problemas e desafios vivenciados cotidianamente pela população local. Isso porque, apontadas discursivamente como aquilo que a COP30 irá “deixar” para a cidade, enquanto “legado histórico e transformador” (Menezes, 2024), grande parte dessas intervenções certamente não resolverá os principais e nada recentes problemas (infra)estruturais (precária rede de esgoto e de abastecimento de água, déficit habitacional, mobilidade urbana etc.) de Belém, não obstante a mobilização de bilhões de reais colocados à disposição de uma importante conferência político-climática, evidentemente, que terá como duração não mais que quinze dias nessa cidade amazônica repleta de contradições.

### **3. DA IMPORTÂNCIA DE SE PENSAREM OUTROS OBJETOS EM CONTEXTOS DE MEGAEVENTOS**

Como contraponto aos “grandes objetos” derivados dos megaeventos, chamamos a atenção para a importância de se pensar em *outros objetos*, sobretudo no que diz respeito às ditas melhorias que eventos de grande porte deixam nas cidades enquanto legado. Assim, ao problematizar a relação entre território e cidadania, Santos (2014a) elabora que a localização das pessoas no território revela-se como um produto da combinação entre forças de mercado e decisões de governo, de modo que os reclamos verdadeiramente sociais (saúde, educação, segurança pública etc.) são atendidos senão residualmente, isto é, com o que sobra de outras prioridades situadas no plano do econômico, do político e do que é “estratégico” para a cidade (Santos, 2013); prioridades essas definidas pela pressão da modernidade e do tão propalado “progresso”, introjetado no cotidiano local por meio de discursos e obras de impacto visual.

Nesse sentido, Santos (2014a) sugere a relevância de se pensar em um modelo cidadão de ordenamento território que subordine os modelos econômicos e políticos e esteja empenhado na

“geografização da cidadania”. Isso porque, de forma concreta, o modelo cívico-territorial assenta-se em uma distribuição de equipamentos e serviços públicos que priorize não apenas as áreas mais abastadas e bem equipadas das cidades, mas, sobretudo, as áreas dramaticamente definidas por um “vazio de cidadania”, ou seja, pela falta de unidades de saúde em pleno funcionamento, de escolas bem estruturadas, com profissionais bem remunerados, salas equipadas e merenda de qualidade aos alunos, de segurança pública, de moradia digna e de ruas com boa infraestrutura urbana (saneamento, pavimentação, iluminação etc.).

Trata-se, portanto, de uma forma de ordenamento territorial concebida para atacar as assimetrias derivadas de um desenvolvimento excludente que historicamente tem instrumentalizado o espaço em favor de interesses corporativos, a partir do processo de urbanização. Com base nesse raciocínio, argumenta-se que toda e qualquer proposta/estratégia de desenvolvimento urbano pensada para as cidades, sobretudo em contextos de megaeventos, como a COP30, deve, em nossa leitura, ser orientada primordialmente pela “geografização da cidadania”, isto é, pela justa distribuição de bens e serviços públicos no território (pressuposto basilar do modelo cívico-territorial) (Santos, 2014a), de modo a atender a todos os indivíduos cidadãos, em especial, aqueles que vivem em áreas marcadas por fortes desigualdades socioespaciais.

Dessa maneira, como legado dos megaeventos, sugere-se que no lugar de “grandes objetos” as estratégias de desenvolvimento urbano deem centralidade ao fortalecimento/construção de “objetos de grandeza cidadã” nas cidades anfitriãs desses eventos, ou seja, fixos públicos<sup>4</sup> criados como parte do movimento de “geografização da cidadania” no território (Santos, 2014a) e que, por

---

4 Para Santos (2014b), o espaço é formado pela inseparabilidade entre fixos (instrumentos de trabalho e forças produtivas em geral, inclusive a massa de seres humanos) e fluxos (o movimento, a circulação). Nesse processo, cada tipo de fixo surge com características técnicas e organizacionais particulares em relação a uma determinada tipologia de fluxos no espaço, isso porque um fixo apresenta-se à realidade como um objeto técnico, mas também como um objeto social, graças aos fluxos que a ele se interligam e revelam seus pesos políticos na dinâmica espacial. Em outra contribuição (Santos, 2014a), o mesmo autor acrescenta que os fixos podem ser de diversos tipos (econômicos, culturais, religiosos, sociais etc.) e que, para entendê-los nos lugares, cabe distinguir aqueles de natureza pública daqueles de natureza privada: “[os fixos privados] são localizados [no território] segundo a lei da oferta e da procura, que regula também os preços a cobrar. Já os fixos públicos se instalam segundo princípios sociais, e funcionam independentemente das exigências do lucro” (Santos, 2014a, p. 142).

isso, destacam-se mais pelo potencial cidadão de suas ações (em curto, médio e longo prazos) do que pela grandiosidade que eventualmente apresentam na paisagem citadina, como no caso dos “grandes objetos” (Santos, 1995), envolvidos pelas iniciativas de marketing urbano (Sánchez, 2010).

Assim, trata-se de objetos que contribuem para: a) o desvelamento dos lugares a partir, precipuamente, das variáveis locais e regionais em copresença; b) a articulação de saberes diversos; c) a potencialização de lutas e movimentos políticos de agentes e grupos sociais locais/regionais (Oliveira, 2024b); d) o fortalecimento da solidariedade orgânica, histórica e corriqueiramente constrangida pela solidariedade organizacional (Santos, 2012a); e) a valorização de um saber-fazer fundamentado na criatividade e na imaginação locais mediante a mobilização de técnicas próprias da vida cotidiana regional (Gaudin, 1978; Santos, 2000); e, não menos importante, f) a reflexão sobre concepções de espaços alinhados à pluralidade de espacialidades e temporalidades presente na região (Trindade Júnior, 2010), vislumbrando a concepção de um espaço mais humano e cidadão, como sugere Santos (2012b, 2014a).

Considerando-se esses elementos, chamamos a atenção para o papel e a importância da Fundação Centro de Referência em Educação Ambiental Escola Bosque “Professor Eidorfe Moreira” (Funbosque)<sup>5</sup>, criada pela Prefeitura de Belém no ano de 1995 e oficialmente inaugurada em 1996 com base na oferta especializada de educação infantil, de ensino fundamental, de ensino médio técnico profissionalizante e de ensino para jovens, adultos e idosos; alunos esses oriundos principalmente – mas não apenas – das comunidades ribeirinhas situadas em algumas ilhas da porção insular de Belém (Sobre [...], s.d.). A Figura 1 ilustra tanto a localização quanto a área de atuação da Funbosque, popularmente conhecida na capital paraense como “Escola Bosque”.

---

5 Segundo Rodrigues (2024, p. 150), a Funbosque resulta de “algumas das inúmeras pautas ambientais decorrentes da década de 1990, no contexto das conferências mundiais ambientais, mas, sobretudo, um conjunto de ações e luta de moradores e movimentos ambientalistas da Ilha de Caratateua, à época representados pelo CONSELHA, na figura do sociólogo Mariano Klautau. Fruto de debates com a população e a prefeitura para tentar frear as ocupações desordenadas e conscientizar a população sobre a questão ambiental, a instituição atua na oferta de educação para os níveis infantil, fundamental e médio técnico na área ambiental”.

Figura 1: Funbosque: área de atuação na porção insular de Belém



Fonte: Salve [...] (2024).

Sediada em uma propriedade de floresta tropical secundária na Ilha de Caratateua, uma das quase 37 ilhas que integram o município de Belém (Rodrigues, 2024), a Funbosque revela-se como um importante fixo público (Santos, 2014a) que, pautado em práticas pedagógicas alinhadas à educação ambiental, desempenha um papel de grande importância cidadã nesse contexto particular da capital paraense. Isso porque, além da sede (onde há a realização de atividades de ensino pautadas em uma proposta pedagógica-ambiental), sua atuação compreende as Unidades Pedagógicas Faveira, Seringal e Flexeira (na Ilha de Cotijuba), Jutuba (Ilha de Jutuba) e Jamaci (Ilha de Paquetá), bem como o Centro de Desenvolvimento Comunitário (CDC), o Ecomuseu da Amazônia, a Casa Escola de Pesca e a Escola Criativa em Gastronomia, conforme verificado na Figura 1.

Dessa maneira, ao viabilizar a realização de uma educação do campo, das águas e da floresta, a Funbosque representa, em certa medida e sob muitos desafios, a presença do Estado na região insular de Belém e relativa garantia de cidadania a partir das ações por ela ofertadas nessa realidade socioespacial belenense, pois, dentre outros aspectos, esse fixo público (Santos, 2014a) dispo-

nibiliza transporte fluvial e terrestre aos seus estudantes, oferece experiências de ensino orientadas pela alternância pedagógica e educação em tempo integral, com ensino médio técnico alinhado à questão do meio ambiente e aos recursos pesqueiros, mantém projetos socioambientais de pesquisa e extensão<sup>6</sup>, além de integrar e reforçar políticas voltadas à recuperação da vegetação nativa implementadas pelo poder público (Salve [...], 2024).

Por essas razões, não resta dúvida de que a Funbosque tem se apresentado ao longo de seus 30 anos de existência social e territorialmente referenciada como um verdadeiro objeto de grandeza cidadã no município de Belém, especialmente em sua porção insular, atendendo às demandas de parcela importante da população local, composta, em grande medida, pelos povos ribeirinhos e da floresta. No entanto, com o início de nova gestão à frente da Prefeitura de Belém no ano de 2025, em um contexto de preparação da cidade para a COP30, houve o anúncio de uma reforma administrativa na estrutura municipal; reforma essa que resultou na extinção da Funbosque e que tem expressado profunda contradição da gestão pública para com um importante instrumento voltado à educação e à preservação ambientais.

Nesse sentido, em um momento no qual um fixo público da relevância da Funbosque deveria ter a sua estrutura potencializada e sua atuação ampliada na Belém insular por meio de maiores investimentos, inclusive com a replicação de seu formato para outras realidades ribeirinhas, florestanas e camponesas da Amazônia paraense (a demonstrar um interesse genuíno do Estado em contribuir com o debate das questões climáticas a partir de uma notável experiência local, desde Belém, anfitriã da COP30), a gestão municipal se posiciona na contramão dessas discussões, com a referida extinção desse objeto de grandeza cidadã, e demarca o seu alinhamento a um modelo de urbanização corporativa, preocupado principalmente com o seletivo embelezamento da cidade e

---

6 Como exemplo, destaca-se a iniciativa ligada ao Programa “Farmácia Nativa”, da Prefeitura de Belém (criado nos governos de Edmilson Rodrigues, com especial destaque à sua última gestão – 2021-2024 – à frente do executivo municipal) em parceria com a Universidade Federal do Pará, pelo curso de graduação em Farmácia, na produção de medicamentos derivados de plantas e ervas medicinais para posterior distribuição gratuita junto às unidades de saúde do município de Belém. Trata-se, sem dúvida, de uma iniciativa cidadã, sintonizada com a realidade regional amazônica, e que tinha na Funbosque a instalação de um horto para o cultivo das plantas utilizadas pelo referido programa.

com a obtenção de ganhos políticos em face da visibilidade inerente ao megaevento em tela.

Salienta-se, ademais, que a proposta de reforma administrativa adquiriu expressão tanto no governo municipal (e aqui destacamos a extinção da Funbosque como um de seus impactos) quanto no governo estadual (vide os recentes ataques à educação do campo no estado do Pará, contestada pela exitosa resistência dos povos indígenas, quilombolas e ribeirinhos com a ocupação da Secretaria de Estado de Educação do Pará-Seduc/PA), a representar um movimento neoliberal do Estado em, discursivamente, “enxugar a máquina pública”, retirando recursos e desmontando áreas sociais importantes, e garantir, nesse processo de preparação de Belém para a COP30, a destinação de recursos para a construção de “grandes objetos” (Santos, 1995) na capital paraense, garantindo a manutenção de um ordenamento corporativo-clientelista do território.

É desse modo que, aqui, busca-se chamar a atenção para a importância de se pensar em *outros objetos*, como os objetos de grandeza cidadã, especialmente em contextos de megaeventos, como a COP30, que, não raro, têm pautado suas intervenções por meio de grandes obras de infraestrutura que pouco ou nada contribuem com a “geografização da cidadania” (Santos, 2014a) no território. Nessa perspectiva, pensar em fixos públicos implicados diretamente com o atendimento das demandas cidadãs, em objetos de grandeza cidadã, portanto, coloca-se como uma tarefa primordial à gestão pública, sobretudo de fixos como a Funbosque, a qual, há três décadas, com muita resiliência, tem fomentado uma educação ambiental inclusiva e contextualizada junto às comunidades insulares de Belém e que, em ano de COP30, foi extinta como resultado da reforma administrativa promovida pelo governo municipal.

#### 4. À GUIA DE CONCLUSÃO

Como herança e decorrência da produção do seu espaço, a cidade de Belém tem apresentado enormes problemas e desafios ambientais, sociais e urbanos e, no ano de 2025, receberá a 30ª edição de um dos maiores eventos mundiais voltados às discussões sobre a questão climática, a COP. Entendendo-a como um megaevento, buscou-se chamar a atenção para a importância

de que as estratégias de desenvolvimento urbano pensadas para Belém, por ocasião da COP30, possam valorizar iniciativas que, de fato, fortaleçam a cidadania nessa cidade amazônica, algo que, lamentavelmente, não temos acompanhado nos meses que antecedem a realização do evento.

Nesse sentido, a proposição conceitual dos “objetos de grandeza cidadã” parece constituir um ponto de partida importante para que pensemos em um legado verdadeiramente necessário para as cidades anfitriãs de megaeventos, e não apenas grandes projetos urbanos e seus “grandes objetos”, que embelezam apenas parcialmente a cidade e, no mais das vezes, contribuem para o aprofundamento de processos excludentes nesses espaços.

O exemplo da Funbosque enquanto objeto de grandeza cidadã, dada a sua importância junto às comunidades insulares do município de Belém, pode ser emblemático para pensarmos em formas mais inclusivas e solidárias de desenvolvimento, pautadas na “geografização da cidadania”, mas também para questionarmos as prioridades do Estado ligadas à preparação da cidade para um megaevento voltado às discussões político-climáticas; Estado esse que, a partir de decisões neoliberais, extingue um importante instrumento/experiência local relacionado à questão do meio ambiente, revelando uma grave contradição em ano de COP30, em plena na cidade anfitriã desse megaevento.

## REFERÊNCIAS

CASTRO, F. F.; CARDOSO, C.; SARDINHA, L. F. Representações sociais da COP 30 no Ver-O-Peso. In: FOLHES, R. T.; GONÇALVES, M. V. (org.). **Para além da COP 30: tópicos sobre desenvolvimento na Amazônia em tempos de emergência climática**. Belém: NAEA, 2024. p. 204-228. Disponível em: <https://naea.website/editora-naea/Livros/isbn/978-85-7143-237-6.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2025.

CASTRO, P. N.; CASTRO, F. F.; FERNANDES, D. A. Pensando a COP 30 a partir de suas seletividades estratégicas. In: FOLHES, R. T.; GONÇALVES, M. V. (org.). **Para além da COP 30: tópicos sobre desenvolvimento na Amazônia em tempos de emergência climática**. Belém: NAEA, 2024. p. 56-86. Disponível em: <https://naea.website/editora-naea/Livros/isbn/978-85-7143-237-6.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2025.

CURI, M. A disputa pelo legado em megaeventos esportivos no Brasil. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 19, n. 40, p. 65-88, jul./dez. 2013.

DIÁLOGOS urbanos – **DIURB** – 2024. [S. l.: s. n.], 2024. 1 vídeo (334 min). Publicado pelo canal UNAMA. Disponível em: <https://www.youtube.com/live/Xx0HHEcIVwE>. Acesso em: 10 jun. 2024.

FERREIRA, R. B. **O urbanismo de exceção: apontamentos para uma metodologia do urbano**. 2012. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

FREITAS, O. L. C. Mas, afinal, o que é a COP? **Boletim Foco na COP**, Belém, 11 jul. 2024. COP em Análise. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1O6inNZgA-8tiWggtGNOBn3bCsa96lluw/view>. Acesso em: 31 mar. 2025.

FREITAS, O. L. C.; TAVARES, M. G. C.; RODRIGUES, R. M. Remoções, demolições, resíduos... Abrindo os caminhos para a COP-30. **Observatório das Metrópoles**, Rio de Janeiro, 08 maio 2025. Artigos semanais. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrosoles.net.br/remocoes-demolicoes-residuos-abrindo-os-caminhos-para-a-cop30/>. Acesso em: 10 ago. 2025.

GAUDIN, T. **L'écoute des silences: les institutions contre l'innovation**. Paris: Union Générale d'Éditions, 1978.

HARVEY, D. Do gerencialismo ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. In: HARVEY, D. **Os sentidos do mundo**. Rio de Janeiro: Boitempo, 2020. p. 151-180.

MENEZES, C. Mais um legado da COP 30, 'Museu das Amazônia's será implementado no Porto Futuro II, em Belém. **Agência Pará**, Belém, 11 jun. 2024. Cultura e educação. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/56930/mais-um-legado-da-cop-30-museu-das-amazoniassera-implementado-no-porto-futuro-ii-em-belem>. Acesso em: 28 jun. 2024.

NICOLAU NETTO, M. **Do Brasil™ e outras marcas: nação e economia simbólica nos megaeventos esportivos**. São Paulo: Intermeios: Fapesp, 2019.

NOVAIS, P. **Uma estratégia chamada "planejamento estratégico": deslocamentos espaciais e a atribuição de sentidos na teoria do planejamento urbano**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2010.

OLIVEIRA, H. M. P. Grandes objetos versus objetos de grandeza cidadã em contextos de megaeventos: apontamentos teórico-conceituais. In: SEMINÁRIO DIÁLOGOS URBANOS, 5., 2024, Belém. **Anais [...]**. Belém: Unama, 2024a. p. 1-4. Disponível em: [https://www.sisgeenco.com.br/anais/diurb/2024/arquivos/GT1\\_COM\\_32\\_49\\_20240405135642.pdf](https://www.sisgeenco.com.br/anais/diurb/2024/arquivos/GT1_COM_32_49_20240405135642.pdf). Acesso em: 24 mar. 2025.

OLIVEIRA, H. M. P. Uma região que obedece? Alguns elementos para pensar o planejamento regional na Amazônia. **Geografia em Atos**, Presidente Prudente, v. 8, n. 1, e024003, 2024b. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/geografiaematos/article/download/9346/7368/41845>. Acesso em: 27 mar. 2025.

RODRIGUES, A. F. A. C. **Os espaços insulares de Belém: usos e consumos da natureza na Amazônia metropolitana e suas contradições socioespaciais**. 2024. Tese (Doutorado em Ciências – Desenvolvimento Socioambiental) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2024.

SALVE a Fundação Escola Bosque de referência em educação ambiental na Amazônia. **Change.org**, [s. l.], 24 dez. 2024. Disponível em: <https://www.change.org/p/salve-a-funda%C3%A7%C3%A3o-escola-bosque-refer%C3%A2ncia-em-educa%C3%A7%C3%A3o-ambiental-na-amaz%C3%B4nia-funbosque>. Acesso em: 30 mar. 2025.

SÁNCHEZ, F. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2010.

SANTOS, M. **Pobreza urbana**. São Paulo: Hucitec, 1978.

SANTOS, M. Do espaço sem nação ao espaço transnacionalizado. In: RATTNER, H. (org.). **Brasil 1990: caminhos alternativos do desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1979. p. 143-161.

SANTOS, M. Os grandes projetos: sistema de ação e dinâmica espacial. In: CASTRO, E.; MOURA, E.; MAIA, M. L. S. (org.). **Industrialização e grandes projetos: desorganização e reorganização do espaço**. Belém: EDUFPA, 1995. p. 13-20.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. 7. reimpr. São Paulo: Edusp, 2012a.

SANTOS, M. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed. 3. reimpr. São Paulo: Edusp, 2012b.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. 7. ed. São Paulo: Edusp, 2014a.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia**. 7. ed. São Paulo: Edusp, 2014.

SOBRE a Funbosque. **Fundação Escola Bosque Eidorfe Moreira**, Belém, s.d. Disponível em: <https://funbosque.belem.pa.gov.br/institucional/sobre-a-funbosque/>. Acesso em: 30 mar. 2025.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível territorial. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 7, n. 12, p. 227-255, 2010.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; DANTAS, A. S. COP da Amazônia ou COP na Amazônia? Belém do Pará, dos espaços urbanos em construção às construções espaciais enunciativas. In: FOLHES, R. T.; GONÇALVES, M. V. (org.). **Para além da COP 30: tópicos sobre desenvolvimento na Amazônia em tempos de emergência climática**. Belém: NAEA, 2024. p. 128-162. Disponível em: <https://naea.website/editora-naea/Livros/isbn/978-85-7143-237-6.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2025.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; OLIVEIRA, H. M. P. Grandes objetos versus objetos de grandeza cidadã: dilemas e desafios da preparação da COP 30 em Belém – Pará. In: FOLHES, R. T.; GONÇALVES, M. V. (org.). **Para além da COP 30: tópicos sobre desenvolvimento na Amazônia em tempos de emergência climática**. Belém: NAEA, 2024. p. 88-127. Disponível em: <https://naea.website/editora-naea/Livros/isbn/978-85-7143-237-6.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2025.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (org.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. p. 75-103.

VAINER, C. Grandes projetos urbanos: significado e formas de avaliação. In: CUENYA, B.; NOVAIS, P.; VAINER, C. (org.). **Grandes projetos urbanos: olhares críticos sobre a experiência argentina e brasileira**. Porto Alegre: Masquatro; Buenos Aires: Café de Las Ciudades, 2013. p. 135-166.

VIANA, L. H. V. A ideologia na produção do espaço: os megaeventos como agentes difusores da ideologia (neo)liberal. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 21, n. 44, p. 79-97, jan./abr. 2019.

WELLS, I. A estrada construída para a COP30 em Belém que vai desmatar a Amazônia. **BBC News**, Belém, 12 mar. 2025. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/articles/cp8v44gdjr2o>. Acesso em: 16 mar. 2025.

# PARTE II

## A COP30 E A MOBILIDADE URBANA: efeitos das infraestruturas e dos serviços de transporte em Belém

# **BELÉM RUMO À COP30: megaeventos, mobilidade urbana e os desafios da sustentabilidade na Amazônia**

*Rebekah Vitória Pinto de Oliveira  
Christiane Lima Barbosa  
Débora Gentil Rodriguez Cal  
Regina Célia Brabo Ferreira  
Patrícia Bittencourt Tavares das Neves  
Fernando Augusto Souza Pinho*

## **1. INTRODUÇÃO**

Em um cenário de competitividade econômica internacional é cada vez maior a disputa entre nações para se tornarem sede de megaeventos. Entende-se que os megaeventos são propulsionados por anseio de visibilidade global, desenvolvimento econômico, reestruturação territorial e protagonismo no mercado global, além de vantagens políticas a diferentes esferas de governo (Ferreira, 2013). Os gastos com a preparação de instalações e infraestrutura, bem como a receita proveniente dos visitantes, de eventos e exposição na mídia, formam a base de preparação dos megaeventos (Hiller, 2000). No Brasil, por exemplo, as cidades que sediaram megaeventos esportivos passaram por reestruturação urbana, no intuito de fornecerem condições de infraestrutura adequada à recepção do público previsto (Cordeiro *et al.*, 2018).

Mas, afinal o que é um megaevento? Um megaevento tem natureza itinerante, duração temporal determinada, atrai visitantes e participantes, tem alcance midiático e altos custos para sua realização, gerando impactos urbanísticos e sociais. Um megaevento pode se constituir como um evento esportivo – Copa do Mundo de Futebol e as Olimpíadas – ou um evento não esportivo como a *Conference of the Parties (COP)*, desde que não ocorra recorrentemente em um mesmo local (Müller, 2015). Aqui assumimos a compreensão de que a COP tem a natureza de um megaevento: é uma convenção anual criada pela ONU, como um fórum multilateral para

tomada de decisões sobre as mudanças climáticas, com a participação de 193 países e 5 regiões. A sua função é revisar as comunicações nacionais e os inventários das emissões, avaliar os efeitos das medidas tomadas e os progressos realizados pelas Partes.

A ocorrer em Belém em 2025, a COP30 emerge como um marco frente à importância da Amazônia no contexto ambiental mundial: atrai debates acerca dos benefícios de sua realização e discussões que tematizam a deficiência da infraestrutura urbana diante de tal evento e, que afetam a qualidade de vida dos residentes e podem impactar adversamente a logística e o sucesso do evento. O Brasil, enquanto nação-anfitriã, tem o desafio de cumprir o estabelecido no Acordo de País Anfitrião (*Host Country Agreement - HAC*), composto por requisitos prioritários e essenciais para a realização de uma COP (UNFCCC, 2023). A expectativa é que a cidade receba cerca de 50 mil pessoas no período da Conferência (Vilela, 2023), e, portanto, precisa garantir, entre outras coisas, hospedagem, segurança e a mobilidade dos participantes. A intensificação do fluxo de pessoas esperadas em um megaevento pode comprometer ainda mais o nível de serviço ofertado aos moradores da cidadeanfitriã (Pereira, 2018).

Diante desse cenário, os governos estadual e municipal anunciaram uma série de intervenções em infraestrutura que incluem a mobilidade urbana visando atender às exigências logísticas da COP30 e deixar um legado viário para a Região Metropolitana de Belém (RMB). As obras relacionadas ao evento somam mais de R\$ 7,2 bilhões em investimentos, distribuídos em 37 projetos ligados à mobilidade, infraestrutura, saneamento e hospedagem (Passos, 2025a, 2025b, 2025c, 2025d, 2025e, 2025f; Passos; Carneiro; Martins, 2025).

Outra medida estratégica é o acesso ao Parque da Cidade, local que concentrará as atividades oficiais da COP30. O parque está situado em uma área urbana cercada por vias arteriais, sendo a principal delas a Av. Júlio César, que conecta o centro da cidade ao Aeroporto Internacional de Belém e à Rodovia BR-316. A Avenida Júlio César apresenta problemas de capacidade, fragmentação do traçado e falta de infraestrutura adequada para pedestres e ciclistas. Estão previstas intervenções de requalificação ao longo da via, alargamento de pistas, faixas exclusivas para ônibus, integração com outros modais, visando acessibilidade e fluidez ao local do evento, além de atender a critérios de mobilidade sustentável recomendados.

Assim, a preparação de Belém para a COP30 envolve não apenas a organização logística de um evento internacional, inclui a tentativa de reverter déficits históricos em infraestrutura urbana e transporte coletivo. Esses investimentos, embora impulsionados pela urgência, devem ser avaliados pela sua capacidade de produzir transformações duradouras na vida urbana local. A introdução dessas obras no tecido urbano da RMB acarreta debates sobre planejamento, governança, inclusão social e os reais legados deixados por megaeventos em contextos urbanos periféricos e ambientalmente sensíveis, tais como o da Amazônia.

## **2. O ACORDO DO PAÍS ANFITRIÃO**

Dadas as transformações urbanas em curso na capital paraense deve-se compreender a condição da mobilidade urbana de Belém anterior aos preparativos para a Conferência. Os problemas históricos são: a infraestrutura viária limitada; o transporte público coletivo deficiente e; os congestionamentos frequentes, impactando a qualidade de vida dos habitantes e a eficiência dos deslocamentos intra e intermunicipais. Entende-se que a qualidade do transporte público é determinante para a justiça social e a equidade urbana por afetar diretamente o acesso aos demais serviços urbanos (Gutiérrez, 2007). Os descontínuos corredores exclusivos para ônibus e a ausência de integração nos diferentes modais resultam em um sistema ineficiente e incapaz de absorver as demandas da crescente população urbana.

Um planejamento urbano focado na mobilidade urbana sustentável prioriza sistemas de transportes de alta capacidade e baixa emissão de carbono, como transporte público coletivo de qualidade, ciclofaixas e áreas de pedestres adequadas (Gutiérrez, 2007). No entanto, Belém apresenta uma tímida implementação de ciclofaixas e ciclovias, um espaço público que, muitas vezes, é hostil para pedestres, calçadas malconservadas e pouco acessíveis. O fenômeno de expansão urbana desordenada gera “ilhas de desconexão” em Belém, corroborando às ideias de Harvey (2014) e Lefebvre (2001): a cidade se torna uma paisagem fragmentada, onde o acesso à mobilidade é desigual e diretamente vinculado à renda e ao lugar de residência dos cidadãos.

A candidatura de uma nação à anfitriã de uma COP é nortea-

da pelo *Host Country Agreement* – HCA, o Acordo do País Anfitrião (UNFCCC, 2023). O candidato a país-anfitrião assume o compromisso de oferecer elementos logísticos, técnicos e financeiros disponíveis para sediar a Conferência: garantir o deslocamento até o local da conferência com segurança e sem demora; e, fornecer informações confiáveis sobre o transporte para todos os participantes do evento. Em edições anteriores, países anfitriões forneceram transporte público gratuito aos participantes, essencial àqueles com recursos limitados, ampliando a inclusão, a participação e a representatividade no evento.

O planejamento para uma COP deve considerar ainda aspectos operacionais como: local adequado para a conferência; serviços bancários que permitam câmbio e outras operações financeiras; acomodações capazes de atender à demanda do evento, com opções diversas de hospedagem; serviços de alimentação; transporte seguro e confiável entre alojamentos e área da conferência; organização da chegada de equipamentos e materiais; e facilidades de informação e tecnologia, com internet de qualidade (Figura 1).

Figura 1: Elementos logísticos que devem ser atendidos pelo país anfitrião de uma COP



Fonte: UNFCCC (2023).

O UNFCCC (2023) também orienta que sejam priorizados acomodações e serviços que adotem abordagens amplas de sustentabilidade, reduzindo o uso de energia e recursos. Essa lógica se aplica ao setor de transportes: estimular o uso de modos ativos de deslocamento e do transporte público coletivo, sempre que possível. As práticas sustentáveis são priorizadas em todas as diretrizes do HCA, alinhando-se à essência da conferência, cujo objetivo maior é garantir um planeta mais sustentável.

### **3. BELÉM ENQUANTO CIDADE ANFITRIÃ E OS PROJETOS PRIORITÁRIOS PARA A COP30**

Margeada por rios, Belém possui problemas de mobilidade, tanto pela sua configuração urbana mononucleada com apenas um sentido de acesso ao centro urbano, quanto pelas condições de infraestrutura e do serviço de transporte.

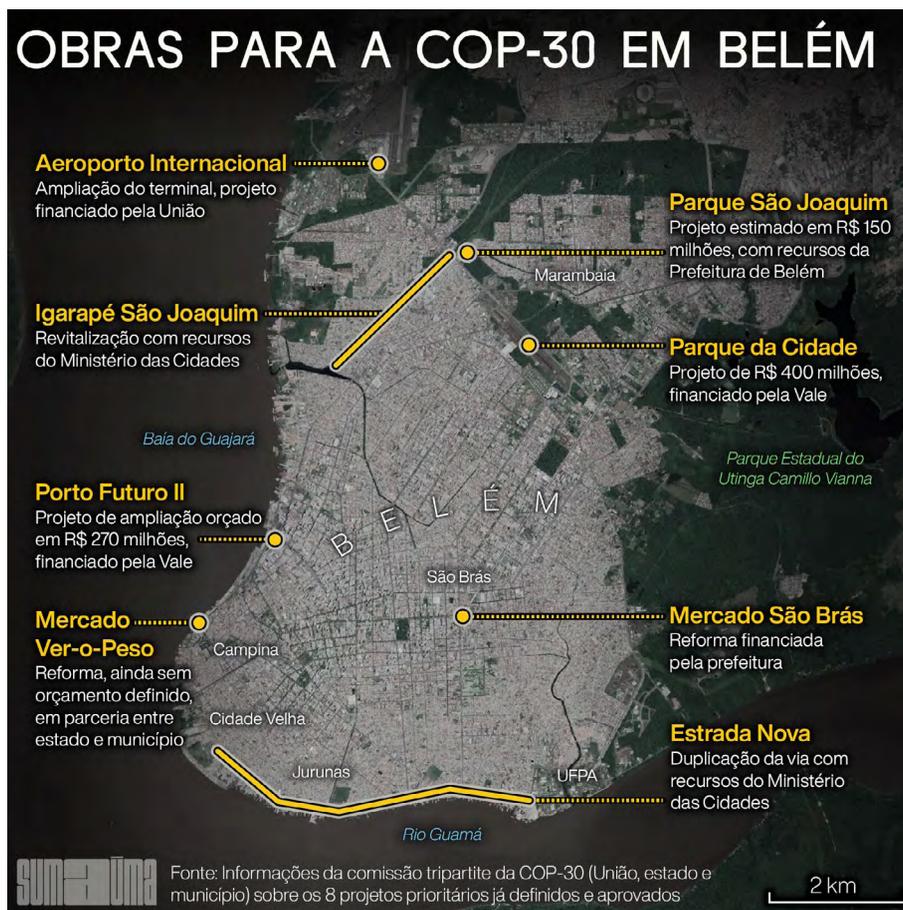
O serviço de transporte público coletivo é operado, prioritariamente, por ônibus convencionais. Em dezembro de 2024, a frota municipal de transporte coletivo por ônibus era de aproximadamente 1.100 veículos, com idade média de 8,36 anos, transportando cerca de 15 mil passageiros/mês (Belém, 2024). Nos dois principais corredores de Belém, a integração ocorre através de um único sistema BRT, cujas obras se iniciaram em 2012 e ainda não foram totalmente concluídas. O transporte cicloviário possui 126,38 km de ciclovias e ciclofaixas em 45 vias (Gusmão, 2024), nem todas estão interligadas. O serviço de bicicleta compartilhada iniciado em 2016 foi encerrado em 2020.

Após o anúncio oficial de Belém como a cidade anfitriã da COP30, em 2023, um comitê técnico da ONU esteve na cidade para tratar com antecedência os requisitos para realização do evento. Os investimentos nos eixos de infraestrutura urbana, mobilidade, saneamento e hospedagem foram os focos da visita. Em janeiro de 2025 a Comitativa do Departamento de Salvaguarda e Segurança das Nações Unidas (UNDSS) retornou a Belém, Comitativa das Nações Unidas para discutir condições de hospedagem, transporte, saúde e segurança (Missão [...], 2025).

Na área representada na Figura 2 estão concentrados os principais pontos turísticos, o centro histórico, rede hoteleira, aéro-

porto, terminal hidroviário e centro comercial, devendo ser, portanto, a área de maior fluxo de tráfego durante o evento. Posteriormente, foram definidas 13 áreas de atuação e 8 obras prioritárias para a COP30 (Taketa, 2023).

Figura 2: Obras prioritárias para a COP30



Fonte: Taketa (2023).

## 4. AS MEDIDAS DE MOBILIDADE URBANA PARA A COP30 E SEUS INVESTIMENTOS

As medidas de mobilidade urbana estão no rol de expectativas dirigidas para a cidade anfitriã da COP30, em especial aquelas relacionadas ao transporte público coletivo. Foi nesse sentido que a Prefeitura Municipal de Belém e o Governo do Estado do Pará elencaram obras tidas como estratégicas para receber a Conferência. A princípio, 8 obras eram vistas como prioritárias (Taketa, 2023); posteriormente, estas obras foram desdobradas em 13 projetos, num total de mais de 4 bilhões de reais em investimentos. O Parque da Cidade e a Macrodrenagem da Bacia do Tucunduba foram as obras com maiores recursos financeiros (Passos; Carneiro, 2024).

No segundo semestre de 2024 foram assinadas mais ordens de serviço e divulgados os seus respectivos orçamentos previstos, tais como as obras de construção da Avenida Liberdade e a duplicação e reurbanização da Rua da Marinha (Pena, 2024). Até o mês de abril de 2025 se observou uma alteração na lista de obras para a COP30, havendo então uma lista de 38 obras prioritárias. O investimento previsto à época era de R\$ 4 bilhões, enquanto atualmente se estima uma quantia de R\$ 7,3 bilhões (Passos; Carneiro; Martins, 2025).

A reestruturação rodoviária visando atender às exigências da COP30 provoca a reflexão crítica entre o equilíbrio intermodal e a valorização de soluções integradas e sustentáveis compatíveis às características ambientais e sociais da capital paraense. O Quadro 1 sistematiza alguns dados gerais acerca das obras de mobilidade pensadas no contexto da COP30 em Belém.

Ao analisarmos a distribuição do montante por modo de transporte, constatamos que:

- 82,66% (R\$ 2,18 bilhões) são destinados ao modo rodoviário: aqui estão incluídas a duplicação e revitalização de avenidas estratégicas (como a Av. Bernardo Sayão e a Av. Júlio César), a construção de novos eixos viários (Av. Liberdade), o incentivo à mobilidade ativa (Nova Doca), os 5 viadutos na RMB, a ampliação da Rua da Marinha e a continuidade na implementação do BRT Metropolitano. A concentração de investimentos no setor rodoviário reforça a dependência metropolitana histórica deste modo de transporte;

**Quadro 1: Dados gerais das principais obras de mobilidade para a COP30**

<b>OBRA</b>	<b>PRAZO</b> estimado	<b>VALOR</b> estimado (milhões)	<b>ESFERA</b> responsável	<b>EXECUTOR</b>
Macro drenagem e duplicação da Av. Bernardo Sayão	18 meses	R\$ 322	Prefeitura de Belém	Programa de Saneamento da Bacia da Estrada Nova (Promaben)
Revitalização da Avenida Júlio César	18 meses (Fase I)	R\$ 136,5	Prefeitura de Belém	Consórcio TP BRT Centenário
Construção da Avenida Liberdade	24 meses	R\$ 489	Governo do Pará	Consórcio Liberdade
Implantação da Nova Doca	12 meses	R\$ 311	Gov. do Pará e Itaipú Binacional	Consórcio Nova Doca
Ampliação da Rua da Marinha	24 meses	R\$ 242	Governo do Pará e BNDES	Consórcio Duplicação Marinha
Ampliação da Rua da Marinha	24 meses	R\$ 242	Governo do Pará e BNDES	Consórcio Duplicação Marinha
Construção de 5 novos viadutos na RMB: - Viaduto da Av. Mário Covas com Av. Independência - Viaduto da Av. Mário Covas com a Av. Três Corações - Viaduto da BR 316 com a Independência - Viaduto da BR-316 com a Alça Viária - Viaduto da Av. João Paulo II	12 meses, com conclusão prevista para novembro de 2025	R\$ 39 R\$ 31 R\$ 24 R\$ 34 R\$ 67	Governo do Pará	Consórcio Constru-Cop30, responsável pela execução das obras, sob a supervisão do Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano (NGTM)
Modernização do Aeroporto de Belém	12 meses	R\$ 450	Governo do Pará	Concessionária Norte da Amazônia Airports (NOA)
Terminal Hidroviário Turístico de Icoaraci	32 meses	R\$ 8	Gov. do Pará e Gov. Federal	Companhia de Portos e Hidrovias do Pará (CPH)
BRT Metropolitano	previsão julho de 2025	R\$ 561	Ag. de Coop. Inter. do Japão (Jica) e Gov. do Pará	Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano (NGTM)

Fonte: Elaborado pelos autores, em 2025, com base em Passos, Carneiro e Martins (2025).

- 17,04% (R\$ 450 milhões) são direcionados ao modo aéreo, que contempla a modernização do Aeroporto Internacional de Belém, com a ampliação de sua capacidade operacional para recepção dos visitantes. Embora represente menos de um quinto do montante total das obras de mobilidade, o Aeroporto teve atenção especial por receber as delegações internacionais e os deslocamentos inter-regionais;
- Apenas 0,30% (R\$ 7,9 milhões) estão reservados ao modo hidroviário, por meio da construção do Terminal Hidroviário Turístico de Icoaraci. Historicamente, são poucos os investimentos empregados nesse setor, a despeito das características geográficas da região e de sua privilegiada dimensão territorial hidroviária.

Portanto, da análise feita, podemos afirmar que o maior beneficiado pelas obras da COP30 é o usuário do carro particular. Obras viárias, como o alargamento e a abertura de novas vias e a construção de viadutos, acabam por priorizar o transporte individual e induzir o seu aumento, em oposição a práticas sustentáveis. Um exemplo disso e que merece ser destacado é a abertura de vias que atravessam áreas de preservação ambiental, a saber, a ampliação da Rua da Marinha e a construção da Av. Liberdade, objeto de polêmicas e de repercussão nacional e internacional negativa. Como já apontaram Santana, Marchi e Pimentel (2024), as grandes obras de infraestrutura geralmente resultam em conflitos socioambientais, onde os interesses econômicos conflitam com as necessidades e direitos das comunidades afetadas.

#### **4.1 A macrodrenagem e duplicação da Av. Bernardo Sayão**

Com investimento de R\$ 322 milhões provenientes do PAC Cidades, a obra se estende por 4 bairros (Jurunas, Condor, Cremação e Guamá), abrangendo a Bacia Hidrográfica da Estrada Nova, marcada historicamente por ocupações informais e problemas estruturais relacionados a alagamentos frequentes. O projeto prevê a modernização do sistema de drenagem, com novas estruturas interligadas aos canais existentes, destinação das águas pluviais ao rio Guamá e melhorias na infraestrutura urbana (Passos, 2025a).

A intervenção também abrange a construção de uma ponte sobre a Travessa Quintino Bocaiúva, novas pistas de rolamento em ambos os sentidos, faixa de estacionamento, canteiro central, iluminação, arborização e acessibilidade universal. Até janeiro de 2025, a obra havia alcançado cerca de 80% de execução na Fase I e 47% na Fase II, contemplando serviços de drenagem profunda, pavimentação e requalificação urbana.

#### **4.2 Revitalização da Av. Júlio César**

Os R\$ 90 milhões financiados pela Caixa Econômica Federal mais os R\$ 50 milhões de contrapartida da Prefeitura de Belém destinam-se aos 4,85 km da Av. Júlio César, dividida em duas fases. A Fase I (18 meses) contempla a construção de um elevador (ponte) entre a Av. Paulo Frota e o Aeroporto Internacional de Belém, alargamento das alças do elevador Daniel Berg, reforço da cabeceira sobre o canal São Joaquim, recapeamento, sinalização horizontal e implantação de faixa de via preferencial (BRS – *Bus Rapid System*), ciclofaixas, calçadas com piso tátil, iluminação moderna e preservação dos 5 km de canteiro central. A Fase II inclui a construção de 6 estações, canaletas de BRS, ciclovias, urbanização, drenagem e restauração viária (Mobilidade [...], 2024).

Esta avenida é uma via arterial que liga bairros ao Aeroporto Internacional e ao Parque da Cidade. A licença ambiental para essa obra foi concedida pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente. Cabe destacar que houve críticas ao projeto, especialmente sobre a retirada de vegetação local e a implantação de BRT (*Bus Rapid Transit*, um sistema de transporte coletivo de alta capacidade que opera em pistas exclusivas utilizando estações ou terminais com embarque em nível), substituído pela adoção de um serviço BRS (*Bus Rapid System*), um sistema de transporte coletivo que opera em faixa prioritária, com identificação visual e requer menor investimento em infraestrutura por compartilhar o espaço com os demais veículos (Passos, 2025b).

#### **4.3 Construção da Avenida Liberdade**

É um dos principais projetos viários em execução na RMB. O seu orçamento é de R\$ 489.506.965,14 milhões (Pará, 2025) para o

correspondente a 13,3 km de extensão, duas pistas de faixas duplas em cada sentido e acostamentos de 2,5 m. A obra inclui ciclovias com pavimento ecológico, iluminação solar, videomonitoramento de tráfego, barreiras laterais para segurança de pedestres, três viadutos, uma ponte sobre o Igarapé Aurá, 30 unidades de passagem de fauna e barreiras acústicas como medidas mitigadoras dos impactos ambientais (Garcia, 2024). É sabido que as grandes obras de infraestrutura geram diversos conflitos de interesses econômicos e que também podem ameaçar a existência de comunidades tradicionais (Pacheco; Almeida, 2023). Por outro lado, essas mesmas obras, além dos ganhos em termos de mobilidade, têm o potencial de gerar novos empregos e de fortalecer a economia local e, se acompanhadas de medidas eficazes de mitigação, podem contribuir para o desenvolvimento sustentável (Santos *et al.*, 2022). Sobre isso, há de se ver os desdobramentos de sua implantação.

Sob responsabilidade da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (Seinfra), a obra pretende aliviar o fluxo de veículos na BR-316 e na Av. Almirante Barroso, melhorar o deslocamento de cargas oriundas do sul do Pará e do Baixo Tocantins. Outras justificativas envolvem resolver o congestionamento na saída de Belém e ser um corredor para escoar cargas de portos privados à Alça Viária (Amorim; Agência Carta Amazônia, 2025).

O seu traçado atinge áreas de proteção ambiental e cursos d'água, o que tem preocupado ambientalistas (nacionais e internacionais) e comunidades quilombolas locais por seus potenciais impactos à biodiversidade, ao patrimônio cultural e aos serviços ecossistêmicos da região. Por isso, é possível que esta obra tenha sido retirada do rol de prioridades para a COP30, consequência inclusive de notas oficiais do Governo Federal (Nota sobre [...], 2025) e do Governo do Pará (Nota de [...], 2025).

#### **4.4 Ampliação da Rua da Marinha**

Sob a responsabilidade da Secretaria de Estado de Obras Públicas (Seop), essa obra está inserida em um complexo viário que abrange a Rua das Rosas, o canal Marambaia/Benguí e a Avenida Perna Norte. Ao todo são 11 km de vias que conectam a Rodovia Augusto Montenegro à Avenida Centenário, com a duplicação de 3,5 km, implantação de duas pistas de três faixas cada, ciclovia,

calçadas acessíveis, modernização da sinalização horizontal e vertical, iluminação em LED, além de uma rotatória sobre o canal São Joaquim e abrigos de ônibus recuados com totens interativos.

Com a transferência da área de 255.259,29 m<sup>2</sup> da União para o Estado via Marinha do Brasil, a meta dessa obra viária é reduzir congestionamentos, aumentar a segurança viária e diminuir o tempo de deslocamento entre Belém e os distritos próximos. Em termos financeiros, totaliza R\$ 242.345.941,94, representando 3,38% do total destinado às obras para a COP30, e 8,14% do montante investido em mobilidade urbana.

Um trecho originalmente projetado incluía o avanço sobre o Parque Ecológico Gunnar Vingren teve a sua licitação suspensa em maio de 2024 devido ao impacto ambiental que a obra causaria. O traçado foi readequado e, em 17 de setembro de 2024, uma nova ordem de serviço foi assinada, atendendo aos requisitos de preservação ambiental.

#### **4.5 Construção de viadutos**

A construção de novos viadutos é considerada como uma medida para melhorar a fluidez viária e reduzir congestionamentos em cruzamentos estratégicos na RMB (Cintra, 2024) e ser um corredor alternativo entre a BR-316 e o centro (Melo, 2024). O município de Ananindeua, o segundo mais populoso da RMB e principal eixo de entrada da capital paraense, recebeu os viadutos com a finalidade de eliminar cruzamentos semaforicos, reduzir congestionamentos e facilitar o fluxo contínuo de veículos nos horários de pico, além de reorganizar os pontos críticos de interseção viária que apresentam altos índices de lentidão. Tais intervenções provocaram mudanças na dinâmica urbana local, desvios e ajustes temporários no tráfego, com impactos diretos para os moradores e trabalhadores da região.

Neste interim destaca-se o Viaduto da Av. Mário Covas com a Av. Três Corações, localizado em Ananindeua, com 350 metros de comprimento e 7 metros de largura, que visa permitir o acesso da Av. Três Corações à BR-316 sem interferência semaforica. Já o Viaduto da Av. Mário Covas com a Av. Independência, também em Ananindeua, possui 350 metros de extensão e 14 metros

de largura, duas faixas de tráfego. Ambos executados pelo Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano (NGTM), sendo o Consórcio Construcop30 o vencedor da licitação (Menezes, 2024).

Em Marituba, o Viaduto da BR-316 com a Av. Independência, com 740 metros de extensão, 14 metros de largura e 5,5 metros de altura, acesso direto entre a avenida e a rodovia, sem necessidade de retornos. A sua existência deve-se às longas filas e semáforos que interrompiam o fluxo veicular, sendo a sua entrega realizada em abril de 2024 (Garcia, 2025). Às suas proximidades, o Viaduto da BR-316 com a Alça Viária, entregue em dezembro de 2024, possui 720 metros de extensão, funcionando como via de desvio de tráfego pesado do centro urbano, com ligação direta ao Porto de Vila do Conde.

O Viaduto da BR-316 com a Av. Ananin, em Ananindeua, foi o primeiro a ser entregue (em 2023), e tem como objetivo facilitar o acesso à cidade, reduzindo os conflitos de tráfego (Avenida [...], 2024). Em Belém, o Viaduto da Av. João Paulo II com a Av. Dr. Freitas se encontra em fase inicial e integra um conjunto maior de intervenções viárias na Av. João Paulo II, visando garantir fluidez no cruzamento com a Dr. Freitas.

Trata-se, portanto, de mais um conjunto de projetos que priorizam a lógica rodoviarista e a circulação de automóveis e caminhões. Mesmo que uma parte deles esteja vinculada ao BRT Metropolitano, nenhum dos viadutos foi projetado com infraestrutura adequada para o transporte coletivo, como corredores exclusivos para ônibus, ciclovias ou faixas para pedestres. As intervenções impactaram o cotidiano das populações locais devido as alterações no tráfego, ruídos, prejuízos ao comércio e limitações no acesso a serviços vizinhos às obras.

As justificativas oficiais apontam ganhos em fluidez e qualidade de vida, entretanto sem a divulgação de dados que fundamentem essa perspectiva. Os viadutos representam uma concepção urbanística centrada em grandes estruturas de deslocamento viário, que atravessam os territórios urbanos sem, necessariamente, promover integração social ou conexão efetiva entre os bairros. O conjunto dessas obras representa um investimento de R\$ 197,9 milhões, o que corresponde a 7,5% do total destinado às obras de mobilidade urbana, e a 2,75% das intervenções para a COP30.

#### 4.6 Demais obras

Nem todas as obras foram originalmente concebidas como sendo associadas à COP30. Um exemplo disso é a modernização do Aeroporto Internacional de Belém, uma das principais portas de entrada da capital, cuja reestruturação foi concedida à Norte da Amazônia Airports – NOA (Com NOA [...], 2023). Com um aporte de R\$ 470 milhões, o projeto prevê melhorias em acessibilidade, ampliação da capacidade e eficiência energética (COP 30 [...], 2025).

Outro projeto rotulado como prioritário é o do Terminal Hidroviário Turístico de Icoaraci, que teve a sua entrega adiada e conta com R\$ 7,9 milhões de reais, recursos esses provenientes de financiamento federal via Companhia de Portos e Hidrovias (CPH, 2024), representando apenas 0,11% do montante geral. Com uma área total de 650m<sup>2</sup>, área de embarque, desembarque, guichês destinados à venda de passagens, serviços de apoio como lanchonetes, lojas e restaurantes, além de espaços destinados à exposição e decks, este empreendimento volta-se ao atendimento de navios cruzeiros. No lado naval, os 350m<sup>2</sup> serão destinados a passarela coberta, rampa articulada, flutuantes e píer de atracação (Rocha, 2024).

O modal hidroviário foi contemplado com uma segunda construção, a do Terminal Hidroviário Turístico da Tamandaré, sendo considerado mais um legado de obras da COP30, pensado para ampliar as opções de travessias às ilhas (demanda de até 500 pax/d, embarcações de pequeno, médio e grande porte), fortalecer o turismo fluvial e flexibilizar a dinâmica econômica local em seus 1.300m<sup>2</sup> de área construída na porção insular da capital paraense (Pêna, 2025).

Outro caso emblemático dessa associação às medidas preparatórias para a COP30 é o do BRT Metropolitano. Ainda que tenha sido incluído nas campanhas de divulgação das ações do Governo do Pará para a realização da Conferência, o início de sua implantação é anterior à escolha de Belém como cidade anfitriã. Com R\$ 561 milhões de reais investidos por meio de cooperação com a Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA, 2023), o BRT Metropolitano representa 21,3% da parcela destinada à mobilidade urbana, sendo o maior percentual entre todas as obras do setor.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao ser escolhida como cidade anfitriã da COP30, Belém tende a obter ganhos, sejam eles políticos, econômicos e de visibilidade midiática. Não só Belém, mas podemos pensar sobre essa condição estendida para o Estado do Pará e o Brasil. Por outro lado, a realização da Conferência em Belém também dá evidências das fragilidades urbanas e impõe desafios a esse respeito.

A realização da COP30 exige planejamento, transparência e controle social, mas fundamentalmente implica em um compromisso real com a preservação ambiental – uma prática que não parece observável nas ações propostas para o eixo da mobilidade urbana.

Obras como a duplicação da Av. Bernardo Sayão, a construção da Av. Liberdade e a reurbanização da Av. Júlio César, embora tragam benefícios pontuais à mobilidade, refletem um modelo rodoviarista que está em contradição com os princípios do desenvolvimento sustentável, razão de ser da COP, em última instância. A falta de integração entre os projetos e a priorização de soluções voltadas ao carro particular demonstram um desalinhamento com políticas de priorização do transporte público coletivo e de promoção de modos não motorizados. Isso tudo levanta questionamentos sobre o que, de fato, ficará e permanecerá para o usufruto da população de Belém. Qual o legado da COP30 para Belém?

Além disso, o alto custo das intervenções exige uma avaliação criteriosa de seus impactos socioambientais e da viabilidade econômica ao longo do tempo. Sem um compromisso efetivo com a sustentabilidade, com a participação popular e com a justiça espacial, há risco de que essas obras se tornem apenas símbolos de um modelo excludente, em vez de promoverem um desenvolvimento urbano inclusivo e resiliente.

## REFERÊNCIAS

AMORIM, C.; AGÊNCIA CARTA AMAZÔNIA. Avenida Liberdade: a nova via de Belém que não nasceu com COP30. **A Publica**, [s. l.], 19 ago. 2025. Disponível em: <https://apublica.org/2025/08/avenida-liberdade-a-via-de-belem-que-nao-nasceu-com-a-cop30/>. Acesso em: 17 set. 2025.

AVENIDA Ananin completa um ano de melhoria na mobilidade da Região Metropolitana de Belém. Agência **Pará, Belém**, 09 jul. 2024. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/57821/avenida-ananin-completa-um-ano-de-melhoria-na-mobilidade-da-regiao-metropolitana-de-belem>. Acesso em: 17 set. 2025.

BELÉM. **Relatório Anual de Transporte Público Coletivo**. Belém: Secretaria de Mobilidade Urbana de Belém, 2023.

CINTRA, A. L. COP-30: confira 5 obras que pretendem melhorar a mobilidade urbana na capital. **Belém Negócios**, Belém, 7 maio 2024. Disponível em: <https://www.belemnegocios.com/post/cop-30-confira-5-obras-que-pretendem-melhorar-a-mobilidade-urbana-na-capital>. Acesso em: 17 set. 2025

COM NOA Norte da Amazônia Airports, Socicam inicia plano de administração dos aeroportos das capitais do Pará e do Amapá. **Socicam**, São Paulo, 13 jun. 2023. Disponível em: <https://socicam.com.br/2023/06/13/com-noa-norte-da-amazonia-airports-socicam-inicia-plano-de-administracao-dos-aeroportos-das-capitais-do-para-e-do-amapa/>. Acesso em: 06 jun. 2025.

COP 30 marca nova fase do Aeroporto Internacional de Belém. **Ministério de Portos e Aeroportos**, Brasília, DF, 23 maio 2025 Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/05/cop-30-marca-nova-fase-do-aeroporto-internacional-de-belem>. Acesso em: 27 jun. 2025.

CORDEIRO, R. C. et al. Planejamento urbano e megaeventos: reestruturações e exclusões nas cidades brasileiras. **Cadernos MetrÓpole**, São Paulo, v. 20, n. 41, p. 93-112, 2018.

CPH. **Projeto do Terminal Hidroviário de Icoaraci**. Belém: Companhia de Portos e Hidrovias do Pará, 2024.

FERREIRA, B. Megaeventos e cidades: o legado urbano das grandes competições esportivas. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e**

**Regionais**, São Paulo, v. 15, n. 2, p. 45-60, 2013.

GARCIA, F. L. Impactos ambientais e planos de mitigação na construção de corredores viários em áreas protegidas. **Boletim Paraense de Meio Ambiente**, Belém, v. 18, n. 1, p. 23-40, 2024.

GARCIA, P. Estado entrega novo viaduto na BR-316 com a Av. Independência e reforça compromisso com a mobilidade urbana na Grande Belém. **Agência Pará**, Belém, 30 abr. 2025. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/66653/estado-entrega-novo-viaduto-na-br-316-com-a-av.-independencia-e-reforca-compromisso-com-a-mobilidade-urbana-na-grande-belem>. Acesso em: 17 set. 2025.

GUSMÃO, T. R. **Diagnóstico da Mobilidade Ativa em Belém**. Belém: Instituto de Planejamento Urbano de Belém, 2024.

GUTIÉRREZ, A. Transporte urbano e justiça social. In: MARICATO, E. (org.). **Cidades para todos: experiências de políticas urbanas no Brasil**. São Paulo: Instituto Pólis, 2007. p. 115-132.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HILLER, H. H. Mega-events, urban boosterism and growth strategies: An analysis of the objectives and legitimations of the Cape Town 2004 Olympic bid. **International Journal of Urban and Regional Research**, Oxford, v. 24, n. 2, p. 439-458, 2000.

JICA. **Relatório de execução do BRT Metropolitano de Belém**. Tóquio: Japan International Cooperation Agency, 2023.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MELO, E. Região Metropolitana de Belém recebe 3 novos viadutos até a COP 30; veja onde e como serão. **O Liberal, Belém**, 18 jul. 2024. Disponível em: <https://www.oliberal.com/cop-30/regiao-metropolitana-de-belem-recebe-3-novos-viadutos-veja-onde-e-como-serao-1.835154>. Acesso em: 17 set. 2025.

MENEZES, C. Obras em Belém para receber COP 30 estão transformando a capital paraense. **Agência Pará**, Belém, 18 jul. 2024. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/56776/obras-em-belem-para-receber-cop-30-estao-transformando-a-capital-paraense>. Acesso em: 17 set. 2025.

MISSÃO da ONU conhece preparativos para a COP30. **Planalto**, Brasília, DF, 20 jan. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/planalto/JILI/pt-br/agenda-internacional/cop30/noticias/missao-da-onu-conhece-preparativos-para-a-cop30>. Acesso em: 18 set. 2025.

MOBILIDADE urbana: reurbanização da Av. Júlio César é mais uma nova obra da Prefeitura de Belém à COP-30. **Obras e Infraestrutura**, Belém, 11 jun. 2024. Disponível em: <https://infraestrutura.belem.pa.gov.br/mobilidade-urbana-reurbanizacao-da-av-julio-cesar-e-mais-uma-nova-obra-da-prefeitura-de-belem-a-cop-30/>. Acesso em: 18 set. 2025.

MÜLLER, M. What makes an event a mega-event? Definitions and sizes. **Leisure Studies**, London, v. 34, n. 6, p. 627-642, 2015.

NOTA DE esclarecimento sobre a Avenida Liberdade. **Agência Pará**, Belém, 13 mar. 2025. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/nota/10707/nota-de-esclarecimento-sobre-a-avenida-liberdade>. Acesso em: 18 set. 2025.

NOTA oficial sobre a Avenida Liberdade. **Agência Pará**, Belém, 13 mar. 2025. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/nota/10707/nota-de-esclarecimento-sobre-a-avenida-liberdade>. Acesso em: 25 jun. 2025.

NOTA SOBRE a reportagem que trata das obras na Avenida Liberdade, em Belém. **COP 30**, Belém, 13 mar. 2025. Disponível em: <https://cop30.br/pt-br/noticias-da-cop30/nota-sobre-a-reportagem-das-obras-na-avenida-liberdade-em-belem>. Acesso em: 18 set. 2025.

PACHECO, R.; ALMEIDA, S. Infraestrutura, comunidades tradicionais e conflitos de uso do solo. **Cadernos de Estudos Amazônicos**, Manaus, v. 14, n. 2, p. 55-74, 2023.

PARÁ. Detalhes de licitação. **SEINFRA - Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística**, Belém, 2025. Disponível em: <https://seinfra.pa.gov.br/site/licitacao/307>. Acesso em: 17 set. 2025.

PASSOS, M. Obras da COP 30: projeto de duplicação da Bernardo Sayão está dividido em 4 fases em Belém. **G1**, Belém, 4 jun. 2025a. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/06/04/obras-da-cop-30-projeto-de-duplicacao-da-bernardo-sayao-esta-dividido-em-4-fases-em-belem.ghtml>. Acesso em: 25 jun. 2025.

PASSOS, M. Obras da COP 30: conheça detalhes do projeto do BRT Centenário na Av. Júlio César em Belém. **G1**, Belém,

5 jun. 2025b. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/06/05/obras-da-cop-30-conheca-detalhes-do-projeto-do-brt-centenario-na-av-julio-cesar-em-belem.ghtml>. Acesso em: 25 jun. 2025.

PASSOS, M. Obras da COP 30: Rua da Marinha tem orçamento de R\$ 242 milhões em Belém. **G1**, Belém, 5 jun. 2025c. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/06/05/obras-da-cop-30-rua-da-marinha-tem-orcamento-de-242-milhoes-em-belem.ghtml>. Acesso em: 25 jun. 2025.

PASSOS, M. Obras da COP 30: saiba mais sobre o projeto das vias inteligentes em Belém. **G1**, Belém, 5 jun. 2025d. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/06/05/obras-da-cop-30-saiba-mais-sobre-o-projeto-das-vias-inteligentes-em-belem.ghtml>. Acesso em: 25 jun. 2025.

PASSOS, M. Obras da COP 30: veja projeto do parque linear da Doca, construção de R\$ 310 milhões em Belém. **G1**, Belém, 6 jun. 2025e. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/06/06/obras-da-cop-30-veja-projeto-do-parque-linear-da-doca-construcao-de-310-milhoes-em-belem.ghtml>. Acesso em: 25 jun. 2025.

PASSOS, M. Obras da COP 30: confira o que vai mudar no Aeroporto Internacional de Belém. **G1**, Belém, 6 jun. 2025f. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/06/06/obras-da-cop-30-confira-o-que-vai-mudar-no-aeroporto-internacional-de-belem.ghtml>. Acesso em: 25 jun. 2025.

PASSOS, M.; CARNEIRO, T. 500 dias para a COP na Amazônia: como estão as obras que somam mais de R\$ 4 bilhões em Belém. **G1**, Belém, 28 jun. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2024/06/28/500-dias-para-a-cop-na-amazonia-como-estao-as-obras-que-somam-mais-de-r-4-bilhoes-em-belem.ghtml>. Acesso em: 10 fev. 2025.

PASSOS, M.; CARNEIRO, T.; MARTINS, V. A 200 dias da COP 30: levantamento mostra como estão as obras que já somam mais de R\$ 7 bi em Belém. **G1**, Belém, 24 abr. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/04/24/a-200-dias-da-cop-30-levantamento-mostra-como-estao-as-obras-que-ja-somam-mais-de-r-7-bi-em-belem.ghtml>. Acesso em: 25 jun. 2025.

PENA, G. Estado assina a Ordem de Serviço para o prolongamento e duplicação da Rua da Marinha, em Belém. **Agência Pará**, Belém, 16 set. 2024. Disponível em: <https://www.agenciapara.com.br/pauta/9211/estado-assina-a-ordem-de-servico-para-o-prolongamento-e-duplicacao-da-rua-da-marinha-em-belem>. Acesso em: 10 abr. 2025.

PÊNA, G. Governo do Pará avança na construção do Terminal Hidroviário Turístico da Tamandaré. **Agência Pará**, Belém, 27 ago. 2025. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/70092/governo-do-para-avanca-na-construcao-do-terminal-hidroviario-turistico-da-tamandare>. Acesso em: 17 set. 2025.

PEREIRA, R. H. M. Transporte público e desigualdade socioespacial em cidades brasileiras. **Revista Transporte e Desenvolvimento**, Brasília, DF, v. 5, n. 1, p. 11-26, 2018.

ROCHA, L. Em obras, Terminal Hidroviário Turístico de Icoaraci será entregue antes da COP 30. **Agência Pará**, Belém, 01 fev. 2024. Disponível em: <https://www.agenciapara.com.br/noticia/51149/em-obras-terminal-hidroviario-turistico-de-icoaraci-sera-entregue-antes-da-cop-30>. Acesso em: 17 set. 2025.

SANTANA, A.; MARCHI, B.; PIMENTEL, C. Conflitos socioambientais em grandes obras de infraestrutura. **Revista de Políticas Públicas**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 2, p. 85-102, 2024.

SANTOS, E. L. et al. Sustentabilidade e grandes obras: práticas mitigadoras e desenvolvimento local. **Revista Brasileira de Desenvolvimento Sustentável**, Curitiba, v. 8, n. 3, p. 201-218, 2022.

TAKETA, B. Vale tudo para maquiar Belém para a COP30? **Sumaúma**, Belém, 25 jul. 2023. Disponível em: <https://sumauma.com/vale-tudo-para-maquiar-belem-para-a-cop-30/>. Acesso em: 10 mar. 2025.

UNFCCC. **How to COP**: Host Country Agreement (HCA). Bonn: United Nations Framework Convention on Climate Change, 2023.

# O ACESSO VIÁRIO AO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BELÉM

*Christiane Lima Barbosa  
Débora Gentil Rodriguez Cal  
Regina Célia Brabo Ferreira*

## 1. CONTEXTUALIZAÇÃO

O Aeroporto Internacional de Val-de-Cans, localizado no meio urbano e a 12 km do centro de Belém (PA), opera com voos nacionais e internacionais em uma média diária de 9.300 passageiros (NOA, 2024), está sob a concessão da Norte da Amazônia Airports (NOA) desde maio/2023, por 30 anos e com o compromisso de modernização nos três primeiros anos de contrato (Com NOA [...], 2023).

Um total de 57.863 movimentos foram realizados em 2024, colocando Belém em 13º lugar no ranking nacional (Aeroportos [...], 2025), um aumento de 10% no número de operações. A quinta-feira foi o dia mais movimentado na semana (média de 175 movimentos/dia), 11% acima da média diária (158 operações) e, queda de 13% aos sábados e de 15% aos domingos. Segundo informações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DCEA), a maior movimentação foi às 11h com 25 operações (Figura 1), chegando a zero em outras faixas horárias (DCEA, 2024). O mês de novembro registrou baixas movimentações entre 2022 e 2024 (entre 3500 e 4000) ficando atrás, em números, dos meses de outubro (Círio) e julho (férias), os naturais de alta demanda na cidade.

Contudo, é no período das 8h às 17h que se observa a maior movimentação, coincidente aos horários de pico em vários pontos da cidade, reforçando o Aeroporto como um polo de geração e atração de viagens. O fluxo veicular aquecido e concentrado nesses horários se torna mais interessante quando se analisa, de forma holística, as opções de vias e as formas de acesso ao Aeroporto: oferta em quantidade e tempo de viagem maximizada e preferencial ao uso do veículo individual (particular ou por aplicativo).

Figura 1: Média diária de movimentos, hora-hora, de segunda a sexta-feira



Fonte: DCEA (2024, p. 72).

A ampliação e modernização do Aeroporto prevista para o mês de agosto/2025 somam um montante de R\$ 470 milhões e acontece em meio à realização da COP30, cuja finalidade é atender a uma demanda de 50 mil participantes previstos no evento em novembro/2025, quadruplicando o volume usual (COP 30 [...], 2025). O acréscimo de demanda por movimentos requer infraestrutura aeroviária no lado terra e ar além de uma oferta de vias, meios e modos de transportes. O investimento não contempla o acesso pelas vias urbanas ou as áreas adjacentes ao Aeroporto, objetos de análise deste estudo.

Em Belém, o terminal de passageiros é linear, simples e com limitação de expansão horizontal devido à sua localização. O desembarque intensifica a demanda por movimentos, pois o layout celular (em C) do aeroporto congestiona a circulação de veículos particulares (individuais, taxi e por aplicativos) devido à via de acesso, a sua distribuição espacial e a qualquer horário.

A dinâmica viária nesta localidade reúne motoristas com finalidades diversas nas entradas e saídas do espaço disponível, a via do meio-fio opera em velocidade lenta devido às diversas manobras, o estacionamento duplo e triplo e a travessia de pedestres ocorrem com frequência nas vias junto ao meio-fio e independentes da presença física de agentes de fiscalização de trânsito.

O sistema viário (acessibilidade) e o estacionamento são itens previstos no Manual de Projetos Aeroportuários aprovado

pela Portaria nº 1.138, de 29 de setembro de 2021 (Brasil, 2021), o qual destaca:

- a oferta de opções de meios de transporte tornando o aeroporto um elo para a cidade;
- proporcionar o acesso rodoviário, ferroviário e aquaviário em conformidade às características locais;
- manter vias expressas destinadas aos veículos particulares e coletivo, veículos de carga e automóveis individuais;
- reduzir os cruzamentos em nível;
- garantir áreas para frenagem e manobras próximo ao meio-fio de transbordo;
- separar fluxos de embarque e desembarque;
- variar as taxas de ocupação e os tempos de permanência em função do tipo do veículo.

Esta pesquisa utilizou uma abordagem qualitativa dos parâmetros relacionados ao sistema viário e estacionamentos contidos no Manual de Projetos Aeroportuários e no *Airport Cooperative Research Program (ACRP)* e, consulta aos dados disponíveis nas plataformas da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) e da NOA, se caracteriza como uma pesquisa documental, exploratória e descritiva. O objetivo é analisar a acessibilidade viária na perspectiva operacional (vias, veículos e usuários) com base nos fluxos realizados na área de influência do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Belém.

## **2. AS VIAS DE ACESSO AO AEROPORTO INTERNACIONAL DE BELÉM**

A Figura 2 apresenta as vias urbanas locais Av. Júlio César (AvJC) e a Av. Pará (AvP), as únicas para a chegada e saída do Aeroporto, com morfologias, funções e usos distintos (Quadro 1). Os 4,85 km da AvJC interligam a Av. Almirante Barroso ao Aeroporto, é classificada como arterial para o acesso lindeiro (local), possui três radares de velocidade, quatro semáforos, um viaduto com quatro alças, responsável por distribuir o fluxo veicular oriundo de

Figura 2: Vias de acesso ao Aeroporto de Belém



Fonte: Elaboração própria utilizando o Street View Studio.

Quadro 1: Morfologia das vias de acesso ao Aeroporto

Características	Av. Júlio César	Av. Pará
Pistas	Pista dupla, duas faixas cada, unidirecional, ciclofaixa na margem direita, sem acostamento ou estacionamento	Uma pista simples, uma faixa cada, bidirecional, sem acostamento ou estacionamento.
Extensão	2.413 metros (da rotatória ao viaduto que cruza a Av. Pedro Álvares Cabral)	393,22 m (da rotatória à bifurcação com a Av. Bernardo Sayão)
Largura	10 m	10 m
Velocidade operacional	60 km/h	60 km/h
Sinalização	Vertical e horizontal	Horizontal de separação das pistas
Origens/Destinos	Bairros centrais e Região Metropolitana	Distritos próximos e áreas portuárias

Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

diferentes regiões da cidade. É a rota mais usual para o acesso ao Aeroporto por reunir conexões diretas com os eixos urbanos da Av. Almirante Barroso, Av. Brigadeiro Protásio, Av. Pedro Álvares Cabral e Av. Centenário.

A circulação na AvJC é em sentido duplo, em três faixas de rolamento por pista no trecho entre a Av. Almirante Barroso e a Av. Centenário, e uma ciclofaixa na margem direita. A partir da Centenário até a rotatória do aeroporto, há uma redução para duas faixas por sentido, mantendo a ciclofaixa. A chegada ao Aeroporto é feita por quem trafega no sentido Centro – Aeroporto e entrada pela Almirante Barroso ou vias de conexão. Já a saída é feita no sentido Aeroporto – Almirante Barroso, retornando aos bairros centrais e vias arteriais da capital. Em relação à AvJC é de se destacar: até a Av. Centenário, a via dispõe de três faixas de rolamento em cada pista e uma ciclofaixa na margem direita. Desta até a rotatória do Aeroporto se tem uma redução para duas faixas mais a ciclofaixa.

A Av. Pará (AvP) corresponde a um trecho de 393,22 metros (m) da antiga Av. Arthur Bernardes. O seu uso é predominante por veículos de carga (pesados) que circulam entre os terminais de combustíveis e o Porto de Miramar em direção ao centro, de veículos particulares e linhas de ônibus interbairros com destino aos distritos de Icoaraci e Outeiro. Essa via se apresenta com pista simples, bidirecional, sem acostamento ou faixa de estacionamento, e estrutura mais restrita à circulação de passageiros.

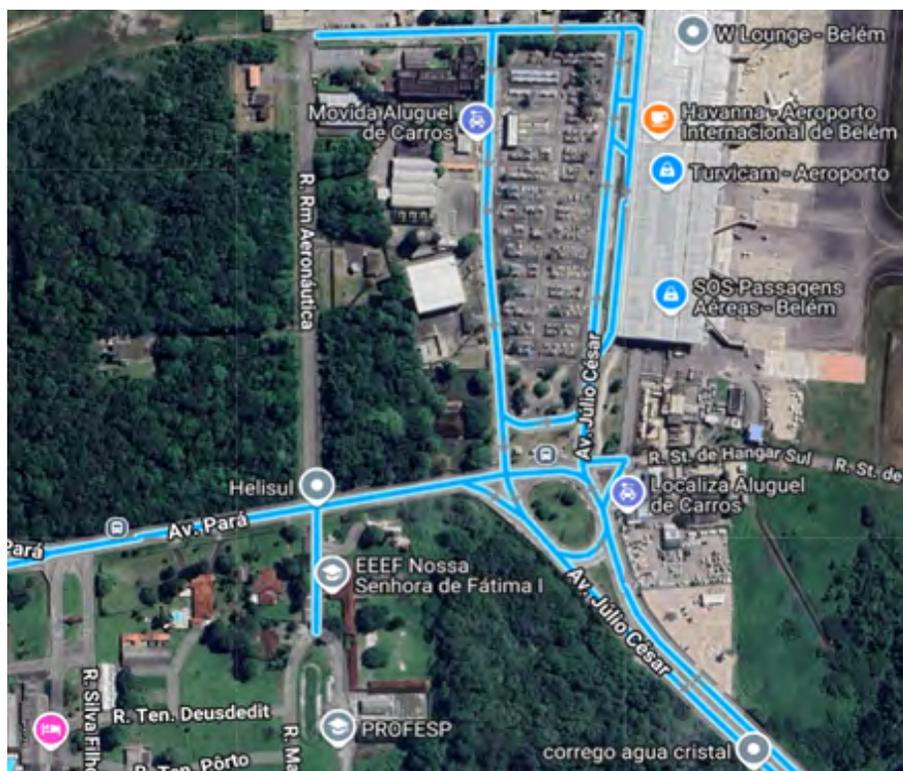
Embora a AvP seja menos utilizada no transporte de passageiro com origem ou destino no Aeroporto, ela desempenha a função de ser um acesso alternativo e de suporte logístico. Os veículos que chegam ao Aeroporto pela AvP normalmente realizam o movimento da Av. Bernardo Sayão --> Arthur Bernardes --> AvP --> rotatória. Na saída, o percurso se inverte, retornando pela Arthur Bernardes no sentido distritos - porto.

O acesso ao terminal de passageiros está localizado no ponto final das duas avenidas, na rotatória de acesso próximo à entrada do estacionamento (Figura 3). A circulação local é organizada em duas pistas paralelas em frente ao terminal. A pista da direita é mais utilizada para embarque e desembarque de passageiros comuns, veículos por aplicativos e taxis. A pista da esquerda é direcionada a vans de locadoras, ônibus de turismo e veículos de tripulação. Apesar da separação pelo canteiro central há congestionamento frequente na pista da direita, nos horários de pico e em períodos

de alta demanda, pois o fluxo precisa circundar o estacionamento até a bifurcação após a rotatória, de onde os veículos seguem seus trajetos pela AvJC ou AvP.

Além dos carros particulares, ônibus urbanos provenientes de bairros como Marco, Pedreira, Terra Firme e Sacramento também utilizam a AvJC para acessar o terminal. Ônibus metropolitanos, oriundos de cidades como Ananindeua e Marituba, geralmente percorrem o sentido BR-316 --> Almirante Barroso --> AvJC, com paradas antes da entrada do estacionamento do aeroporto. Os ônibus interbairros com origem nos distritos de Icoaraci e Outeiro acessam o aeroporto via AvP, embora essa rota seja menos utilizada para o transporte de passageiros com destino direto ao terminal.

Figura 3: Fluxo veicular ao redor do estacionamento do Aeroporto de Belém



Fonte: Elaboração própria utilizando o Street View Studio.

O Programa de Pesquisa Cooperativa em Aeroportos (ACRP) é um dos principais meios para o desenvolvimento de soluções inovadoras sendo, no curto prazo, capaz de atender às demandas impostas. As vias no entorno dos aeroportos fornecem o acesso de e para, modificam o uso do solo visando atender ao transporte de passageiros, funcionários e visitantes.

Um dos problemas identificados pelo *Airport Curbside and Terminal Area Roadway Operations* (2010) é a falta de segregação clara entre os diferentes tipos de veículos que utilizam as vias de acesso ao terminal, como carros particulares, táxis, vans, ônibus e veículos de carga. Essa mistura indiscriminada de fluxos pode gerar conflitos, reduzir a eficiência operacional e aumentar o tempo de permanência dos veículos no meio-fio do terminal.

No caso do Aeroporto Internacional de Belém, este mesmo problema é observado: carros particulares, veículos por aplicativo, táxis, vans de locadoras e ônibus compartilham o mesmo espaço na pista da direita, destinada ao embarque e desembarque. Embora exista uma pista paralela à esquerda direcionada a vans de traslado e das locadoras, não há sinalização clara nem controle efetivo para manter a segregação entre os modos. Isso contribui para a formação de filas, paradas irregulares e dificuldade de manobra, especialmente em horários de pico, quando diferentes tipos de veículos disputam o mesmo espaço no entorno imediato do terminal.

O entorno da área de influência contém outras opções de transportes, a saber: as locadoras de veículos (Movida, Localiza e Unidas); Taxi (associação e cooperativa); Transporte coletivo por ônibus (linhas 631, 632, 634, 635 e 636 que param no ponto de ônibus vide Figura 4). O estacionamento possui 692 vagas e está em frente ao terminal de passageiros com acesso pelo portão E (desembarque).

Figura 4: Pontos de parada de ônibus, linhas urbanas



Fonte: Elaboração própria utilizando o *Street View Studio*.

### 3. O TERMINAL DE PASSAGEIROS, O VEÍCULO, A VIA E OS USUÁRIOS

Um aeroporto e as suas vias (de acesso, a de meio-fio e a de retorno) são utilizadas por vários tipos de veículos, finalidades distintas e por visitantes, passageiros, prestadores de serviços entre outros. Em corroboração ao preconizado pelo *Airport Curbside and Terminal Area Roadway Operations* (National Academies of Sciences, Engineering and Medicine, 2010), no caso de Belém, a AvJC e a AvP são entendidas como vias de acesso (access roadways) por garantirem livre fluxo de tráfego ao conectar a rede regional (local) às instalações aeroviárias por meio de pontos de acesso limitados.

As vias de meio-fio (curbside roadways), àquelas localizadas imediatamente em frente ao terminal de passageiros (na cor amarela), sendo duas pistas simples unidirecionais, onde os veículos param para o embarque e desembarque; e, as de circulação (na cor vermelha) que permitem os movimentos e os retornos em nível. Todas estão locadas na Figura 5 e serão o primeiro ponto de análise combinado ao veículo e a área utilizada/destinada a eles.

Os veículos oriundos da AvJC e AvP se encontram na entrada da curbside, podem ou não se dividir em suas duas pistas, realizam seus movimentos ao longo do terminal de passageiros. Ao final dele, saem pela única via existente, circundando o bolsão de estacionamento para, então, se distribuir e acessar (novamente) a AvJC e a AvP.

Os veículos que circulam pela área do Aeroporto Internacional de Belém são de natureza: privada, cortesias de locadoras ou hotéis, taxis, ônibus fretados ou de turismo, transporte público coletivo e os por aplicativo (Quadro 2). Podem existir além desses, os veículos de luxo (*on-demand limousines or town cars*), vans compartilhadas (*door-to-door vans*) e os utilitários de médio porte dos prestadores de serviços (*service and delivery vehicles*).

Os taxistas dispõem de espaço regulamentado destinado às paradas e esperas logo na saída dos portões A, B, C e D. Os pontos de parada do transporte público coletivo estão localizados na rotatória de acesso ao Aeroporto. As pistas de meio-fio possuem um desvio ao longo de sua extensão permitindo a mudança de pista da direita para a esquerda.

Figura 5: Localização da *access roadway, curbside*, a de retorno e dos locais de parada dos veículos



Fonte: Elaboração própria utilizando o *Street View Studio*.

Quadro 2: Categorias de veículos que circulam pela área do Aeroporto de Belém

Tipo de Veículo	Características	Local Destinado
Particulares	Transportam passageiros, visitantes, funcionários, tripulação etc.	Meio-fio (embarque e desembarque), estacionamento (paradas longas), param na pista à direita.
Locadoras	Ofertam serviços de traslado entre a empresa e o terminal.	Parada permitida na pista esquerda da curbside.
Taxis	Regulamentados e licenciados.	Vagas demarcadas e exclusivas ao longo do terminal, bolsão de estacionamento próprio.
Por aplicativo	Sob demanda, pré-reservados ou não.	Fazem o uso da pista direita da curbside para o embarque e desembarque.
Ônibus ou vans	São fretados, prestadores de serviços particulares.	Parada permitida na pista esquerda da curbside.
Transporte público coletivo	Linhas regulares ofertadas pela cidade.	Pontos de parada na rotatória antes do acesso às pistas do terminal de passageiros.

Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

Enquanto a pista direita da *curbside* é utilizada por vans das empresas locadoras de veículos e das que transportam tripulações, a da esquerda é disputada entre o veículo particular, os por aplicativo e taxis. Nesta, constantemente, se tem a presença de agentes de trânsito realizando fiscalizações na tentativa, em vão, de impedir a formação de filas duplas e triplas ou “paradas rápidas” com o sinal de alerta ligado, comportamento típico e errôneo do condutor paraense.

Oficial, mesmo, na *curbside* somente é permitida, regularizada e sinalizada (horizontal e vertical), as posições destinadas aos taxistas. As outras demarcações horizontais são de parada de veículos oficiais como os da polícia e da receita federal localizadas no início (antes do portão A) e no final (após o portão E) do terminal de passageiros (Figura 6).

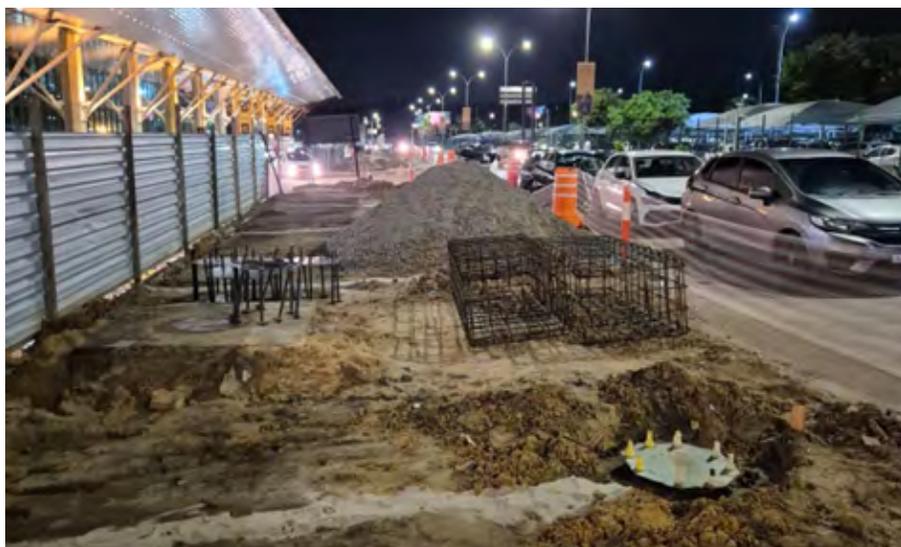
Pensar soluções de acesso ao Aeroporto requer um olhar sistemático e prático acerca das possibilidades de intervenção. Para atender às exigências da COP30, o ponto de partida definido pelas autoridades foi a modernização do terminal de passageiros cujo propósito é agilizar as operações em terra quanto ao embarque. Está em curso uma obra de modificação da *curbside*: alguma intervenção estrutural ocorrerá no canteiro que separa as suas pistas, pois se tem a execução de fundações e possíveis elevações de pilares (Figura 7). Contudo, não foram encontradas informações detalhadas desta obra, mas certamente influenciará o fluxo veicular.

Figura 6: Demarcações e permissões de parada no terminal de passageiros



Fonte: Elaboração própria utilizando o *Street View Studio*.

Figura 7: Intervenções no canteiro central da *curbside*



Fonte: Autoria própria, 2025

A segunda possibilidade recai sobre a operação, pois o entorno não dispõe de espaço para a ampliação em quantidade de pistas também por questões de segurança aeroviária. A única intervenção divulgada pensando a COP30, que envolve critérios viários, foi para a Av. Júlio César quanto a implantação de um BRS (*bus rapid system*) e à sua revitalização, requalificação, sendo a avenida incluída no projeto de via inteligente.

Em linhas gerais, este projeto alusivo às *smart cities* contempla nove vias urbanas e centrais, com estruturas previstas: requalificação e pavimentação (um total de 100 km), equipadas com tecnologia de gestão de tráfego e internet wifi, faixas inteligentes para pedestres, e totens de informação nos pontos de paradas de ônibus (Passos, 2025).

O BRS é objeto de análise sob vários pontos de vistas. Ao pensar nos deslocamentos para a COP30, a obra atenderia ao escoamento em massa “de” e “para” o Aeroporto utilizando o transporte coletivo por ônibus e a integração com o BRT Belém situado na Av. Almirante Barroso. A sua conclusão está segmentada em duas fases sendo a primeira prevista para o mês de novembro/2025 (Prefeitura [...], 2024), porém, não se tem dados de avanços ou é visível a operação de maquinário nesta obra, em-

bora ela esteja demarcada, com o tráfego deslocado e espaço reduzido para a circulação na via. Relembrando, a Av. Júlio César parte do Aeroporto e se liga à Av. Almirante Barroso, tangenciando o Parque da Cidade, o principal local das discussões da COP!

No curto prazo e a tempo da realização do evento: i) trabalhar a operação das linhas existentes que já atendem aquela região; ii) criar outras especiais em direção ao centro com maior frequência de atendimento de ambas. Estas seriam opções concretas e ágeis, não requerendo intervenções prolongadas e físicas que trazem uma obra viária, sem contabilizar os custos envolvidos.

Nesta mesma perspectiva, mas de funcionalidade pós-evento, os benefícios aos moradores daquela região, visitantes da cidade e outros usuários potenciais, ter a oferta de um sistema de transporte coletivo e integrado bem como melhorias operacionais e de infraestrutura são conclusões precipitadas até o momento, pois a sua efetividade depende de fatores como a priorização e reorganização do transporte coletivo no deslocamento urbano.

A terceira forma envolve grandes mudanças para o acesso e circulação envolvendo intervenções estruturais do terminal de passageiros, o incremento de obras especiais como elevados bem como a reordenação e a criação de novos espaços no entorno. A saber:

- transferência da área de *drop-off* de bagagem para o segundo pavimento do terminal – esta mudança implica em acessar o aeroporto “por cima”, eis o incremento da rampa externa (elevado) de entrada e saída para os veículos particulares e transporte por aplicativo que conduzirem passageiros até o aeroporto, à exemplo do empregado em Viracopos (Figura 8), Galeão (RJ) e Congonhas (SP). Nesta configuração deixaria de existir o atual mezanino e passaria para um piso completo com acesso direto aos procedimentos de embarque no lado terra do terminal. As rampas de acesso e a verticalização são estratégias quando há limitação de área no entorno do aeroporto, em especial, quando localizados em centros urbanos;

Figura 8: Exemplo de rampa de acesso do Aeroporto Internacional de Viracopos em Campinas (SP)



Fonte: Transportal (s.d.).

- desembarque no piso térreo – toda esta área interna teria o seu layout modificado, com aumento da quantidade de esteiras e ampliação da área destinada à imigração e alfândega visando agilizar a chegada internacional. Na parte externa e comum, as lanchonetes e quiosques seriam realocados;

- edifício garagem – a construção desta edificação facilitaria a circulação e ampliaria a capacidade do estacionamento. Uma passarela suspensa exclusiva ligando o edifício garagem ao terminal de passageiros é uma solução exequível e prática para o deslocamento a pé e a curta distância no caso de Belém. O piso térreo desta edificação seria uma opção de parada oficial para o transporte por aplicativos à exemplo do Aeroporto Humberto Delgado em Lisboa (Portugal) e Congonhas (SP). Em Viracopos e Guarulhos, o edifício garagem também é utilizado pelas empresas locadoras de veículos, conferindo-lhe multifuncionalidade;

- realocação das empresas locatárias de veículos – essas empresas ofertam o serviço de *transfer* por vans entre o

aeroporto e as suas lojas físicas/garagens e, hoje, ocupam uma área próxima ao terminal que poderia ser destinada à parada de linhas/serviços especiais de ônibus para outras áreas da cidade;

- parada dos veículos de transporte por aplicativos – o portão E (Figura 9a) é o mais utilizado no desembarque para esperar pelo UBER ou InDriver, aplicativos operantes na cidade. Nos portões A e B de embarque (Figura 9b), pessoas e veículos se acumulam e disputam uma vaga, criam filas duplas, triplas, param em qualquer posição entre tantos outros movimentos. O caos gerado pode ser, facilmente, resolvido com a definição de um local seguro destinado ao embarque e desembarque de passageiros, como exemplos, o Galeão - GIG (Figura 10) e o Santos Dumont (Rio de Janeiro), Congonhas e Guarulhos (SP) entre outros. Esses aeroportos criaram espaços específicos para os transportes por aplicativos e trabalham a sinalização vertical e horizontal para orientar os passageiros. À frente dos terminais se mantiveram as associações e cooperativas de taxi. Os aeroportos locados nos centros urbanos tem área limitada, portanto, elevaram o seu terminal em dois ou mais níveis com acessos exclusivos, minimizando interferências ou congestionamentos na chegada ou saída de veículos e passageiros;

Figura 9: Locais de desembarque (a) e de embarque (b) do Aeroporto de Belém



Fonte: Autoria própria, 2025.

Figura 10: Áreas exclusivas destinadas aos transportes por aplicativo (GIG-RJ)



Fonte: Autoria própria, 2025.

- criação de bolsões de estacionamento para ônibus especiais - Está se considerando ônibus especial àquele com preço, serviço e frota diferenciados cujas rotas e tempos de viagens diferem das linhas urbanas do sistema de transporte público coletivo. A Figura 11 exemplifica Milão (Itália) e Guarulhos (São Paulo). Esta é uma solução viável para a Mobilidade Urbana, em especial, pela maior capacidade de transporte e que pode, mediante determinação, trafegar por faixas preferenciais e utilizar pontos específicos de parada no centro da cidade.

Figura 11: Bolsões de estacionamento de ônibus especiais em Milão e Guarulhos



Fonte: Autoria própria, 2025.

## 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da acessibilidade viária do Aeroporto Internacional de Belém revelou uma dinâmica limitada por espaço físico e segregada quanto ao fluxo de veículos e à infraestrutura existente na área do terminal de passageiros. Na realização da COP30 e o aumento da demanda por pousos e decolagens, o Aeroporto se pôs como mais um desafio à recepção de passageiros nas condições operacionais em que se encontra: os investimentos priorizaram a ampliação da capacidade através da modernização do terminal no lado terra, enquanto na porção ar, o aumento do pátio de aeronaves e instalação de novos equipamentos de orientação.

O mesmo empenho não foi empregado nas questões de acesso ao Aeroporto: a Av. Júlio César e a Av. Pará seguirão como as únicas vias de chegada e partida, talvez, com o incremento do BRS caso este venha a ser iniciado e, parcialmente, finalizado há tempo da COP conforme consta em seu planejamento; a área de meio-fio (*curbsides*) é marcada pela coexistência dos diversos tipos de veículos, pelo congestionamento e manobras limitadas, independente do horário.

As soluções a curto prazo para a acessibilidade viária, pensando a COP30, devem ser operacionais e incluir as linhas de transporte coletivo circulantes naquela região em direção as áreas mais centrais, assim como criar linhas especiais e/ou dispor ônibus com serviço diferenciado que ampliem a capacidade de transporte. No longo prazo é indispensável executar mudanças estruturais de verticalização do terminal, obras civis e viárias, realocação de facilidades para liberar áreas próximas visando outras funcionalidades entre tantas outras possibilidades que alinhem o Aeroporto às práticas internacionais e uma resposta rápida às demandas futuras.

## REFERÊNCIAS

AEROPORTOS da região Norte batem recorde de passageiros e alcançam maior fluxo no mês de abril. **Ministério de Portos e Aeroportos**, Brasília, DF, 02 jun. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/06/aeroportos-da-regiao-norte-batem-recorde-de-passageiros-e-alcancam-maior-fluxo-no-mes-de-abril>. Acesso em: 27 jun. 2025.

BRASIL. **Portaria nº 1.138, de 29 de setembro de 2021**. Aprova o Manual de Projetos Aeroportuários da Secretaria Nacional de Aviação Civil - SAC. Brasília, DF: Ministério de Portos e Aeroportos, [2021]. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/pt-br/assuntos/incentivos/incentivos-fiscais/reidi-requerimento-e-consulta/Portarian1141de29set2021EcoviasdoAraguaiaREIDIDOU01out2021.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2025.

COM NOA Norte da Amazônia Airports, Socicam inicia plano de administração dos aeroportos das capitais do Pará e do Amapá. **Socicam**, São Paulo, 13 jun. 2023. Disponível em: <https://socicam.com.br/2023/06/13/com-noa-norte-da-amazonia-airports-socicam-inicia-plano-de-administracao-dos-aeroportos-das-capitais-do-para-e-do-amapa/>. Acesso em: 06 jun. 2025.

COP 30 marca nova fase do Aeroporto Internacional de Belém. **Ministério de Portos e Aeroportos**, Brasília, DF, 23 maio 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/05/cop-30-marca-nova-fase-do-aeroporto-internacional-de-belem>. Acesso em: 27 jun. 2025.

DCEA. **Anuário estatístico de tráfego aéreo 2024**. Brasília, DF: Departamento de Controle do Espaço Aéreo, 2024. Disponível em: <https://www.decea.mil.br/?i=midia-e-informacao&p=impressos-2>. Acesso em: 28 jun. 2025.

NATIONAL ACADEMIES OF SCIENCES, ENGINEERING, AND MEDICINE. **Airport Curbside and Terminal Area Roadway Operations**. Washington, DC: The National Academies Press, 2010. Disponível em: <https://nap.nationalacademies.org/download/14451#>. Acesso em: 28 jun. 2025.

NOA. Aeroporto de Belém. **NOA Belém**, Belém, 2024. Disponível em: <https://www.aeroportoдебелем.com.br/aeroporto/>. Acesso em: 06 jun. 2025.

PASSOS, M. Obras da COP 30: saiba mais sobre o projeto das “vias inteligentes” em Belém. **G1**, Belém, 05 jun. 2025. Disponível em: [https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/06/05/obras-da-cop-30-saiba-mais-sobre-o-projeto-das-vias-inteligentes-em-belem.ghtml?utm\\_source=whatsapp&utm\\_medium=share-bar-mobile&utm\\_campaign=materias](https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/06/05/obras-da-cop-30-saiba-mais-sobre-o-projeto-das-vias-inteligentes-em-belem.ghtml?utm_source=whatsapp&utm_medium=share-bar-mobile&utm_campaign=materias). Acesso em: 27 jun. 2025.

PREFEITURA detalha informações sobre obras do Complexo Ver-o-Peso e av. Júlio César. **Agência Belém**, Belém, 11 jun. 2024. COP-30. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/242102/prefeitura-detalha-informacoes-sobre-obras-do-complexo-ver-o-peso-e-av-julio-cesar>. Acesso em: 29 jun. 2025.

TRANSPORTAL. Aeroporto de Viracopos – Campinas/SP. **Transportal**, Campinas, s.d. Disponível em: <https://www.transportal.com.br/aeroportos/aeroporto-de-viracopos/>. Acesso em: 27 jun. 2025.

# O TÉCNICO E O POLÍTICO NOS PERCALÇOS DA RENOVAÇÃO DA FROTA DE ÔNIBUS DE BELÉM

*Fernando Augusto Souza Pinho  
Christiane Lima Barbosa*

## 1. INTRODUÇÃO

Desde dezembro de 2023, quando foi oficializada a realização da COP30 na cidade de Belém (Belém é [...], 2023), uma inquietação se impôs, apesar da euforia ufanista e pouco crítica: a cidade estaria preparada para receber uma conferência desse porte?

A mobilidade urbana se colocou como mais um obstáculo a esse evento. Como o sistema de transporte e trânsito de Belém atenderia a um fluxo esperado de 50.000 visitantes? Lembremos que entre os principais requisitos para a realização de uma COP (Figura 1), conforme estabelecido pela ONU (UNFCCC, 2023), está a oferta de transporte seguro e confiável entre as áreas de hospedagem e o local da conferência, inclusive com veículos que utilizem fontes renováveis.

Essa desconfiança é consequência das condições vigentes da mobilidade em Belém. O serviço de transporte coletivo é majoritariamente operado por ônibus convencionais, objeto de reiteradas queixas dos usuários (Figuras 2 e 4). Os avanços na constituição de uma rede cicloviária não tem garantido a segurança dos deslocamentos (Figuras 3 e 5). O estado das calçadas é um outro entrave aos pedestres e à promoção da mobilidade ativa. E, embora circundada por rios e margeada por ilhas, Belém carece de uma rede fluvial, com maior frequência, conforto e integrada ao transporte coletivo por ônibus.

A realização da COP30 em Belém gerou uma grande expectativa entre a população. Por inúmeras vezes, a COP30 foi encarada como uma espécie de tábua de salvação para todos os problemas de mobilidade da cidade. Porém, problemas estruturais de décadas não se resolvem a curto prazo, e muito menos por meio de um

Figura 1: Fatores prioritários para a realização de uma COP



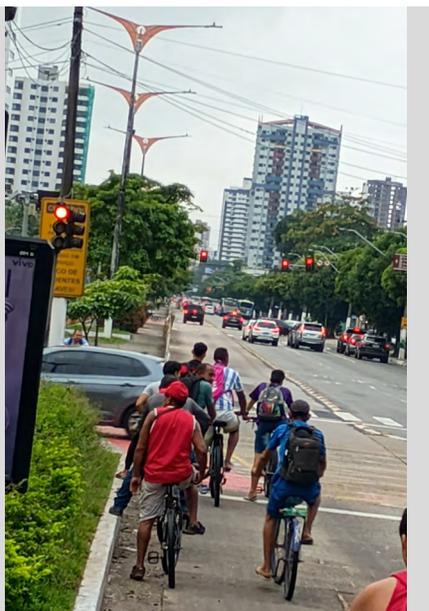
Fonte: UNFCCC (2023).

Figura 2: Registros do cotidiano da mobilidade em Belém: a espera dos ônibus em horários de pico



Fonte: Fernando Pinho, 2025.

Figura 3: Registros do cotidiano da mobilidade em Belém: o uso massivo da bicicleta



Fonte: Ruth Costa, Coletivo ParáCiclo, 2025.

Figura 4: Registros do cotidiano da mobilidade em Belém: ausência de infraestrutura nos pontos de parada



Fonte: Fernando Pinho, 2025.

Figura 5: Registros do cotidiano da mobilidade em Belém: a disputa entre bicicletas, motocicletas e carros pelo sistema viário



Fonte: Ruth Costa, Coletivo ParáCiclo, 2025.

**megaevento** (Seixas, 2010; Mascarenhas, 2015; Santos Junior, 2015). As pesquisas acadêmicas vêm mostrando que, frequentemente, esses eventos aprofundam as desigualdades socioespaciais já instaladas.

Do elenco de medidas de preparação para a COP30 relacionadas à mobilidade, nos parece importante destacar aquelas que apontam para uma permanência, para um além da COP30 e para um ganho para a cidade de Belém: **a melhoria no serviço de transporte coletivo por ônibus**. Tendo isso em mente, este artigo se debruça especificamente sobre uma das medidas de melhoria do serviço, a saber, a renovação da frota de veículos de ônibus. Recuperar a historicidade da renovação da frota de ônibus de Belém como uma medida técnica para preparação de Belém para a COP30 trouxe elementos interessantes sobre as relações de forças que constituem uma cidade e as formas de seu governo.

## 2. UMA ALIANÇA ENTRE GOVERNO E EMPRESARIADO

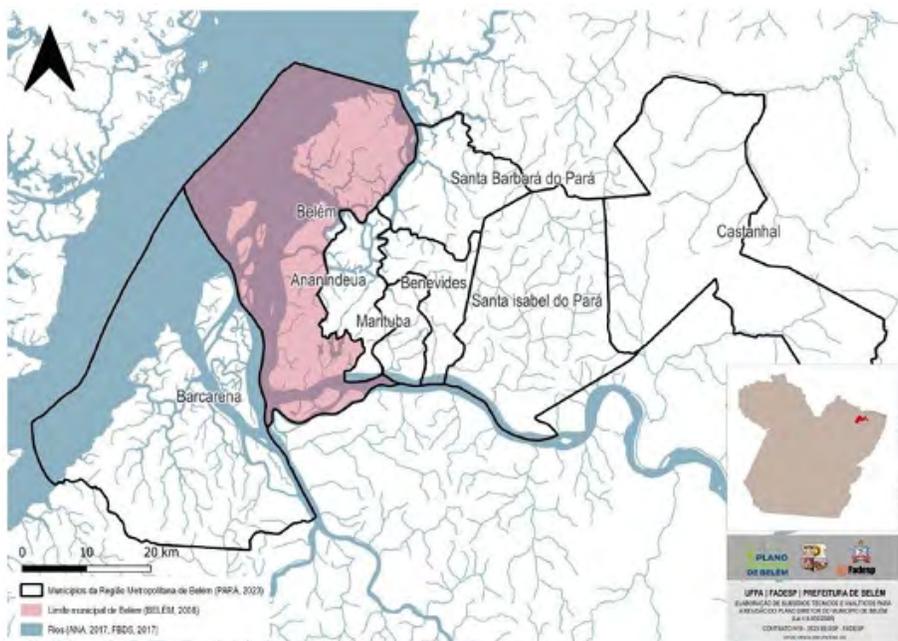
Dadas suas configurações socioeconômicas e espaciais, o transporte coletivo em Belém é uma questão metropolitana (Figura 6). Lembremos que a Região Metropolitana de Belém é constituída por 8 municípios: Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara, Santa Isabel, Castanhal e Barcarena. Portanto, qualquer ação de melhoria do serviço passa necessariamente pela Prefeitura de Belém, Governo do Pará e empresas operadoras.

O cenário político no ano de 2023 era muito favorável a essa medida compartilhada, graças a uma espécie de aliança entre o prefeito de Belém, Edmilson Rodrigues (PSOL), o governador de Pará, Helder Barbalho (MDB) e o presidente da República, Luis Inácio Lula da Silva (PT). Antes disso, o prefeito Edmilson Rodrigues enfrentava problemas com o governo federal, cujo presidente era Jair Bolsonaro, a quem fazia oposição.

Em evento realizado em junho de 2024, a 117ª reunião do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana, no Palácio Antonio Lemos, em Belém, a titular da SEMOB (Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém), Ana Valéria Borges, elencou os projetos a serem empreendidos pela Prefeitura

e relacionados à mobilidade por ocasião da COP30 (Moraes, 2024): a renovação da frota de ônibus em operação, a aquisição de ônibus elétricos e a implantação de um BRS na Avenida Júlio Cesar (no escopo da reurbanização da via).

Figura 6: Municípios da Região Metropolitana de Belém



Fonte: FADESP/UFPa (2024).

A renovação da frota de ônibus representava uma medida urgente para as condições operacionais do sistema de transporte coletivo gerenciado pela Prefeitura de Belém. Antes do anúncio da COP30 em Belém, esta já era uma questão a ser enfrentada. Há de se destacar que a Prefeitura de Belém é a responsável pela gestão, controle e fiscalização do serviço de ônibus municipal e metropolitano, abrangendo Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara, por meio do seu órgão gestor municipal de transporte e trânsito.

Segundo informações referentes a 2024, essa frota correspondia a 1.812 ônibus, distribuídos em 152 linhas, com uma idade média estimada em 8,36 anos e transportando cerca de 14 milhões

de passageiros ao mês (Belém, 2024). A má qualidade do serviço era uma constante queixa por parte dos usuários, em especial nas áreas periféricas de Belém e nas cidades vizinhas. Problemas como a superlotação dos veículos nos horários de pico, falta de manutenção e baixa frequência em áreas mais afastadas são as queixas mais frequentes. Aliado a isso, causa e consequência, por sua vez, a demanda já vinha apresentando expressiva queda, agravada pela pandemia da Covid-19 e o aumento do uso do transporte por aplicativo e do serviço de mototáxi. Havia uma estimativa de redução de cerca de 52% do volume de passageiros transportados no período de 2002 a 2022, um fenômeno também observado em outras cidades brasileiras (Baía, 2024).

Para os empresários, o grande problema era a tarifa defasada. Cabe lembrar que, desde março de 2022, a tarifa dos ônibus urbanos era de R\$ 4,00. Naquela época, o Conselho Municipal de Transporte havia aprovado a proposta de aumento que saía de R\$ 3,60 para R\$ 5,00<sup>1</sup>. O prefeito Edmilson Rodrigues não acatou a proposta e homologou a tarifa em R\$ 4,00, justificando essa decisão em função da situação socioeconômica da população de Belém (Miranda, 2022). Desde maio de 2019, em função da pandemia de Covid-19, a tarifa de ônibus de Belém não tinha reajuste.

Diante desse quadro, em 29 de setembro de 2023, foi estabelecido um acordo judicial entre a Prefeitura de Belém, Governo do Estado e Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Belém (Setransbel) para a renovação da frota de ônibus (Miranda, 2023). Tal acordo tinha “a intenção dos atores processuais em estabelecer uma solução cooperativa e coparticipativa do problema, envolvendo todos os agentes públicos e privados”, o que constituiria, nos termos do acordo, em “um marco inaugural de proposições conjuntas entre Governo do Pará e Prefeitura de Belém para uma possível instituição de uma entidade interfederativa para gestão de interesses metropolitanos” (Pará, 2024). Assinaram o acordo, pelo

---

1 Em Belém, a homologação da tarifa do transporte coletivo por ônibus é feita pelo Prefeito, com base em deliberação do Conselho Municipal de Transportes. Mediante provocação do Setransbel (Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Belém), com a apresentação de uma planilha tarifária, a Semob elabora a sua proposta, que serão pauta de reunião do Conselho Municipal de Transportes. Por votação, o Conselho Municipal de Transportes delibera por uma das propostas e a encaminha para o Prefeito. Em reunião do Conselho Municipal de Transporte, foram apreciadas duas propostas de tarifa: a de R\$5,12, por parte do Setransbel, e a de R\$ 5,00

Município de Belém, a Procuradoria Geral do Município (PGM), a Secretaria Municipal de Finanças (SEFIN) e a SEMOB; e representando o Estado do Pará, assinaram a Procuradoria Geral do Estado (PGE), o Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano (NGTM) e a Secretaria Estadual da Fazenda (SEFA); e o Setransbel.

Em linhas gerais, o acordo tinha por objetivo a implantação gradativa de um novo sistema integrado de transporte público coletivo de passageiros de Belém, com a incorporação do BRT municipal. Para tanto, caberia às empresas de ônibus:

- a aquisição de 300 ônibus novos, com tecnologia menos poluente, dotados de ar-condicionado, Wi-Fi, operados sem cobrador, para sua utilização no novo sistema integrado e para a renovação da frota, no prazo de 60 dias;
- a implantação de um sistema de controle operacional e de um sistema de bilhetagem digital (em substituição ao sistema de bilhetagem eletrônica), no prazo de 180 dias;
- universalização do restante da frota em 8 anos.

Como contrapartida, caberia ao Governo do Pará a isenção do ICMS e a isenção do IPVA incidente em todos os veículos que operam no serviço.

Para a Prefeitura de Belém caberia:

- a redefinição das estruturas tributárias, legais e operacionais para o novo sistema integrado, com a isenção do ISS-QN (Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza), por um período de 3 anos, podendo haver renovação;
- o monitoramento dos custos tarifários e, conforme o início da operação dos novos veículos, promover a revisão da tarifa do serviço;
- a proposição de alteração na lei que permita a concessão do serviço pelo prazo igual ou superior a 10 anos.

E para a SEMOB caberia especificamente a aprovação, definição e fiscalização da proposta, bem como a isenção da Taxa de gerenciamento, paga pelas empresas de ônibus.

Tanto a Prefeitura de Belém quanto o Governo do Pará cumpriram com sua parte do Acordo, mediante a isenção de impostos,

o que não aconteceu por parte das empresas operadoras. Por isso, em setembro de 2024, em atendimento à solicitação da Prefeitura de Belém, o Tribunal de Justiça do Estado do Pará intimou o Setransbel a apresentar provas do cumprimento do acordo (Miranda, 2024). Nessa época, foi veiculada a informação de que já se encontravam em Belém 51 veículos novos, com ar-condicionado e Wi-Fi, sem utilização, nas garagens de 9 empresas operadoras.

Certamente, o cenário eleitoral teve sua influência nessa situação. A disputa pela Prefeitura de Belém materializou o fim da aliança entre o Prefeito de Belém e o Governador do Estado. Em agosto de 2024 é oficializada a candidatura de Edmilson Rodrigues à reeleição. O MDB resolve lançar seu candidato à Prefeitura de Belém, Igor Normando (Passos; Alvarez, 2024). A candidatura de Igor Normando contou com o apoio de Helder Barbalho e do Ministro das Cidades, Jader Barbalho Filho, ambos seus primos. O presidente Lula manteve-se neutro nas eleições de Belém. O candidato à reeleição, Edmilson Rodrigues, não chega ao 2o turno e declara "apoio crítico" a Igor Normando. Ao final, Igor Normando vence a eleição para Prefeito com cerca de 56% de votos.

Até março de 2025, já na gestão de Igor Normando e com a criação da Secretaria Municipal de Segurança, Ordem Pública e Mobilidade de Belém (SEGBEL) no lugar da então extinta SEMOB<sup>2</sup>, não havia notícia do cumprimento do acordo, por parte dos empresários, com a devida circulação dos veículos. A situação mudou em abril de 2025, com a notificação da Prefeitura de Belém pelo Tribunal de Justiça do Estado do Pará, em 4 de abril, para o cumprimento do acordo judicial. Segundo a Prefeitura, a notificação do Tribunal de Justiça do Estado do Pará (TJPA) **determinava que a Prefeitura de Belém cumprisse o acordo firmado entre a gestão passada e o Setransbel, com a inserção de 300 novos veículos e o aumento da tarifa para R\$ 5,00 (Palheta, 2025a).**

Ao ser procurado pela imprensa, o ex-prefeito Edmilson Rodrigues negou que o acordo judicial tenha sido feito para aumentar

---

2 A reforma administrativa da estrutura organizacional da prefeitura foi um dos pontos defendidos por Igor Normando em sua campanha eleitoral. A extinção da SEMOB e a criação da SEGBEL foi objeto da Lei municipal nº 10.143, de 10 de fevereiro de 2025 (Belém, 2025). À SEGBEL compete as ações de segurança e ordem públicas, proteção patrimonial, defesa civil, transporte público e trânsito. A criação da SEGBEL parece refletir a ideia de que a mobilidade é questão de segurança e ordem pública, e não de direito social.

a tarifa do serviço de ônibus, sendo contra um possível aumento da tarifa. Segundo ele, destacando que o acordo foi estabelecido junto ao Governo do Estado e ao Setransbel, "o acordo previu descontos de impostos municipais (ISS e taxas administrativas) e estaduais (ICMS) para que os empresários pudessem comprar os veículos novos. O acordo não foi para aumentar a tarifa, foi para garantir os ônibus" (Setransbel [...], 2025).

O fato é que, após tal notificação judicial, no dia 8 de abril, a Prefeitura de Belém anunciou a convocação imediata do Conselho Municipal de Transporte para deliberar sobre a nova tarifa de ônibus. Segundo o prefeito Igor Normando, essa convocação seria "uma resposta às exigências de um acordo feito entre o ex-prefeito de Belém, Edmilson Rodrigues, e o Sindicato de Transporte de Passageiros de Belém (Setransbel), que determina o aumento da passagem de ônibus a R\$5,00:

Fomos notificados a cumprir um acordo judicial feito pelo ex-prefeito de Belém com o Setransbel para aumentar a passagem para R\$5. Isso é um absurdo! Belém tem a pior frota do Brasil, além do serviço ser muito precário. É inadmissível cobrar uma passagem de R\$5 por um serviço ruim e uma frota antiga. Por isso, estou convocando de forma imediata o Conselho Municipal de Transporte para que a gente possa discutir esse tema e encontrar a melhor solução (Palheta, 2025a).

No dia 10 de abril, o Conselho Municipal de Transporte se reuniu para avaliar duas propostas de aumento tarifário: a tarifa de R\$ 5,80, proposta pelo Setransbel, e a tarifa de R\$ 5,60, proposta pela SEGBEL. Em votação pelo Conselho, foi aprovada a menor proposta, aquela apresentada pela SEGBEL, sendo esta deliberação encaminhada ao Prefeito para análise e homologação (Nascimento, 2025a). Um dia depois, em 11 de abril, o Prefeito anunciou sua decisão: não acatou a tarifa técnica proposta pela SEGBEL e estabeleceu a nova tarifa em R\$ 4,60, com a imediata entrega de 300 ônibus novos e com gratuidade aos domingos e feriados (Prefeito [...], 2025; Palheta, 2025b):

Acabamos de fechar um acordo para viabilizar a passagem de ônibus a R\$4,60. Esse é um **valor menor do que o acordo feito pela gestão anterior** que previa passagem a R\$5, e  **muito inferior ao que queria**

**o Setransbel: R\$5,80.** Além disso, estamos exigindo que todos os novos ônibus com ar-condicionado, Wi-Fi e acessibilidade entrem imediatamente em circulação. E, junto com o governo do Estado, a Prefeitura vai garantir passe livre todos os domingos e feriados. É passagem de graça para todo morador de Belém, **com catraca 100% livre** e já começa a operar neste domingo (Prefeito [...], 2025).

Imediatamente após a aprovação da nova tarifa (de R\$ 4,00 para R\$4,60), no dia 12 de abril, foi anunciada a entrega de 300 novos veículos, apelidados de “Geladão” (Nascimento, 2025b). É possível observar a presença, nos veículos apresentados, um adesivo que coloca juntos o Governo do Estado e a Prefeitura de Belém (Figura 7), materializando, portanto, a continuidade dessa aliança.

Figura 7: Novos ônibus com ar-condicionado, o “Geladão”



Fonte: Nascimento (2025b).

Junto com a entrega dos novos veículos, em cerimônia que reuniu o Prefeito de Belém e o Governador do Estado no estacionamento do Estádio Mangueirão (Figura 8), foi anunciado o início da gratuidade aos domingos e feriados no dia 13 de abril e a vigência da nova tarifa em 14 de abril. A fala do prefeito de Belém, Igor Normando, destaca:

Estamos entregando ônibus que representam um avanço histórico na mobilidade urbana de Belém. Esses novos veículos respondem às principais reclamações da população e oferecem um transporte mais digno, seguro e confortável. Estamos iniciando uma verdadeira revolução no transporte público de Belém. Nosso objetivo é renovar toda a frota e elevar o padrão de qualidade do serviço com o apoio do Governo do Estado. A população merece e vai ter um transporte público moderno, eficiente e acessível (Nascimento, 2025b).

Já em sua fala, o governador do estado do Pará, Helder Barbalho, aponta:

Chegou o momento de virar essa página. A frota nova marca o início de uma nova era no transporte público da capital. Juntos, Estado e Prefeitura, seguiremos trabalhando para ampliar e melhorar ainda mais esse serviço essencial (Nascimento, 2025b).

Figura 8: Governador do Pará e Prefeito de Belém na cerimônia de entrega de 300 novos ônibus



Fonte: Nascimento (2025b).

No dia 30 de maio de 2025, em nova cerimônia no estacionamento do Estádio Mangueirão, o prefeito de Belém e a vice-governadora do Estado, Hana Ghassan, entregaram mais 33 novos veículos, sendo 27 destinados a Belém e 6 para a Região Metro-

politana. Na matéria veiculada pelo site de notícias da Prefeitura, se afirma que essa entrega é **“parte da nova política municipal de mobilidade urbana, que busca ampliar e qualificar o serviço prestado aos usuários, tornando o transporte coletivo uma opção mais confortável, eficiente e segura”** (Nascimento, 2025c), não fazendo menção alguma ao acordo judicial.

É de se estranhar a rapidez com que as empresas apresentaram 300 veículos novos, conforme estabelecido pelo acordo judicial (Quadro 1). Lembremos que até março de 2025 não havia sinal algum de cumprimento do acordo por parte das empresas de ônibus. E prontamente, logo após a nova tarifa entrar em vigor, os 300 novos ônibus são entregues. Nas palavras do prefeito Igor Normando, havia uma determinação para o aumento da tarifa, e isso só aconteceu porque houve uma espécie de contrapartida, a saber, a gratuidade aos domingos e feriados.

Quadro 1: Linha do tempo do início da renovação da frota de ônibus em Belém

Marco temporal	Ocorrência
Setembro de 2023	Assinatura do acordo judicial
Agosto de 2024	Lançamento das candidaturas a prefeito de Belém
Setembro de 2024	Intimação do Tribunal de Justiça do Estado do Pará para que o Setransbel informe sobre o cumprimento do acordo judicial
Outubro de 2024	Eleições municipais.
Abril de 2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Notificação do Tribunal de Justiça do Estado do Pará para que a Prefeitura de Belém cumpra o acordo judicial;</li> <li>- Apresentação dos 300 novos ônibus pelo Governo do Pará e Prefeitura de Belém;</li> <li>- Início da vigência do aumento de tarifa;</li> <li>- Início da gratuidade aos domingos e feriados.</li> </ul>

Fonte: Elaboração própria, 2025.

Tomando como fato a inserção dos 300 novos veículos no sistema de transporte coletivo por ônibus de Belém, com tamanha ligeireza, é possível supor que houve uma desobediência intencional ao acordo judicial por parte do empresariado. O cumprimento do acordo judicial certamente traria benefícios à imagem de Edmil-

son Rodrigues e serviria como um impulso à sua campanha para reeleição. Quanto ao aumento da tarifa, eis aí um elemento para interpretação.

Em consulta ao acordo judicial, e como já mencionado anteriormente, parece não haver ali a obrigação de aumento da tarifa como um quesito preparatório para a renovação da frota. O acordo judicial em sua Cláusula Quarta, “Das obrigações do Município de Belém”, estabelece:

4. Compete ao Município de Belém:

[...]

4.3. Proceder ao monitoramento constante do cálculo tarifário, por iniciativa de qualquer das partes, devendo passar por análise em conformidade com a legislação vigente e homologada pelo Exmo. Sr. Prefeito de Belém, nos termos do art. 146, IV e V da Lei Orgânica do Município de Belém.

4.3.1. **Concomitante ao início da operação dos veículos novos** adquiridos na forma do item 6.2 deste instrumento, promover revisão da tarifa do Sistema de Transporte de Belém na forma prevista em lei (Pará, 2024, grifos nossos).

Como leigos na matéria do direito, podemos interpretar que a revisão da tarifa do serviço só deveria acontecer com o início da operação dos 300 novos ônibus. Ou seja, não havendo tal ato, não se poderia proceder a qualquer aumento tarifário. Como não houve a apresentação dos novos veículos durante o ano de 2024, não se poderia alegar que isso decorreu da questão tarifária; pelo contrário, as isenções fiscais foram concedidas e então a inserção dos novos ônibus deveria ter sido cumprida. Por outro lado, já na gestão de Igor Normando, curiosamente, houve o rápido cumprimento do acordo, quando a vigência da nova tarifa se deu “concomitante ao início da operação dos veículos novos adquiridos” (conforme a Cláusula Quarta do acordo judicial, acima mencionada). Lembremos: no dia 12 de abril os 300 novos ônibus foram apresentados e no dia 14 de abril passou a vigorar o aumento da tarifa. Foi, de fato, uma ação concomitante...

Mais recentemente, outra novidade para o serviço de transporte coletivo por ônibus: um aplicativo para o pagamento da tarifa. O aplicativo denominado “VAI – Passe Fácil” permite que o usuário insira créditos por meio do pagamento exclusivo via PIX. Após esse

pagamento, é gerado um QR Code para embarque imediato.

O anúncio do lançamento do aplicativo foi feito no dia 11 de junho e contou com a presença do governador, vice-governadora, prefeito, vice-prefeito e o presidente do Setransbel (Belém [...], 2025; Frias, 2025) (Figura 9). A medida seria mais uma novidade resultante da integração entre governo e empresas de ônibus. As falas constantes no site da Prefeitura materializam as referências a essa “parceria” e à modernização do transporte público coletivo. Nas falas do prefeito Igor Normando, do governador Helder Barbalho e do presidente da Setransbel, Paulo Gomes, respectivamente, têm-se o seguinte:

Hoje é o momento de se comemorar. É a primeira vez que Belém conta com um sistema moderno de pagamento no transporte público. **Essa entrega faz parte do pacote de modernização que a Prefeitura de Belém, em conjunto com o Governo do Pará e o Setransbel, está implementando nos veículos. Nós estamos tendo avanços significativos para a mobilidade urbana e essa modernização representa mais um passo na garantia de um transporte digno para a nossa cidade** (Nascimento, 2025c, grifos nossos).

**Depois de muitos anos nós estamos tendo avanços significativos para a mobilidade urbana no município de Belém.** Isso representa mais um avanço na garantia de um transporte digno para a nossa cidade. **É o momento de celebrar a modernização que chega para a população a partir de agora** (Nascimento, 2025c, grifos nossos).

**Esse aplicativo só foi possível por conta da parceria com o Governo do Estado e a Prefeitura de Belém.** O dia de hoje é fruto de grandes investimentos históricos. **Nunca se teve tanto investimento junto com o transporte público de Belém.** Depois dos ônibus, os Geladões, agora temos os validadores modernos que fazem a leitura do aplicativo. Validador moderno e totalmente digital (Nascimento, 2025c, grifos nossos)

Figura 9: Lançamento do aplicativo VAI - Passe Fácil



Fonte: Frias (2025)

### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ainda que, até hoje, persista uma demasiada expectativa positiva com as transformações urbanas vinculadas à realização da COP30 em Belém, não se pode desprezar que há possibilidades reais de melhorias no serviço de transporte coletivo. É o caso do BRT metropolitano, por exemplo, e que não foi tratado neste artigo. É o caso da renovação da frota de ônibus. E essas intervenções não ficariam restritas ao local de realização da conferência ou à área de influência do polígono da COP30. Afinal, ao contrário de obras pontuais, ao estilo de “ilhas de prosperidade” (Carvalho, 2025), a renovação da frota de ônibus tende a atender a toda a cidade de Belém e cidades vizinhas.

Em suas agendas, os governos estadual e municipal já haviam sinalizado a melhoria do sistema de transporte coletivo por ônibus, inclusive antes mesmo do anúncio de Belém como cidade anfitriã da COP30. A renovação da frota de ônibus era uma medida urgente e importantíssima. Porém, assim como as outras intervenções, a

renovação da frota de ônibus foi incorporada ao guarda-chuva das obras/serviços para a/da COP30, tornando-se um ponto de destaque no rol das ações levadas a cabo pela Prefeitura de Belém e pelo governo estadual.

O desenrolar do processo de renovação da frota de ônibus em Belém, em seus percursos, percalços e atropelos, nos mostra como a análise de uma atividade tida como “técnica” - e num ponto de vista ingênuo, uma atividade “neutra” -, tem o potencial de trazer à tona o político enquanto relação de forças, seja como dissenso, seja como consenso, mas sempre uma relação instável e conflituosa. Fazer emergir a historicidade desse objeto acaba por iluminar como o político e a política engendram um modo de constituição de uma cidade. Historicizar, portanto, este percurso como um processo é fundamental para a constituição de um arquivo sobre a COP30 em Belém como um megaevento e sobre os modos de governar uma cidade.

## REFERÊNCIAS

BAÍA, D. Transporte público por ônibus tem redução de 44% dos passageiros, em 10 anos. **O Liberal.Com**, Belém, 6 set. 2024. Disponível em: <https://www.oliberal.com/estudio/transporte-publico-por-onibus-tem-reducao-de-44-dos-passageiros-em-10-anos-1.849961>. Acesso em: 4 jun. 2025.

BELÉM. **Relatório executivo da Diretoria de Transportes**. Belém: SEMOB, 2024.

BELÉM. **Lei nº 10.143, de 10 de fevereiro de 2025**. Dispõe sobre a organização administrativa do Poder Executivo Municipal, e dá outras providências. Belém: Câmara Municipal, [2025]. Disponível em: <https://pgm.belem.pa.gov.br/diario-oficial-do-municipio/>. Acesso em: 16 jun. 2025.

BELÉM É oficialmente confirmada como sede da COP 30 em 2025. **Secretaria de Meio Ambiente, Clima e Sustentabilidade**, Belém, 11 dez. 2023. Disponível em: <https://www.semas.pa.gov.br/2023/12/11/belem-e-oficialmente-confirmada-como-sede-da-cop-30-em-2025/>. Acesso em: 02 jun. 2024.

BELÉM lança aplicativo para pagar passagem de ônibus no PIX. **Agência Belém**, Belém, 11 jun. 2025. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/246285/Belem-lanca-aplicativo-para-pagar-passagem-de-onibus-no-PIX>. Acesso em: 18 jun. 2025.

CARVALHO, F. Belém além da COP30: como a ocupação urbana e a reconfiguração hídrica moldam a capital paraense. **Portal do ESG**, [s. l.], 23 jun. 2025. Disponível em: <https://portaldoesg.com.br/belem-alem-da-cop30-ocupacao-urbana-e-reconfiguracao-hidrica/>. Acesso em: 24 jun. 2025.

FADESP/UFPA. **Elaboração de subsídios técnicos e analíticos para a revisão do Plano Diretor do Município de Belém (Lei nº 8.655/2008). Produto 2: Atlas de mapas temáticos**. Belém: FADESP/UFPA, 2024.

FRIAS, R. Vai Passe Fácil é Lançado em Belém com apoio do Governo do Estado. **Agência Pará**, Belém, 11 jun. 2025. Disponível em: <https://www.agenciapara.com.br/noticia/67891/vai-passe-facil-e-lancado-em-belem-com-apoio-do-governo-do-estado>. Acesso em: 18 jun. 2025.

MASCARENHAS, G. Brasil: impactos da Copa do Mundo e das Olimpíadas. In: SANTOS JUNIOR, O. S. et al. (org.) **Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016**. Rio de Janeiro: E-papers, 2015. p. 7-11.

MIRANDA, V. Prefeito fixa nova tarifa de R\$ 4 reais – 31% abaixo da proposta dos empresários. **Segurança, Ordem Pública e Mobilidade**, Belém, 27 mar. 2022. Disponível em: <https://seguranca.belem.pa.gov.br/prefeito-anuncia-nova-tarifa-de-r-4-reais-bem-abaixo-da-proposta-dos-empresarios/>. Acesso em: 4 jun. 2025.

MIRANDA, V. Prefeitura, Estado e empresários iniciam renovação de frota: 300 novos ônibus refrigerados em Belém. **Agência Belém**, Belém, 10 out. 2023. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/237703/prefeitura-estado-e-empresarios-iniciam-renovacao-de-frota-300-novos-onibus-refrigerados-em-belem>. Acesso em: 24 mar. 2024.

MIRANDA, V. Justiça intima empresas para que cumpram acordo e coloquem 300 novos ônibus para circular em Belém. **Agência Belém**, Belém, 10 set. 2024. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/243295/justica-intima-empresas-para-que-cumpram-acordo-e-coloquem-300-novos-onibus-para-circular-em-belem>. Acesso em: 15 maio 2025.

MORAES, L. Prefeitura apresenta projetos para a COP30 em encontro nacional de que debate mobilidade urbana. **Segurança, Ordem Pública e Mobilidade**, Belém, 21 jun. 2024. Disponível em: <https://semob.belem.pa.gov.br/prefeitura-apresenta-projetos-para-a-cop-30-em-encontro-nacional-que-debate-mobilidade-urbana/>. Acesso em: 11 out. 2024.

NASCIMENTO, A. Conselho Municipal de Transporte aprova proposta de reajuste da tarifa. **Agência Belém**, Belém, 10 abr. 2025a. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/245707/Conselho-Municipal-de-Transporte-aprova-proposta-de-reajuste-da-tarifa>. Acesso em: 3 jun. 2025.

NASCIMENTO, A. Renovação histórica: prefeito Igor entrega 300 novos ônibus em Belém. **Agência Belém**, Belém, 12 abr. 2025b. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/245733/renovacao-historica—prefeito-igor-entrega-300-novos-onibus-em-belem>. Acesso em: 15 maio 2025.

NASCIMENTO, A. Prefeitura de Belém e Governo do Estado entregam 33 novos Geladões. **Agência Belém**, Belém, 30 maio 2025c.

Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/246151/Prefeitura-de-Belem-e-Governo-do-Estado-entregam-33-novos-Geladoes#cop30>. Acesso em: 3 jun. 2025.

PALHETA, F. Tarifa de ônibus: prefeitura convoca Conselho Municipal de Transporte. **Agência Belém**, Belém, 8 abr. 2025a. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/245677/Tarifa-de-onibus--prefeitura-convoca-Conselho-Municipal-de-Transporte>. Acesso em: 3 jun. 2025.

PALHETA, F. Nova tarifa de R\$ 4,60 passa a valer nesta segunda. **Agência Belém**, Belém, 12 abr. 2025b. Disponível em: [https://agenciabelem.com.br/Noticia/245732/Nova-tarifa-de-R\\$-4,60-passa-a-valer-nesta-segunda](https://agenciabelem.com.br/Noticia/245732/Nova-tarifa-de-R$-4,60-passa-a-valer-nesta-segunda). Acesso em: 3 jun. 2025

PARÁ. Tribunal de Justiça do Estado do Pará. **Processo n. 0854170-23.2022.8.14.0301**. Belém: Tribunal de Justiça do Estado do Pará, [2024]. Disponível em: [https://cdn.dol.com.br/img/attachmentinline/870000/Acordo-Setransbel-0854170-2320228140301-1727388746\\_00877023\\_0\\_.pdf?xid=2934829](https://cdn.dol.com.br/img/attachmentinline/870000/Acordo-Setransbel-0854170-2320228140301-1727388746_00877023_0_.pdf?xid=2934829). Acesso em: 28 mar. 2025.

PASSOS, M.; ALVAREZ, J. MDB confirma candidatura de Igor Normando à prefeitura de Belém. **G1**, Belém, 03 ago. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/eleicoes/2024/noticia/2024/08/03/mdb-confirma-candidatura-de-igor-normando-a-prefeitura-de-belem.ghtml>. Acesso em: 17 jun. 2025.

PREFEITO Igor Normando anuncia ônibus de graça aos domingos e feriados. **Agência Belém**, Belém, 11 abr. 2025. Disponível em: <https://agenciabelem.com.br/Noticia/245724/Prefeito-Igor-Normando-anuncia-onibus-de-graca-aos-domingos-e-feriados>. Acesso em: 3 jun. 2025.

SANTOS JUNIOR, O. A. Metropolização e megaeventos: proposições gerais em torno da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016 no Brasil. In: SANTOS JUNIOR, O. S. et al. (org.) **Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016**. Rio de Janeiro: E-papers, 2015. p. 21-40.

SEIXAS, J. Os megaeventos na cidade: imagética social, política, econômica e governança urbana. **e-Metropolis**, [s. l.], n. 2, p. 4-9, set. 2010.

SETRANSBEL exige passagem a R\$ 5 de acordo feito com Edmilson. **O Liberal.Com**, Belém, 4 abr. 2025. Disponível em: <https://www.>

[oliberal.com/belem/setransbel-exige-passagem-a-r-5-de-acordo-feito-com-edmilson-1.941229](https://oliberal.com/belem/setransbel-exige-passagem-a-r-5-de-acordo-feito-com-edmilson-1.941229). Acesso em: 17 jun. 2025.

UNFCCC. **How to COP:** a handbook for hosting United Nations climate change conferences. Bonn: UNFCCC, 2023. Disponível em: <https://unfccc.int/documents/518286>. Acesso em: 02 jun. 2024.

# O POTENCIAL DO TRANSPORTE FLUVIAL NA CIDADE ANFITRIÃ DA COP30

*Patrícia Bittencourt Tavares das Neves  
Fernando Augusto Souza Pinho*

## 1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Belém será a cidade anfitriã da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP30), a se realizar em novembro de 2025. O Governo Federal, responsável pelo evento, e em parceria com o Governo do Estado e a Prefeitura de Belém, direcionou investimentos expressivos para grandes obras de infraestrutura na capital e na Região Metropolitana de Belém (RMB), com o objetivo principal de melhorar a mobilidade urbana, entre outras coisas.

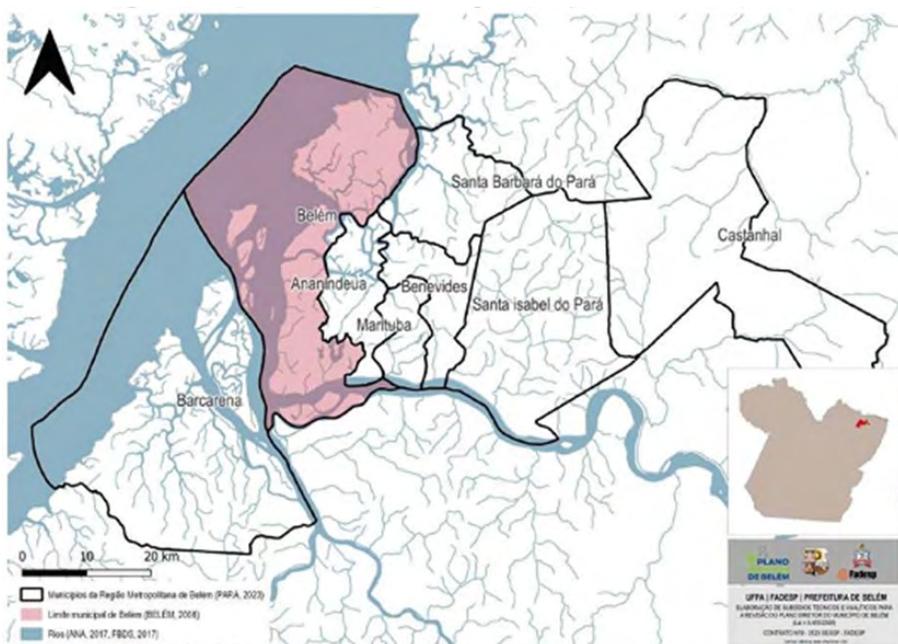
Infelizmente, reforçando um caráter rodoviarista, esse investimento tem se concentrado majoritariamente na revitalização e alargamento de avenidas, construção de viadutos e de parques lineares, intervenções estas deslocadas de um planejamento voltado à mobilidade urbana sustentável e ao fortalecimento do transporte hidroviário, desconsiderando assim o potencial regional, a população das ilhas e as vantagens ambientais desse modo de transporte em comparação ao modo rodoviário.

Diante de tal cenário, este texto tem por objetivo, com base em uma revisão bibliográfica, apresentar alguns dos estudos já desenvolvidos sobre o transporte fluvial em Belém e que comprovam a sua viabilidade, apontando para a contradição que se estabelece a partir das intervenções em mobilidade como uma das medidas de preparação para a COP30 em Belém.

## 2. ASPECTOS DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM

A Região Metropolitana de Belém (RMB) é composta por 42 ilhas e 8 municípios: Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Izabel do Pará, Castanhal e Barcarena, sendo este município o último a ser integrado e o único que possui forte ligação hidroviária com o município de Belém, com linha de transporte fluvial regular, refletindo o crescimento urbano e a necessidade de políticas públicas integradas para atender às demandas da população. Parte da RMB está localizada na baía do Guajará, banhada ao norte pelo rio Pará e ao sul pelo rio Guamá, além das inúmeras bacias interioranas (Tobias *et al.*, 2009).

Figura 1: A Região Metropolitana de Belém e seus municípios



Fonte: Belém (2024).

Belém é uma cidade costeira e possui um fluxo diário considerável de embarcações e atividades de movimentação de mercadorias e pessoas entre suas ilhas, municípios adjacentes e diversas regiões, ainda que grande parte desse serviço fluvial opere infor-

malmente, sem qualquer regulamentação por parte do poder público municipal. No entanto, a utilização do transporte fluvial ainda está muito aquém de seu potencial, sobretudo no transporte regular de passageiros que moram em regiões mais afastadas, como distritos e municípios que compõem a região metropolitana (Palma e Silva *et al.*, 2019).

A rede viária terrestre de Belém está sobrecarregada, sobretudo os corredores de acesso ao centro da cidade, responsáveis pelo fluxo intenso de veículos que transitam diariamente entre a periferia e a região central da cidade. Essa rede é insuficiente para atender a demanda de pessoas e mercadorias, ocasionando engarrafamentos, grandes filas e demoras.

O incremento da frota de veículos é um desafio para a mobilidade urbana das cidades brasileiras e o transporte público coletivo é a melhor solução para combater esta situação. Nesse sentido, considerando o potencial regional, as propostas de implantação do transporte hidroviário para pessoas e mercadorias na RMB têm como objetivo dar atendimento à população das ilhas e desafogar os corredores de tráfego da cidade.

Nas ilhas povoadas da RMB que não possuem ligação com o continente por meio de pontes, a população é atendida por embarcações, único modo de transporte utilizado para os seus deslocamentos, normalmente por serviços de natureza privada, sendo irregulares, inseguros e desregulamentados. São utilizadas embarcações de médio porte, com capacidade entre 20 e 30 passageiros, que são popularmente conhecidas como “pô-pô-pô”, devido ao som emitido pelo motor. Também são comuns as embarcações de característica individual, de pequeno porte, como canoas a remo e as rabetas (canoas movidas a motor), que são mais utilizadas em deslocamentos entre as ilhas e apresentam alto grau de periculosidade e precariedade (Tobias *et al.*, 2009).

O sistema de transporte aquaviário existente na RMB é deficiente, com embarcações inadequadas e estrutura portuária deficiente e a maioria é desregulamentado, ocorrendo de forma espontânea. Atualmente, apenas a linha Icoaraci-Cotijuba (ligação entre o continente e uma ilha) é regulamentada e fiscalizada pelo órgão municipal, operando com duas viagens diárias.

### **3. PESQUISAS SOBRE O TRANSPORTE FLUVIAL NA RMB**

Nesta seção, apresentamos estudos e pesquisas sobre o transporte fluvial na RMB, realizadas em momentos distintos, e que demonstram a importância e a viabilidade social e ambiental do transporte hidroviário para atender à demanda de deslocamentos na região.

#### **3.1 O projeto D-Fluvial**

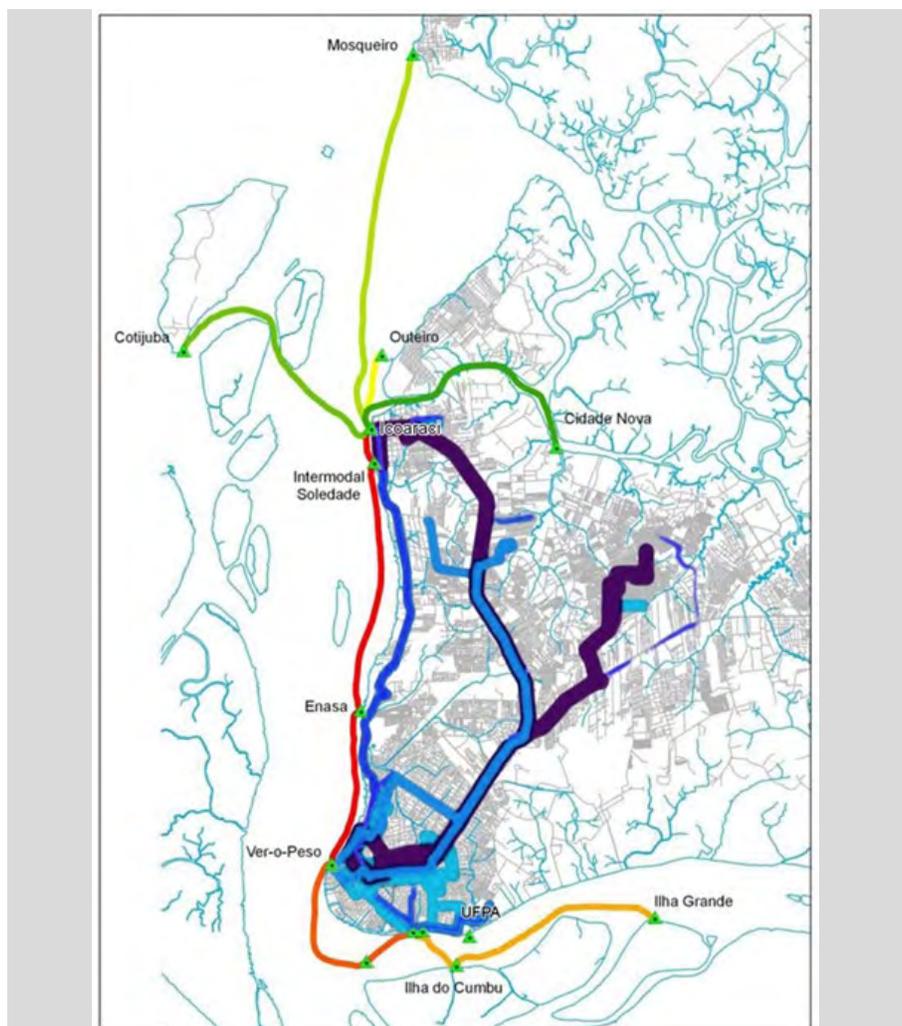
O projeto de pesquisa “Demanda Potencial e Formação de Rede Rodofluvial na Região Metropolitana de Belém”, conhecido como D-Fluvial, foi uma iniciativa de pesquisadores da Universidade Federal do Pará e da Universidade da Amazônia, patrocinado pela Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) e intervenção da empresa de navegação Rodofluvial Banav Ltda., realizado em 2008. O projeto tinha como objetivo desenvolver um modelo de sistema integrado de transporte rodofluvial, com tecnologia naval de média capacidade para a Região Metropolitana de Belém, com base no potencial de demanda e no uso racional dos recursos viários existentes (Tobias *et al.*, 2009).

A pesquisa D-Fluvial caracterizou a demanda por transporte na RMB, identificando a aplicabilidade do transporte hidroviário como sistema complementar de transporte urbano e propôs condições físico-operacionais, com protótipo de embarcação para a demanda identificada e implantação de um sistema integrado de forma a proporcionar ao sistema de transporte urbano metropolitano uma alternativa de atendimento à demanda, principalmente, das áreas de periferia e população ribeirinha. A proposta também contribuiria para desafogar a sobrecarga de tráfego nos corredores Augusto Montenegro e Almirante Barroso, importantes vetores de crescimento na região.

Os pesquisadores do D-Fluvial tiveram a preocupação em desenvolver um modelo que não incidisse em conflitos com o BRT de Belém, projeto em execução à época. O desafio foi cumprido e os pesquisadores elaboraram um projeto complementar que supriria as lacunas do projeto do BRT Belém, uma vez que o modelo

proposto pela equipe contemplava uma integração do transporte fluvial ao sistema BRT proposto. A Figura 2 mostra o traçado da rede de transporte aquaviário desenvolvido no projeto, que nunca foi implantado e que poderia ter alterado completamente a matriz modal de transporte na região. Caso implantado, teríamos uma rede de transporte hidroviário expandida, servindo como referência à mobilidade sustentável.

Figura 2: Traçado da rede fluvial proposta pelo D-Fluvial



Fonte: Tobias *et al.* (2009).

### **3.2 Estudos sobre demanda do transporte de cabotagem em Belém**

Borges (2017), Palma e Silva *et al.* (2019) e Silva (2025) realizaram estudos relativos ao potencial de demanda do transporte hidroviário para atender aos deslocamentos dentro do continente, ou seja, o transporte de cabotagem, desconsiderando a demanda insular. De modo geral, os resultados encontrados por essas pesquisas mostraram que os usuários do transporte público por ônibus e os usuários do transporte individual privado veem o transporte hidroviário como uma alternativa para os deslocamentos, e a motivação é o elevado tempo de viagem e as condições desfavoráveis do serviço existente.

O método de preferência declarada foi utilizado por Borges (2017) com o objetivo de verificar o potencial de demanda e possível migração do modal rodoviário (automóvel particular) para o modal hidroviário, bem como verificar a relevância dos atributos na migração entre os modais. A pesquisa foi realizada na área de estudo que compreende o distrito de Icoaraci, distante cerca de 25 km do centro de Belém e que dispõe de condições favoráveis ao transporte hidroviário pela baía do Guajará. Aos entrevistados foi apresentado um grupo de cartões com as seguintes opções de atributos: tarifa, tempo de viagem, conforto e segurança. Estes atributos foram previamente selecionados por meio de uma pesquisa piloto. Os entrevistados, todos usuários do transporte individual por automóvel, poderiam escolher a opção contendo os níveis dos atributos que mais satisfaziam sua necessidade numa viagem por barco, ou simplesmente ignorar e não escolher, o que representou apenas 18,3% dos entrevistados.

Foi utilizado o procedimento de ajuste através da regressão múltipla com o software *Statistical Package for Social Sciences* (SPSS) e a partir da análise de gráficos gerados, os resultados mostraram que pode haver mudanças no comportamento dos usuários do transporte individual, pois verificou-se que existe uma parcela da amostra que optou por utilizar o transporte aquaviário entre as áreas estudadas.

O trabalho concluiu que existe uma demanda representativa por transporte hidroviário e que 81,7% dos entrevistados escolheram pelo menos uma opção de serviço por barcos e os usuários são mais sensíveis aos atributos "tarifa" e "tempo de viagem", ou

seja, quanto maior o valor desses atributos, quanto maior a tarifa e quanto maior o tempo de viagem, menor é a demanda pelo serviço.

Em “O transporte aquaviário como alternativa de mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belém-PA”, Palma e Silva *et al.* (2019) buscaram avaliar a qualidade do serviço de transporte coletivo por ônibus que operava na ligação UFPA-Icoaraci e a aceitação de uma hipotética ligação fluvial entre esses lugares (Figura 3).

Figura 3: Traçados da linha de ônibus e da linha hipotética fluvial



Fonte: Palma e Silva *et al.* (2019).

A avaliação da qualidade do serviço levou em consideração a opinião dos usuários da linha UFPA-Icoaraci, captada por um formulário que contemplava 8 categorias:

- Acessibilidade, aferida pela percepção da distância da residência até o ponto de subida no ônibus, e de descida do veículo no destino final;
- Frequência, representada pela percepção do tempo de espera na parada pela vinda do ônibus;

- Lotação do veículo;
- Tempo de viagem;
- Estado de conservação e conforto dos veículos;
- Comportamento de motoristas e cobradores quanto ao atendimento ao usuário;
- Tarifa;
- Segurança.

Tais categorias poderiam ser avaliadas com respostas “Muito bom”, “bom”, “regular”, “ruim” e “muito ruim”. Além disso, o formulário incluiu também o grau de aceitação de uma hipotética linha fluvial, ligando Icoaraci à UFPA, com um tempo de viagem de 20 a 30 minutos, tarifa de R\$5,00, em um veículo equipado com Wi-Fi, salão de jogos, ar-condicionado e lanchonete.

O público que respondeu ao questionário foi representado por 178 usuários da linha UFPA-Icoaraci. Os resultados demonstraram grande precariedade na qualidade do serviço prestado. A única categoria avaliada positivamente foi a acessibilidade, com 69% de aprovação (com respostas “muito bom”, “bom” e “regular”). O atendimento por parte de motoristas e cobradores foi avaliado como regular. As demais categorias obtiveram reprovação por parte dos usuários, a saber:

- Frequência: 85% de reprovação;
- Lotação do veículo: 80% de reprovação;
- Tempo de viagem: 60% de reprovação;
- Estado de conservação e conforto dos veículos: 58% de reprovação;
- Tarifa: 90% de reprovação;
- Segurança: 88% de reprovação.

Quanto à receptividade da linha fluvial, a maioria aprovou a proposta e usaria o serviço. 30% dos usuários pesquisados não a utilizaria em função de não residir em Icoaraci e por considerar a tarifa alta em relação à tarifa praticada pelo serviço de ônibus.

Similar ao estudo realizado por Palma e Silva *et al.* (2019), mais recentemente, Silva (2025) avaliou o interesse da população que mora no distrito de Icoaraci e desenvolve atividades de estu-

do e/ou trabalho na UFPA, em utilizar o transporte hidroviário nos deslocamentos entre Icoaraci e a universidade. Em *A percepção de usuários sobre as potencialidades do transporte fluvial urbano em Belém: uma análise sobre uma possível ligação entre o distrito de Icoaraci e o Campus Guamá da UFPA* (Silva, 2025), o autor apresenta os resultados da aplicação de um questionário online para 111 usuários, contendo 21 perguntas de múltipla escolha. O grupo de amostragem foi constituído por alunos e trabalhadores do Campus Guamá da UFPA que residem no distrito de Icoaraci.

Os dados levantados revelaram que cerca de 87% dos respondentes utilizavam o transporte coletivo por ônibus para o deslocamento entre Icoaraci e a UFPA. A maioria realizava seus trajetos em horários de pico, levando entre uma e duas horas para completar o percurso Icoaraci-Campus Guamá da UFPA. Durante esse percurso, os entrevistados afirmaram ter muitas dificuldades, apontando o tempo de viagem, a baixa oferta de ônibus e a precária condição dos veículos como os principais problemas. Conseqüentemente, para a grande maioria dos respondentes (98%), a qualidade do serviço de ônibus era considerada como insatisfatória.

Quanto a uma hipotética linha de transporte fluvial entre Icoaraci e o Campus Guamá da UFPA, uma grande maioria (cerca de 84% dos pesquisados) afirma que faria uso dela em substituição ao uso do transporte coletivo por ônibus. O menor tempo de deslocamento, o custo-benefício e o maior conforto foram elencados como os principais fatores para esse possível uso. Além disso, cerca de 93% dos participantes da pesquisa acreditavam que uma alternativa fluvial traria melhorias significativas em sua qualidade de vida e produtividade. Porém, para essa efetiva utilização do transporte fluvial, segundo a pesquisa, a tarifa a ser cobrada deveria se situar entre R\$ 4 e R\$ 8, sendo que cerca de 22% dos respondentes apontaram que o serviço deveria ser gratuito. Vale destacar que na época da pesquisa, o valor da tarifa do ônibus urbano era de R\$ 4.

Como vimos, as pesquisas realizadas por Palma e Silva et al. (2019) e Silva (2025) têm em comum a proposta de ligação hidroviária Icoaraci-UFPA e a insatisfação com o transporte coletivo por ônibus. Em ambas as pesquisas, o tempo de viagem e a qualidade do serviço foram mal avaliados e considerados desfavoráveis. A maioria dos entrevistados tem interesse no uso regular do transporte fluvial como alternativa ao serviço rodoviário atual.

## 4. AS MEDIDAS DE MOBILIDADE PARA A COP30

De acordo com um levantamento feito pelo G1 Pará (Passos et al. 2025), 38 obras integram o conjunto de medidas de preparação para a COP30, com um investimento estimado em 7 bilhões de reais. Tais obras podem ser divididas em 4 categorias: hospedagem, infraestrutura, mobilidade e saneamento.

Quadro 1: Levantamento do G1 Pará quanto ao investimento por categoria das obras para a COP30

<b>Categoria</b>	<b>Número de obras</b>	<b>Valor Total (R\$ bilhões)</b>	<b>Obras Principais</b>
Hospedagem	8	0,696	Vila COP 30 e Hotel Vila Galé
Infraestrutura	14	2,716	Parque da Cidade e Porto Futuro II
Mobilidade	8	2,078	BRT Metropolitano e Duplicação da Avenida Bernardo Sayão
Saneamento	8	1,814	Macro drenagem do Rio Tucunduba e do Mata Fome
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>7,304</b>	

Fonte: Passos et al. (2025).

Do Quadro 1, segundo o levantamento do G1 Pará (Passos et al., 2025), vemos que 8 obras estão elencadas na categoria de mobilidade, no valor de 2 bilhões de reais, aproximadamente, ocupando a 2ª posição em termos de total de investimentos, precedida pelas obras de infraestrutura que consumiriam cerca de 2,7 bilhões de reais.

Entretanto, ao consultarmos a especificação das obras por categoria (Quadro 2), percebemos que as obras do Terminal Hidroviário da Tamandaré (R\$ 22 milhões) e de construção da Ponte de Outeiro (R\$ 101 milhões) foram consideradas como obras de infraestrutura, e não de mobilidade. Embora não seja incorreto, entendemos que estas obras em específico estariam mais vinculadas à mobilidade, como obras de infraestrutura que tem o objetivo de melhorar a mobilidade em Belém.

É o mesmo caso da reforma no Terminal Portuário de Outeiro (R\$ 180 milhões). A obra foi incluída na categoria de hospedagem,

## Quadro 2: Levantamento do G1 Pará quanto às obras da COP30 por categoria

<b>INFRAESTRUTURA (14 OBRAS)</b>	<b>MOBILIDADE (8 OBRAS)</b>		
1. Reforma do Mercado de São Brás	R\$ 150 milhões	1. Duplicação da Av. Bernardo Sayão	R\$ 323 milhões
2. Distrito de Inovação e Bioeconomia	R\$ 12 milhões	2. Revitalização da Av. Júlio César	R\$ 136 milhões
3. Parque Urbano Igarapé São Joaquim	R\$ 173 milhões	3. Requalificação de ruas e avenidas	R\$ 231 milhões
4. Reforma do Ver-o-Peso	R\$ 66 milhões	4. BRT Metropolitano	R\$ 561 milhões
5. Restauro do Complexo dos Mercedários	R\$ 46 milhões	5. Ampliação da Rua da Marinha	R\$ 242 milhões
6. Parque da Cidade	R\$ 980 milhões	6. Construção de novos viadutos	R\$ 128 milhões
7. Porto Futuro II	R\$ 568 milhões	7. Modernização do Aeroporto de Belém	R\$ 450 milhões
8. Parque Linear da Doca:	R\$ 310 milhões	8. Terminal Hidroviário Turístico de Icoaraci	R\$ 8 milhões
9. Parque Linear da Tamandaré	R\$ 154 milhões		
10. Terminal Hidroviário da Tamandaré:	R\$ 22 milhões		
11. Complexo Comercial do Barreiro	R\$ 69 milhões		
12. Requalificação do Hangar	R\$ 39 milhões		
13. Reforma da Base Aérea de Belém	R\$ 26 milhões		
14. Construção da Ponte de Outeiro	R\$ 101 milhões		

Fonte: Elaborado pelos autores, em 2025, com base em *Passos et al. (2025)*.

Quadro 2: Levantamento do G1 Pará quanto às obras da COP30 por categoria (continuação)

HOSPEDAGEM (8 OBRAS)		SANEAMENTO (8 OBRAS)	
1. Terminal Hidroviário Internacional	R\$ 27 milhões	1. Sistema de esgoto da Tamandaré	R\$ 55 milhões
2. Reforma no Terminal Portuário de Outeiro	R\$ 180 milhões	2. Macro drenagem do Bengui e Marambaia	R\$ 123 milhões
3. Hotel Vila Galé Collection Amazônia	R\$ 180 milhões	3. Macro drenagem Mártir e Murucutu	R\$ 192 milhões
4. Tivoli Maiorana Jr. Hotel	R\$ 20 milhões	4. Macro drenagem do Tucunduba	R\$ 783 milhões
5. Hotel de Negócios em Castanhal	R\$ 27 milhões	5. Macro drenagem do Mata Fome	R\$ 583 milhões
6. Hotel Marriott	Não informado	6. Gestão de Resíduos e Inovação em Bioeconomia	R\$ 41 milhões
7. Vila COP 30	R\$ 194 milhões		
8. Reforma de escolas para a COP30	R\$ 68 milhões		

Fonte: Elaborado pelos autores, em 2025, com base em Passos *et al.* (2025).

pois o terminal será destinado para atracação de navios de cruzeiro, que funcionarão como hotéis flutuantes durante a COP30. E, após o evento, a expectativa é que o terminal passe a funcionar também como abrigo para as rotas de turismo marítimo, além do transporte de carga (Passos, 2025).

Considerando, portanto, que as obras do Terminal Hidroviário da Tamandaré (R\$ 22 milhões), de construção da Ponte de Outeiro (R\$ 101 milhões) e da reforma no Terminal Portuário de Outeiro (R\$ 180 milhões) estariam relacionadas à mobilidade (Quadro 3), enquanto atividade finalística, o valor do investimento destinado à mobilidade passaria para 2,381 bilhões de reais, ficando o investimento em infraestrutura no valor de 2,593 bilhões de reais (Quadros 3 e 4).

Analisando o Quadro 3, elaborado a partir da correção do

Quadro 3: Ajuste no levantamento do G1 sobre as obras de mobilidade para a COP30

OBRA	VALOR
Duplicação da Bernardo Sayão	R\$ 322 milhões
Revitalização da Júlio César	R\$ 136 milhões
Requalificação de ruas e avenidas	R\$ 231 milhões
BRT Metropolitano	R\$ 561 milhões
Ampliação da Rua da Marinha	R\$ 242 milhões
Construção de novos viadutos	R\$ 128 milhões
Modernização do Aeroporto de Belém	R\$ 450 milhões
Terminal Hidroviário Turístico de Icoaraci	R\$ 8 milhões
Terminal Hidroviário da Tamandaré	R\$ 22 milhões
Construção da Ponte de Outeiro	R\$ 101 milhões
Reforma no Terminal Portuário de Outeiro	R\$ 180 milhões
<b>Valor Total</b>	<b>R\$ 2,381 bilhões</b>

Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

Quadro 4: Ajuste no levantamento do G1 quanto ao investimento por categoria das obras destinadas à COP30

CATEGORIA	NÚMERO DE OBRAS	VALOR TOTAL (R\$)
Duplicação da Bernardo Sayão	7	R\$ 516 milhões
Revitalização da Júlio César	12	R\$ 2,593 bilhões
Requalificação de ruas e avenidas	11	R\$ 2,381 bilhões
BRT Metropolitano	8	R\$ 1,814 bilhão
<b>Valor total</b>	<b>38</b>	<b>R\$ 7,304 bilhões</b>

Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

levantamento do G1 Pará, observamos que os investimentos em mobilidade para a COP30 são predominantemente destinados ao modo rodoviário. A exceção acontece no caso das obras do Terminal Hidroviário Turístico de Icoaraci e do Terminal Hidroviário da Tamandaré, que representam um valor de 30 milhões de reais em relação a um montante total de 2,201 bilhões de reais, cerca de 1,36% do investimento em mobilidade. Porém, cabe destacar que tais terminais estarão destinados ao serviço turístico, e não ao regular serviço de transporte coletivo, em nada alterando, a princípio, a dependência ao transporte coletivo por ônibus e ao carro particular. Ou seja, as obras de mobilidade para a COP30 reforçam um histórico rodoviarista da mobilidade em Belém, não trazendo alternativas mais sustentáveis ao deslocamento na cidade.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O potencial hidroviário existente na Região Metropolitana de Belém deveria ser explorado e seria uma excelente contribuição para a mobilidade urbana sustentável (Carvalho, 2016), com capacidade para transformar a realidade dos deslocamentos diários dos usuários, por meio de um sistema de transporte hidroviário que atenda à demanda da população das ilhas, atualmente esquecida, e desafogando os corredores rodoviários, oferecendo uma alternativa de deslocamento urbano eficiente, de qualidade e ambientalmente sustentável. As experiências de implantação do transporte hidroviário na região foram desastrosas devido à falta de vontade política e de investimentos financeiros para infraestrutura e por não considerar a necessária integração com o sistema de transporte coletivo por ônibus.

Consideramos uma contradição que os investimentos realizados para a sediar uma Conferência do Clima, de discussão sobre os graves eventos climáticos, que busca financiamentos para o combate ao aumento de temperatura do planeta, não priorize modelos e projetos sustentáveis, alinhados ao combate às mudanças climáticas. No tocante às obras de preparação para a COP30 relacionadas à mobilidade, a decisão foi expandir a malha rodoviária, com rodovias de caráter agressivo ao meio ambiente, desmatando e afetando comunidades tradicionais, impulsionando o transporte individual, reconhecido como nocivo à sustentabilidade das cidades.

Em síntese, tais medidas de preparação da cidade para a realização da COP30 vêm reforçar uma histórica e insustentável prática rodoviarista (Lagonegro, 2008; Rodrigues, 2016). Os investimentos em infraestrutura deveriam contemplar um sistema ambientalmente sustentável, aproveitando a vocação regional e as vantagens do transporte hidroviário.

## REFERÊNCIAS

BELÉM. **Relatório do Diagnóstico do Município de Belém e Atlas de Mapas Temáticos**: elaboração de subsídios técnicos e analíticos para a revisão do Plano Diretor do Município de Belém. Belém: PMB: UFPA: Fadesp, 2024. Disponível em: <https://planodiretor.bellem.pa.gov.br/wp-content/uploads/2024/09/P2-FADESP-RELATORIO-DIAGNOSTICO-E-MAPAS-TEMATICOS.pdf>. Acesso em: 2 set. 2025.

BORGES, A. M. **Aferição de demanda de transporte hidroviário urbano através do método de preferência declarada**: um estudo de caso na região metropolitana de Belém - RMB. 2017. Dissertação (Mestrado em Engenharia Naval) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia Naval, Universidade Federal do Pará, Belém, 2017.

CARVALHO, C. H. R. **Mobilidade urbana sustentável**: conceitos, tendências e reflexões. Brasília, DF: IPEA, 2016. (Texto para discussão, 2194). Disponível em: [https://portaltantigo.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_2194.pdf](https://portaltantigo.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2194.pdf). Acesso em: 11 set. 2025.

LAGONEGRO, M. A. 2007. A ideologia rodoviarista no Brasil. **Ciência & Ambiente**, São Paulo, n. 37, p. 39-50, jul./dez. 2008. Disponível em: <https://cienciaeambiente.com.br/37-2/>. Acesso em: 11 set. 2025.

PALMA E SILVA, A. A. P. et al. O transporte aquaviário como alternativa de mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belém-PA. **Revista Eletrônica de Engenharia Civil**, Goiânia, v. 15, n. 2, p. 64-74, 2019. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/reec/article/view/52809>. Acesso em: 18 mar. 2025.

PASSOS, M. Obras da COP 30: Terminal de Outeiro é reformado para receber navios transatlânticos, em Belém. **G1**, Belém, 7 jun. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/06/07/obras-da-cop-30-terminal-de-outeiro-e-reformado-para-receber-navios-transatlanticos-em-belem.ghtml>. Acesso em: 4 set. 2025.

PASSOS, M. et al. A 200 dias da COP 30, levantamento mostra como estão as obras que já somam mais de R\$ 7 bi em Belém. **G1**, Belém, 24 abr. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/04/24/a-200-dias-da-cop-30-levantamento-mostra-como-estao-as-obras-que-ja-somam-mais-de-r-7-bi-em-bellem.ghtml>. Acesso em: 1 jul. 2025.

RODRIGUES, J. M. Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas. **Revista do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais**, Belo Horizonte, v. 34, n. 3, p. 80-93, jul./set. 2016. Disponível em: <https://revista.tce.mg.gov.br/pagina/issue/view/2016-34-n3>. Acesso em: 11 set. 2025.

SILVA, M. J. M. **A percepção de usuários sobre as potencialidades do transporte fluvial urbano em Belém**: uma análise sobre uma possível ligação entre o distrito de Icoaraci e o Campus Guamá da UFPA. 2025. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Engenharia Civil) – Faculdade de Engenharia Civil, Instituto de Tecnologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2025.

TOBIAS, M. S. G. et al. **Demanda fluvial e formação de rede rodofluvial na região metropolitana de Belém – D-FLUVIAL**. Belém: Ponto-Press, 2009. 257 p. (Relatório final de pesquisa).

# PARTE III

## CENTRO, QUADRILÁTEROS E ZONAS:

### A COP30 e as transformações territoriais no Centro Histórico de Belém

# **COP30 E CENTRO HISTÓRICO DE BELÉM: análise dos investimentos públicos na orla, nas bordas e no miolo**

*Helena Lúcia Zagury Tourinho  
Ana Beatriz Fernandes de Macedo Tavares*

## **1. INTRODUÇÃO**

O Centro Histórico de Belém (CHB), composto pelo bairro da Campina e parte do bairro da Cidade Velha, abriga importante patrimônio histórico-cultural da cidade de Belém. Integrado por um conjunto edificado construído desde a ocupação portuguesa, em 1616, teve sua relevância reconhecida pelo município mediante a Lei n. 7.401/1988 (Lei de Desenvolvimento Urbano), a Lei Orgânica de 1990, regulamentada pela Lei Municipal n. 7.709/1994 (Lei de Preservação do Patrimônio), que também estabeleceu uma área denominada como seu “entorno”. Em 2012, o CHB foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) (Macedo, 2020; Lima, 2015).

Visando à preparação de Belém para a 30.<sup>a</sup> Conferência das Partes da Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2025 (COP30), uma série de intervenções no CHB e seu entorno vem sendo anunciada, contando com financiamento municipal, estadual e federal. Dentre as intervenções estão a implantação do Boulevard da Gastronomia; o projeto Porto Futuro II; a modernização do Complexo do Ver-o-Peso, incluindo a recuperação da Ladeira do Castelo, da Feira do Açaí, da feira livre e dos mercados de carne e peixe; implantação de Parque Linear na Avenida Tamandaré e a urbanização da Avenida Doca de Souza Franco.

O presente trabalho<sup>1</sup> foca no patrimônio construído e objetiva identificar, localizar e caracterizar as obras financiadas pelo poder público relacionadas à COP30 previstas para o CHB e seu entorno, bem como refletir sobre os agentes beneficiados por tais intervenções. Assim, pretende-se responder questões como: Exis-

---

1 Uma versão preliminar deste texto foi apresentada no V Diálogos Urbanos (Diurb), realizado em Belém-PA, na Universidade da Amazônia (Unama), no ano de 2024.

te alguma relação entre a disposição espacial das intervenções e os interesses dos atores imobiliários? O comportamento do poder público está condizente com o propósito de preservação e conservação do patrimônio histórico-cultural edificado do CHB?

O artigo se estrutura em três seções, além da introdução. A primeira versa sobre os materiais e procedimentos metodológicos utilizados. Na segunda, apresenta-se breve caracterização da atuação dos agentes públicos e privados do mercado imobiliário, enfocando onde, historicamente, se localizam as ações de intervenção pública dentro do CHB e como os atores particulares têm reagido a elas. Mapeia também a distribuição espacial das principais intervenções a serem realizadas para a COP30 no CHB e entorno. Por fim, são expostas algumas reflexões preliminares com intuito de promover a discussão sobre o tema.

## 2. MATERIAIS E MÉTODOS

Este estudo parte da caracterização da atuação do poder público e do *modus operandi* de agentes privados, em geral e no CHB, obtidos por meio de um levantamento bibliográfico (Harvey, 2006; Capel, 2013; Abramo, 2007; Lacerda; Abramo, 2020); Lacerda et al., 2018; Bernardino; Lacerda, 2015). Ademais, a partir de uma revisão bibliográfica, foi necessário entender sobre o tipo, objetivo e localização das intervenções públicas no CHB realizadas nas últimas décadas para enfrentar a degradação do patrimônio construído, bem como investigar sobre os processos socioespaciais que resultaram na intensificação do número de imóveis ociosos, sobretudo após a década de 1970, quando segmentos de rendas alta e média deslocaram seus locais de residência e de compras para outras áreas da cidade (Macedo, 2020; Macedo; Tourinho; Fróes, 2022; Lacerda et al., 2018; Lima, 2015; Mercês; Tourinho; Lobo, 2014).

Para identificar e espacializar as intervenções no CHB já realizadas e as anunciadas pelos poderes públicos municipal e estadual para a preparação da cidade para a COP, além da coleta de informações em acervos bibliográficos e documentais, realizou-se uma pesquisa em portais das instituições governamentais e de escutas de falas institucionais dos três níveis governamentais e da sociedade civil organizada.

O *Google Maps* foi usado para obter as coordenadas geográficas (x; y) dos pontos onde localizam-se as obras implantadas desde 1970 e as que estão sendo realizadas no CHB e entorno para a COP30. As informações sistematizadas possibilitaram a produção de mapas georreferenciados no programa *QGis3.32* para efeito de comparação da espacialização entre as intervenções no passado e as atuais.

### 3. RESULTADOS

No processo de produção do ambiente construído, os promotores imobiliários não atuam de forma neutra e alheia às decisões de ordenamento do espaço; pelo contrário, suas ações são motivadas pela chance de obtenção de lucros maiores do que seus concorrentes. Ao posicionarem-se como participantes ativos do mercado imobiliário, desempenham a conduta de empresários capitalistas schumpeterianos, detentores de comportamento “selvagem” à procura de oportunidades de depreciação das características dos bens imobiliários antigos e ruptura do ordenamento espacial vigente, a partir da introdução de inovações-diferenciações da oferta de novos empreendimentos no espaço urbano (Abramo, 2007; Lacerda; Abramo 2020).

Em busca de ganhos superiores, esses agentes precisam prever os locais onde se estabelecerão os investimentos futuros em capital fixo antes mesmo dos outros promotores imobiliários. No entanto, a antecipação é realizada em meio a um cenário opaco, pois ninguém sabe ao certo os rumos que a configuração urbana assumirá.

Por se tratar de negócio que exige grande monta de capital e de altíssimo risco devido à incerteza que paira sobre sua concretização, os promotores imobiliários tentam presumir a opinião de terceiros e imaginar o que os outros que julgam melhor informados pensam que ele pensa para, a partir daí, fazer suas apostas de antecipação especulativa. Para a formulação de tais decisões, esses promotores ficam sensíveis a quaisquer ruídos ou boatos que se espalhem e emitam indicativos sobre o direcionamento do processo especular em certas localizações (Abramo, 2007; Lacerda; Abramo 2020).

As informações sobre obras que compõem estratégias de requalificação ou reabilitação financiadas pelo poder público em determinadas áreas da cidade podem lançar sinais sobre a loca-

lização onde a maioria dos atuantes do ramo deseja investir; afinal, os líderes políticos são constantemente pressionados pelos interesses de grandes agentes imobiliários patrocinadores de suas campanhas eleitorais, formando uma coalizão entre o Estado e os detentores do meio de produção do ambiente construído. Para reiterar as escolhas do processo de especulação, os próprios empresários também difundem notícias depreciativas sobre edificações e localizações antigas, orientando ao abandono e desmantelamento da coordenação urbana em vigor, ao mesmo tempo em que incitam a necessidade de produção de novos produtos imobiliários, conduzindo a uma tensão competitiva entre os investimentos em capital fixo do passado e as novas especulações de investimento no futuro (Bernardino; Lacerda, 2015).

Como o medo e a dúvida prevalecem sob os promotores imobiliários, eles tendem a imitar as decisões especulativas sobre as áreas que receberão investimentos (racionalidade mimética). Da mesma forma, os usuários e compradores de imóveis inclinam-se a seguir os ruídos propagados, seja pelo governo ou pelos empresários, até o ponto em que grande quantidade de agentes se faz imitadora em torno de uma determinada convicção.

Em relação à caracterização das decisões acerca do mercado imobiliário do CHB e seu entorno, a prática não é diferente. O mercado imobiliário do CHB tem, historicamente, se demonstrado muito suscetível às ocorrências de vários processos socioespaciais. A partir de meados dos anos 1960, com o crescimento da cidade e as ações de descentralização, o bairro da Cidade Velha prenunciava indícios de decadência física, enquanto no bairro da Campina os estabelecimentos comerciais mais sofisticados e o processo de verticalização (Penteado, 1968) ensaiavam um movimento de retirada do CHB ao ocuparem-se de suas bordas e dos bairros de entorno (Macedo; Tourinho; Fróes, 2022; Lacerda *et al.*, 2018).

As inovações do mercado imobiliário introduzem diferenças significativas em relação aos imóveis antigos. Os imóveis novos detêm características correspondentes às necessidades do presente, aniquilando, através da destruição criativa, a capacidade concorrencial e a configuração urbana de onde se situam esses imóveis antigos. Sendo assim, a cada inovação esse processo tem ficado mais intenso no CHB.

Por volta dos anos 1980, com o despertar da preocupação com a preservação e conservação do patrimônio histórico-cultu-

ral edificado, houve a criação de leis que restringiram o uso habitacional coletivo em parte do bairro da Campina. Simultaneamente, emergiram novos estilos de morar (condomínios fechados e conjuntos habitacionais) e consumir (shoppings centers) no entorno ou nos eixos afastados do CHB, que se tornaram ainda mais desejados devido ao agravamento de problemas de congestionamento e de estacionamento, decorrentes ao incremento do uso do automóvel (Lacerda *et al.*, 2018).

Isso intensificou a transferência das camadas mais afortunadas. O pouco interesse do mercado imobiliário na Cidade Velha se expressava a partir da inexistência de edifícios superiores a quatro pavimentos, apesar de, nessa parte do CHB, tais construções serem permitidas (Macedo; Tourinho; Fróes, 2022; Lima, 2015; Lacerda *et al.*, 2018).

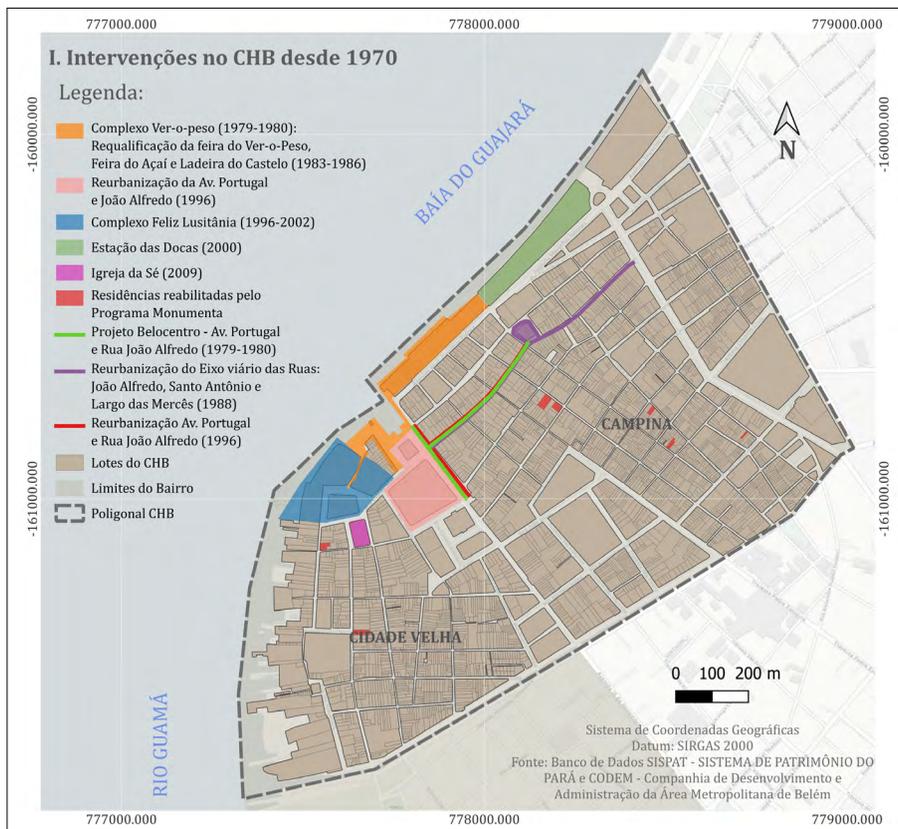
Durante o decênio de 1990, foram instituídas várias normativas importantes para a delimitação e regulamentação da poligonal do CHB, incluindo as deliberações sobre tombamento e definição de parâmetros urbanísticos particulares que diminuíram o gabarito dos edifícios, proibiram a demolição de prédios de interesse à preservação e o remembramento de lotes (Lima, 2015; Lacerda *et al.*, 2018).

Por um lado, as iniciativas visavam salvaguardar o conjunto edificado do CHB; por outro, restringiram-se as possibilidades de construção e inserção de empreendimentos como demanda dos moldes mais recentes do capitalismo. Em consequência disso, assiste-se a um gradativo processo de ociosidade imobiliária e deterioração física e ambiental de imóveis e espaços públicos do CHB (Mercês; Tourinho; Lobo, 2014).

Na tentativa de frear o decurso desses fenômenos, desde a década de 1970, o poder público vem atuando na intenção de recuperar as condições físicas do CHB (Figura 1). As intervenções pretéritas, quando não direcionadas a monumentos arquitetônicos específicos e pontuais, concentram-se, predominantemente, nas áreas de orla ao longo da Baía do Guajará e do Rio Guamá (Lima, 2015).

Nota-se também que as intervenções desenvolvidas durante a década de 1990 possuíam caráter readaptativo dos armazéns portuários e edificações públicas antigas para que contemplassem usos culturais, turísticos e de lazer, como a exemplo do Complexo Feliz Lusitânia e da Estação das Docas. Outras medidas com vistas ao melhoramento do sistema viário mediante reforma de calçadas foram restritas e concentradas na Avenida Portugal e João Alfredo (Lacerda *et al.*, 2018; Lima, 2015).

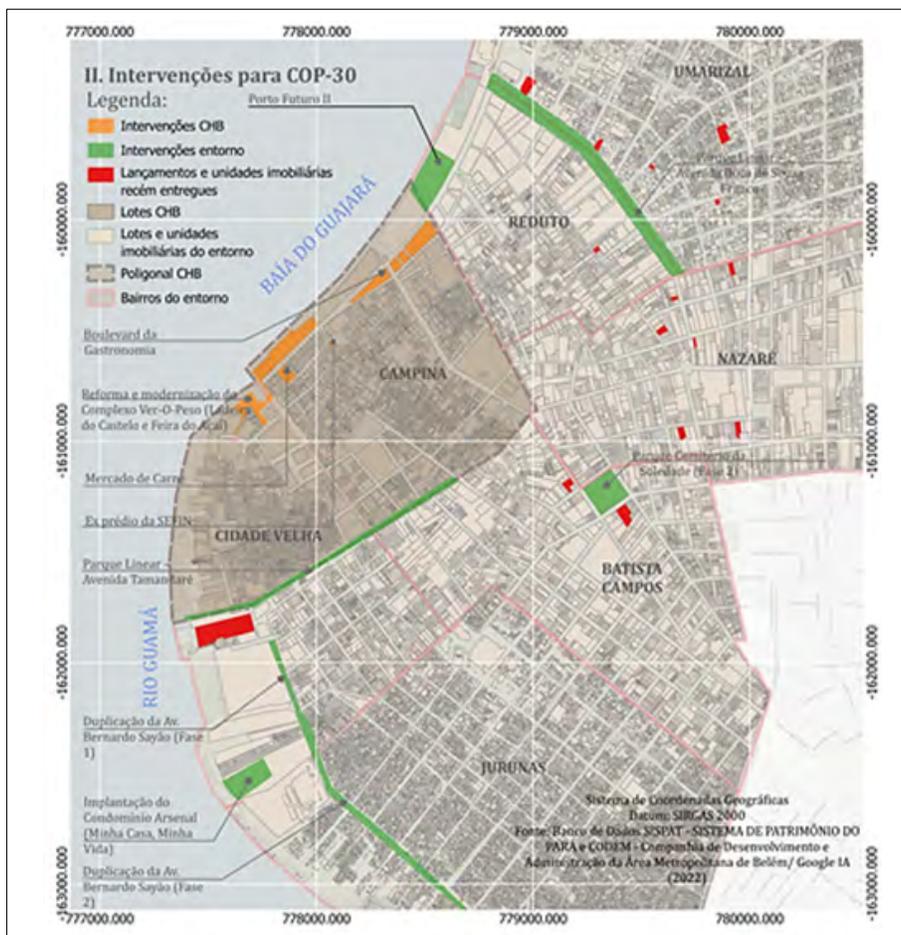
Figura 1: Intervenções no CHB desde 1970



Fonte: Elaboração de Ana Beatriz Macedo e Helena Tourinho, em 2024, com base em Lima (2015).

Com a confirmação de Belém como cidade anfitriã da COP30, em 2025, uma nova lista de projetos a serem subsidiados pelo poder público foi anunciada para o CHB e seu entorno (Figura 2). No entanto, observa-se que tais intervenções dentro do CHB, se situam nos mesmos prédios e espaços públicos que têm sido alvo de intervenções desde o final dos anos de 1970. Isso pode apontar duas situações: (1) que as ações empregadas ao longo do tempo foram vagarosas e descontinuadas de políticas de manutenção e conservação, dado que em tão pouco tempo, as mesmas áreas já tenham que receber novamente grande monta de investimentos para sua recuperação; e (2) que o miolo do CHB é repetidamente negligenciado devido à falta de ações.

Figura 2: Intervenções no CHB para a COP30



Fonte: Elaboração de Ana Beatriz Macedo e Helena Tourinho, em 2024.

No que compete aos bairros do entorno, chama-se atenção para a disparidade entre a quantidade de obras e orçamento a ser investido em comparação ao CHB. Juntas, as ações no entorno, somam a importância de mais de um bilhão de reais, ao passo que o orçamento estimado para o CHB gira em torno de R\$74 milhões (Quadro 1).

Ao mapear os lançamentos imobiliários<sup>2</sup>, empreendimentos em construção ou recém entregues, percebe-se a ausência

<sup>2</sup> Os dados sobre lançamentos imobiliários e unidades recém-entregues foram coletados em levantamentos in loco, Google Street View, e por consulta nos sites das construtoras e em notas divulgadas por colunistas em jornais e portais de notícias locais.

desses dentro dos limites do CHB. São inexpressivos os projetos anunciados para serem desenvolvidos no interior/miolo do CHB, onde existe avultada quantidade de imóveis ociosos, subutilizados e/ou degradados. Nesses espaços, os lançamentos de novos empreendimentos imobiliários são escassos, ora porque limites são impostos à atuação do mercado imobiliário pela legislação de preservação, ora porque a presença das edificações antigas situadas no CHB reforça a diferenciação espacial dos novos produtos imobiliários a serem transacionados no entorno.

Em contrapartida, existe certa sincronia entre a entrega de unidades novas e lançamentos imobiliários voltados ao público de alta/média renda em bairros próximos ao CHB e a divulgação dos projetos urbanos de suporte à COP30 nas proximidades desses empreendimentos. Foram sistematizados 16 empreendimentos imobiliários verticalizados de finalidade residencial multifamiliar e comercial, sendo um na Cidade Velha no perímetro de transbordo à área tombada do CHB, dois no bairro de Batista Campos, seis no bairro de Nazaré, um no Reduto e cinco no Umarizal. Isso reflete a pressão do setor imobiliário sobre as bordas de áreas tombadas, demonstrando também uma deflexão na forma de atuação dos agentes estatais, que, se antes atuavam nos prédios e espaços públicos como forma de fomentar o turismo e o investimento privado, agora localizam seus investimentos, também, em áreas de fronteira ao CHB, com legislações urbanísticas mais flexíveis e favoráveis à construção pela iniciativa privada.

Portanto, a escolha dos locais a serem empregados os investimentos públicos e a sua distribuição orçamentária no espaço podem estar vinculadas à cobrança exercida pelos agentes imobiliários sob a administração política, pois é maior a probabilidade de conseguir capitalizar rendas potenciais em empreendimentos imobiliários associados a espaços públicos renovados, favorecendo a instauração de processos de gentrificação pelas bordas.

No contexto de revisão do Plano Diretor de Belém e na expectativa de revisão dos parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo, denota estar se constituindo uma espécie de processo de antecipação especulatória no mercado imobiliário, em que os promotores imobiliários, associados a segmentos do poder público, vêm atuando conjuntamente, nutridos pela expectativa de grandes ganhos políticos e fundiários.

Quadro 1: Investimentos no CHB e no seu entorno para a COP30

Projeto	Agente Financiador	Órgão Encarregado	Bairro	Orçamento estimado do Projeto
<b>Lista de Intervenções no Entorno do CHBI</b>				
Reforma e modernização do Complexo Ver-O-Peso (Mercado de Carne, Ladeira do Castelo e Feira do Açaí)	Itaipu Binacional	Coordenação de Projetos Especiais/PMB	Campina	R\$63 milhões
Boulevard da Gastronomia	Recursos do tesouro	SEURB/PMB	Campina	R\$5 milhões
Centro de Bioeconomia e Economia Criativa da Pref. de Belém (Ex prédio da SEFIN)	Itaipu Binacional	SEURB/PMB	Cidade Velha	R\$6 milhões
<b>TOTAL</b>				<b>R\$74 milhões</b>
<b>Lista de Intervenções no Entorno do CHBI</b>				
Duplicação da Av. Bernardo Sayão (Fase 1)	Recursos do tesouro	SEMOB/PMB	Jurunas	R\$ 63 milhões
Duplicação da Av. Bernardo Sayão (Fase 2)	BID <sup>1</sup>	SEMOB/PMB	Jurunas	R\$ 60 milhões
Parque Linear – Avenida Tamandaré	BNDES <sup>2</sup>	SEOP/ Governo do Estado	Velha	R\$ 155 milhões + R\$ 58 milhões (esgotamento)
Parque Linear – Avenida Doca de Souza Franco	Itaipu Binacional	SEOP/ Governo do Estado/ Governo Federal	Reduto	R\$316 milhões + R\$60 milhões (esgotamento)
Porto Futuro II	-	Governo do Estado/ Governo Federal	Reduto	R\$ 300 milhões
Parque Cemitério da Soledade (Fase 2)	IPHAN	F. Amparo e Desenv. da Pesquisa (FADESP)/UFGA	Batista Campos	R\$ 7 milhões
Implantação do Condomínio Arsenal (Minha Casa, Minha Vida)	PMCMV / PAC <sup>3</sup>	SEHAB/PMB	Jurunas	Não divulgado
<b>TOTAL APROXIMADO</b>				<b>Mais de R\$1 bilhão</b>

<sup>1</sup>BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

<sup>3</sup>PMCMV - Programa Minha Casa Minha Vida

<sup>2</sup>BNDES - Banco Nacional de Desenv. Econômico e Social

<sup>4</sup>PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

Fonte: Elaboração de Ana Beatriz Macedo e Helena Tourinho, em 2024, com base em notícias veiculadas nos portais Agência Belém (Belém, 2025) e Agência Pará (Pará, 2025).

## 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As obras programadas para o CHB e entorno, no âmbito da COP30, parecem atender a dois grupos de funções e interesses fundamentais. De um lado, buscam reafirmar e fortalecer a centralidade regional e os papéis desempenhados pelas atividades já instaladas na faixa da orla. Os recursos destinados para essa área - requalificação do Ver-o-Peso, por exemplo - estão voltados para conjuntos arquitetônicos que normalmente já recebem estes investimentos. De outro, os recursos direcionados ao entorno do CHB revelam estratégias mais articuladas aos interesses do capital imobiliário: no curto prazo, visando à obtenção de maiores ganhos; no longo prazo, voltadas para a derrubada dos limites impostos pela legislação urbanística à sua atuação no CHB, mediante a criação de arco de pressão, verticalizado e urbanizado em volta das áreas protegidas.

Parece, então, que a combinação das decisões e os investimentos do poder público no CHB, em última instância, seguirão sem enfrentar as situações de ociosidade e degradação física e ambiental vivenciada no "miolo" do CHB. Parece contraditório que as obras de apoio a um evento com foco na promoção do desenvolvimento sustentável e na mitigação das mudanças climáticas não preveja a reutilização de vários imóveis sem uso, contribuindo assim para o desenvolvimento desigual entre o CHB e seu entorno e para o alcance de maiores ganhos com a produção de imóveis que levarão décadas para compensar o carbono gasto em sua construção.

Por fim, o que foi observado até o presente aponta a necessidade de monitoramento das propostas de reabilitação dos espaços públicos que vêm, gradualmente, sendo anunciadas até a realização da COP30 e após seu acontecimento, pois essas dinâmicas podem estar melhorando a infraestrutura, criando uma tensão entre a obsolescência de imóveis antigos e as construções novas, de modo que futuramente justifiquem-se flexibilizações nas normativas danosas à preservação do patrimônio histórico-cultural.

## REFERÊNCIAS

ABRAMO, P. **A cidade caleidoscópica**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

BELÉM. **Agência Belém**. Agência Belém, Belém, 2025. Disponível em: <https://agencia.belem.pa.gov.br/>. Acesso em: 10 ago. 2025.

BERNARDINO, I. L.; LACERDA, N. Centros históricos brasileiros: tensões entre a obsolescência imobiliária e a construção de novas espacialidades. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Brasília, DF, v. 17, n. 1, p. 61-84, 2015.

CAPEL, H. **La morfología de las ciudades: agentes urbanos y mercado inmobiliario**. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2013.

HARVEY, D. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2006.

LACERDA, N.; ABRAMO, P. O mercado de aluguel de imóveis comerciais e de serviços em centros históricos brasileiros: implicações da conservação inovadora e da destruição aniquiladora nos preços dos bens patrimoniais. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Brasília, DF, v. 22, n. único, p. 1-23, 2020.

LACERDA, N.; TOURINHO, H. L. Z.; LÔBO, M.; VENÂNCIO, M. Dinâmica do mercado imobiliário nos centros históricos em tempos de globalização: os casos do Recife, Belém e São Luís (Brasil). **CADERNOS MetrÓpole**, São Paulo, v. 20, n. 42, p. 443-469, 2018.

LIMA, D. B. O. **A percepção dos agentes do mercado imobiliário sobre a preservação e a legislação do Centro Histórico de Belém**. Belém: Universidade da Amazônia, 2015.

MACEDO, A. B. F. **Made in Asia: comércio asiático e morfologia urbana no Centro Histórico de Belém (PA)**. Belém: Universidade da Amazônia, 2020.

MACEDO, A. B. F.; TOURINHO, H. L. Z.; FRÓES, N. A. Globalização não-hegemônica e mudanças no centro histórico de Belém. **VIRUS**, São Paulo, n. 24, p. 1-19, 2022.

MERCÊS, S.; TOURINHO, H.; LÔBO, M. Locação social no Centro Histórico de Belém: investigação introdutória. **Caderno CRH**, Salvador, v. 27, n. 71, p. 299-311, 2014.

PARÁ. Agência Pará de Notícias. **Agência Pará**, Belém, 2025. Disponível em: <https://www.agenciapara.com.br/>. Acesso em: 10 ago. 2025.

PENTEADO, A. R. **Belém**: estudo de Geografia Urbana. Belém: Editora UFPA, 1968. 2 v.

# INTERVENÇÕES URBANAS E HABITAÇÃO NO CENTRO HISTÓRICO DE BELÉM (CHB): nem juntas, nem separadas

*Helena Lúcia Zagury Tourinho  
Ana Beatriz Fernandes de Macedo Tavares*

## 1. INTRODUÇÃO

O Centro Histórico de Belém (CHB) teve sua ocupação iniciada em 1616 pela colonização portuguesa. Localizado na confluência do Rio Guamá com a Baía do Guajará, no Município de Belém, Estado do Pará, Brasil, é constituído por 7.339 unidades imobiliárias, sendo 1.708 de valor histórico, distribuídas em dois bairros: Cidade Velha e Campina (Belém, 2004; Mercês; Tourinho; Lobo, 2014).

A partir dos anos 1970s, o CHB passou por transformações urbanas que foram desde a perda de atividades terciárias mais sofisticadas até o deslocamento de residências de população de maior renda para o seu entorno e/ou outras áreas da cidade. Para enfrentar esse processo e visando à conservação do patrimônio construído, ações vêm sendo desenvolvidas pelos poderes públicos municipal, estadual e federal. Tais ações, além de estarem concentradas na área de orla – onde se localizam atividades terciárias e os espaços urbanos de maior atratividade – vêm relegando praticamente ao descaso o uso habitacional.

Assim sendo, a despeito do expressivo volume de recursos investidos, as ações desenvolvidas até o presente não foram suficientes para promover mudanças sustentáveis na qualidade do ambiente construído nem para garantir a permanência/ampliação do uso habitacional (Mercês; Tourinho; Lobo, 2014; Tourinho; Lima, 2015).

Com a escolha de Belém para sediar a 30ª Conferência do Clima sobre Mudanças Climáticas da Organização das Nações Unidas (COP30), em 2025, a preocupação com o CHB foi retomada e mais um conjunto de intervenções foi planejado.

O presente estudo<sup>1</sup>, por meio da catalogação, espacialização da natureza funcional e análise da lógica espacial inerente às ações programadas, procura investigar se há mudanças no tratamento das questões urbanas e habitacionais a partir da comparação entre as políticas públicas de intervenção realizadas outrora com as previstas para preparar o CHB para a COP30.

O artigo se estrutura em quatro partes, além desta introdução e das considerações finais. A primeira aborda os materiais e métodos utilizados pela pesquisa para coletar e sistematizar informações. A segunda apresenta os megaeventos como oportunidade de investimento para o capital global excedente, procurando identificar como esse debate se articula com as políticas habitacionais contemporâneas no país. A terceira contextualiza, descreve, mapeia e analisa as intervenções urbanas e habitacionais já executadas e a serem realizadas no CHB para a COP30. Por último, são apresentadas considerações sobre como o megaevento da COP30 tem repercutido nas políticas habitacionais para o CHB.

## 2. MATERIAIS E MÉTODOS

O recorte espacial do estudo de caso é o CHB, localizado na parte sudoeste de Belém, Estado do Pará, Brasil. Compreende a totalidade do bairro da Campina e parte do bairro da Cidade Velha, conforme observa-se na Figura 1.

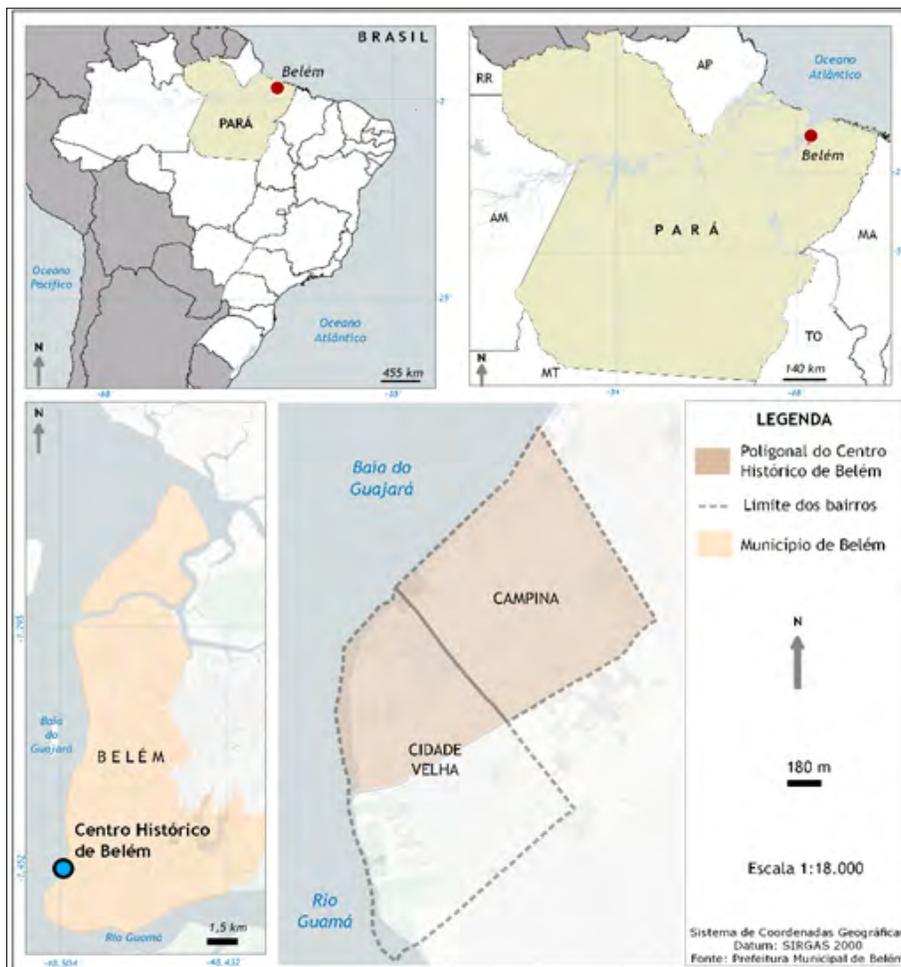
O levantamento bibliográfico e documental foi o principal procedimento adotado para: a) caracterizar as políticas habitacionais e urbanas instauradas no Brasil pelo poder público; b) identificar a natureza e as características dos grandes projetos vinculados à preparação de cidades para receber megaeventos; c) investigar os processos socioespaciais que se desenrolaram no CHB após a década de 1970.

Para relacionar e espacializar as intervenções públicas já realizadas no CHB em períodos pretéritos, assim como as que foram anunciadas pelo poder público visando à preparação deste centro para a COP30, além da pesquisa em acervos bibliográficos e docu-

---

1 Uma versão deste texto foi apresentada no 10º Congresso para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável (PLURIS), realizado em Guimarães-Portugal, no ano de 2024.

Figura 1: Localização do CHB no Município de Belém e seu polígono de investigação



Fonte: Elaboração de Ana Beatriz Macedo e Luiz Gusmão, em 2021.

mentais, foram coletadas informações em portais de instituições governamentais, assim como em reuniões institucionais dos três níveis governamentais e da sociedade civil abertas ao público.

Para o mapeamento georreferenciado das intervenções, utilizou-se o Google Maps e a ferramenta QGIS3.32 (QGIS Development Team, 2023). Inicialmente, com o apoio do Google Maps, foram identificados os pontos de coordenadas geográficas das intervenções executadas desde 1970 e daquelas previstas, dentro

do CHB, para a preparação da cidade para a COP30. Essas coordenadas foram usadas para, mediante o uso do QGis3.32 (QGIS Development Team, 2023), localizar geograficamente as ações, o que possibilitou comparar a distribuição espacial das intervenções do passado com aquelas programadas para presente/futuro próximo.

Para articular a análise da distribuição espacial das intervenções com os usos do solo, os estados de conservação dos imóveis, os imóveis vazios, desocupados e subutilizados, utilizou-se o levantamento de uso e ocupação do solo realizado pelo Grupo de Pesquisa "Mercado Imobiliário nos Centros Históricos das Cidades Brasileiras" (MICH), produzido em 2013. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística do ano de 2010 complementam e proferem maior robustez às ideias expostas. Cabe destacar a ausência de informações cadastrais de uso e ocupação do solo recentes para o CHB.

### **3. MEGAEVENTOS E AS INTERVENÇÕES URBANAS E HABITACIONAIS**

No âmbito da expansão do neoliberalismo e da ampliação de processos de globalização, assiste-se o crescente fortalecimento dos sistemas financeiros e da livre circulação de excedentes de capital globais, o que tem permitido o aumento da disponibilidade de crédito para empréstimos. Essa transformação ocorreu *pari passu* à limitação e/ou renúncia de políticas urbanas de matriz keynesiana, que entendem a habitação como parte relevante do bem-estar social e a implementação de projetos urbanos como artigo de apropriação pública e coletiva.

Fruto dessa mesma dinâmica, observa-se a privatização ou destruição do estoque de habitações públicas, a redução de gastos estatais com fundos habitacionais e assistencialistas destinados a camadas mais vulneráveis da população. A provisão de moradias incentivada é a produção privada voltada ao mercado, ou seja, aquela que se opera a partir do acesso ao crédito concedido pelo sistema financeiro diretamente às famílias. Dessa forma, o endividamento e a responsabilidade com os custos de produção da moradia migram de instituições governamentais para os indivíduos e famílias, convertendo-se em janelas de oportunidades para a construção da hegemonia política da habitação como mercadoria

e ativo financeiro capaz de auferir maior extração de renda e ganhos financeiros (Rolnik, 2015; Vainer, 2000).

No contexto de ajuste fiscal e de incapacidade de o poder público arcar com investimentos em grandes projetos, o empreendedorismo municipal emerge como alternativa para alavancar a atração do capital excedente concentrado sob a égide de empresas privadas que estão à procura de locais onde possam ancorar investimentos a fim de obter maior remuneração (Rolnik, 2015; Vainer, 2000; Harvey, 1992).

Indubitavelmente, a preparação para sediar megaeventos colabora para reposicionar a imagem de venda da cidade e serve como estratégia para a sua inserção no mercado competitivo entre cidades pelo aporte de capital. Na janela de oportunidades aberta pelo megaevento, as políticas de reestruturação urbana se voltam aos usos e usuários que podem proporcionar maior rentabilidade e responder aos interesses do capital. Isso significa, em não raros casos, restringir o acesso e o atendimento de necessidades de segmentos da população de média e baixa renda. Portanto, as definições sobre o conteúdo urbanístico e os tipos de obras a serem desenvolvidos para a preparação de uma cidade que vai receber um megaevento, para além do objetivo de garantir o funcionamento do evento “em si”, estão condicionadas à possibilidade e à quantidade da remuneração que podem proporcionar aos investidores.

Megaeventos são, então, oportunidades para executar intervenções relacionadas ao urbanismo ad hoc de projetos, isto é, para promover respostas imediatas e específicas. Em geral, são pontuais, localizados espacialmente e visam a solucionar demandas urgentes. Para tanto, privilegiam a exceção em detrimento da regra (Rolnik, 2015). A flexibilização das legislações urbanísticas, a desburocratização de processos de elaboração, análise e contratação de projetos pelo poder público, bem como a dispensa de mecanismos de participação social em processos decisórios são justificadas e aceitas em prol da necessidade de agilidade e celeridade na execução das obras. É nesse panorama que se inserem as obras para a COP30 no CHB.

## **4. PROCESSOS SOCIOESPACIAIS E INTERVENÇÕES HABITACIONAIS E NO ESPAÇO PÚBLICO DO CHB DESDE 1970**

O CHB abriga importante conjunto histórico-cultural edificado, mas que tem sido submetido a diversos processos socioespaciais que resultaram em ostensivo cenário de degradação e ociosidade imobiliária, em grande medida decorrente dos limites impostos à atuação do capital imobiliário pela regulamentação urbanística (Lima, 2015; Tourinho; Lima, 2015). Mas nem sempre foi assim.

Nos anos 1930, o poder público impulsionou a verticalização no CHB, influenciado por ideais de modernidade. Em 1950, o governo concedeu lotes e estabeleceu normativas (Lei Municipal n. 3.450/1956) que estabeleciam o gabarito mínimo entre dez e 12 pavimentos em determinadas vias do CHB com o intuito de estimular a construção de arranha-céus (Lima, 2015; Tourinho; Lima, 2015; Lacerda *et al.*, 2018).

Na década de 1960, contudo, o bairro da Cidade Velha já dava indícios de degradação física. Nessa época, no bairro da Campina, o uso habitacional unifamiliar era substituído por usos terciários, e as famílias mais ricas começaram a deslocar suas moradias para as bordas e bairros do entorno do CHB (Nazaré e Batista Campos). Naquela época, o tombamento era pontual e não havia qualquer precaução de conservação e preservação garantida por legislações protecionistas (Penteado, 1968; Lima, 2015; Tourinho; Lima, 2015; Lacerda *et al.*, 2018).

A partir do final da década de 1970, para conter a destruição do patrimônio, instaura-se um conjunto de leis e normativas que impede ou limita a atuação do setor privado no CHB. Num contexto em que a política habitacional do país e os financiamentos imobiliários estavam voltados para a produção de novos imóveis e de empreendimentos habitacionais de grande porte, o CHB viu acelerar, nos anos seguintes, o processo de esvaziamento do uso habitacional e a saída das camadas de maior renda.

Nos anos de 1980, o processo de expansão dos limites urbanos e de crescimento da cidade – orientado aos eixos da Av. Augusto Montenegro, Entroncamento e BR-316 – reforçou, ainda mais, o movimento de retirada dos mais abastados a caminho de empreendimentos imobiliários vinculados aos novos modos de morar (condomínios fechados)

e consumir (shoppings centers) (Mercês; Tourinho; Lobo, 2014; Lima, 2015; Tourinho; Lima, 2015; Lacerda *et al.*, 2018). Como consequência, tem-se o aumento da ociosidade imobiliária residencial e da degradação física do CHB, refletido no abandono, na descaracterização e na subutilização de várias edificações.

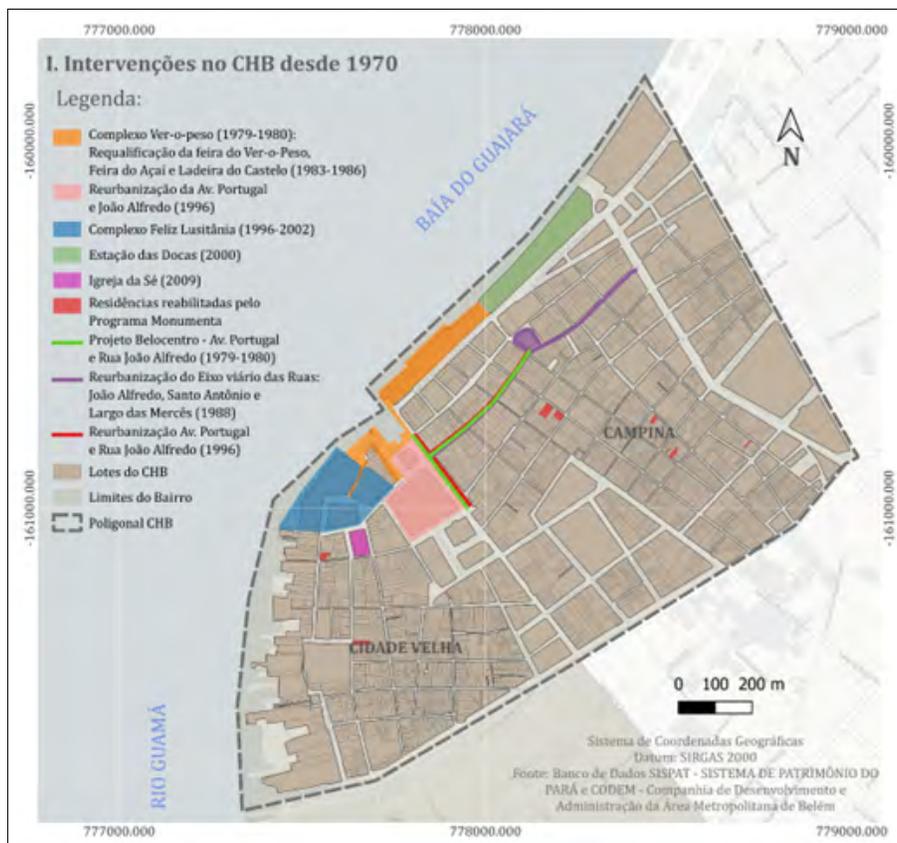
Para enfrentar esse movimento e salvaguardar o conjunto edificado, o poder público tem atuado basicamente em duas frentes: uma normativa; e outra promovendo intervenções destinadas a requalificar espaços públicos, prédios ou conjuntos arquitetônicos de interesse.

No que tange à primeira estratégia, uma série de leis e normas foram instituídas, dentre as quais cabe destacar: a Lei n. 7.401/1988 (Lei de Desenvolvimento Urbano) que criou o CHB; a Lei Orgânica Municipal, de 1990, que tombou e delimitou as poligonais do CHB e entorno; e a Lei Municipal n. 7.709/1994 (Lei de Preservação do Patrimônio) que regulamentou a Lei Orgânica e fixou parâmetros urbanísticos que, dentre outros, reduziram o gabarito dos edifícios, coibiram a demolição de edificações e o remembramento de lotes (Lima, 2015; Tourinho; Lima, 2015; Lacerda *et al.*, 2018; Lacerda *et al.*, 2018).

Quanto à segunda, o poder público vem implementando várias iniciativas desde os anos de 1970. A Figura 2 relaciona e aponta a localização dessas intervenções. Ela evidencia, claramente, que as intervenções governamentais ora foram dispersas, voltadas para a recuperação de monumentos arquitetônicos pontualmente localizados no espaço do CHB, ora foram concentradas em um arco situado na parte da orla que abrange a Baía do Guajará e do Rio Guamá (Tourinho; Lima, 2015; Lima, 2015).

Algumas dessas obras foram declaradamente definidas com intuito de inserir o CHB em circuitos de turismo globalizado. Aqui situam-se as intervenções implementadas na década de 1990 que readaptaram armazéns portuários e edificações públicas para desempenharem funções culturais, turísticas e de lazer, como o Complexo Feliz Lusitânia e a Estação das Docas. Outras iniciativas tiveram motivações de natureza mais endógenas e foram direcionadas para a requalificação de espaços públicos que abrigam atividades e fluxos regionais. Esses foram os casos da reforma do complexo Ver-o-Peso, que abriga os mercados de carne e peixe, além da feira, houve melhorias no sistema viário, por meio da recuperação de calçadões na Av. Portugal e Rua Conselheiro João Alfredo, dentre outros (Lacerda *et al.*, 2018; Tourinho; Lima, 2015; Lima, 2015).

Figura 2: Intervenções no CHB desde 1970



Fonte: Elaboração de Ana Beatriz Macedo e Helena Tourinho, em 2024.

No que diz respeito às ações das esferas federal, estadual e municipal relacionadas à habitação, estudos mostram que as políticas públicas, desde a década de 1970, têm negligenciado o CHB. Entre as políticas federais, apenas o Programa Monumenta, desenvolvido pelo Ministério da Cultura (MINC), financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e apoiado pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), voltava-se à reabilitação de imóveis ociosos ou mal conservados em centros históricos protegidos pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), objetivando a restauração e preservação de edificações públicas antigas conec-

tadas a monumentos e logradouros e de cunho privado (Santos, 2017; Santos, 2022).

O Monumenta tinha a intenção de conceder empréstimos sem acréscimo de juros e com prestações acessíveis aos proprietários que comprovassem residir no imóvel há no mínimo cinco anos (Santos, 2017). Entretanto, a captura de investimentos para a reabilitação de imóveis habitacionais privados no CHB ficou aquém das expectativas.

O primeiro edital de participação, promovido em 2005, inscreveu 13 interessados, 11 foram selecionados e somente um empréstimo foi concedido para o único beneficiário que conseguiu atender aos requisitos de regularidade da posse e comprovar sua aptidão para honrar com as dívidas a serem adquiridas. *Pari passu*, o segundo edital também foi divulgado em 2005, contou com 12 cadastrados, 11 selecionados e três concessões de crédito. O terceiro edital, publicado em 2007, teve 17 interessados, 16 selecionados e três consentimentos de financiamento. O quarto e último, divulgado em 2008, indexou 50 matriculados, 49 selecionados, que até o ano de 2017, ainda estavam em tramitação para terem acesso ao empréstimo (Santos, 2017); entretanto, o Programa foi descontinuado.

Dentre os entraves à viabilização do Programa Monumenta, estava a burocracia e a exigência de comprovação da propriedade. Santos (2017) menciona também a falta de conhecimento sobre o programa pelos moradores e suas associações, bem como pelos técnicos de órgãos governamentais e instituições bancárias parceiras. Pairava a crença de que o recurso concedido no financiamento não precisava ser restituído, assim, quando os interessados entediam as reais condições de obtenção do financiamento, decidiam parar os trâmites de negociação, pois achavam que a obrigação de arcar com os custos da reabilitação das moradias era do governo, visto que seus imóveis possuíam valor histórico-cultural.

Ademais, a impossibilidade de requisição do empréstimo por agentes que não fossem os proprietários dos imóveis limitou o progresso da ação (Santos, 2017). Isso porque, muitos imóveis no CHB enfrentam situação fundiária complexa, decorrente de características históricas de formação da propriedade e do domínio dos terrenos de marinha. Os conflitos são alvos de litígio sobre os quais duas esferas governamentais — Município ou União — competem pela titularidade para fins de regularização fundiária. Tais questões prolongam-se também devido aos burocráticos processos de inventário e divisão de herança (Tourinho *et al.*, 2021). Além disso, fo-

ram impedidos de acessar esses recursos todos os proprietários de residências hipotecadas.

Os outros programas habitacionais federais, a exemplo do Programa de Arrendamento Residencial (PAR), Cartão Reforma e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), não possuíam viés de atuação específico aos centros históricos, destinavam-se à aquisição de materiais para obra e construção de unidades novas, o que dificultava suas operações nesse recorte espacial (Santos, 2017, 2021).

O PAR era dedicado ao estabelecimento de condições especiais de arrendamento residencial, com opção de compra do imóvel após determinado período. Tratava-se de locação de unidades habitacionais reabilitadas ou construídas, locadas a um valor acessível para famílias de baixa renda, que contava com obras financiadas pela Caixa Econômica Federal (CAIXA). Ao final de 15 a 30 anos de locação, existe a possibilidade de a família comprar a moradia por custo residual.

No caso de habitações endereçadas em centros históricos, a renda mensal das famílias para a participação no PAR poderia ser no máximo R\$ 2.200,00. Todavia, a renda média mensal por domicílio, em 2010, no bairro da Campina, era equivalente a R\$ 3.062,00 e na Cidade Velha de R\$ 2.770,00. Sendo assim, grande parte das famílias não estavam aptas para pleitear essa iniciativa (IBGE, 2010).

O Cartão Reforma, concebido em 2017, oferecia subsídios para a obtenção de materiais de construção para obras de reforma, acréscimo ou término de unidades habitacionais. Embora o benefício fosse gratuito, o proprietário precisava arcar com as despesas de mão de obra, que deveria ser muito mais especializada em imóveis do CHB.

O PAC, lançado em 2007, tinha como desafio a realização de obras infraestruturais, incluindo a habitação. Por mais que, em Belém, até 2017, a ação tenha produzido 9.226 unidades, essas não se encontravam dentro dos limites do CHB.

O governo do Estado do Pará focou suas ações para tornar-se operador de programas habitacionais federais. Seu único programa independente foi o "Cheque Moradia", destinado aos servidores públicos com renda mensal familiar de até três salários-mínimos que desejassem ampliar, construir ou reformar habitações com verbas públicas, sem necessidade de devolução do dinheiro cedido, em semelhança ao Cartão Reforma (Santos, 2017).

O perfil de renda familiar contemplado pelo programa também não condizia com o das famílias residentes do CHB, portanto, não teve aplicabilidade em tal área.

Da mesma forma que o governo estadual, o poder público municipal agiu, principalmente, como intermediador das iniciativas federais. Apenas dois programas habitacionais foram instaurados pelo Município: o Viver Belém — Servidores e o Viver Belém — Minha Casa Minha Vida. Em ambas as situações, era financiada a compra de imóvel na planta, mediante CAIXA ou Banco do Brasil em cooperação com o Sistema Financeiro de Habitação (SFH). O primeiro voltava-se aos servidores públicos municipais que ansiavam pela aquisição da casa própria. O segundo destinava-se às famílias cuja renda familiar não superasse R\$ 1.600,00 e atendessem a algum dos seguintes requisitos: viver em áreas de risco; ser chefiada por mulher; ter como membro da família algum portador de necessidades especiais atestada por laudo médico; e trabalhar próximo ao empreendimento (Santos, 2017).

No ano de 2006, a atuação do governo municipal enquanto facilitador de operações federais permitiu a execução de reabilitação, via PAR, em 66 apartamentos no Edifício Justo Chermont, localizado no CHB (Lacerda et al., 2018). Inicialmente, os beneficiários seriam funcionários públicos, porém poucos conseguiram atender as exigências solicitadas pela CAIXA. As unidades que não foram preenchidas passaram a ser oferecidas para mutuários (Santos, 2017).

A dificuldade de emprego das políticas habitacionais no CHB, aliada ao movimento de esvaziamento do uso residencial observado, ajudam a compreender o decréscimo no número de lotes de uso exclusivamente habitacional observado entre os anos de 1997 (1.652 lotes) e 2013 (1.518 unidades). Por outro lado, aumentaram a participação de imóveis desocupados ou parcialmente ocupados (Mercês; Tourinho; Lobo, 2014).

Os dados de ociosidade imobiliária mensuram a existência de 982 domicílios não ocupados nos bairros da Campina (580) e Cidade Velha (402), o que em termos percentuais representa 19% do total de domicílios do CHB, cerca de 13% dos domicílios da Campina e 27,9% da Cidade Velha (IBGE, 2010).

Sobretudo a partir dos anos 1990, alguns dos imóveis habitacionais localizados no bairro da Campina passaram a abrigar o comércio popular atrelado à lógica de comercialização e gerencia-

mento asiáticas de produtos com baixo valor agregado. Ressalta-se também a intensificação do comércio informal nos espaços públicos, mediante presença de barracas de camelôs e vendedores ambulantes, abastecidos por fornecedores instalados nos imóveis vinculados a tais atividades comerciais no CHB (Macedo, 2020; Macedo; Tourinho; Fróes, 2022).

Já na Cidade Velha, chama a atenção o expressivo aumento na quantidade de ocupações irregulares da tipologia palafita que avançam sobre as margens do Rio Guamá (Lima, 2015; Lima; Tourinho, 2015; Lacerda *et al.*, 2018).

Não é demais destacar que o Plano Diretor de Belém de 2008 estabeleceu, dentre as diretrizes estabelecidas para a área que compõe o CHB, a ocupação das edificações desocupadas ou subutilizadas (Art. 27) e de promoção de políticas habitacionais (Art. 113) (Belém, 2008; Mercês; Tourinho; Lobo, 2014; Santos, 2021).

Em 2010, 18.284 pessoas moravam no CHB, o que representa aumento de 4,9% em relação à população residente em 2000, mas abaixo do crescimento demográfico municipal de 8,8% (Mercês; Tourinho; Lobo, 2014). Esse crescimento se deu baseado no mercado de aluguel. De acordo com dados do IBGE (2010), o percentual de domicílios alugados no CHB disparou de 27,4% para 32,6%, entre 2000-2010, em compensação, decaiu o número de domicílios próprios (de 68,6% para 63,7%), dos cedidos (3,5% para 3,3%) e dos agrupados em "outros" (de 0,5% para 0,3%).

Ainda não foram disponibilizados os dados do Censo Demográfico de 2022, mas face ao crescimento do comércio popular e a forte presença de transmigrantes asiáticos notada no CHB (Tourinho *et al.*, 2019; Macedo, 2020; Macedo; Tourinho; Fróes, 2022), é possível inferir que tais tendências tenham se mantido. É nesse contexto que se dá o anúncio abrupto, da cidade de Belém como anfitriã da COP30 em 2025.

## **5. PROVISÕES DE INTERVENÇÕES DE PREPARAÇÃO À COP30 NO CHB**

A confirmação de Belém como cidade anfitriã da COP30 fez com que diversos projetos de requalificação de imóveis e espaços públicos que estavam represados por falta de financiamento

viesses à tona à guisa de preparação do CHB para o megaevento. Ao se analisar a localização dessas intervenções no CHB, nota-se que se trata dos mesmos prédios e espaços públicos que, historicamente, receberam recursos para reabilitação desde o final dos anos de 1970 (Figura 3).

A repetição de intervenções nos mesmos locais denota que elas foram letárgicas e desassociadas de ações de manutenção e conservação, ao passo que as áreas em que predominam imóveis residenciais ociosos no miolo são novamente ignoradas.

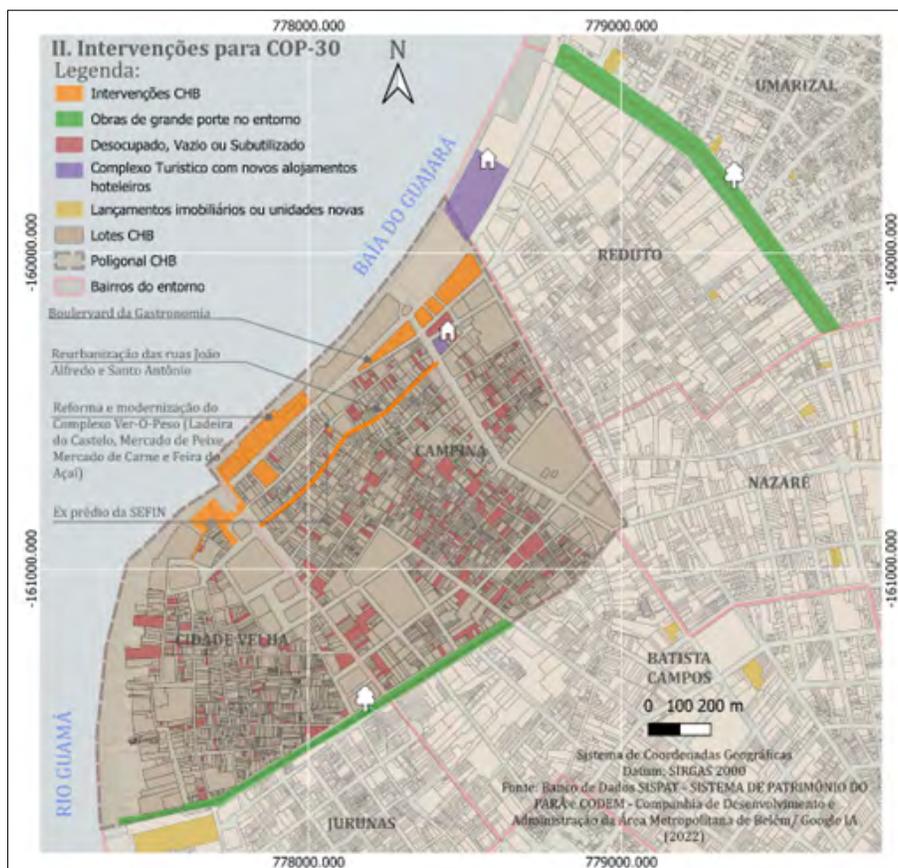
O investimento a ser realizado no CHB está na ordem de R\$70 milhões. Por outro lado, o valor investido para a implementação de projetos de parques lineares em canais situados em bairros do entorno do CHB supera a marca de meio bilhão de reais.

A instalação de grandes projetos urbanos nas áreas de entorno, onde a legislação é mais flexível, ajusta-se perfeitamente aos interesses de ganhos potenciais de empreendimentos imobiliários particulares associados a espaços públicos renovados. Não é por coincidência que paralelamente, ao anúncio de tais obras, cerca de 16 prédios comerciais e habitacionais multifamiliares novos estão sendo lançados ou entregues. Isso denota a constante pressão imposta pelo mercado imobiliário sobre os limites da área tombada do CHB, constituindo-se como arco de pressão que busca estourar a bolha de proteção instaurada em detrimento dos interesses de agentes imobiliários privados.

Evidencia-se também que, até então, sequer foi cogitada a promulgação de intervenções ou políticas de cunho habitacional que aproveitassem para deixar um duradouro legado ao CHB. Edificações ociosas poderiam estar sendo recuperadas para abrigar leitos temporários de hospedagem e, posteriormente, serem ocupadas com fins habitacionais, inclusive mediante locação comum ou social, já que o aluguel é a modalidade de ocupação que mais tem crescido e interessado aos seus usuários.

Ao invés disso, a tendência é de que imóveis públicos ociosos sejam cedidos para a instalação de hotéis boutique por 30 anos, sendo somente 2% do total mensal arrecadado pelo hotel destinado ao pagamento de seu arrendamento. Além disso, tratativas com plataformas de alojamento de aluguel de curta temporada foram assinadas e podem estimular a destinação de imóveis ociosos a essa finalidade.

Figura 3: Intervenções no CHB de preparação à COP30



Fonte: Elaboração de Ana Beatriz Macedo e Helena Tourinho, em 2024.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ostensiva ociosidade de imóveis no CHB torna legítimo pensar sobre políticas habitacionais que viabilizem a ocupação da área, inclusive para o aluguel comum ou social. A destinação de imóveis ociosos a usos de hospedagem e a inexistência de ações habitacionais podem prejudicar a promoção de moradias dignas, bem localizadas e infraestruturadas, com acessibilidade e oferta de emprego.

As intervenções previstas no CHB para preparar a cidade

para receber a COP30 seguem a lógica historicamente construída de ignorar o uso habitacional, agora potencializada pela competição por excedente de capital global e pelo empreendedorismo urbano. Por isso, voltam os recursos públicos para o setor terciário e turístico, buscando divulgar ações de marketing urbano.

Os projetos urbanos a serem implementados fazem parte de um urbanismo ad hoc centrado na reabilitação de monumentos e prédios específicos, mas que não prevê a continuidade da manutenção do “legado” que será deixado.

A propagação da ideologia de casa própria, e a atribuição da função de promover o acesso à moradia ao mercado retiram a responsabilidade do poder público de garantir o direito à habitação e impulsiona o endividamento familiar a partir da concessão de crédito. Os escassos programas habitacionais que conseguiram penetrar o CHB, através dos tempos, tiveram impacto muito limitado e apenas concediam empréstimos a juros.

A carência de iniciativas habitacionais, mesmo aquelas orientadas ao comprometimento financeiro, pode indicar a existência de processo de especulação imobiliária no CHB, em que os imóveis ociosos ficam retidos pelos agentes do mercado imobiliário à espera de ganhos políticos e fundiários colossais, inclusive com aluguéis no período da COP30.

Ademais, escancara a contradição entre o discurso propagado que declara a promoção do desenvolvimento sustentável para mitigação das mudanças climáticas, e intervenções que não consideram a possibilidade de reutilização de vários imóveis sem uso, muito menos um planejamento de usos para o CHB a longo prazo.

Por fim, o observado até o presente, indica a necessidade de constante acompanhamento das propostas de reabilitação dos espaços públicos e destinação de imóveis habitacionais ociosos que vêm, paulatinamente, sendo anunciadas até a realização da COP30.

## REFERÊNCIAS

BELÉM. **Plano de Desenvolvimento Local Sustentável do Centro Histórico de Belém, Pará**. Belém: Prefeitura Municipal, 2004.

BELÉM. **Lei nº 8.655, de 30 de julho de 2008**. Dispõe sobre o Plano Diretor do município de Belém, e dá outras providências. Belém: Câmara Municipal, [2008]. Disponível em: <https://portaltransparencia.belem.pa.gov.br/planejamento-e-gestao-fiscal/plano-diretor-municipal-pdm/>. Acesso em: 15 mar. 2025.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 1992.

IBGE. Censo demográfico 2010: microdados da amostra – Pará. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: [http://servicodados.ibge.gov.br/Download/Download.ashx?u=ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo\\_Demografico\\_2010/Resultados\\_Gerais\\_da\\_Amostra/Microdados/PA.zip](http://servicodados.ibge.gov.br/Download/Download.ashx?u=ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2010/Resultados_Gerais_da_Amostra/Microdados/PA.zip). Acesso em: 15 mar. 2025.

LACERDA, N.; TOURINHO, H. L. Z.; LÔBO, M.; VENÂNCIO, M. Dinâmica do mercado imobiliário nos centros históricos em tempos de globalização: os casos do Recife, Belém e São Luís (Brasil). **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 20, n. 42, p. 443-469, 2018.

LIMA, D. B. O. **A percepção dos agentes do mercado imobiliário sobre a preservação e a legislação do Centro Histórico de Belém**. Belém: Universidade da Amazônia, 2015.

MACEDO, A. B. F. **Made in Asia: comércio asiático e morfologia urbana no Centro Histórico de Belém (PA)**. Belém: Universidade da Amazônia, 2020.

MACEDO, A. B. F.; TOURINHO, H. L. Z.; FRÓES, N. A. Globalização não-hegemônica e mudanças no centro histórico de Belém. **VIRUS**, São Carlos, SP, n. 24, p. 143-158, 2022.

MERCÊS, S.; TOURINHO, H.; LOBO, M. Locação social no Centro Histórico de Belém: investigação introdutória. **Cadernos CRH**, Salvador, v. 27, n. 71, p. 299-311, 2014.

PENTEADO, A. R. **Belém: estudo de geografia urbana**. Belém: Editora UFPA, 1968. 2 v.

QGIS DEVELOPMENT TEAM. **QGIS** Geographic Information System. Open Source Geospatial Foundation Project. QGIS, [s. l.], 2023. Disponível em: <http://qgis.org>. Acesso em: 10 maio 2025.

ROLNIK, R. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo: Loyola, 2015.

SANTOS, B. B. **Programas habitacionais e a ociosidade imobiliária no Centro Histórico de Belém**. Belém: Universidade da Amazônia, 2017.

SANTOS, B. B. **Ociosidade imobiliária no Centro Histórico de Belém**. Belém: Universidade da Amazônia, 2021.

SANTOS, J. A. O. Programa Monumenta e os principais programas de preservação antecedentes. **Arq.urb**, São Paulo, v. 34, n. 1, p. 45-53, 2022.

TOURINHO, H. L. Z.; LIMA, D. B. O. Planos urbanos e centro histórico de Belém. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, Belo Horizonte, v. 22, n. 30, p. 44-63, 2015.

TOURINHO, H. L. Z.; LOBO, M. A. A.; FRÓES, N. A.; CABRAL, D. C. S. Os Asiáticos e a Ocupação dos Imóveis do Centro Histórico de Belém (CHB). In: CONGRESSO BRASILEIRO DE ARQUITETOS, 21., 2019, Porto Alegre. **Anais** [...]. Porto Alegre: IAB-RS, 2019. p. 1-19.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (org.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-119.

# **PARTICIPAÇÃO SOCIAL E COP30: transformações urbanas no Centro Histórico de Belém**

*Maria Goretti da Costa Tavares*

*Magaly Caldas Barros*

*Nabila Suelly Souza Pereira*

*Felipe da Silva Gonçalves*

## **1. INTRODUÇÃO**

Com importância fundamental na produção de biomassa do planeta, a Amazônia está mais do que nunca no centro do discurso climático. Com o objetivo de dar visibilidade à região e de reafirmar o papel do Brasil como liderança nas discussões sobre mudanças climáticas e sustentabilidade, a Conferência das Partes (COP) será realizada em Belém (PA) em 2025.

Sendo um megaevento, a COP30 receberá milhares de participantes nos 12 dias em que ocorrerá. O curto período de duração, entretanto, contrapõe com as implicações que um megaevento provoca na cidade, sobretudo numa cidade amazônica que possui sérios problemas de saneamento básico e de infraestrutura urbana. No contexto amazônico, dos enfrentamentos de secas históricas nos rios e de queimadas, se anunciam os debates para a mitigação às mudanças climáticas, por cidades mais resilientes e combate às desigualdades sociais.

Este artigo discute a participação social e a apropriação cotidiana da cidade anfitriã de um megaevento, o protagonismo amazônico das discussões sobre o clima e transformações urbanas. Objetiva analisar a influência da participação social nas transformações urbanas no CHB, com foco nos desafios e oportunidades apresentados pela COP30, considerando seus impactos no patrimônio cultural e nas dinâmicas socioeconômicas locais.

O recorte espacial parte da orla do CHB, que se configura no território a partir do entorno do complexo paisagístico Feliz Lusitânia, compreendendo o Beco do Carmo e o Mercado do Sal. A área concentra maior comunicação entre os espaços patrimonializados do Centro Histórico de Belém e uma intervenção urbana que compõe as obras previstas para o megaevento COP30, deli-

mitada a partir do “canal da Tamandaré”.

Escolheu-se o método de abordagem qualitativa na intenção de analisar criticamente as complexidades da participação social nas transformações urbanas, buscando revelar a diversidade de situações e a pluralidade de atores sociais na investigação (Groulx, 2008). Para tanto, abordou-se a participação social nos processos de urbanização em contextos de megaeventos, com foco no centro histórico de Belém, baseando-se, principalmente, nas teorias de Lefebvre (2013, 2016a, 2016b), Santos (2017) e Costa (2016), e na literatura sobre o centro histórico de Belém e participação social.

Foram realizadas 6 entrevistas semiestruturadas<sup>1</sup> com moradores e trabalhadores/as e com 2 coletivos que realizam atividades culturais e educativas. Essas pessoas trouxeram perspectivas sobre os desafios enfrentados, como a falta de transparência nas informações sobre a COP30 e a obra “Nova Tamandaré”, a ausência de apoio jurídico e social, bem como indenizações baixíssimas em relação às habitações removidas. A entrevista com 2 coletivos culturais visou destacar o papel das práticas culturais como forma de resistência e valorização do patrimônio e da trajetória das pessoas que atribuem significância ao espaço.

Essas conversas revelaram percepções individuais e coletivas, além de apontarem as fragilidades produzidas pelas estratégias de controle no vínculo entre a população local e o espaço urbano, especialmente diante das transformações impulsionadas pelos processos de requalificação. Também foram utilizados dados do mapeamento participativo no Beco do Carmo ao Mercado do Porto do Sal, vinculados ao projeto “Inventário Participativo como instrumento para identificação e gestão do patrimônio cultural”<sup>2</sup>. Os inventários participativos buscam identificar as referências culturais dos habitantes locais.

Os resultados e discussão apresentam três seções que buscam discutir i) os impactos da participação social nas estraté-

---

1 Convém evidenciar as seguintes perguntas norteadoras utilizadas nas entrevistas: Como você descreveria a importância do centro histórico de Belém para a cidade e seus habitantes?; Quais são, na sua visão, os principais desafios para a preservação e requalificação do centro histórico?; Você acredita que o planejamento urbano atual considera adequadamente as necessidades da população local? Por quê?; Como você avalia os preparativos da COP30 no centro histórico de Belém?; Você acredita haver esforços para garantir que a participação social esteja presente nesses processos?.

2 Chamada n.º 40/2022 — Linha 5B — Projetos em Rede — Políticas públicas para a promoção da cultura — Pro- Humanidades 2022.

gias de planejamento e requalificação urbana, identificando seus principais agentes e projetos; ii) as estratégias de planejamentos e impactos da participação social, considerando metodologias de participação social; e iii) os desafios da participação social nas transformações urbanas. Por fim, expõe considerações preliminares sobre a oportunidade que a COP30 apresenta para repensar o planejamento urbano sob uma perspectiva inclusiva e sustentável.

## **2. REFERENCIAL TEÓRICO**

### **2.1 Produção do espaço urbano e participação social**

A produção do espaço urbano é um processo dinâmico que reproduz e condiciona as relações sociais, políticas e econômicas em diferentes escalas (Lefebvre, 2013). A Geografia dispõe de um arcabouço teórico-metodológico privilegiado para concatenar o entendimento entre os processos de produção do espaço e a participação social, destacando como esses fenômenos são, ao mesmo tempo, corolário e condição da urbanização capitalista.

A participação social torna-se central para a luta pelo direito à cidade, por viabilizar formas de influenciar e ressignificar o espaço urbano praticadas por seus habitantes (Lefebvre, 2013), desafiando as dinâmicas excludentes impostas pelo capital. Segundo Lefebvre (2016a), o direito à cidade implica na apropriação do espaço para além do consumo, promovendo um uso que atenda às necessidades coletivas e culturais da população. Ainda que mediado pela técnica e por forças políticas, o espaço deve ser apropriado pelas populações que nele vivem e o constroem (Santos, 2017), reforçando o aspecto coletivo do urbano. Quando guiado pelo mercado, essa característica tende a excluir a participação de populações empobrecidas e marginalizadas nos processos decisórios, acentuando desigualdades e limitando a capacidade emancipatória do espaço.

No contexto globalizado, os objetos espaciais assumem certa elasticidade às funções, compreende-se “a necessidade de se ir além da função localmente exercida e de também considerar suas motivações, que podem ser distantes e até mesmo um fundamento planetário” (Santos, 2017, p. 228). Esse movimento local-global exige normativas que correspondem ao predomínio em

múltiplos aspectos da vida urbana, incluindo a mobilização popular, cuja ordem é fundamental para reivindicar certa justiça espacial. As normativas da ordem mundial criam, por sua vez, espaços cada vez mais normalizados, impondo uma homogeneização no campo das relações que pretende regular os fluxos de agentes, internos e externos, numa superfície de atuação sempre mais espacializada. “O território como um todo se torna um dado dessa harmonia forçada entre lugares e agentes neles instalados, em função de uma inteligência maior, situada nos centros motores da informação” (Santos, 2017, p. 231). Importa frisar a expressão “harmonia forçada” para sublinhar o jogo de forças, violento com populações inteiras (como corpos negros e indígenas), manifestado na regularidade do planejamento urbano.

Rolnik (1997) alerta que o planejamento urbano muitas vezes reflete os interesses de elites econômicas, ignorando as demandas das populações vulneráveis. Assim, a luta pelo direito à cidade torna-se uma forma de resistir à mercantilização do espaço e de reivindicar um planejamento urbano mais democrático. Movimentos sociais urbanos desempenham um papel crucial na redefinição dos usos do espaço, desde ocupações por moradia até manifestações culturais em espaços públicos (Rolnik, 1997).

Esses movimentos evidenciam que o espaço é tanto meio quanto produto de lutas sociais, e que a participação ativa da população é essencial para garantir o uso equitativo e sustentável do território. No entanto, considerar que a participação coletiva garante uma apropriação democrática do espaço exige cautela, ao presumir o fortalecimento de princípios coletivos e comunitários frente aos princípios do Estado e do mercado. Juntos, estes últimos constituem o conhecimento político que regula, acompanha e vigia desde as relações sociais menos pragmáticas aos acordos globais econômicos.

## **2.2 Disputas e resistências espaciais em contextos de megaeventos**

Os megaeventos no Brasil, como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, intensificaram as disputas pelo espaço urbano que expuseram dinâmicas de exclusão e de resistência. Eventos globais reforçam frequentemente o domínio da produção capitalista sobre o espaço, priorizando interesses particulares em detrimento das necessidades locais, sobretudo coletivas. No Bra-

sil, essas dinâmicas foram evidenciadas pela remoção de comunidades em nome de obras de infraestrutura, como o caso da Vila Autódromo no Rio de Janeiro (Museu das Remoções, 2023).

Os objetos dispõem do recurso discursivo em sua estrutura para revelar a funcionalidade e legitimar as ações que os tornam indispensáveis (Santos, 2017) uma vez postos no espaço. Mas antes dessa legitimação aparentemente coerente, o caso da Vila Autódromo revela o que Santos (2017) definiu como o discurso das ações e o discurso dos objetos. Para o autor, essa capacidade discursiva pode ser usada como estratégia de desinformação a respeito das razões que motivam transformações urbanas tão profundas, salienta: “quando o discurso dos objetos é apenas chamado para legitimar uma ação, mas sem revelar suas propriedades escondidas ou o discurso como base de uma ação comandada de fora que leva a construir uma história através de práxis invertidas” (Santos, 2017, p. 227).

Numa abordagem decolonial, esses processos encerram estratégias de produção colonial do espaço onde sujeitos subalternizados concebem métodos e tecnologias para enfrentar manifestações de poder. Estimulam que tais sujeitos produzam resistências materiais (econômica) e simbólicas (político-cultural) a partir do risco impelido à existência, à vida cotidiana, como afirma Costa (2016, p.4), “dentre inúmeros conteúdos dos riscos [no imaginário social ou vinculados à sua produção], destacam-se ideias de: aniquilamento, perdas, política, tecnologia, mercado, modernização e mesmo preservação”. A proposta metodológica de Costa (2016) preconiza analisar espaços de profundo acúmulo patrimonial — como o recorte espacial deste artigo — categorizando utopismos patrimoniais que reconhecem “a possibilidade da preservação, na modernidade tardia, cuja produção de riqueza, na sociedade da escassez, é acompanhada pela produção social de riscos” (Costa, 2016, p. 4).

Movimentos sociais denunciaram os impactos negativos da infraestrutura arquetada por megaeventos, tais como remoções forçadas e a ausência de participação das comunidades afetadas nos processos decisórios. Essa resistência exemplifica como os megaeventos podem funcionar como catalisadores de debates sobre o direito à cidade e justiça espacial, ainda que amplifiquem as contradições do capitalismo na cidade. No espaço patrimonializado, as estratégias de apropriação ocupam discursos e materialidades cujas representações e significados variam segundo os agentes associados ao espaço (Sotratti, 2010). No entanto, os megaeventos também geram oportunidades para intervenções

que poderiam beneficiar amplas parcelas da população. A questão, como enfatizam Rolnik (1997) e Santos (2000), é quem participa das decisões e como os benefícios são distribuídos, evidenciando a necessidade de práticas mais inclusivas e transparentes no planejamento urbano.

### **2.3 A descentralização das decisões sobre o espaço urbano**

Descentralizar as decisões sobre o espaço é essencial para democratizar o acesso à cidade, pois, como afirma Lefebvre (2016b), o espaço urbano deve ser uma criação coletiva, e não uma mercadoria, ressaltando a necessidade de incluir múltiplas vozes nas políticas e intervenções urbanas. A técnica e o planejamento podem ser ferramentas de emancipação, quando forem orientados por valores de solidariedade e equidade, “Como as funções, as normas também se classificam em função da escala de sua atuação e pertinência” (Santos, 2017, p. 228). Rolnik (1997) aponta que instrumentos como o Plano Diretor Participativo podem garantir maior inclusão das comunidades locais no planejamento urbano, mas enfatiza que sua eficácia depende do envolvimento contínuo da população. Instrumentos participativos podem servir como ferramentas eficazes quando aprofundam a participação social (Rolnik, 1997). A autora alerta para a importância da participação contínua das populações afetadas para que esses instrumentos não sejam superficiais.

O direito à cidade como um direito coletivo (Lefebvre, 2016b) sendo a técnica mediadora do poder político-cultural e econômico no planejamento urbano (Santos, 2017), demonstra como os planos participativos e as resistências — ambas estratégias de apropriação, produção e uso do espaço — apesar de fundamentais, enfrentam desafios para se tornarem efetivamente democráticas no contexto das disputas pelo espaço urbano, sobretudo o patrimonializado.

No Amazonas, a Arena da Amazônia, construída para a Copa do Mundo de 2014, exemplifica um planejamento que ignorou demandas locais, resultando em um objeto espacial subutilizado, enquanto comunidades próximas enfrentam déficits de habitação e de infraestrutura básica (Moret; Nogueira, 2020). A Vila Autódromo, no Rio de Janeiro, durante as Olimpíadas de 2016, revela um exemplo de resistência exitosa. Apesar das remoções em mas-

sa, os moradores que permaneceram garantiram a criação de um projeto urbanístico adaptado às suas necessidades, resultante da mobilização comunitária e de apoio técnico (Rolnik, 2015). Segundo o Museu das Remoções (2023): “Em 2016, após diversas situações de constrangimento a poucos meses do evento, o Prefeito Eduardo Paes anunciou a urbanização da comunidade através da construção de 20 novas casas e demolindo as remanescentes” (Museu das Remoções, 2023).

A aproximação entre esses dois casos permite entender os megaeventos no plano das transformações urbanas definidas à revelia dos objetos e ações preexistentes. “É que cada padrão espacial não é apenas morfológico, mas, também, funcional. [...] junto aos novos objetos, criados para atender a novas funções, velhos objetos permanecem e mudam de função” (Santos, 2017, p. 96). Essa dinâmica indica como os megaeventos podem se tornar catalisadores de um processo de urbanização excludente, no qual o espaço ganha contornos por meio de novas dinâmicas e demandas globais. Experiências de projetos de requalificação em cidades históricas da América Latina apresentam uma apropriação do patrimônio cultural pela lógica da mercantilização (Carrion, 2015). Em contextos de megaeventos, essa dinâmica cria tensões entre preservação e modernização que aceleram intervenções urbanas com pouco diálogo com as populações locais. Em Belém, as obras ligadas a COP30, como a requalificação da Avenida Tamandaré, exemplificam essa ambiguidade: enquanto o discurso oficial do Estado assegura infraestrutura aprimorada, que atende demandas internas e externas, ameaçam a integridade cultural de áreas como o Centro Histórico, com riscos de gentrificação e deslocamento de moradores tradicionais.

Em Belém, diversos movimentos sociais têm se articulado para assegurar que a COP30 não reproduza dinâmicas excludentes. A Cúpula dos Povos Rumo à COP30, iniciada em novembro de 2023, visa construir um movimento de luta na Amazônia que promova a inclusão das comunidades locais nos processos decisórios relacionados ao evento (MPA Brasil, 2024). Iniciativas assim ampliam o compromisso dos movimentos sociais em garantir que a COP30 seja um espaço de diálogo e inclusão, na tentativa de frear a reprodução de práticas excludentes observadas em eventos anteriores.

Queiroz, Cortese e Sotto (2024) exploram como movimentos sociais em Belém estão reivindicando maior participação nos debates sobre as intervenções urbanas ligadas à COP30. A partir da análise das percepções de organizações envolvidas em ques-

tões climáticas e socioambientais em Belém, foram observadas que enquanto

algumas dessas organizações manifestaram entusiasmo em relação ao evento, outras levantaram questões significativas, abordando temas como a adequação dos convites recebidos, a transparência dos projetos relacionados a COP30 e as preocupações ambientais subjacentes (Queiroz; Cortese; Sotto, 2024, p. 59).

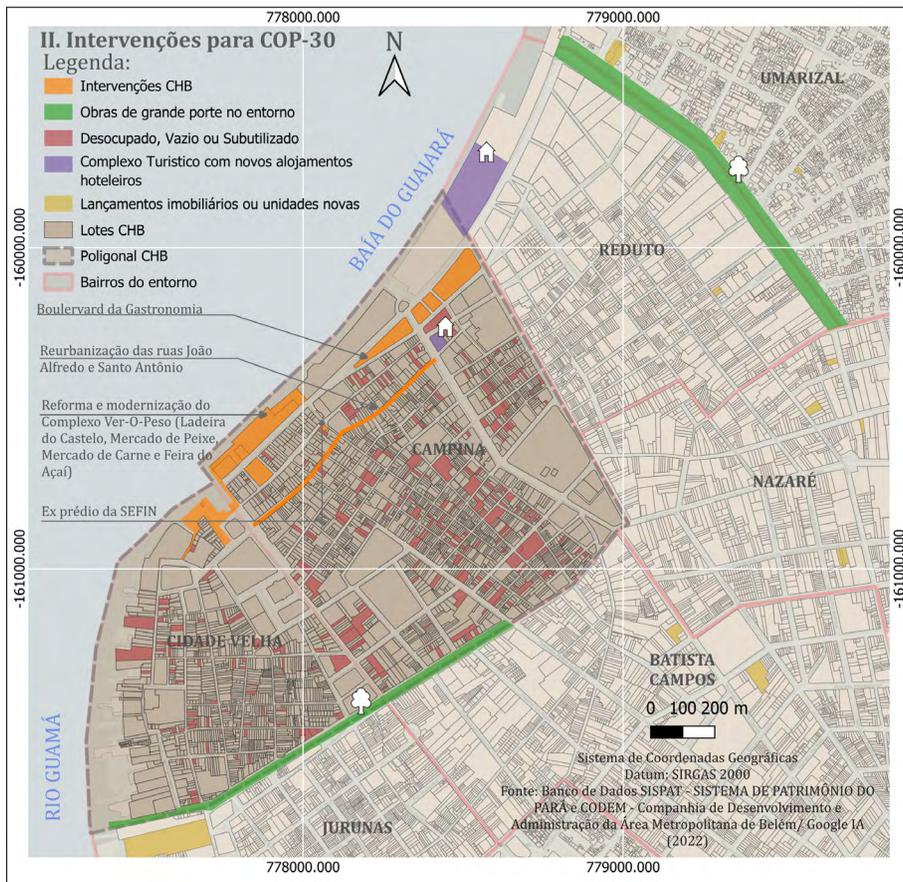
A complexidade dos processos relativos à preparação da COP30 é expressa pela diversidade de perspectivas das organizações.

A Figura 1 apresenta a localização das obras realizadas no CHB desde 1970. Conforme Tourinho e Macêdo (2024), as intervenções no CHB atendem dois grupos de funções e interesse:

De um lado, buscam reafirmar e fortalecer a centralidade regional e os papéis desempenhados pelas atividades já instaladas na faixa da orla. [...] De outro, os recursos direcionados ao entorno do CHB revelam estratégias mais articuladas aos interesses do capital imobiliário (Tourinho; Macêdo, 2024, p. 8-9).

Emprestando o conceito de espoliação urbana de Kowarick (2000), que trata da inexistência ou precariedade de serviços e bens necessários para a reprodução da vida, e considerando o histórico da ocupação urbana de Belém, no qual as áreas alagadiças e próximas a rios eram ocupadas pela população de baixo poder aquisitivo (Penteado, 1968), a orla de Belém se configurou por áreas favelizadas, caracterizando a área de estudo como um espaço diferenciado no CHB. Além disso, as transformações urbanas, tendo o rio como potencialidade de contemplação, denunciam o caráter das contradições de uma dinâmica na qual os usos cotidianos, saberes e fazeres não estão sintonizados às práticas representadas nas intervenções como símbolo da cultura e memória urbana (Trindade Júnior, 2013). As intervenções apresentadas na Figura 1, evidenciam a intensa dinâmica de produção do espaço do CHB protagonizada tanto pelo Estado e grupos imobiliários, quanto pela população.

Figura 1: Intervenções no CHB desde 1970



Fonte: Tourinho e Macedo (2024, p. 6).

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

O atual contexto do planejamento urbano destaca a potencialidade de intervenções por meio da participação social. Resultado das pressões criadas por movimentos sociais e outros grupos da sociedade civil, ampliou-se o universo de sujeitos que, por meio de suas ações, práticas e discursos, adaptam e transformam os territórios em que habitam. A cidade é fruto de um processo coletivo em constante transformação cujas relações podem ser analisadas pelo protagonismo dos sujeitos sociais nas disputas por justiça espacial, ao mesmo tempo em que resistem às pres-

sões de uma lógica técnico-econômica que opera na negligência de suas demandas e necessidades.

No caso do CHB no contexto da COP30, analisar a participação desses sujeitos pela perspectiva do patrimônio cultural dá coerência aos processos de transformação urbana que podem, ou não, promover um uso democrático e inclusivo do espaço patrimonializado — em função da coexistência de tempos e racionalidades constituídas pela diversidade de agentes e dinâmicas historicamente materializadas. Dentre os sujeitos envolvidos nos processos decisórios relacionados às intervenções no CHB, destacamos as populações locais habitantes da área delimitada. A Figura 2 evidencia objetos espaciais que caracterizam a dinâmica da área, como portos, oficina, restaurantes e residências — especialmente os imóveis que serão removidos em função da obra “Nova Tamandaré”.

Figura 2: Localização da área de estudo



Fonte: Elaboração dos autores, 2024.

A área que compreende do Beco do Carmo à Avenida Almirante Tamandaré se enquadra nas características geomorfológicas típicas das margens dos rios amazônicos, com terrenos baixos, sujeitos à influência das marés e propensos a inundações, especialmente em

períodos de maré cheia. A proximidade com a Baía do Guajará é um fator determinante que regula o uso e ocupação do solo. O terreno, marcado por áreas alagadiças e cursos d'água que conectam o espaço urbano ao estuário, influenciou historicamente a configuração do Porto do Sal, tradicional ponto de desembarque de mercadorias e peixes oriundos dos rios da região (Trindade, 2018).

A área envolve forte comunicação entre os espaços patrimonializados do CHB e os sujeitos invisibilizados por políticas que favorecem a gentrificação, bem como seus espaços de convívio. Apresenta significativo fluxo de transportes, evidenciado pelos portos, linhas de ônibus e acentuada movimentação de veículos, permitindo mobilidade centro-periferia em relação à poligonal do CHB e à cidade. O recorte definido possibilita representar uma porção do território que encerra práticas culturais concebidas pela sociedade civil organizada em coletivos e grupos atuantes no campo cultural e patrimonial.

O Beco do Carmo abriga comunidades tradicionais, grande parte oriundas das ilhas de Belém, trabalhadores do comércio local e população de baixa renda que enfrenta desafios como a falta de acesso a serviços básicos e habitação digna. A presença de construções consolidadas como representativas da memória espacial, como o Complexo do Carmo e o Palacete Pinho, revela que as políticas de patrimonialização privilegiaram objetos espaciais relacionados à lógica colonial de produção do espaço, reforçando a invisibilização de sujeitos e grupos sociais, a exemplo de populações negras e migrantes. O potencial de integração entre a preservação do patrimônio cultural e o desenvolvimento urbano também pode ser estabelecido por essa abordagem, entretanto, os obstáculos à participação social efetiva e de políticas inclusivas limitam a capacidade de articular a valorização do patrimônio com a promoção da justiça social e espacial. Sem o reconhecimento das práticas e memórias dos grupos historicamente marginalizados, a patrimonialização tende a reforçar desigualdades.

O direito à cidade pressupõe o acesso ao espaço e a possibilidade de seus habitantes agirem ativamente à sua forma e significado (Lefebvre, 2016b). Assim, é fundamental que iniciativas de requalificação urbana no Beco do Carmo, quando estimuladas pela COP30, integrem as demandas da população local, garantindo que a preservação do patrimônio não atenda apenas aos interesses do Estado ou do turismo, mas se traduza em benefícios concretos aos habitantes, promovendo inclusão e pertencimento. Destaca-se ainda o Mercado do Porto do Sal na área de estudo. Criado em 1933 como principal centro de abastecimento e esco-

amento da produção oriunda das ilhas de Belém, foi atribuído ao porto esta nomenclatura por conta do alto fluxo de desembarque de sal que abastecia a Amazônia oriental (Costa, 2019). Com a intensificação do uso do CHB, a área do porto foi aterrada, substituindo o uso portuário por moradia — que ampliou a presença de ocupações vinculadas ao terceiro setor, bem como as problemáticas de habitação e saneamento.

A respeito da relação com os habitantes do mercado, Costa (2019) cria uma linha do tempo a partir dos relatos de pessoas que habitavam aquele espaço. Em entrevistas, Dona Célia, nascida entre as décadas de 1930 e 1940, expõe estratégias de produção do espaço concebidas junto à criação do Mercado do Porto do Sal. “As pessoas chamavam palha de arroz... Que eles despejavam [...] depois que eles fizeram isso, aí já foram jogando já aterro. Já pra... melhorar a rua” (Dona Célia, entrevista, 25/10/18) (Costa, 2019, p. 38).

Em 1978, esse movimento de criação de novos espaços e funções permitiu enxergar o Mercado do Porto do Sal como objeto aglutinador de manifestações da cultura no espaço, cuja base reside na experiência cotidiana com o lugar. Outra característica que acentua as práticas culturais neste espaço é o Mastarel — um mastro de barco sobre o telhado, com características típicas das embarcações amazônicas, instalado em território urbano, ribeirinho e em uma das áreas mais antigas do centro histórico. Sua estrutura faz referência à parte superior ao mastro que se encontrava em embarcações à vela, cuja função era somente estética. A produção e instalação do mastarel, em dezembro de 2016, resultaram da integração de conhecimentos sobre mastros de embarcações modernas e tradicionais (Arruda; Aires, 2016).

A Rua São Boaventura destaca-se pelo traçado sinuoso que reflete a adaptação ao relevo original da área. Projetada paralela ao rio Guamá como via de acesso ao Convento de São Boaventura, fundado em 1706, atual Arsenal de Marinha (Lima, 2015), passou por diversas transformações, adaptando-se às necessidades urbanas e às mudanças socioeconômicas de Belém. Atualmente, a rua mantém características arquitetônicas que refletem a urbanização colonial, com edificações de valor histórico e cultural. Recentemente, a Prefeitura de Belém realizou obras de drenagem e pavimentação na Rua São Boaventura e no Beco do Carmo, visando melhorar a infraestrutura e a qualidade de vida dos moradores, as intervenções incluíram a instalação de drenagem e pavimentação (Magalhães, 2023).

O espaço portuário é uma das dimensões centrais da área, sendo o principal motor do desenvolvimento urbano du-

rante o período colonial e imperial (Ponte, 2015). A localização estratégica de Belém permitiu que o porto se tornasse um ponto de entrada e saída de mercadorias e pessoas, conectando a região amazônica ao restante do Brasil e ao mercado internacional. Apesar de sua importância histórica, as políticas de planejamento urbano adotadas ao longo do século XX negligenciaram a preservação das características culturais e econômicas do centro histórico (Ponte, 2015).

No limite da área de estudo encontra-se a Avenida Almirante Tamandaré, marcada por processos urbanos que exprimem a complexa relação entre desenvolvimento econômico e dinâmicas culturais. O surgimento da avenida está ligado ao processo de expansão urbana de Belém no século XIX, na busca de atender a necessidade de área para a moradia de uma população que se expandia (Penteado, 1968). A dificuldade da época estava relacionada com a existência do “Alagado do Piri”, que isolava o núcleo urbano da área continental, assim o governo do Conde dos Arcos, em uma perspectiva de “melhoramento urbano”, iniciou em 1803 a abertura de canais, valas e o aterramento do Piri (Ferraz; Rodrigues, 2016), além de resultar “na criação de três vias que são as principais ruas abertas sobre o Piri: a Estrada das Mongubeiras (Almirante Tamandaré), Estrada de São José (Avenida 16 de Novembro) e a Estrada de São Mateus (Av. Padre Eutíquio)” (Ferraz; Rodrigues, 2016, p. 103). Com destaque para a Avenida Almirante Tamandaré, onde está localizado o “Canal da Tamandaré”, que percorre toda a avenida e deságua no Rio Guamá.

Por passar pelo processo histórico de ocupação, o canal da Tamandaré, é o único curso d’água responsável por receber toda a carga pluvial que decai sobre a bacia do Rio Tamandaré, sendo comum a ocorrência de inundações e transbordamento do canal, tanto em períodos chuvosos quanto influenciados pela dinâmica da maré. Atualmente, na Avenida Tamandaré resistem práticas tradicionais relacionadas ao comércio local, como venda de açaí, barbearia, metalúrgica, oficina de barco, lojas de material de construção, além de moradias. Contudo, o avanço de projetos de requalificação urbana tem incorporado à área novas dinâmicas, a exemplo da obra do Parque Linear da Tamandaré — intervenção urbana promovida e viabilizada devido à realização da COP30 em Belém.

Essa obra visa transformar o Canal da Tamandaré em um

parque linear<sup>3</sup> que integrará áreas de lazer, cultura e mobilidade (Pêna, 2024). As obras incluem a recuperação do canal existente, drenagem, pavimentação, paisagismo e a construção de passarelas, além de espaços de convivência como quiosques, jardins de chuva, áreas para eventos e a construção de um porto turístico no final do canal, nas margens no rio Guamá (Pêna, 2024). Projetos como o do Parque Linear da Tamandaré ou “Nova Tamandaré” instituem no espaço um tipo de infraestrutura que atende aos interesses do mercado e de agentes ligados ao circuito superior da economia, que negligencia a população residente, especialmente aquela em situação de vulnerabilidade.

Essa lógica de intervenção remete à dinâmicas observadas durante a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016 no Brasil, em que grandes obras de infraestrutura priorizaram os interesses do capital global, como estádios e vias expressas, ao mesmo tempo, em que ignoraram ou agravaram os problemas sociais locais. A “Nova Tamandaré” também apresenta o risco de replicar esses modelos de intervenção. Apesar de promover melhorias pontuais e esteticamente valorizadas, como parques lineares e infraestrutura verde, a maneira como o Estado gerencia a intervenção urbana se mostra arbitrária e não participativa. A principal característica desse processo é deslocar moradores e trabalhadores, que além de não serem inseridos nas etapas de planejamento e gestão do projeto, foram influenciados a aceitar quaisquer medidas do Estado. Nesta pesquisa, focamos nos sujeitos que realizam suas práticas cotidianas e práticas culturais a fim de analisar as pressões sobre o território e as pessoas que o habitam diante de megaeventos como a COP30.

### **3.1 Estratégias de planejamentos e impactos da participação social**

A requalificação urbana proposta pela construção do Parque Linear da Tamandaré apresenta algumas contradições. Em razão do imediatismo dos recursos financeiros para a preparação da cidade enquanto sede da COP30, principalmente por ser uma capital com grandes problemas de mobilidade urbana e sanea-

---

3 Os parques lineares são espaços multifuncionais que acompanham cursos d'água, rodovias ou ferrovias com o intuito de promover atividades culturais, de lazer e convívio social, circulação de pedestres e ciclistas, amenizar altas temperaturas, atenuar cheias e preservar o meio ambiente (Fontes, 2025).

mento básico, parte dos projetos foram decididos unicamente pelo poder público. Alguns desses projetos buscam resolver problemas históricos na cidade, a exemplo do Parque Linear da Doca e o Parque Linear da Tamandaré, que dentre os objetivos, apresentam uma função voltada para a drenagem urbana em áreas que sofrem constantemente com a ocorrência de inundações.

A Avenida Almirante Tamandaré fica no limite do CHB, apresentando uma grande importância para a circulação da área, sendo uma via de acesso aos atrativos turísticos, como o Parque Zoobotânico Mangal das Garças e o Espaço São José Liberto. No entanto, o que está sendo pensado para a avenida, especificamente para o Canal da Tamandaré, é uma tentativa de inseri-lo na dinâmica do turismo, por meio de um projeto de requalificação urbana. A não participação social na concepção do projeto, gera uma falta de entendimento dos sujeitos que vivem na área acerca de como serão beneficiados e se os problemas relacionados às inundações serão resolvidos. Também há desconhecimento sobre o impacto na vida dos habitantes, (se algum trecho irá fechar, como ficarão os comércios existentes na avenida com o fechamento de trechos, se haverá mais remoções etc.): “Como tem sido para ti essa obra, qual a tua percepção? Olha, pra gente aqui não tá sendo bom, porque vamos sair daqui, e o governo tá pagando muito pouco pra todo mundo”<sup>4</sup>.

A percepção da Moradora 1 sobre a obra “Nova Tamandaré” é bastante negativa. Ela expressa que a obra não será benéfica para os moradores, já que muitos deles terão que sair de suas casas e o Estado está oferecendo compensações muito baixas. A entrevistada acredita que a obra privilegia “pessoas ricas”, enquanto os moradores mais pobres estão sendo removidos sem apoio jurídico ou psicológico. Ela menciona que a obra será provavelmente abandonada no futuro, assim como outras iniciativas na região que não incorporaram moradores tradicionais. Segundo ela:

Até porque eu acho uma obra que tá mostrando mais pra gente rica mesmo, não é pra gente pobre. Uma coisa que daqui a algum tempo vai ser abandonada... Como o resto das coisas. Porque aqui no bairro da cidade velha, é um bairro muito tranquilo, então assim, se tu fazer uma orla no Jurunas, em outros bairros assim, periféricos que chamam, é tudo a ver, muita gente vindo, passando, muita coisa. Na Cidade Velha não, parece que as

---

4 As entrevistas de pesquisa mencionadas no texto, foram todas concedidas em 28 de novembro de 2024.

coisas não crescem na Cidade Velha, bar essas coisas [...] Talvez possa ser que aumente alguma coisa porque aqui vai ser um terminal, tudinho, mas fora isso vai ser muito abandono, daqui pra lá, vai ser muito abandono.

Essa percepção evidencia uma crítica congruente à dinâmica de produção do espaço de Belém, particularmente no contexto do CHB. Destaca o sentimento de exclusão entre o planejamento das obras urbanas e as necessidades reais dos habitantes. A entrevistada sugere que a obra “Nova Tamandaré” tende a uma lógica de valorização do espaço mediada pela mercantilização das relações, de uso e apropriação dos objetos espaciais e, em última instância, pelo esvaziamento dos significados dos elementos culturais para sua comercialização mais ampla. Isto é, um processo de mercantilização onde o uso do espaço está subordinado às dinâmicas de acumulação capitalista.

É bem significativa a percepção da fala sobre aspectos relacionados ao planejamento da obra. Na visão dela, o local escolhido para a intervenção urbana — um bairro tradicional e atualmente marcado pela tranquilidade — reproduz o histórico deslocamento das prioridades do Estado em detrimento de áreas periféricas como o bairro do Jurunas, onde a necessidade de infraestrutura urbana e de integração social seria mais evidente.

Rolnik (1997) reforça a importância de instrumentos participativos no planejamento urbano para superar essas desigualdades. A entrevista, contudo, destaca a ausência de uma governança inclusiva, indicando a partir da sua percepção enquanto habitante, que trabalha e reside na área, que essa obra poderia se tornar “abandonada” com o tempo. Essa perspectiva remete aos riscos de transformações urbanas que desconsideram as práticas cotidianas e as memórias vivas do território.

Além disso, quando se refere ao “terminal”, a fala sugere a possibilidade de eventual reconfiguração de fluxos e dinâmicas no bairro, que não beneficiaria necessariamente os moradores. Isso ressoa nas análises que discutem como megaeventos e grandes obras urbanas operam numa lógica de transformações espaciais orientadas por interesses externos, ignorando o potencial de integração comunitária: “A galera da obra tem conversado com os moradores que vão ser removidos daqui? Não, não veio ninguém para conversar com os moradores”.

Guaraná identifica descaso e falta de diálogo entre os responsáveis pelas obras relacionadas a um megaevento e os moradores diretamente impactados pelas remoções. Esse processo

reflete decisões centralizadas sobre intervenções urbanas que desconsideram as experiências e necessidades dos sujeitos que habitam e vivenciam o espaço. Como caracteriza:

As pessoas foram chamadas, cada um lá foram chamadas, mas não veio ninguém para conversar com os moradores, nem psicólogo, nem nada. E eles são muito arrogantes. Eu não falo nem as pessoas que trabalham, os operários, mas engenheiros, as coisas [...] 'Ah, porque aí é terreno de união, assim, não tem que sair?!' Eles são bem assim, sabe? As pessoas pra conversar mesmo com a população daqui, que vai sair de lá pra cá, não veio ninguém!.

O relato evidencia a exclusão dos moradores do processo decisório, uma prática comum em contextos de megaeventos, onde a urgência das obras ignora frequentemente os princípios de participação social. A Moradora 1 explora o direito à moradia em relação às obras, a ausência de diálogo com os moradores e o tom autoritário dos engenheiros reforçam a ideia de que as remoções são impostas como uma necessidade inquestionável, sem considerar os impactos humanos e sociais envolvidos. Isso reforça que remoções em megaeventos são marcadas pela lógica da mercantilização do espaço urbano, priorizando os interesses do capital em detrimento do direito à moradia e à cidade (Rolnik, 2015) e invalidando a percepção espacial dos moradores. A fala destaca ainda uma falha na implementação da obra: a ausência de acompanhamento psicológico e diálogo respeitoso. Isso revela um abismo entre as pessoas diretamente afetadas e os planejadores, reproduzindo a "divisão técnica e social do trabalho" (Santos, 2000) na qual a elite técnico-científica e empresarial opera de maneira descolada das vivências e necessidades concretas dos habitantes locais: "E pra você, o que você achou dessa obra? Péssima, péssima, uma tristeza pra gente. Porque agora com essa COPA 30 criaram vergonha na cara e vão ajeitar, né, a cidade".

Nas entrevistas, as reflexões sobre o planejamento urbano atual em relação às necessidades da população local compõem significativa insatisfação e tristeza. Elas mencionam que a vida na cidade é marcada por dificuldades, fazendo-os considerar o interior do estado como uma alternativa viável para conseguir emprego e melhores condições de vida, principalmente em função das baixas indenizações. Segundo Moradora 2:

O meu trabalho é assim, né? Se eu sair daqui não tem

trabalho. Acabou tudo. Então não é alegria pra mim. Pra mim é tristeza, né... é um trabalho, né? A gente vai ficar desempregado [...] pra gente acabou, pra eles não, pra eles... é coisa boa. [...] Eu vou pro interior, é um lugar melhor pra mim viver. Porque eu tenho mais condições de viver no interior. Não tem trabalho, mas a gente vive.

- E o valor que vão pagar pra senhora, a senhora tá satisfeita?
- Muito pouco, não dá nem pra gente comprar uma casa. Só dá pra ir pra interior mesmo [...].

A Moradora 3 tem uma relação significativa com o CHB, especialmente na Cidade Velha. Ela se envolveu com essa região ao trabalhar como assistente artística, no Porto do Sal. Nesse período, teve a oportunidade de conhecer o entorno, especialmente a Metalúrgica Santa Teresinha, onde começou a explorar suas possibilidades artísticas na gravura. Nesse processo, surge o Coletivo Aparelho, entre 2013 e 2014. Sua conexão com o CHB é permeada por memórias afetivas, refletindo sobre a importância emocional e patrimonial do lugar, destacando que, independentemente da história, seja ela boa ou ruim, faz parte da memória coletiva e precisa ser reconhecida e contada. A Moradora 4, produtora cultural, reforça a desconexão entre o planejamento urbano e os habitantes da área. Ela percebe em diálogo com moradores da área "que ninguém foi ouvido, não há informação quanto ao projeto que está sendo executado, todas as informações referentes as mudanças que estão ocorrendo no CHB não foram compartilhadas nem com as instituições que atuam no centro histórico e nem com os moradores".

Os relatos revelaram percepções críticas sobre o planejamento e a ausência de diálogo com os habitantes, destacando desigualdades e contradições na abordagem participativa. Reforçam ainda a necessidade de considerar os sujeitos sociais como protagonistas na construção e requalificação do espaço urbano, evidenciando que suas vivências e demandas são centrais para o alcance de uma urbanização inclusiva e sustentável.

### **3.2 Os desafios da participação social nas transformações urbanas**

Souza (2006) já afirmava que a participação popular no planejamento urbano, quando não respeitada, colocava os cidadãos

num lugar de “tutela”, no sentido de infantilizar pessoas que poderiam pensar/decidir sobre questões da cidade. Defende-se aqui não tão somente a possibilidade da participação no planejamento urbano, quanto à necessidade de fazê-lo dando os suportes de escuta e fala adequados. Uma escuta por esquemas de canais de participação e informações já estruturalmente viciados, cooptado com um discurso político pronto, sempre serão insuficientes para uma verdadeira participação social (Souza, 2006).

Então, se entende que a tarefa de envolvimento, escuta e fala social no planejamento é desafiador e necessita cuidados para que se realize de maneira genuína. Pensar e conceber o urbano no CHB requer um cuidado que transita na escala do valor, do que pode ser levado mais ou menos em consideração no processo. Ora, na escala patrimonial, desde sempre uma seara conflituosa, buscar compreender as variadas referências de valor pode ser um primeiro passo para a construção de um planejamento democrático participativo.

Ao longo dos anos, a categoria patrimônio passou por uma tentativa de democratização para discutir o distanciamento das instituições de preservação e da sociedade, na tentativa de envolver a população nas decisões promulgadas pelas instituições públicas preservacionistas, e quais bens culturais estão sendo selecionados para representar o patrimônio (Nigro, 2010). Porém, para Scifoni (2022), embora a constituição de 1988 tenha possibilitado uma ampliação conceitual do que seria patrimônio, a democratização não se realizou plenamente até hoje, pois muitos grupos sociais ainda não são representados e “As políticas de patrimônio cultural no país contribuem, assim, para a manutenção das relações de dominação e de exploração das classes subalternas e para reprodução de desigualdades sociais” (Scifoni, 2022, p. 596).

Nessa perspectiva, a demanda por fontes de informações democráticas que prezam pela diversidade no urbano, por atenção a outras formas de existir e alternativas que surgem e persistem em resistir, mesmo nas cidades, abrem frestas para um envolvimento social e resiste à frente de insistentes projetos modernos coloniais — que, em grande medida, não consideram os espaços naturais, e as mais variadas relações com eles, como saberes e fazeres com o rio, trazendo para a perspectiva amazônica (Almada, 2023).

Então, observa-se a realidade precária de serviços básicos no Beco do Carmo, Avenida Almirante Tamandaré e o Mercado do Porto do Sal, com dupla relevância nas questões patrimoniais, à medida que estão em constante contato com as referências ama-

zônicas, no escopo de saberes e fazeres. No âmbito geográfico, percebe-se que grande parte das políticas públicas e das intervenções urbanas desconsideram o papel dos habitantes como protagonistas do patrimônio como um processo social em andamento, evidenciando a expressão da desigualdade social e sua reprodução nos espaços patrimonializados. Essas intervenções historicamente não contemplam a participação popular nas tomadas de decisões, além de ter deixado à margem alguns espaços, como a área retratada nesta pesquisa. Tanto no contexto da preservação e salvaguarda dos aspectos culturais — a respeito de uma realidade em contato cotidiano com saberes e fazeres ribeirinhos, realidade de referência amazônica — quanto nas relações ambientais, levando em conta a proximidade dessas áreas com o rio, no sentido dessa relação ser para além de contemplação.

Contestam-se as escolhas dos referenciais que ganham ou não visibilidades, resultando na espoliação da memória, por haver uma privação, em relação às políticas públicas decisórias envolvendo espaços do patrimônio cultural, já que o direito ao patrimônio cultural não se realiza para alguns grupos sociais (Scifoni, 2022). Embora no processo de planejamento e intervenção o tratamento com o patrimônio cultural seja desigual, a cultura é construída no dia a dia e seus referenciais, mesmo inconscientemente, estão pujantes nos territórios, construindo territorialidades e heranças simbólicas. Assim, no Beco do Carmo, no Mercado do Porto do Sal e na Avenida Almirante Tamandaré essa realidade não é diferente, pois os sujeitos desses territórios reproduzem as referências culturais amazônicas em seu cotidiano e contemplam o CHB com pluralidades de referenciais de um espaço patrimonializado (Figura 3).

A Figura 3 evidencia referenciais culturais presentes no CHB mapeadas participativamente, destacando patrimônios materiais consolidados, bem como espaços de grande importância e carregados de simbolismo e resistência. Os objetos espaciais destacados representam a complexidade das dinâmicas econômica, cultural e social que produzem o espaço urbano e que, por sua vez, reproduzem processos de resistência material e simbólica. As referências culturais consolidadas (pontos de 1 a 8, igrejas e praças) são asseguradas pelas políticas de requalificação urbana e turística empreendidas nesta área. A carpintaria naval e tecelagem aparecem atreladas aos portos, evidenciando a relação entre atividade econômica e os saberes produzidos pelos habitantes, cujas práticas culturais envolvem formas econômicas ligadas à produção material de existência. As palafitas compartilham o espaço dos portos na escala do cotidiano, marcando uma relação como rio que

Figura 3: Localização das referências culturais do CHB – Belém/PA



Fonte: Elaboração dos autores, 2024.

vai desde as formas de morar aos tipos de trabalho, permeada por saberes relacionados à cultura alimentar — nessa escala a culinária típica atende primeiro a necessidade de alimentação, de fonte de renda e manutenção de espaços como as casas, o Mercado do Porto do Sal e restaurantes. Apesar do mapeamento não alcançar a Avenida Tamandaré, podemos afirmar, de posse das entrevistas, que essas dinâmicas se estendem até os habitantes, bem como aos portos e estabelecimentos comerciais da via.

Desse modo, evidencia-se que algumas áreas do CHB mesmo que possuam um histórico ligado à resistência, à cultura e ao cotidiano da cidade, não recebem tanto destaque em detrimento de outras áreas escolhidas enquanto relevantes nesse processo de preparação da cidade para receber um megaevento como a COP30. O beco do Carmo, o Mercado do Sal, e outras áreas “periféricas” no CHB são deixadas de lado, embora careçam de mais atenção para resolver problemas de infraestrutura. Na Avenida Almirante Tamandaré encontram-se diferentes realidades quanto aos impactos causados pela construção do Parque Linear, por mais que o projeto proponha melhorias urbanas, a própria construção ocasiona em transtorno para o comércio local, bem como

a remoção de casas no trecho ao final da Tamandaré. O poder público falha ao não dialogar com os sujeitos presentes no espaço, na busca de inseri-los em processos participativos que pudessem decidir quais as áreas do CHB que deveriam receber mais atenção. Um dos grandes desafios para a participação social no contexto de transformações urbanas para a COP30 é justamente a falta de diálogo do poder público (Municipal e Estadual) com a população.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As transformações urbanas impulsionadas pela preparação da cidade para a COP30 representam uma oportunidade singular para repensar o planejamento urbano sob uma perspectiva inclusiva e sustentável. Contudo, as entrevistas realizadas revelam desafios significativos na forma como as intervenções têm sido conduzidas, especialmente no que se refere à participação social e à governança dos processos de planejamento e execução das obras.

A relação das pessoas entrevistadas com o Estado tem sido marcada por frustrações e dificuldades. Muitos entrevistados relataram dificuldades relacionadas às indenizações, consideradas insuficientes, e à falta de diálogo com os responsáveis pelas intervenções. A relação com o governo foi marcada por frustrações, demonstrando que as decisões têm privilegiado interesses econômicos e grupos sociais específicos, enquanto moradores e trabalhadores locais enfrentam processos de exclusão e precarização. Para conseguir maiores indenizações, os/as entrevistados/as estão buscando apoio legal para reivindicar um valor mais justo, que considere também a história, a memória e atuação desses habitantes na produção e valorização do espaço.

Os depoimentos destacaram a percepção de que o Estado não tem atendido às necessidades reais das populações diretamente impactadas. Essa falta de inclusão reforça a necessidade de uma abordagem participativa, que permita aos sujeitos sociais impactados contribuírem ativamente na concepção e execução dos projetos. Essa perspectiva está alinhada à Agenda 2030 da ONU, que orienta para práticas de planejamento urbano que integrem desenvolvimento econômico, justiça social e preservação ambiental. Em Belém, o CHB emerge como um território representativo onde conflitos simbólicos e materiais, associados às memórias e às práticas espaciais, desafiam as propostas de requali-

ficação voltadas para os megaeventos.

Por fim, a análise dos discursos coletados e o mapeamento participativo sugerem que as intervenções urbanas só alcançarão seus objetivos sustentáveis se puderem integrar as demandas dos habitantes locais, valorizando tanto o patrimônio cultural quanto as relações sociais que definem a dinâmica cotidiana do espaço e imprimem significados a ele. Importa frisar que requalificar sem excluir, planejar sem fragmentar e ouvir os sujeitos sociais envolvidos são passos indispensáveis para transformar os megaeventos em legados positivos e duradouros para as cidades.

## REFERÊNCIAS

ALMADA, E. D. (org.). **Roça grande: diversidade biocultural das cidades**. Porto Alegre: SBEE, 2023.

ARRUDA, E.; AIRES, J. **Mastarel**. 2016. Tese (Doutorado em Comunicação e Artes) – Programa de Pós-Graduação em Artes, Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

CARRION, F. **Transformações urbanas e patrimônio cultural**. Quito: FLACSO, 2015.

COSTA, E. B. C. Utopismos Patrimoniais pela América Latina, resistências à colonialidade do poder. In: COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA - LAS UTOPIÁS Y LA CONSTRUCCIÓN DE LA SOCIEDAD DEL FUTURO, 14., 2016, Barcelona. **Anales** [...]. Barcelona: CIG, 2016. p. 1-32.

COSTA, P. S. **Mercado do Porto do Sal: perspectivas de musealização do espaço por meio da presença de mulheres artistas**. 2019. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Artes Visuais) – Curso de Museologia, Instituto de Ciências da Arte, Faculdade de Artes Visuais, Universidade Federal do Pará, Belém, 2019.

FARRAZ, D. T.; RODRIGUES, J. E. C. Geomorfologia urbana histórica da bacia da Tamandaré. In: SILVA, C. N. S. et al. (org.). **Belém dos 400 anos: análises geográficas e impactos antropogênicos na cidade**. Belém: GAPTA/UFGA, 2016. p. 83-116.

FONTES, H. Conheça o Parque Linear Que Pretende Revitalizar a Região Do Kartódromo. **IAU.USP**, São Paulo, 2025. Disponível em: [www.iau.usp.br/institucional/conheca-o-parque-linear-que-pretende-revitalizar-a-regiao-do-kartodromo/](http://www.iau.usp.br/institucional/conheca-o-parque-linear-que-pretende-revitalizar-a-regiao-do-kartodromo/). Acesso em: 30 mar. 2025.

KOWARICK, L. **Escritos urbanos**. São Paulo: Editora 34, 2000.

LEFEBVRE, H. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing, 2013.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Itapavi, SP: Nebli, 2016a.

LEFEBVRE, H. **Espaço e política: o direito à cidade II**. 2. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2016b.

LIMA, D. B. O. **A percepção dos agentes do mercado imobiliário sobre a preservação e a legislação do centro histórico de Belém**.

2015. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano, Universidade da Amazônia, Belém, 2015.

MAGALHÃES, C. Desde 2021 município realiza grande intervenção de limpeza urbana, obras de saneamento e educação ambiental. **Educação Belém**, Belém, 31 jul. 2023. Disponível em: [semec.belem.pa.gov.br/desde-2021-municipio-realiza-grande-intervencao-de-limpeza-urbana-obras-de-saneamento-e-educacao-ambiental/](http://semec.belem.pa.gov.br/desde-2021-municipio-realiza-grande-intervencao-de-limpeza-urbana-obras-de-saneamento-e-educacao-ambiental/). Acesso em: 19 nov. 2024.

MORET; A. S.; NOGUEIRA, M. J. Impactos dos projetos de infraestrutura na Amazônia brasileira: um território em transformação. **Revista Sapiência: sociedade, saberes e práticas educacionais**, [s. l.], v. 9, n. 2, p. 18-41, 2020.

MPA Brasil. Mais de 100 Movimentos Sociais Lançam Carta Preliminar Cúpula Dos Povos Rumo à COP 30. **MPA Brasil**, [s. l.], 3 ago. 2024. Disponível em: [mpabrasil.org.br/noticias/mais-de-100-movimentos-sociais-lancam-carta-preliminar-cupula-dos-povos-rumo-a-cop-30/](http://mpabrasil.org.br/noticias/mais-de-100-movimentos-sociais-lancam-carta-preliminar-cupula-dos-povos-rumo-a-cop-30/). Acesso em: 10 maio 2025.

MUSEU DAS REMOÇÕES. A vila autódromo. **Museu das Remoções**, São Paulo, 2023. Disponível em: [musedasremocoes.com/sobre/a-vila-autodromo/](http://musedasremocoes.com/sobre/a-vila-autodromo/). Acesso em: 26 nov. 2024.

NIGRO, C. As dimensões culturais e simbólicas nos estudos geográficos: bases e especificidades da relação entre patrimônio cultural e geografia. In: PAES, M. T.; OLIVEIRA, M. (org.). **Geografia, turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Annablume, 2010. p. 55-80.

PÊNA, G. Obra Da Nova Tamandaré Avança Para a Concretagem Da Estrutura Do Parque Linear. **Agência Pará**, Belém, 8 out. 2024. Disponível em: [agenciapara.com.br/noticia/60239/obra-da-nova-tamandare-avanca-para-a-concretagem-da-estrutura-do-parque-linear](http://agenciapara.com.br/noticia/60239/obra-da-nova-tamandare-avanca-para-a-concretagem-da-estrutura-do-parque-linear). Acesso em: 20 nov. 2024.

PENTEADO, A. R. **Belém: estudo de geografia urbana**. Belém: Editora da UFPA, 1968.

PONTE, J. P. X. Belém do Pará: cidade e água. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 17, n. 33, p. 41-60, maio 2015. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2015-3302>. Acesso em: 30 jan. 2022.

PUPUNHA. **Entrevista concedida aos autores**. Belém, 28 de nov. 2024.

QUEIROZ, W. S.; CORTESE, T. T. P.; SOTTO, D. COP 30 em Belém: desafios e oportunidades sob uma perspectiva dos movimentos sociais na cidade. **Scientific Journal ANAP**, [s. l.], v. 2, n. 10, p. 50-61, 2024.

ROLNIK, R. **A cidade e a lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1997.

ROLNIK, R. **A guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.

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

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2017.

SCIFONI, S. Subverter o patrimônio cultural: periferia e participação social. **Terra Livre**, [s. l.], v. 2, n. 59, p. 592-620, 2022. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/terralivre/article/view/2890>. Acesso em: 22 jul. 2023.

SOTRATTI, M. A. A requalificação urbana e a mercantilização do patrimônio cultural: o caso do centro histórico de Salvador — Pelourinho. In: PAES, M. T. D.; OLIVEIRA, M. R. S. (org.). **Geografia, turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Annablume, 2010. p. 139-154.

SOUZA, M. L. **A prisão e a ágora**: Reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

TOURINHO, H. L. Z.; MACÊDO, A. B. F. Intervenções urbanas e Habitação no Centro Histórico de Belém (CHB): nem juntas, nem separadas. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL, 10., 2024, Guimarães, Portugal. **Anais [...]**. Guimarães-Portugal: PLURIS, 2024. p. 1-12.

TRINDADE, J. A. **O Centro Histórico de Belém**: transformações urbanas e desafios para a preservação do patrimônio cultural. Belém: UFPA, 2018.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Patrimônios, vivências e representações do espaço em políticas de requalificação urbana na Amazônia. **Espaço e Geografia**, Brasília, DF, v. 16, p. 483-513, 2013.

# CONTRIBUIÇÃO DA COP30 PARA A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO NO CENTRO HISTÓRICO DE BELÉM (PA)

*Helena Lúcia Zagury Tourinho  
Ester Naiana Rodrigues Barros  
João Eduardo Mescouto Nascimento  
Ruan Siqueira dos Santos*

## 1. INTRODUÇÃO

Em 11 de dezembro de 2023, a Organização das Nações Unidas confirmou Belém, capital do Pará, como a cidade sede da Conferência das Partes da Convenção - Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30). A previsão do Governo Federal é de que entre 50 e 70 mil pessoas visitem Belém durante a COP30, que ocorrerá entre os dias 10 e 21 de novembro de 2025.

Em preparação para o evento, a cidade, que enfrenta problemas de infraestrutura urbana, procura captar recursos para melhorar as condições ambientais. Como resultado, diversas ações e obras foram anunciadas e estão sendo executadas pelos governos federal, estadual e municipal. Ao mesmo tempo, a sociedade civil se mobiliza para garantir que a Conferência deixe um legado positivo para os seus moradores, em especial, para aqueles em situação de vulnerabilidade socioambiental, ao contrário de outros megaeventos realizados no Brasil.

Embora não esteja localizado nas chamadas zonas verde e azul do evento, um dos espaços urbanos a ser impactado pela COP30 é o Centro Histórico de Belém (CHB), área de grande valor histórico e cultural, caracterizada por abrigar expressivo conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico. A ocupação não-indígena desse espaço teve início em 1616, durante a colonização portuguesa. Desde então, passou por fases de grande pujança econômica, como a observada durante o ciclo da borracha, e de degradação física, como a notada sobretudo após a segunda metade dos anos 1980, quando, o patrimônio imobiliário e o espaço público sofreram problemas de preservação e conservação, decorrentes dentre outros, do deslo-

camento de moradores, atividades comerciais e serviços voltados para as classes de maior renda para outras regiões da cidade.

Vários fatores contribuíram para esse processo, como os congestionamentos nas áreas centrais, a atuação do setor imobiliário e a instalação de shopping centers e condomínios de alta renda no entorno e em áreas urbanas periféricas. Não poucas foram as intervenções do poder público para reverter essa situação. Aliás, vários estudos têm retratado e avaliado os resultados dessas ações, apontando, ora para a ineficiência de seus resultados, ora para ocorrência de processos de gentrificação de consumo ou turística, ora apenas retratando que elas não foram capazes de promover mudanças positivas sustentáveis no uso, na ocupação e na conservação dos imóveis e do conjunto urbano do CHB<sup>1</sup>.

Assim sendo, no contexto de processo acelerado de degradação dos imóveis e dos espaços públicos, a realização da COP30 se torna a janela de oportunidades para reverter essa situação. Vale destacar que, diferentemente dos centros históricos de muitas cidades brasileiras, o CHB ainda possui, além de grande acervo arquitetônico, urbanístico, paisagístico, uma forte centralidade na economia urbana e regional. Nele, além de muitas edificações religiosas e diversos prédios administrativos ocupados pelo poder público, localiza-se significativa variedade de serviços e comércio, como lojas, mercados, hotéis e a principal feira livre da metrópole (Figura 1). Esse conjunto integrado e complexo de usos e funções de rico valor cultural articula a cidade a toda a região, fazendo com que o CHB funcione como o mais importante entreposto para comercialização de pescado e da produção extrativa e agrícola ribeirinha tradicional.

Antes da escolha oficial da cidade, mas já na expectativa de potencializar os efeitos positivos da COP30, foi realizado, em 2023, o seminário "Belém Paisagem Cultural: Estratégias para uma Cidade Verde, Inclusiva e Sustentável". O evento reuniu representantes do poder público, acadêmicos e membros da sociedade civil organizada e resultou em uma série de propostas de estratégias para o desenvolvimento sustentável e a reabilitação do CHB. Todavia, tais sugestões não foram as norteadoras das intervenções que estão sendo realizadas.

---

1 A esse respeito ver, entre muitos outros: Macedo (2020), Freitas (2010), Lima (2015), Mercês, Tourinho e Lobo (2014), Santos (2021), Tourinho e Lima (2015), Tourinho e Macedo (2024a, 2024b), Trindade Júnior e Amaral (2006), Trindade Júnior (2018), Castro e Tavares (2016), Castro e Castro (2017), Godinho (2017), Godinho e Ponte (2018), Ferreira e Bruna (2008), Barros (2018) e Alves (2022).

Figura 1: Visão aérea do Ver-o-Peso, Casa das Onze Janelas e Igreja da Sé, em Belém



Fonte: Ver-o-Peso [...] (2023).

Diante desse cenário, o presente artigo procura responder às seguintes questões: Que medidas estão sendo implementadas, no âmbito dos preparativos para a COP30, com o intuito de preservar os imóveis e conjuntos tombados no CHB? Quais imóveis já foram contemplados e qual é a natureza das intervenções previstas? Quais usos estão sendo considerados para os imóveis desocupados ou subocupados? A possibilidade de reabilitação de imóveis para fins habitacionais está sendo considerada?

Para responder a essas questões, foram realizadas pesquisas bibliográfica e documental, procedeu-se levantamentos, na internet, em sítios oficiais governamentais, bem como em sítios e outros veículos da imprensa. As informações foram coletadas no período de outubro de 2023 até junho de 2025.

O artigo está estruturado em quatro partes, além desta introdução. A primeira apresenta a COP30, realçando a importância do evento no contexto global e relacionando-o com o conceito de megaevento. A segunda caracteriza o CHB, apontando os monumentos tombados pela União, Estado e Município. A terceira aborda as obras anunciadas como parte da preparação da cidade para o megaevento. Por fim, a quarta reflete sobre os desafios e as possibilidades de transformação do CHB no contexto da COP30.

## 2. A COP30 COMO MEGAEVENTO

O termo megaevento é amplamente utilizado pela academia e pela mídia, mas raramente é acompanhado da preocupação em elucidar seu significado. Em geral, tem sido aplicado para designar eventos de diferentes portes, naturezas, esfera de abrangência e audiência. De acordo com Almeida (2016):

Essa intenção de classificar diferentes eventos como mega geralmente vem para buscar benefícios simbólicos, justificando o interesse midiático, investimentos públicos e a divulgação do evento para geração de consumo de maneira mais ampla.

[...] De um ponto de vista sociológico, o uso discursivo do termo “megaevento” pode ser perverso em sua reprodução e deve ser objeto de um olhar mais cuidadoso e atento do campo científico.

Conforme Almeida (2016), foi M. Roche quem desenvolveu o conceito mais usado de megaeventos, que consiste em “eventos de larga escala cultural (incluindo comerciais e esportivos) que tem um caráter dramático, um apelo popular massivo e uma significância internacional” (Roche, 2000 apud Almeida, 2016). Desde então, amplo debate e uma série de estudos tipificam e caracterizam os eventos que atraem grande volume de visitantes e, por essa via, os enquadram na categoria de mega ou mesmo de grande evento.

Horne e Manzenreiter (2006), ao analisarem os megaeventos esportivos, apontam seis características que podem ser extrapoladas para outros tipos de megaeventos: ser de grande escala; possuir caráter dramático; ter apelo popular massificado; assumir significado internacional; trazer consequências significativas para a cidade e/ou país-sede; e atrair atenção expressiva da mídia.

No contexto neoliberal, os megaeventos estão atrelados à necessidade de reprodução do excedente do capital global. Resultam da luta entre cidades pela alocação, em seus espaços, desse excedente. Regras e normativas urbanísticas são quebradas em nome de um suposto legado positivo a ser deixado pelos investimentos atraídos para a preparação e realização do evento, criando-se o que Rolnik (2024) denomina de regime urbanístico de exceção. O processo de definição das obras, nestas circunstâncias, se opera segundo uma lógica em que as grandes obras e o destino

dos lugares são definidos a partir, sobretudo, de interesses dos investidores (Vainer, 2013).

Para fins do presente artigo, mais do que discutir os termos, os critérios de definição ou tipologias de eventos por meio deles estabelecidas, importa ressaltar que alguns eventos de amplitude internacional se destacam em termos de perenidade, tamanho e complexidade envolvida e, com base nisso, discutir impactos que trazem para a população das cidades e países que os sediam.

A Conferência das Partes da Convenção - Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP) é um evento anual promovido pela Organização das Nações Unidas (ONU), que ocorre desde 1995. Ela reúne, durante duas semanas, diplomatas e líderes de 197 nações para revisar e elaborar planos de ações climáticas, apresentar metas para o desenvolvimento sustentável no planeta, negociar acordos e estruturar estratégias de mitigação em relação às mudanças climáticas. É importante ressaltar que, adicionado às negociações formais entre países, na COP, representantes de governos, organizações não governamentais, academia e sociedade civil em geral, participam de eventos paralelos, como exposições, workshops e discussões temáticas, trocando experiências e conhecimentos, colocando suas pautas políticas para o futuro do planeta e pressionando para que sejam incorporadas aos acordos oficiais.

Destarte, a Conferência das Partes pode ser considerada um grande evento, já que atrai e reúne grande número de pessoas (autoridades e sociedade civil); é itinerante, ou seja, realiza-se em locais distintos a cada edição; possui elevado alcance midiático; e demanda volumes expressivos de investimentos em projetos de infraestrutura (obras viárias, de mobilidade, locais para abrigar as atividades, hotéis, estações de energia, aeroportos etc.), os quais são, em sua maioria, financiados com recursos públicos.

Ocorre que, ao ser comparada com os eventos esportivos e culturais de cunho internacional, a COP apresenta pelo menos duas características peculiares. A primeira é que, desde seu anúncio à realização, o lapso temporal para a preparação da cidade que a recebe é muito estreito, o que inviabiliza o planejamento mais robusto das ações e, de certa forma, o cumprimento de ritos de cunho participativo e democrático envolvidos nos processos de elaboração, discussão e contratação de projeto. A segunda é que, por princípio, as obras deveriam estar comprometidas com questões de susten-

tabilidade, com soluções que, no mínimo, auxiliassem na redução da emissão de gases de efeito estufa.

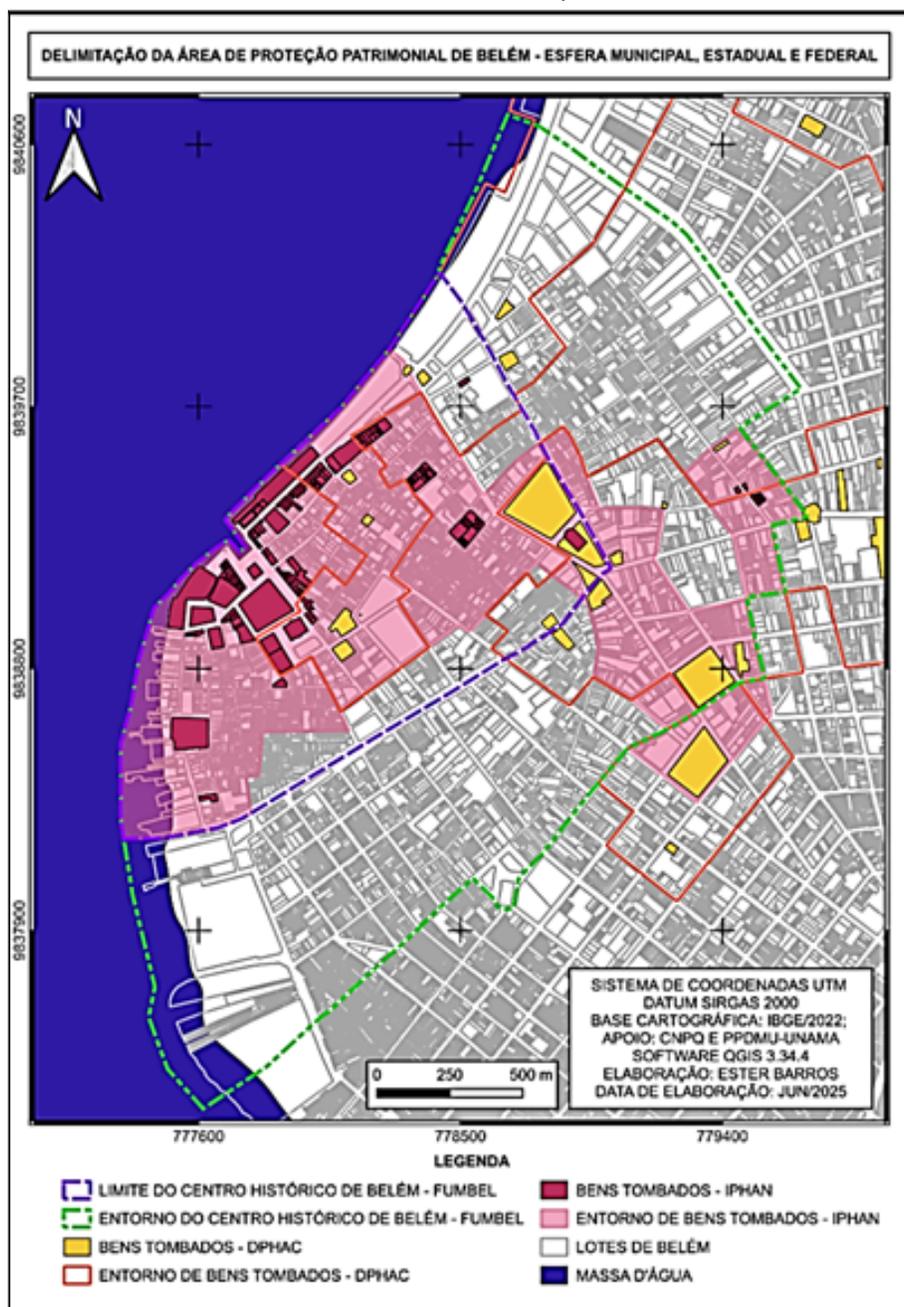
Neste contexto, restam aos órgãos e instituições de planejamento, gestão e implementação de obras, em especial àquelas relacionadas à preservação do patrimônio, praticamente, duas alternativas: negociar projetos prontos que se encontravam represados ou paralisados pela ausência de recursos; ou, às pressas, elaborar e apresentar projetos novos, sem detalhamento suficiente. Como consequência, as ações empreendidas acabam por não enfrentar questões de fundo relevantes, como as relativas a que usos e funções sustentáveis serão atribuídas aos imóveis, ou qual o plano de manutenção para as obras realizadas. Aumenta, então, o risco de, para além da recuperação física, reproduzir-se o ciclo recuperação onerosa/degradação pela ausência de conservação. É diante desse quadro que são anunciadas as ações de preparação da cidade para a COP30.

### **3. O CENTRO HISTÓRICO DE BELÉM E SEUS MONUMENTOS TOMBADOS**

Formalmente criado pela Lei Municipal nº 7.401/1988 (Lei de Desenvolvimento Urbano), o CHB foi delimitado pela Lei Orgânica Municipal, de 1990 e regulamentado pela Lei Municipal nº 7.709/1994 (Lei de Preservação do Patrimônio). Foi, também, tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 2012.

Na Figura 2 podem ser visualizadas as delimitações dos tombamentos municipal e federal, assim como a localização dos monumentos tombados pela União (IPHAN), pelo Estado do Pará (SECULT-PA) e pelo Município de Município (FUMBEL). Tendo em vista que é a Prefeitura de Belém o principal agente regulador do uso e da ocupação do solo urbano, para fins deste artigo serão considerados os limites do CHB estabelecidos pela lei municipal, definidos pelos Rio Guamá, Baía do Guajará, Avenida Assis de Vasconcelos e a Avenida Almirante Tamandaré. De acordo com dados da Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém (CODEM), a área tombada pelo município compreende 3.045 imóveis tombados, sendo 2.074 unidades no bairro da Campina e 971 unidades no bairro da Cidade Velha.

Figura 2: Delimitação da área de proteção patrimonial - federal, estadual e municipal



Fonte: Elaborado pelos autores, 2025, com base em FUMBEL (2024), Casa do Patrimônio (2015) e IPHAN (s.d.).

A Figura 2 aponta também as localizações dos principais monumentos e entornos tombados pela União e pelo Estado no CHB. Cabe ressaltar, contudo, que a lista que condensa os bens tombados e de interesse a tomba pela União e pelo Estado do Pará é mais ampla, o que evidencia a relevância indubitável dos conjuntos arquitetônico, urbanístico e paisagístico inseridos no CHB.

Dada a ausência de inventário atualizado, para se inferir sobre o estado de conservação dos monumentos arquitetônicos tombados pela União, pelo Estado do Pará e pelo Município de Belém, localizados no Centro Histórico de Belém (CHB), foram analisadas imagens capturadas pela ferramenta Google Street View, em maio de 2024, checadas em observações externas realizadas mediante visitas de campo. A partir desse levantamento, foi possível classificar em diferentes níveis de conservação os imóveis, conforme exposto no Quadro 1. Ao serem contabilizados, nota-se que 50% dos imóveis se encontram em estado regular de conservação, enquanto 41,7% estão em bom estado e 8,3% apresentam um estado de conservação considerado ruim (Quadro 1).

Ainda que imprecisos, esses resultados contrastam com a situação dos imóveis de propriedade privada. Alves (2022), com base em informações do Cadastro Técnico Multifinalitário da Prefeitura Municipal de Belém fornecidos pela Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém (CODEM), mostra que, em 2020, apenas 37% dos lotes do CHB eram ocupados com imóveis em bom estado de conservação. No bairro da Campina, onde se situa a maior concentração de usos terciários do CHB, 34,19% dos imóveis estavam em bom estado de conservação, enquanto 53,23% eram considerados regulares e 12,58% classificados como estado ruim. Já no bairro da Cidade Velha, o mais antigo da cidade, onde ainda há grande percentual de usos residenciais, 43,25% dos imóveis estavam em bom estado, enquanto 39,13% eram considerados regulares e 17,51% em estado ruim de conservação<sup>2</sup>. Esses dados revelam que, para além das ações voltadas para os espaços e imóveis públicos, as intervenções deveriam contemplar o acervo sob controle privado, o que não foi feito até o presente, como constata Tourinho e Macedo (2024).

---

2 No bairro da Campina 41,3% dos lotes eram de uso residencial, na Cidade Velha, esse percentual atinge 74,5% do total lotes, de acordo com os dados da CODEM (Alves, 2022).

Quadro 1: Estado de conservação dos imóveis tombados pelo IPHAN no CHB

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN	STREET VIEW	IMÓVEIS TOMBADOS	BAIRRO	CONSERVAÇÃO	PERÍODO
		Casa das Onze Janelas	Cidade Velha	Boa	mar. 2020
		Catedral Metropolitana de Belém	Cidade Velha	Regular	jun. 2024
		Forte do Presépio	Cidade Velha	Regular	mar. 2020
		Igreja de Santana	Campina	Regular	mai. 2024
		Igreja de Santo Alexandre	Cidade Velha	Boa	abr. 2024
		Igreja de São João Batista	Cidade Velha	Regular	jun. 2022
		Igreja e Convento dos Mercedários	Campina	Má	mai. 2024
		Igreja e Convento N. Sra. do Carmo e Capela da Ordem 3ª	Cidade Velha	Regular	abr. 2024
		Igreja N. Sra. dos Rosários dos Homens Pretos	Campina	Regular	mai. 2024
	Mercado Bolonha	Campina	Regular	mai. 2024	
	Mercado de Peixe do Ver-o-Peso	Campina	Regular	mai. 2024	
	Palacete Pinho	Cidade Velha	Boa	abr. 2024	

Fonte: Elaborado pelos autores, em 2025, com base em IPHAN (2015) e Google Street View.

Quadro 1: Estado de conservação dos imóveis tombados pelo IPHAN no CHB (continuação)

	STREET VIEW	IMÓVEIS TOMBADOS	BAIRRO	CONSERVAÇÃO	PERÍODO
IPHAN		Palácio Antônio Lemos	Cidade Velha	Boa	abr. 2024
		Palácio Lauro Sodré	Cidade Velha	Boa	abr. 2024
		Palácio Velho	Cidade Velha	Boa	abr. 2024
		Solar Barão do Guajará	Cidade Velha	Regular	abr. 2024
		Solar da Beira	Campina	Regular	mai. 2024
		Teatro da Paz	Campina	Boa	mar. 2023
		Arquivo público	Campina	Boa	abr. 2024
DPHAC - SECULT		CDP	Campina	Boa	mai. 2024
		Colégio Estadual Paes de Carvalho	Campina	Regular	mai. 2024
		Corpo de Bombeiros Militar do Pará	Campina	Má	mai. 2024
		SEGUP	Campina	Boa	jan. 2023
FUMBEL		Cine Olympia	Campina	Regular	mar. 2020

Fonte: Elaborado pelos autores, em 2025, com base em IPHAN (2015) e Google Street View.



pal para o período de 2020-2024, portanto, é anterior a escolha de Belém como cidade anfitriã da COP. A obra teve início em outubro de 2022, mas sofreu diversas interrupções, chegando a ser embargada pelo IPHAN. Com os rumores de que Belém seria escolhida como cidade anfitriã do evento, o projeto passou a ser tratado como prioridade pela Prefeitura, sob o argumento da necessidade de preparar a cidade para a COP30.

Figura 4: Visão do Boulevard da Gastronomia, em Belém



Fonte: Dias (2023).

Outra importante intervenção em andamento no CHB é a reforma do Complexo do Ver-o-Peso, patrimônio cultural tombado pelo IPHAN desde 1977 (Figura 5). Localizado às margens da Baía do Guajará, o complexo abrange uma área de 25 mil metros quadrados e é considerado a maior feira a céu aberto da América Latina. A reforma foi orçada em R\$63 milhões, financiados pela Itaipu Binacional, e prevista para ser realizada em cinco etapas, ao longo de dezoito meses. Inclui manutenção e troca de lonas, restauração dos mercados, revitalização dos espaços, paisagismo e reforma dos boxes, envolvendo a feira principal, os mercados de peixe e de carne, a ladeira do Castelo, a feira da farinha, a feira do açaí e as docas (pedra do peixe). Destaque-se que tal intervenção também já era prevista, e a COP30 proporcionou apenas acesso aos recursos para implementá-la.

Figura 5: Visão do Completo do Ver-o-Peso, em Belém



Fonte: Oliveira (2023).

O Distrito de Inovação e Bioeconomia de Belém (DIBB) busca atrair empresas e fomentar atividades econômicas relacionadas à bioeconomia. Será instalado no prédio tombado conhecido como casarão Higson, onde funcionava a sede da Secretaria Municipal de Finanças (SEFIN), localizado próximo ao Complexo dos Mercedários, no bairro da Campina. Para recuperar e adequar às novas funções, está sendo realizada uma reforma emergencial, estimada em R\$6 milhões, financiada pela Itaipu Binacional. A reforma inclui recuperação da fachada, instalação de acessibilidade, melhorias nas instalações (hidráulicas e elétricas), ampliação do terraço e implantação de uma lanchonete no pavimento térreo.

As obras no Complexo Mercedários contemplam o conjunto arquitetônico composto pela Igreja das Mercês e pelo Convento dos Mercedários, construído em 1640 e refeito após 1748 (Figura 6). Orçadas em R\$49,4 milhões, as obras são financiadas pelos: BNDES (R\$ 36,3 milhões, sendo R\$ 26,3 milhões não reembolsáveis); Vale (R\$10 milhões); e Universidade Federal do Pará (R\$ 3,1 milhões). O projeto precede a COP30<sup>3</sup> e envolve o restauro e a reabilitação do conjunto arquitetônico,

---

3 Informações obtidas em Complexo [...] (2023) e em Passos (2025).

incluindo instalações elétricas, hidrossanitárias, drenagem pluvial e esgoto, acessibilidade, segurança e combate a incêndios. Além disso prevê: a implantação de Escola Oficina de Conservação e Restauo da Amazônia; a melhoria da infraestrutura do Laboratório de Conservação, Restauração e Reabilitação da UFPA; a criação de museu de ciências do patrimônio cultural da Amazônia; a instalação de galeria de arte e livraria da Editora da UFPA; e novo auditório com capacidade para 175 pessoas. Ressalte-se que, durante a realização da Conferência, o espaço vai concentrar as programações do BNDES.

Figura 6: Visão do Conjunto dos Mercedários



Fonte: Passos (2025).

A requalificação da Via dos Mercadores foi anunciada pela Prefeitura de Belém como obra para a COP30 (Figura 7). Compreende as ruas Santo Antônio e João Alfredo, entre a Avenida Presidente Vargas e a Avenida Portugal, no bairro da Campina, totalizando 760 metros de extensão. A obra inclui drenagem, pavimentação, substituição de pisos, instalação de meio-fio, reorganização da fiação elétrica e paisagismo. Além disso, prevê a reestruturação de espaços destinados aos ambulantes, com a padronização das barracas (Prefeito [...], 2024).

Figura 7: Vistas da Rua João Alfredo em 1906 e 2024



Fontes: Magno (2023) e Centro [...] (2024).

Ainda na faixa da orla, mas agora na área de entorno do CHB, está o Projeto Porto Futuro II (Figura 8), que prevê restaurar e revitalizar parte da área portuária mediante a implantação de empreendimentos ligados à cultura e ao turismo: o Museu das Amazônias (Armazém 4, a ser administrado pelo Instituto de Desenvolvimento e Gestão); o Centro Gastronômico (Armazém 4); o Parque de Bioeconomia (Armazéns 5 e 6); a Caixa Cultural (administrada pela Caixa Econômica Federal); e o hotel boutique Vila Galé (Armazéns 7, 8 e 8A)<sup>4</sup> (Silva, 2025). Para realização do projeto, a Companhia Docas do Pará (CDP) cedeu, ao governo do estado do Pará, sete galpões do Porto de Belém. Também foi cedido pela União para o Estado, e deste para a iniciativa privada, o prédio antes ocupado pela Receita Federal que havia sido incendiado em 1992. Tal edificação será recuperada e adaptada para abrigar o Hotel Tivoli Maiorana Jr., também integrante de uma cadeia hoteleira internacional.

---

4 Segundo informado em Vila Galé (2024), “no armazém 8, às margens da Baía do Guajará, estarão, no térreo a recepção, o lobby, o spa com piscina aquecida, o restaurante e o bar e, no superior os apartamentos e duas salas de reuniões/eventos sociais e corporativos. O armazém 7 será dedicado aos apartamentos, tanto no térreo quanto no primeiro andar, e contará ainda com mais uma sala de reunião. Já o armazém 8A contará com uma área de estar, uma biblioteca e os demais apartamentos. A área externa do hotel será um atrativo adicional, com duas piscinas para adultos e uma piscina infantil equipada com parque aquático, oferecendo opções de lazer para todas as idades”.

Figura 8: Vista do Projeto Porto Futuro II



Fonte: Porto [...] (2023).

Mais recentemente foi anunciada a restauração do edifício Fórum Landi (Figura 9), vinculado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Pará (UFPA). Trata-se de uma edificação tombada, de arquitetura neoclássica, datada do século XVIII e situada no bairro Cidade Velha. A primeira fase da requalificação consiste na restauração da fachada e da parte interna (auditório, salas de reunião e espaços expositivos) e será destinada a abrigar exposições e atividades oficiais durante COP30. Os trabalhos são coordenados pelo Instituto Pedra e foram viabilizados por meio da Lei Rouanet, que autorizou a captação de R\$ 10.554.858,19. Atualmente, já conta com R\$ 3 milhões aportados pelo Instituto Cultural Vale e R\$ 1.161.240,62 procedente da Transpetro (Florenzano, 2025).

Figura 9: Fórum Landi



Fonte: Florenzano (2025) e Oswaldo Forte, s.d.

Embora sem fins declarados de preservação do patrimônio, duas grandes obras precisam ser citadas: uma via limítrofe do CHB e outra localizada na área de entorno deste centro. A primeira se trata do Parque Linear da Avenida Almirante Tamandaré, em execução ao longo de um canal localizado nos bairros da Cidade Velha, Campina e Batista Campos. Estimado em R\$213 milhões e financiado pelo BNDES o projeto tem 1,4 quilômetro de extensão e envolve várias intervenções, como pavimentação, drenagem, esgotamento sanitário, urbanização, paisagismo e arborização que, em nenhum sentido, dialoga com o entorno histórico.

Entre os destaques do projeto estão a construção de uma subestação com comportas para controlar o fluxo das marés no canal, além da criação de um terminal hidroviário que incluirá uma área comercial, restaurante, mirante e dragagem no rio, proporcionando espaço para embarcações. No projeto do terminal está previsto um píer com capacidade de atracção de quatro embarcações e com estação para 500 passageiros. O custo estimado é de R\$ 29 milhões, de acordo com Belém Negócios. O projeto, que já desapropriou uma série de famílias, pretende ser alternativa para a travessia de turistas, especialmente durante a COP30, para as ilhas de Belém (Combu, Mosqueiro etc.), como consta na Figura 10.

Figura 10: Construção do Parque Linear da Tamandaré



Fontes: Avenida [...] (2024) e Pêna (2025).

A segunda intervenção refere-se ao Parque Linear da Avenida Visconde de Souza Franco, importante eixo urbano que conecta áreas centrais de Belém e acompanha o traçado do canal da Doca (Figura 11). A via também atua como linha limítrofe entre os bairros Reduto e Umarizal, demarcando na paisagem urbana e a coexistência contrastante entre o presente verticalizado e o passado em processo de degradação. Com orçamento estimado em R\$ 310 milhões — financiado pela Itaipu Binacional e gerenciado pela Secretaria de Estado de Obras Públicas (SEOP) — o projeto abrange cerca de 2,4 quilômetros, incluindo intervenções como requalificação viária, drenagem, reforma de calçadas, instalação de mobiliário urbano, iluminação cênica, paisagismo e sinalização.

Embora represente um expressivo investimento em infraestrutura, a proposta carece de diálogo consistente com o patrimônio histórico e cultural do entorno, sendo guiada por uma lógica de modernização voltada à valorização imobiliária e ao estímulo do uso turístico. Entre os principais elementos previstos, destacam-se novas áreas de convivência, ciclovias, espaços comerciais e estruturas para eventos, transformando de maneira significativa a ambiência urbana do canal e seu entorno imediato.

Figura 11: Construção do Parque Linear da Doca



Fonte: Passos (2025).

Como se pode constatar, as intervenções previstas no CHB, embora importantes, envolvem apenas número reduzido de edificações. Do total de 24 imóveis tombados pelo IPHAN levantados durante a pesquisa, apenas os integrantes do Complexo Ver-o-Peso (Mercado Bolonha, Mercado de Peixe e Solar da Beira), o Conjunto dos Mercedários (igreja e convento), o Fórum Landi e o Casarão Higson serão objeto de intervenção direta, o representa um percentual bastante pequeno em relação à totalidade das edificações identificadas como tombadas e de interesse à preservação. De acordo com Macedo (2020, p. 32), o CHB conta com “3.079 lotes, 7.339 unidades imobiliárias, das quais 1.708 apresentam valor histórico”. Além disso há que se considerar os imóveis privados que constituem grande parte do acervo edificado do CHB em estado de conservação problemático e que não foram objeto de nenhuma política de preservação/conservação até o presente.

Ainda não é possível determinar se essas intervenções serão capazes de gerar sinergia positiva capaz de promover a transformação nos usos e padrões de conservação do conjunto do CHB, posto que não têm considerado os imóveis desocupados e subutilizados, sobretudo os de natureza privada e de uso habitacional e de comércio e serviços, os quais constituem a grande maioria dos existentes no CHB.

Ao analisar a distribuição espacial das intervenções (Figura 2) no CHB, Tourinho e Tourinho e Macedo (2024a, 2024b) vêm alertando para a concentração dos investimentos nos monumentos, no entorno e nas bordas da área tombada. Tourinho (apud 76ª Reunião [...], 2024, 1h 15min 54s e 1h 29m 02s) denomina esses espaços como o “arco do rio” e o “arco do continente”. O primeiro, que se desenvolve ao longo na orla, contém as obras que buscam ora fortalecer a articulação da cidade com as comunidades ribeirinhas, ora fomentar o turismo, inclusive promovendo as condições para dinamizar processos de gentrificação. Já no segundo arco, envolvendo os limites continentais do CHB e seu entorno, as obras consistem em intervenções que pouco ou nada dialogam com o patrimônio cultural, ou seja, são programadas sem a preocupação com o patrimônio histórico edificado e tombado. Tais intervenções viabilizam sobretudo interesses do capital imobiliário, colocando em risco a própria preservação deste patrimônio.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização da COP30 em Belém, no estado do Pará, em 2025, representa uma oportunidade ímpar para a cidade, tanto em termos de visibilidade internacional quanto para captação de recursos para a implementação de intervenções arquitetônicas, urbanísticas e paisagísticas há muito necessárias. Neste contexto, o artigo procurou mapear e analisar as obras de preservação do patrimônio relacionadas, direta ou indiretamente, ao Centro Histórico de Belém (CHB) e aquelas nele localizadas.

De maneira geral, pode-se afirmar que as intervenções no CHB estão divididas em três tipos. O primeiro se refere à recuperação de conjuntos ou de imóveis isolados em processo de degradação física, como o complexo Ver-o-Peso, o conjunto dos Mercedários, o Casarão Higson e o prédio do Fórum Landi. O segundo foca na revitalização de eixos como a Rua Santo Antônio, a Avenida João Alfredo, a Ladeira do Castelo e Boulevard Castilhos França. E o terceiro, sem preocupação com a preservação do patrimônio edificado, implanta projetos de urbanização em áreas consolidadas que favorecem a abertura de frente de valorização e avanço do setor imobiliário. Nesse âmbito, grande parte dos imóveis, especialmente os privados, que apresentam um estado de conservação comprometido, ainda não foram contemplados.

Embora a COP30 seja um evento de grande magnitude, trazendo à tona importantes discussões sobre mudanças climáticas, as intervenções urbanísticas preparatórias apresentam lacunas significativas no que concerne à preservação do patrimônio material. A urgência e a falta de planejamento podem comprometer a eficácia das ações, levando o processo de gentrificação a um outro patamar, colocando também em risco a manutenção dos próprios atributos culturais dos imóveis. Ressalte-se que o CHB e seu entorno imediato estão recebendo um investimento público total de aproximadamente R\$ 1,3 bilhão, descontado daqueles realizados pela iniciativa privada para viabilizar a instalação de hotéis e empreendimentos privados frutos de concessão de espaços públicos. Isso não é pouco, notadamente se se considera que parte expressiva desses recursos terão que ser arcados pela sociedade, pois provêm de financiamentos.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, B. S. Megaeventos esportivos, política e legado: o Brasil como sede da Copa do Mundo Fifa 2014 e os Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016. **Espacio Abierto**, [s. l.], v. 25, n. 2, 2016. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/122/12246766004/html/#:~:text=No%20Brasil%2C%20eventos%20como%20os,%26%20Marchi%20J%2C%20Anior%2C%202009>. Acesso em: 30 ago. 2024.

ALVES, T. K. S. **Transformações recentes no uso e na ocupação do solo do Centro Histórico de Belém-PA, 2000-2020**. 2022. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) – Programa de Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano, Universidade da Amazônia, Belém, 2022.

AVENIDA Tamandaré é interditada para obras do parque linear em Belém. **G1**, Belém, 07 ago. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2024/08/07/avenida-tamandare-e-interditada-para-obras-do-parque-linear-em-belem.ghml>. Acesso em: 10 maio 2025.

BARROS, M. C. O processo de apropriação do espaço do centro comercial de Belém-PA. **Caderno 4 Campos**, Belém, v. 1, n. 2, p. 57-61, 2018. Disponível em: [https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/68489344/c4c\\_n.II\\_2018\\_vol.I\\_07\\_GT\\_II\\_Patrimonio\\_material\\_Glenda\\_Fernandes-libre.pdf](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/68489344/c4c_n.II_2018_vol.I_07_GT_II_Patrimonio_material_Glenda_Fernandes-libre.pdf). Acesso em: 22 ago. 2024.

CASA DO PATRIMÔNIO. Folder bens tombados – Iphan/PA. **Rede Casa do Patrimônio**, Belém, 2015. Disponível em: <https://casadopatrimoniopa.wordpress.com/2015/03/30/folder-bens-tombados-iphanpa/>. Acesso em: 14 maio 2025.

CASTRO, C. A. T.; CASTRO, C. A. T. Processos de patrimonialização na produção do espaço urbano do Centro Histórico de Belém, PA. **Revista Espaço Acadêmico**, Maringá, v. 194, Ano XVII, p. 91-101, jul. 2017.

CASTRO, C. A. T.; TAVARES, M. G. C. Processos de turistificação do espaço do patrimônio cultural: um estudo no Centro Histórico de Belém-PA. **Turismo: estudos & práticas**, Mossoró, v. 5, n. 1, p. 57-87, jan./jun. 2016.

CENTRO comercial de Belém recebe revitalização e a implantação da Via dos Mercadores ainda neste ano de 2024. **Ponto de Pauta**, Belém, 23 maio 2024. Disponível em: <https://pontodepauta.com/2024/05/23/centro-comercial-de-belem-recebe-revitalizacao-e-a-implantacao-da-via-dos-mercadores-ainda-neste-ano-de-2024/>. Acesso em: 10 maio 2025.

COMPLEXO dos Mercedários, de Belém (PA), será restaurado e revitalizado. **Agência do BNDES**, Brasília, DF, 08 ago. 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.bndes.gov.br/detalhe/noticia/Complexo-dos-Mercedarios-de-Belem-PA-sera-restaurado-e-revitalizado/>. Acesso em: 10 maio 2025.

DIAS, T. Boulevard da Gastronomia é inaugurado neste sábado em Belém. **O Liberal**, Belém, 25 nov. 2023. Disponível em: <https://www.oliberal.com/belem/boulevard-da-gastronomia-e-inaugurado-neste-sabado-em-belem-1.751433>. Acesso em: 10 maio 2025.

FERREIRA, R. S. C.; BRUNA, G. C. Impactos no uso do solo do centro histórico de Belém. **Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**, [s. l.], v. 4, n. 1, p. 73-85, 2008. Disponível em: <https://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cpgau/article/view/5969>. Acesso em: 13 mar. 2025.

FLORENZANO, G. Inicia a restauração do Fórum Landi. **Uruá-Tapera**, Belém, 29 maio 2025. Disponível em: <https://uruatapera.com/inicia-restauracao-do-forum-landi/>. Acesso em: 30 maio 2025.

FREITAS, A. P. N. **Políticas culturais e consumo cultural**: um estudo dos públicos da Estação das Docas em Belém/PA. 2010. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas e Sociedade) – Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas e Sociedade, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2010.

FUMBEL. Área de preservação de bens imóveis tombados e em processo tombamento. Fumbel, Belém, 2024. Disponível em: <https://fumbel.belem.pa.gov.br/wp-content/uploads/2021/07/MAPA-DOS-BENS-TOMBADOS-PELO-MUNICIPIO-ESTADO-E-UNIAO.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2024.

GODINHO, E. S. P. A invenção do Centro Histórico de Belém/PA: aspectos institucionais. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 17., 2017, São Paulo. **Anais** [...]. São Paulo: Enanpur, 2017. p. 1-20. Disponível em: <https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenapur/article/view/2295>. Acesso em: 22 jul. 2025.

GODINHO, E. S.; PONTE, J. P. X. Planejamento urbano, modernismo, modernização e suas implicações no Centro Histórico de Belém. In: SEMINÁRIO DE ARQUITETURA MODERNA NA AMAZÔNIA, 2., 2018, Belém. **Anais** [...]. Belém: Sema, 2018. p. 1-12.

HORNE, J.; MANZENREITER, W. **Sports mega-events: social scientific analyses of a global phenomenon**. Oxford: Blackwell, 2006.

IPHAN. Monumentos e Espaços Públicos Tombados - Belém (PA). **Iphan**, Brasília, DF, s.d. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1217/>. Acesso em: 22 jul. 2025.

LIMA, D. B. O. **A percepção dos agentes do mercado imobiliário sobre a preservação e a legislação do Centro Histórico de Belém**. 2015. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano, Universidade da Amazônia, Belém, 2015.

MACEDO, A. B. F. **Made in Asia: Comércio Asiático e Morfologia Urbana no Centro Histórico de Belém (PA)**. 2020. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano, Universidade da Amazônia, Belém, 2020.

MAGNO, C. João Alfredo: rua onde o comércio pulsa diariamente em Belém. **DOL**, Belém, 15 jan. 2023. Disponível em: <https://dol.com.br/noticias/belem-407-anos/791116/joao-alfredo-rua-onde-o-comercio-pulsa-diariamente-em-belem?d=1>. Acesso em: 10 maio 2025.

MERCÊS, S. S. S.; TOURINHO, H. L. Z.; LOBO, M. A. A. Locação social no centro histórico de Belém: investigação introdutória. **Caderno CRH**, Salvador, v. 27, n. 71, p. 299-311, 2014.

OLIVEIRA, D. Complexo Turístico do Ver-o-Peso será reformado para a COP30 em Belém. **Agência Cenarium**, [s. l.], 14 jul. 2023. Disponível em: <https://agenciacenarium.com.br/complexo-turistico-do-ver-o-peso-sera-reformado-para-cop30-em-belem/>. Acesso em: 11 maio 2025.

PASSOS, M. Obras da COP30: conheça projeto de restauro de prédio histórico datado de 1640, em Belém. **G1**, Belém, 06 jun. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/06/06/obras-da-cop-30-conheca-projeto-de-restauro-de-predio-historico-datado-de-1640-em-belem.ghtml>. Acesso em: 14 jun. 2025.

PREFEITO de Belém assina ordem de serviço para retomada do projeto Via dos Mercadores. **Obras e Infraestrutura**, Belém, 22 maio 2024. Disponível em: <https://belemtur.belem.pa.gov.br/prefeito-de-belem-assina-ordem-de-servico-para-retomada-do-projeto-via-dos-mercadores/>. Acesso em: 10 jun. 2024.

PREFEITURA de Belém inaugura Boulevard da Gastronomia para for-

talecer o turismo e a gastronomia na capital. **Obras e Infraestrutura**, Belém, 25 nov. 2023. Disponível em: <https://seurb.belem.pa.gov.br/prefeitura-de-belem-inaugura-boulevard-da-gastronomia-para-fortalecer-o-turismo-e-a-gastronomia-na-capital/>. Acesso em: 22 jul. 2025.

PENA, G. Obra da Nova Tamandaré já pode ser vista pelos belenenses. **Agência Pará**, Belém, 02 maio 2025. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/66704/obra-da-nova-tamandare-ja-pode-ser-vista-pelos-belenenses>. Acesso em: 10 maio 2025.

PORTO Futuro 2: como deve ser a nova obra anunciada na área portuária de Belém. **G1**, Belém, 17 jun. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2023/06/17/porto-futuro-2-como-deve-ser-a-nova-obra-anunciada-na-area-portuaria-de-belem.ghtml>. Acesso em: 10 maio 2025.

ROLNIK, R. Megaeventos como estratégia para o desenvolvimento urbano. [S. l.: s.n.], 2024. 1 vídeo (190 min). Publicado pelo canal Unama. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=wrQWfP03hPo>. Acesso em: 10 maio 2024.

SANTOS, B. B. **Ociosidade imobiliária: causas e manifestações no Centro Histórico de Belém**. 2021. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano, Universidade da Amazônia, Belém, 2021.

SILVA, P. Porto Futuro II valoriza história e investe em inovação para a COP 30. **Agência Pará**, Belém, 26 fev. 2025. Disponível em: <https://secult.pa.gov.br/noticia/1875/porto-futuro-ii-valoriza-historia-e-investe-em-inovacao-para-a-cop-30>. Acesso em: 14 maio 2025.

TOURINHO, H. L. Z. Ações da COP30 no CHB e entorno: oportunidades ou riscos para preservação do patrimônio? In: 76ª REUNIÃO Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência. [S. l.: s.n.], 2024. 1 vídeo (165 min). Publicado pelo canal UFPA Oficial. Disponível em: <https://www.youtube.com/live/IDkuU6RidTs?si=uSviUhS1qHEay9bZ>. Acesso em: 10 fev. 2025.

TOURINHO, H. L. Z.; LIMA, D. B. O. Planos urbanos e centro histórico de Belém. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, Belo Horizonte, v. 22, n. 30, p. 44-61, 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.5752/p.2316-1752.2015v22n30p44>. Acesso em: 22 jul. 2025.

TOURINHO, H. L. Z.; MACEDO, A. B. F. Intervenções urbanas e Habitação no Centro Histórico de Belém (CHB): Nem Juntas, Nem Separadas. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBA-

NO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL, 10., 2024, Guimarães. **Anais [...]**. Guimarães: Universidade do Minho, 2024a. p. 1-12.

TOURINHO, H. L. Z.; MACEDO, A. B. F. COP-30 e Centro Histórico de Belém: análise dos investimentos públicos na orla, nas bordas e no miolo. In: DIÁLOGOS URBANOS, 5, 2024, Belém. **Anais [...]**. Belém: Unama, 2024b. p. 1-10. Disponível em: [https://www.sisgeenco.com.br/anais/diurb/2024/arquivos/GT\\_PPT\\_3\\_37\\_112\\_20240530211615.pdf](https://www.sisgeenco.com.br/anais/diurb/2024/arquivos/GT_PPT_3_37_112_20240530211615.pdf). Acesso em: 20 ago. 2025

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. Um “skyline” em mutação: o velho centro e as transformações urbanas em Belém. **Novos Cadernos NAEA**, Belém, v. 21, n. 1, p. 57-78, jan./abr. 2018.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; AMARAL, M. D. B. Reabilitação urbana na área central de Belém-Pará: concepções e tendências de políticas urbanas emergentes. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 111, p. 73-103, jul. 2006.

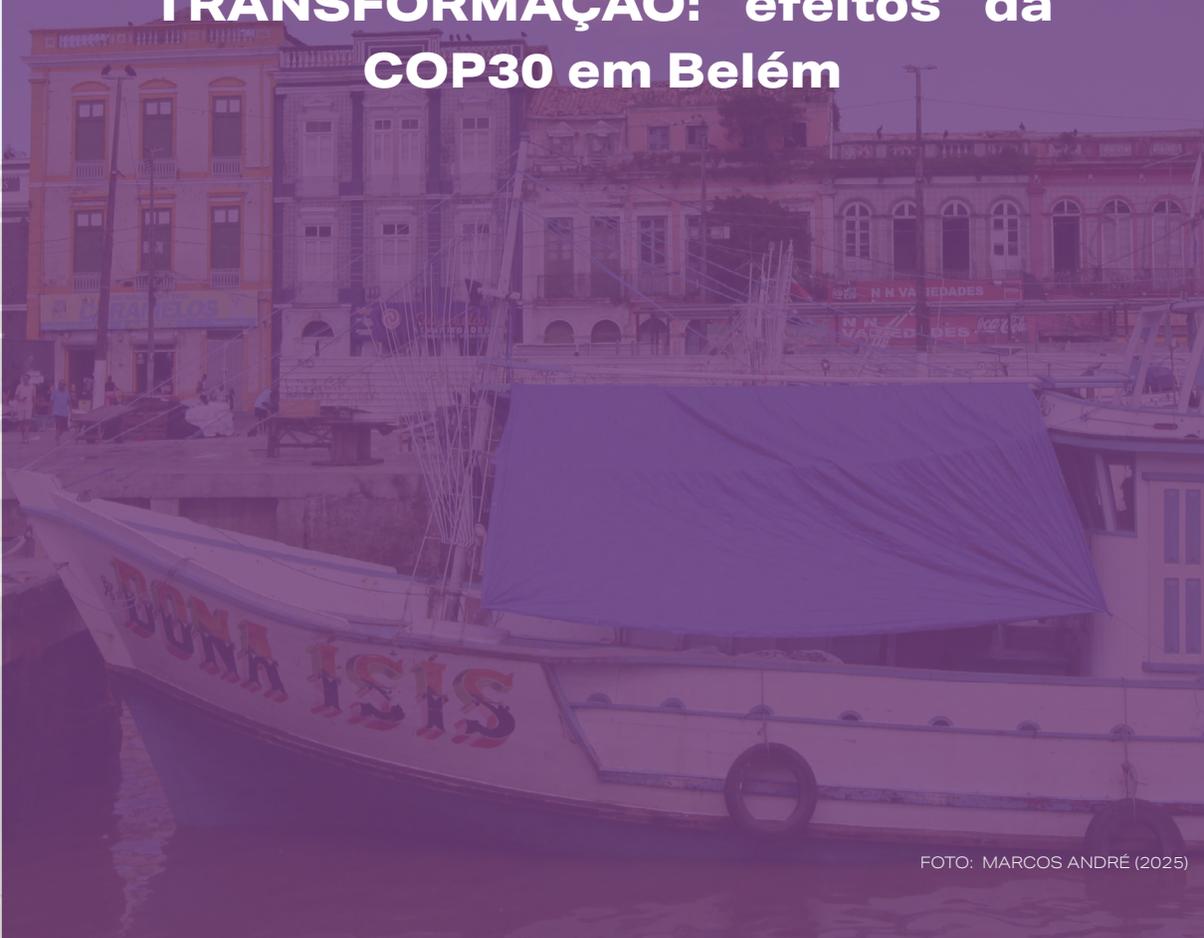
VAINER, C. Grandes projetos urbanos: o que se pode aprender com a experiência brasileira. In: CUENYA, B.; NOVAIS, P.; VAINER, C. (org.). **Projetos urbanos: olhares críticos sobre a experiência argentina e brasileira**. Porto Alegre: Masquatro; Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2013. p. 135-166.

VER-O-PESO: a maior feira a céu aberto da América Latina completa 396 anos. **G1**, Belém, 27 mar. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2023/03/27/ver-o-peso-a-maior-feira-a-ceu-aberta-da-america-latina-completa-396-anos.ghtml>. Acesso em: 10 maio 2025.

VILA GALÉ. Vila Galé inicia obra em hotel em Belém (PA); confira detalhes do projeto. **G1**, João Pessoa, 14 ago. 2024. Especial Publicitário. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/especial-publicitario/vila-gale/vila-gale-hoteis-e-resorts/noticia/2024/08/14/vila-gale-inicia-obra-em-hotel-em-belem-pa-confira-detalhes-do-projeto.ghtml>. Acesso em: 04 mar. 2025.

# PARTE IV

## ECONOMIA URBANA EM TRANSFORMAÇÃO: efeitos da COP30 em Belém



# ROTEIROS GEO-TURÍSTICOS: educação patrimonial no contexto da COP30 em Belém (PA)

## 1. INTRODUÇÃO

A Geografia proporciona discussões amplas sobre práticas institucionais, comunitárias e educativas que se encerram nas práticas espaciais. A construção de um referencial teórico-prático conciso que alie o conceito de patrimônio aos debates geográficos possibilita (i) criar bases às práticas espaciais e acadêmicas, (ii) estabelecer aproximações com demais campos do conhecimento, além daqueles aos quais nos dedicamos enquanto geógrafos/as, e (iii) sedimentar bases para compor formas outras de referência — como estórias, contos, memórias.

Nessa esteira encontra-se a temática dos megaeventos, marcado no contexto brasileiro pela Copa do Mundo de 2014 e pelos Jogos Olímpicos de 2016, o último sediado no Rio de Janeiro (RJ). A temática mobilizou diversas áreas do conhecimento que debateram questões relacionadas à infraestrutura, expectativas e problemas sociais eventualmente provocados pelos megaeventos. Mobilizou ainda movimentos sociais, ativistas, moradores de favelas, comunidades urbanas marginalizadas, trabalhadores/as de modo geral, mas especialmente dos setores de construção, serviços e turismo. Após dez anos do ingresso do Brasil no rol dos eventos mundiais, Belém (PA) encontra-se no centro das discussões sobre a Conferências das Partes (COP) que está em sua 30ª edição, pois a cidade sediará o megaevento em 2025. Vale, então, considerar a produção científica desenvolvida pela Geografia da Universidade Federal do Pará (UFPA) nos debates a esse respeito.

O Projeto de Extensão Roteiros Geo-Turísticos, realizado desde 2011 sob coordenação da Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Goretti da Costa Tavares, visa difundir a temática patrimonial em Belém ao aproximar conceitos geográficos, históricos, arquitetônicos e culturais junto às reflexões sobre cidadania e direito à cidade. Sendo assim, foram

criados roteiros a pé na cidade que percorrem tanto locais turísticos, como aqueles negligenciados pelos passeios turísticos comerciais, “espaços nos quais é nítida a carência de ações do poder público, principalmente no que se refere à limpeza e segurança, ao contrário do que ocorre em certos espaços restaurados e refuncionalizados” (Tavares, 2022).

Desta forma, durante a COP30 em Belém, serão disponibilizados os roteiros já existentes, por permitir aos participantes do evento conhecer a cidade de forma mais abrangente, incluindo sua história, cultura e patrimônio. Os roteiros Geo-Turísticos são importantes ao apresentar informações gerais, com a participação da população local, evidenciando também os desafios socioambientais, promovendo o turismo responsável e sustentável e assim incentivando práticas colaborativas de respeito ao meio ambiente e à cultura local.

Assim, este trabalho objetiva apresentar o Projeto de Extensão Roteiros Geo-Turísticos com intuito de estimular a aplicação de roteiros urbanos capazes de refletir a respeito dos impactos socioambientais provocados por megaeventos, considerando a perspectiva dos sujeitos que habitam a cidade. Para tanto, destaca-se a importância das práticas patrimoniais no âmbito da produção de espaços patrimonializados, onde (a) residem no papel central do sujeito, por revelar a continuidade e a ruptura das relações sociais; (b) e trata dos enfrentamentos cotidianos experimentados durante a experiência com o patrimônio, como os problemas de mobilidade urbana, coleta de lixo e segurança pública.

## 2. MATERIAIS E MÉTODOS

Como ação de educação patrimonial vinculada à extensão universitária, os roteiros se inserem no âmbito acadêmico em discussões, produções e difusão do conhecimento geográfico cuja sociedade local é a principal referência. No contexto social, essas ações elaboram estratégias de enfrentamento aos problemas relacionados ao patrimônio cultural por meio da prática social e do acolhimento às diversidades culturais (Figura 1). A relação com a sociedade local se destaca no público participante do projeto: “A estatística do projeto estima que do total de 8.000 (oito mil) participantes, desde janeiro de 2011, 95% são moradores da cidade de

Belém, o que revela a importância da ação para a sociedade local belenense” (Tavares, 2022).

Figura 1: Minicurso ministrado no V SIALAT (2024)



Fonte: Acervo do projeto, 2024.

Vários roteiros foram desenvolvidos e implementados pelo projeto, na Figura 2 observa-se a dimensão espacial dos 8 primeiros roteiros que incorporam bairros centrais e suas periferias imediatas. Os roteiros partem do Centro Histórico de Belém (bairros Cidade Velha e Campina) e alcançam bairros de relevância sócio-histórica, como Reduto, Nazaré, Batista Campos, Umarizal e São Brás. Nota-se a multiplicidade de objetos urbanos que atendem diversos setores da sociedade, indicando um conjunto de sujeitos e de modos de expressão que produzem o espaço da cidade (Figura 2).

Figura 2: Locais percorridos pelos 8 primeiros roteiros Geo-turísticos em Belém



dos e direciona as falas;

VII) levantamento fotográfico: registra a área do roteiro;

VIII) reuniões; para avaliação e aperfeiçoamento de conteúdo do roteiro;

IX) diálogo com instituições governamentais: para apoio e divulgação, por exemplo, Secretaria de Estado do Turismo do Pará (Setur), Coordenadoria Municipal de Turismo de Belém (Belemtur), Secretaria de Estado de Cultura do Pará (Secult) e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan);

X) articulação com associações: para horizontalizar as relações com habitantes do recorte;

XI) roteiros-teste: para avaliar a viabilidade do trajeto;

XII) divulgação nas mídias sociais e implementação do roteiro;

XIII) execução do projeto.

Cada etapa traduz o trabalho desenvolvido ao longo dos estudos e percepções acerca do contexto histórico e geográfico em que se insere a cidade de Belém. Apresentam ainda a preocupação com os eventos históricos, com os locais escolhidos e com os sujeitos ativados durante as pesquisas. Esta metodologia abre espaço também à escuta de demandas dos habitantes, preocupações com o patrimônio cultural e aprofundamento nos assuntos abordados durante o trajeto. É importante que os/as participantes estabeleçam conexões acessíveis para suas respectivas realidades locais, seja no bairro, cidade ou região onde habitam, seja nos ambientes de trabalho ou de lazer. Associar as temáticas patrimoniais aos contextos históricos e geográficos da população ajuda a conceber uma ideia de cidade que considera o exercício da cidadania como uma faceta do direito à cidade, bem como à memória.

A metodologia encerra referências teóricas necessárias ao escopo conceitual do projeto. É importante frisar que as referências são constantemente revisitadas e atualizadas. Dentre autores/as arrolados, pode-se destacar Tavares (2022), Carlos (2004), Costa (2015), Fonseca (2005), Ribeiro (2017), Queiroz et al. (2016), Barros e Serra (2018), Trindade Júnior, Silva e Amaral (2008) e Nunes e

Tavares (2022).

A participação em palestras, oficinas e outras atividades que envolvem a sociedade civil, auxilia na promoção do turismo inclusivo por abordar questões urbanas e históricas da cidade (Figura 3). Durante a COP30, os roteiros se inserem como ferramenta que estimula o envolvimento da comunidade local, na figura de moradores, associações e instituições governamentais, em discussões sobre os impactos socioambientais dos megaeventos, bem como na promoção da cidadania ativa. A articulação com associações de moradores e trabalhadores do recorte espacial fortalece a participação cidadã e a inclusão social nos processos relacionados à Conferência Global sobre Mudanças Climáticas.

Figura 3: Palestra “Geografia, Patrimônio e Turismo: a experiência dos Roteiros Geo-Turísticos em Belém do Pará” ao Grupo de Pesquisa CIATUR (2024)



Serão realizados pelo menos dois roteiros específicos para o evento, criados a partir das demandas observadas durante os eventos já realizados em Belém. Informações como as necessidades dos participantes, os temas de interesse e as questões socioambientais discutidas, serão analisadas e incorporadas aos novos roteiros. Os pontos de interesse pré-definidos são: Complexo Feliz Lusitânia, Praça do Relógio e Complexo Ver-o-Peso — no trajeto

estão inclusos mercados, feiras, pontos turísticos, patrimônios culturais, praças etc. Os roteiros propostos seguirão a metodologia dos Roteiros Geo-Turísticos.

### 3. RESULTADOS

Destaca-se a implementação de onze roteiros em Belém, nove roteiros em municípios do interior do Estado, o impacto institucional em políticas voltadas ao planejamento de ações turísticas e mobilidade urbana, o impacto social em associações de moradores, trabalhadores e relacionadas ao patrimônio material e imaterial da cidade. Os roteiros compartilham resultados comuns, tais como: contribuições acadêmicas no processo de valorização cultural, patrimonial, turística e ambiental; impacto social em associações de moradores e trabalhadores; impacto institucional em políticas de planejamento turístico; promoção do diálogo entre academia e sociedade; e participação significativa da comunidade local ampliando à horizontalidade das relações. Esses resultados enfatizam a relação com o patrimônio no domínio do arcabouço teórico geográfico, das práticas espaciais cotidianas e do entendimento do sujeito como agente político.

Os roteiros implementados em Belém são, em ordem cronológica: pelo Bairro Cidade Velha (em 2011); pelo Ver-o-Peso (em 2011); sobre a Belle Époque em Belém (em 2012); pelo bairro Campina (em 2012); pelo bairro Reduto (em 2013); pela Avenida Nazaré (em 2014); sobre o arquiteto Antônio Landi (em 2015); pelo bairro Batista Campos (em 2016); pelo bairro Umarizal (em 2017); pela Estrada de São José (em 2019). Os trajetos e narrativas destacam aspectos do patrimônio cultural em praças, feiras, mercados e conjuntos arquitetônicos, analisam as rugosidades espaciais (Santos, 2006) evidenciando o acúmulo de técnicas e trabalho ao longo do tempo. Exploram também o patrimônio imaterial ligado aos costumes, músicas e saberes, envolvendo grupos sociais.

O projeto também realizou roteiros distantes da área do Centro Histórico e seu entorno, a exemplo dos roteiros nos distritos de Outeiro, Icoaraci e do Roteiro “A Vila de Mosqueiro e suas transformações sócio-espaciais”. Ambos são resultados de parcerias com escolas, projetos de pesquisas e inquietações da sociedade, demonstrando que os roteiros podem criar formas de agir na cidade

a partir da leitura sobre o patrimônio cultural. Além disso, roteiros fora de Belém também foram propostos ao longo dos anos, tais como: na cidade de Vigia (Nordeste do Pará), na cidade de Marabá (Sudeste do Pará), em Ponta de Pedras (Ilha de Marajó), e na cidade de Ananindeua (Região Metropolitana de Belém).

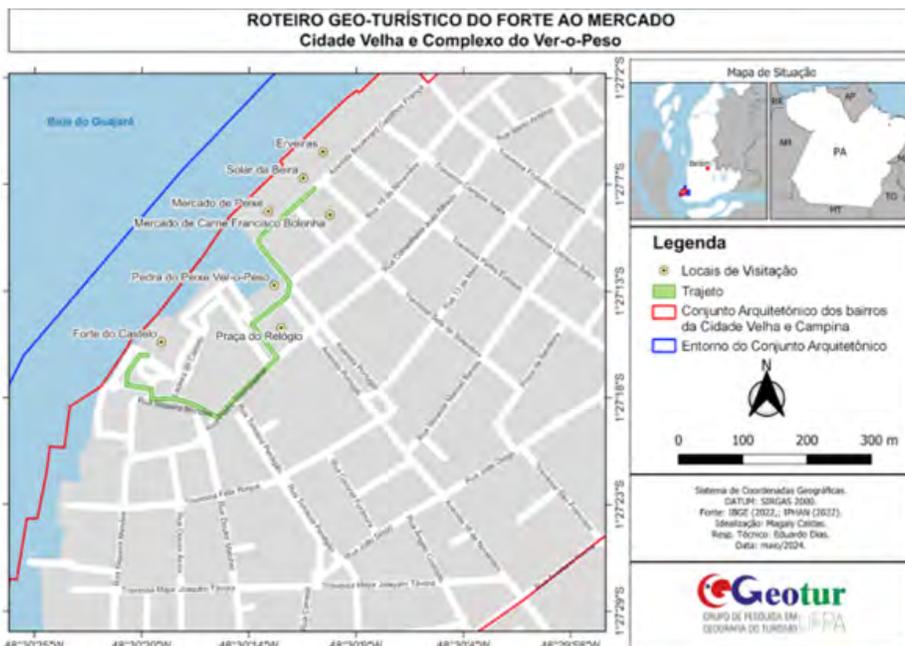
O projeto conquistou reconhecimento nacional ao conquistar a 29ª Edição do Prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), na categoria de iniciativas de excelência em promoção e gestão compartilhada do patrimônio cultural. Este prêmio celebra projetos que envolvem todos os campos da preservação, provenientes do setor público, privado e das comunidades, destacando a relevância do projeto na valorização da memória socioespacial e patrimonial de Belém (IPHAN, 2016). Adicionalmente, a Secretaria de Estado de Cultura (Secult) homenageou cinco personalidades, incluindo a Professora Maria Goretti Tavares, pela sua contribuição ao projeto Roteiros Geo-Turísticos, com a Comenda Eneida de Moraes. Esta honraria, indicada pelo Departamento de Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural (Dphac), reconhece os relevantes serviços e contribuições dessas personalidades para a democratização da cultura no Estado (UFPA, 2023).

Como Projeto de Extensão, os Roteiros Geo-Turísticos em Belém (PA) procuram difundir a temática patrimonial, aproximando conhecimentos geográficos, históricos, arquitetônicos e culturais. Durante a COP30, os roteiros oportunizam destacar a importância da preservação do patrimônio cultural e histórico de Belém, promovendo a compreensão do patrimônio cultural pela perspectiva da valorização dos espaços públicos da cidade e o interesse em proteger esses locais durante e após o megaevento. Com a criação de um roteiro específico, espera-se alcançar os seguintes resultados: envolver ativamente os participantes, sensibilização sobre os impactos socioambientais, valorização do patrimônio cultural, reunir feedback para futuras iniciativas.

O primeiro roteiro pensado para o megaevento aborda os principais pontos turísticos e históricos de Belém, sendo: 1) Forte do Castelo (Complexo Feliz Lusitânia); 2) Praça do Relógio; 3) Pedra do Peixe Ver-o-Peso; 4) Mercado de Peixe; 5) Erveiras; 6) Solar da Beira; e 7) Mercado de Carne Francisco Bolonha do Ver-o-Peso. O trajeto aborda o patrimônio regional por meio das edificações e manifestações expressas na paisagem cultural deste recorte da ci-

dade (Figura 4).

Figura 4: Roteiro Geo-Turístico do Forte ao Mercado — Cidade Velha e Complexo do Ver-o-Peso



Fonte: Acervo do projeto, 2024.

Importante evidenciar a Cidade Velha enquanto palco de fundação da cidade, porém também fazer o contraponto sobre a existência de indígenas no território anteriormente à colonização; Ver-o-Peso enquanto cartão-postal da cidade e espaço do cotidiano de muitas pessoas. Dinâmicas sociais, culturais e econômicas; saberes e sabores; relação da cidade com o rio; dialogar sob a perspectiva que vai além dos roteiros turísticos convencionais: é importante conhecer a Amazônia pela perspectiva dos moradores.

O segundo roteiro pensado para o período da COP30 trata-se de uma proposta inédita, objetiva identificar os contrastes na cidade a partir das grandes intervenções urbanas, além das múltiplas perspectivas de análise espacial que envolvem o patrimônio cultural, sendo os pontos propostos para esse roteiro: 1) Praça do Carmo; 2) Rua São Boaventura e suas comunidades (Beco do

Carmo e outras, com fala das lideranças); 3) Mercado do Sal (sua história e usos, com fala dos trabalhadores e moradores); 4) A rua São Boaventura e seus usos (portos, moradia, palafitas, mercado, bares, restaurantes, espaço culturais); 5) O Canal da Tamandaré — Parque Linear da Tamandaré; e 6) Palacete Pinho (Figura 5).

Figura 5: Roteiro Geo-Turístico Especial para a COP 30 em Belém – O Centro Histórico tombado, patrimônio, usos e contrastes sócio-espaciais



Fonte: Acervo do projeto, 2024.

## 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto Roteiros Geo-Turísticos apresenta uma metodologia de pesquisa que possibilita o diálogo entre a produção científica e os demais segmentos sociais, ao promover a interlocução entre agentes institucionais e a sociedade civil a partir da apropriação coletiva do espaço e das representações simbólicas culturais. Destaca a importância de atividades econômicas, com o turismo, e de práticas sociais ligadas ao exercício da cidadania. Ao associar

ações de Ensino, Pesquisa e Extensão (pilares da universidade pública, a qual o projeto integra), os roteiros assumem um caráter de prática patrimonial, cuja valorização do patrimônio cultural permeia os usos democráticos do espaço urbano. Nesse sentido, o projeto enfatiza a relação com o patrimônio no domínio do arcabouço teórico geográfico, das práticas espaciais cotidianas e do entendimento do sujeito como agente político.

Considerando a perspectiva dos sujeitos que habitam a cidade, os Roteiros Geo-Turísticos criam trajetos urbanos que permitem refletir a respeito dos impactos socioambientais provocados por megaeventos. Durante a COP30, esses roteiros podem destacar: a) a importância do turismo responsável e do desenvolvimento sustentável; b) promover práticas patrimoniais que valorizem o patrimônio cultural; c) incentivar o uso democrático do espaço urbano.

Em síntese, os Roteiros Geo-Turísticos estabelecidos em Belém serão essenciais durante a Conferência do Clima, por oportunizar uma compreensão sobre a cidade que parte do patrimônio cultural. Adicionalmente, a criação do roteiro específico, desenvolvido com base nas demandas e expectativas do megaevento, destaca o trabalho concreto do Projeto e seu compromisso com a sociedade local.

## REFERÊNCIAS

BARROS, M. C.; SERRA, H. H. A Belém da Belle Époque e os Roteiros Geo-Turísticos como instrumentos de educação patrimonial. **Revista Formação**, Presidente Prudente, v. 25, n. 44, p. 209-239, jan./abr.2018.

CARLOS, A.F.A. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2004.

COSTA, E. B. **Cidades da patrimonialização global**: simultaneidade totalidade urbana – totalidade-mundo. São Paulo: Fapesp, 2015.

FONSECA, M. C. L. **O patrimônio em processo**: Trajetória da política federal de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2005.

IPHAN. **29ª edição do Prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade**: samba de roda. Brasília, DF: Iphan: Ministério da Cultura, 2016. Disponível em: [https://www.gov.br/iphan/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/premios/premio-rodrigo-melo-franco-de-andrade/Revista\\_PRMFA\\_2016.pdf#page=3.12](https://www.gov.br/iphan/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/premios/premio-rodrigo-melo-franco-de-andrade/Revista_PRMFA_2016.pdf#page=3.12). Acesso em: 26 maio 2024.

NUNES, J. R.; TAVARES, M. G. C. Roteiro Geo-Turístico: patrimônio e memória no bairro do Guamá, Belém (PA). **Revista Tocantinense de Geografia**, Palmas, v. 11, n. 24, p. 198-224, 2022. Disponível em: <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/geografia/article/view/13563>. Acesso em: 10 mar. 2025.

QUEIROZ, O. T. M. M.; PORTUGUEZ, A. P.; SEABRA, G. F.; MORAES, C. S. B. (org.). **A natureza e o patrimônio na produção do lugar turístico. Ituiutaba**: Barlavento, 2016.

RIBEIRO, R. W. Patrimônio, discurso e prática: incursões sobre democracia e cidadania a partir do Rio de Janeiro e o patrimônio mundial. In: PAES, M. T. D.; SOTRATTI, M. A. (org.). **Geografia, turismo e patrimônio cultural**: identidades, usos e ideologias. São Paulo: Annablume, 2017. p. 45-66.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo. Razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

TAVARES, M. G. C. Geografia, Patrimônio e Turismo na Amazônia Brasileira: o Projeto Roteiros Geo-Turísticos em Belém do Pará. **Confinis**, Paris, n.54, 2022. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confinis/45408>. Acesso em: 31 jan. 2023.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; SILVA, M. A. P.; AMARAL, M. D. B. Das “janelas” às “portas” para os rios: compreendendo as cidades ribeirinhas na Amazônia. In: TRINDADE JÚNIOR, S-C. C.; TAVARES, M. G. C. (org.). **Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências**. Belém: EDUFPA, 2008, p.27-48.

UFPA. Professora da UFPA recebe premiação pelo Projeto de Extensão Roteiros Geo-Turísticos. **Portal UFPA**, Belém, 10 nov. 2023. Disponível em: <https://ufpa.br/professora-da-ufpa-recebe-premiacao-pelo-projeto-de-extensao-roteiros-geo-turisticos-2/https://portal.ufpa.br/index.php/ultimas-noticias2/14737-professora-da-ufpa-recebe-premiacao-pelo-projeto-de-extensao-roteiros-geo-turisticos>. Acesso em: 26 maio 2024.

# **COP30 E BIOECONOMIA: limites e oportunidades em prol da transição climática justa**

*André Luiz Fonseca  
Maria Lúcia Bahia Lopes  
Alfredo Kingo Oyama Homma*

## **1. INTRODUÇÃO**

A escolha da cidade de Belém, no coração da Amazônia brasileira, como anfitriã da 30ª Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30) (Brasil, 2024); representa não apenas uma oportunidade simbólica, mas também estratégica para reposicionar a Amazônia no centro do debate climático global. Como megabiodiverso e geopolítico, o território amazônico é simultaneamente protagonista das soluções para mitigação das mudanças climáticas e epicentro de profundas contradições ecológicas, sociais e econômicas. Neste cenário, a matriz de inovação econômica verde emerge como conceito-chave para conciliar conservação ambiental, inclusão socioproductiva e desenvolvimento sustentável, fundamentando-se no uso inteligente e renovável da biodiversidade, dos conhecimentos tradicionais e das inovações tecnológicas de base ecológica.

No entanto, a narrativa otimista em torno da bioeconomia é tensionada por desafios estruturais. O modelo ainda carece de clareza conceitual e diretrizes operacionais adaptadas à diversidade socioterritorial da Amazônia. Embora o discurso político-institucional aponte para uma nova economia baseada na floresta em pé e na valorização dos ativos naturais, estudos alertam para a ausência de instrumentos efetivos de financiamento, infraestrutura logística e arranjos produtivos viáveis para pequenos produtores, povos indígenas e comunidades tradicionais.

Além disso, a concentração de investimentos em cadeias de alto valor agregado, como biocosméticos e fitoterápicos, pode reproduzir desigualdades e acentuar o risco, por exemplo caracterizando o que se chama de “greenwashing” – uma estratégia de

marketing onde empresas promovem produtos ou serviços como ambientalmente responsáveis sem, na verdade, cumprir os critérios reais de sustentabilidade, daí a necessidade de regulamentação que assegure repartição de benefícios e governança participativa (Pagotto, 2013).

Diante deste contexto, a COP30 se configura como arena crucial para tensionar os limites e projetar as oportunidades da nova matriz econômica verde enquanto vetor de uma transição climática justa – ratificando o conceito de megaevento, atraindo investimentos maciços e interação midiática Cunha, Silva e Silva (2015). Este artigo propõe refletir criticamente sobre os desafios e desideratos — ou seja, as aspirações normativas e práticas – da implementação de uma economia amazônica socialmente inclusiva, ambientalmente regenerativa e economicamente viável, com base em uma análise dos discursos, documentos técnicos e experiências em curso na região. Ao fazê-lo, pretende-se contribuir para o debate sobre os caminhos possíveis entre o discurso global e a materialidade local da sustentabilidade amazônica.

A presença do megaevento em território amazônico representa um deslocamento estratégico dos fóruns globais para a realidade concreta das florestas tropicais, dos povos tradicionais e das desigualdades estruturais históricas da região. Nesse contexto, essa variante econômica tem sido alçada ao centro do discurso político-institucional como paradigma de transição para uma nova racionalidade produtiva – orientada pela conservação da biodiversidade, pela descarbonização e pela valorização de ativos naturais e socioculturais.

Contudo, essa promessa é acompanhada por ambiguidades e riscos. A abordagem frequentemente tecnocrática dessa nova economia pode esvaziar sua dimensão socioambiental caso ignore as assimetrias de poder, a diversidade territorial e a centralidade dos conhecimentos locais. As experiências recentes no campo, apesar de inovadoras, ainda enfrentam entraves de ordem institucional, financeira e infraestrutural, especialmente quando se trata de apoiar modelos comunitários, extrativistas ou agroflorestais de base familiar.

Por conseguinte, essa inovação econômico-ambiental se consolida como um eixo estratégico para o Brasil responder simultaneamente aos desafios do desenvolvimento sustentável e às pressões internacionais por compromissos climáticos mais robus-

tos. No entanto, conforme apontado por estudos recentes, há uma lacuna entre os discursos de “potencial verde” e as condições reais de operacionalização dessa vertente econômica nos territórios amazônicos, sobretudo no que tange ao acesso a crédito, infraestrutura logística, valorização dos saberes tradicionais e inserção de comunidades locais nas cadeias produtivas de maior valor agregado.

Diante da visibilidade política e econômica que a COP30 trará à Amazônia – sendo o Brasil um dos protagonistas do Sul global nas negociações a viabilizar uma transição energética justa (Sotto et al., 2019) –, vislumbra-se urgente analisar os limites e as oportunidades da matriz econômica inovadora como caminho para uma transição climática justa. Essa análise é imprescindível para evitar a captura do conceito por interesses corporativos e garantir que se contribua, de fato, para a resiliência ecológica e a justiça socioeconômica da região. Além disso, o momento atual exige proposições críticas e propositivas que articulem a complexidade territorial amazônica com as exigências de uma nova economia pós-carbono.

Em se tratando da metodologia do estudo, expressa-se numa pesquisa qualitativa, alicerçada em investigação bibliográfica e documental, ressaltando uma inferência dialética no âmbito das relações atinentes, pois apesar do reconhecimento global da nova matriz como instrumento para mitigação das mudanças climáticas, sua implementação na Amazônia brasileira enfrenta contradições: como conciliar o discurso como alternativa de desenvolvimento sustentável com os limites estruturais e institucionais da região amazônica, especialmente diante da realização da COP30? Quais são os riscos de uma apropriação funcional da bioeconomia desconectada dos princípios da justiça climática e da inclusão territorial? Até que ponto o cenário proporcionado pela COP30 poderá ser convertido em oportunidade real de transformação socioambiental e não apenas simbólica?

Em consequência, faz-se mister, enquanto objetivos da pesquisa, examinar os principais discursos e diretrizes políticas que vinculam economia regenerativa, Amazônia e mitigação climática à luz dos documentos oficiais e literatura especializada, identificar os entraves estruturais, institucionais e territoriais para a implementação de cadeias bioeconômicas sustentáveis e inclusivas na região. Bem como mapear experiências práticas na Amazônia que expressem modelos alternativos e alinhados aos princípios da justiça climática. Nesse sentido, iniciativas locais têm expressado a capaci-

dade de resiliência dessas comunidades. A título de ilustração, na região insular de Belém, com destaque à Ilha do Combu (Figura 1), projetos de ecoturismo e manutenção da floresta em pé, como a produção de chocolates artesanais a partir do cacau nativo, têm promovido o desenvolvimento sustentável e a valorização dos saberes tradicionais numa economia circular (D'Amato et al., 2017). Essas experiências evidenciam a importância de considerar as regiões insulares nas políticas públicas voltadas à resiliência urbana, reconhecendo suas especificidades e potencialidades no enfrentamento das mudanças climáticas, tendo a economia adaptativa como diretriz (Noguchi, 2021).

Considerando os conflitos socioambientais e o avanço predatório sobre os ecossistemas amazônicos, é possível compreender a COP30 como uma arena de disputa entre modelos desenvolvimentistas baseados na exploração da natureza e projetos alternativos centrados na sustentabilidade, tal como discutido por Barba e Santos (2020), ao evidenciarem os riscos da expansão do agronegócio sobre a Amazônia e os desafios de conservação mediante instrumentos tecnológicos e políticos.

Além dessa introdução, o artigo discute na segunda seção o conceito de bioeconomia num contexto amazônico, representando um modelo de desenvolvimento que busca integrar valorização econômica da biodiversidade, conservação ambiental e inclusão socioeconômica. Fundamentada no uso sustentável de recursos renováveis e nos saberes tradicionais, propõe cadeias produtivas descentralizadas, com foco em sistemas extrativistas e agroflorestais. Diferencia-se da economia convencional por incorporar circularidade, rastreabilidade e baixo impacto ambiental, sendo alternativa estratégica à lógica predatória vigente. Constatando que a efetivação dessa modalidade econômica na Amazônia enfrenta obstáculos estruturais, como carência de infraestrutura, crédito e articulação institucional; sua consolidação exige políticas públicas, investimentos de longo prazo e governança inclusiva. Mais que uma promessa de inovação verde, requer transformação socioterritorial profunda, com protagonismo local, reconhecimento dos saberes tradicionais e ruptura com modelos históricos de exploração.

Na seção seguinte, a discussão em torno da exploração baseada na floresta em pé desponta como alternativa sustentável para a Amazônia, articulando biodiversidade, inclusão social e geração de valor em cadeias produtivas extrativistas e agroflorestais.

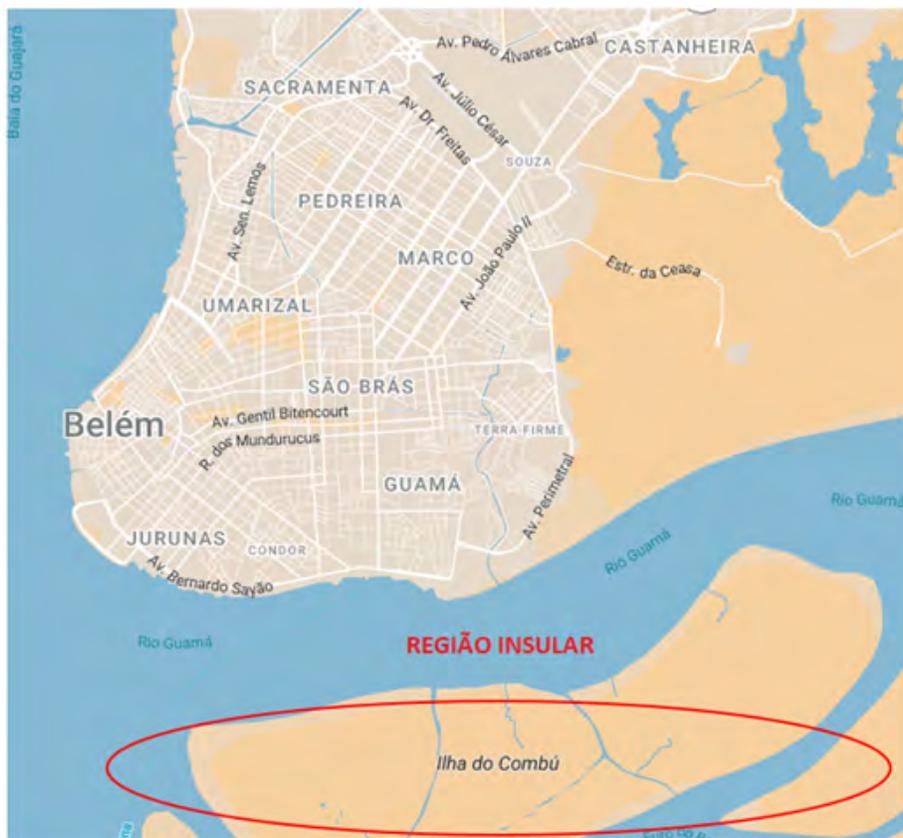
Produtos como açaí e castanha evidenciam o potencial de mercados sustentáveis, desde que apoiados por políticas públicas, infraestrutura e qualificação técnica. Para consolidar esse modelo, é essencial integrá-lo a políticas estruturantes, com governança inclusiva e financiamento de longo prazo. A transição exige mais que inovação tecnológica: requer valorização territorial, justiça socioambiental e superação de modelos concentradores, com protagonismo das comunidades amazônicas.

A quarta seção foca no discurso institucional que enaltece a bioeconomia como solução para os dilemas amazônicos, persistem entraves estruturais que comprometem sua implementação efetiva. A falta de infraestrutura, desarticulação entre esferas de poder e sobreposição de projetos – como os distintos polos fomentadores lançados em Belém – evidenciam a fragmentação da política pública. A ausência de coordenação estratégica entre os entes federativos enfraquece o potencial transformador da nova matriz e amplia disputas políticas. Para superar tais barreiras, é imprescindível adotar uma governança colaborativa e multiescalar, com protagonismo territorial e integração entre agendas locais e nacionais, a fim de consolidar a inovação como eixo real de uma transição climática justa.

Em vista disso, na quinta seção, aborda-se a economia da sociobiodiversidade, especialmente no contexto da COP30, como solução capaz de integrar crescimento econômico, preservação ambiental e justiça social. No entanto, essa promessa encontra obstáculos concretos na realidade amazônica, marcada por desigualdades históricas, baixa capacidade institucional e um modelo produtivo extrativista voltado à exportação de commodities. A narrativa da bioeconomia, embora mobilizadora, corre o risco de ser instrumentalizada como retórica política sem efetividade transformadora caso não enfrente as assimetrias que estruturam a região.

Nesse sentido, os parâmetros basilares na teoria econômica, evidenciam que a limitação na Amazônia não está na biodiversidade, a despeito de suas restrições extrativistas, mas na ausência de infraestrutura, crédito, articulação institucional e políticas públicas que fortaleçam cadeias produtivas sustentáveis.

Figura 1: Município de Belém e Ilha do Combu, estado do Pará



Nota: Região central e a proximidade com a Ilha do Combu, local de práticas econômicas mais incipientes e vinculadas à sustentabilidade.

Fonte: os autores, 2025.

## 2. AMAZÔNIA COMO TERRITÓRIO ESTRATÉGICO NA CONCEITUAÇÃO DE BIOECONOMIA

A bioeconomia na Amazônia contemporânea pode ser compreendida como um modelo de desenvolvimento que busca conciliar a valorização econômica da biodiversidade com a conservação ambiental e a inclusão socioeconômica das populações tradicionais e rurais. Fundamentada na utilização sustentável dos recursos biológicos renováveis – como plantas, frutos, óleos, sementes

e conhecimentos tradicionais associados –, essa economia sustentável amazônica propõe cadeias produtivas de valor baseadas em sistemas extrativistas, agroflorestais e de manejo comunitário. Esse paradigma se diferencia da economia convencional por priorizar arranjos produtivos descentralizados, com forte identidade territorial, e por incorporar princípios de circularidade, rastreabilidade e baixo impacto ambiental.

Nesse sentido, a nova interpretação econômica na região surge como alternativa estratégica à lógica predatória, promovendo o uso inteligente e regenerativo da floresta em pé e o fortalecimento de comunidades locais. No entanto, conforme destaca Homma (2022), essa transição exige investimentos de longo prazo, inovações tecnológicas, políticas públicas de fomento, estruturação de mercados e superação de gargalos estruturais, como o acesso a crédito e a infraestrutura logística adequada.

Enquanto paradigma emergente de desenvolvimento sustentável, pode ser compreendida como a reorganização dos sistemas produtivos em torno da valorização de recursos biológicos renováveis, integrando inovações tecnológicas, conhecimentos tradicionais e práticas econômicas circulares (McCormick; Kautto, 2013). No contexto amazônico, esse modelo se projeta como alternativa à economia baseada na degradação florestal e na expansão agropecuária convencional, oferecendo uma via teórica para mitigar mudanças climáticas e gerar inclusão socioeconômica.

Outrossim, a teoria da transição ecológica Geels (2011) também contribui para compreender a bioeconomia como processo multiescalar que exige mudanças simultâneas em regimes produtivos, estruturas institucionais e valores culturais. A transição não se resume à substituição tecnológica, mas demanda reconfigurações profundas nos sistemas sociotécnicos. No caso da Amazônia, isso implica articular políticas públicas, mecanismos de financiamento e formas de governança baseadas em justiça ambiental e inclusão territorial.

A Amazônia ocupa um papel geopolítico central na discussão contemporânea de inovações, sendo não apenas um reservatório de biodiversidade, mas também um território onde se expressam múltiplas racionalidades econômicas, culturais e ecológicas. O debate sobre essa nova visão na região não pode ser dissociado das disputas territoriais, dos regimes de apropriação dos recursos naturais e das assimetrias de poder que historicamente moldaram

sua ocupação e exploração. Em vez de ser tratada como um espaço vazio ou meramente funcional à economia global, a Amazônia deve ser reconhecida como território estratégico na formulação de modelos de desenvolvimento baseados na sociobiodiversidade, nos saberes tradicionais e na valorização de seus ativos imateriais.

Segundo Targino, Brasil e Menezes (2021), a bioeconomia só poderá representar uma nova chave de desenvolvimento na Amazônia se for pensada a partir de seus próprios territórios, superando os modelos coloniais que historicamente reduziram a floresta a um conjunto de matérias-primas para exportação. A concepção amazônica, nesse sentido, demanda o reconhecimento da diversidade de atores, lógicas de uso da natureza e formas de organização social que coexistem no bioma. Tal abordagem é reforçada por Barba e Santos (2020), ao alertarem que os discursos hegemônicos sobre desenvolvimento verde podem obscurecer as contradições inerentes à expansão do agronegócio sobre áreas de alta biodiversidade, como ocorre frequentemente na Amazônia Legal.

Homma (2008) também destaca que, historicamente, o extrativismo na Amazônia foi apropriado de forma desigual e instável, sendo frequentemente utilizado para legitimar ciclos econômicos de curta duração que não resultaram em fortalecimento das comunidades locais. A reconfiguração desse extrativismo sob uma lógica bioeconômica requer não apenas tecnologia ou capital, mas políticas públicas estruturantes que articulem saberes locais e inovação social. Essa compreensão também é discutida em Homma (2024), onde defende a construção de uma “terceira natureza” – um território que integra cultura, biodiversidade e tecnologias apropriadas – como resposta às limitações do modelo capitalista de apropriação da floresta.

Portanto, pensar economia verde na Amazônia implica reconhecer o território como espaço simbólico e material de construção de alternativas ao modelo dominante. Espaço de ações sociais e objetos cuja transformação geralmente é excludente (Tourinho, 2021); a Amazônia, longe de ser apenas um cenário para projetos bioeconômicos impostos de fora, constitui-se como um agente político que disputa sentidos de desenvolvimento e impõe a necessidade de uma abordagem sistêmica, intersetorial e profundamente situada.

### **3. OPORTUNIDADES E POTENCIALIDADES BIOECONÔMICAS NA FLORESTA EM PÉ**

A economia verde, quando ancorada na valorização da floresta em pé, revela um conjunto de oportunidades promissoras para alavancar modelos produtivos sustentáveis na Amazônia. A diversidade biológica e cultural da região constitui um diferencial estratégico, tanto para o desenvolvimento de cadeias de valor baseadas em produtos florestais não madeireiros quanto para a inovação socioterritorial voltada à agregação de valor e repartição equitativa de benefícios. Nesse sentido, no cenário amazônico, se projeta não apenas como alternativa à expansão agropecuária convencional, mas como vetor de regeneração ecológica e fortalecimento das economias locais.

De acordo com Instituto Conexões Sustentáveis (2021), produtos como o açaí, a castanha-do-pará, óleos vegetais, mel de abelha nativa e resinas naturais integram cadeias produtivas com elevado potencial de mercado, inclusive internacional. Esses sistemas possuem características de produção extrativista ou agroflorestal, frequentemente operados por comunidades tradicionais e agricultores familiares, o que demonstra sua vocação para fomentar economias de base comunitária e compatíveis com a conservação da biodiversidade. No entanto, tais oportunidades só podem ser efetivadas mediante investimentos em infraestrutura apropriada, qualificação técnica e políticas públicas de fomento alinhadas às especificidades dos territórios amazônicos.

Segundo Alonso et al. (2022), a bioeconomia é um instrumento relevante para viabilizar a descarbonização econômica e a inovação sustentável, desde que integrada a políticas estruturantes que considerem o papel central das comunidades locais e os ativos naturais da sociobiodiversidade. Os autores destacam que a transição produtiva baseada em recursos biológicos pode promover arranjos econômicos mais circulares e inclusivos, desde que sustentados por marcos regulatórios coerentes e instrumentos de financiamento de longo prazo.

Essa economia sustentável deve integrar a lógica do agronegócio responsável com mercados especializados, como o de produtos orgânicos, funcionais e biocosméticos, respeitando os ciclos naturais da floresta e suas populações. Essas cadeias podem se

beneficiar ainda de tecnologias limpas, rastreabilidade digital e certificações socioambientais, ampliando a competitividade com ética ambiental (Santana, 2020).

Complementando essa visão, Oliveira e Silva, Pereira e Martins (2018) apontam que o Brasil possui vantagens comparativas para liderar o processo de transição bioeconômica, especialmente na Amazônia, devido à sua rica biodiversidade, à existência de mercados crescentes por produtos naturais e à possibilidade de desenvolver tecnologias limpas baseadas em ativos florestais. No entanto, os autores alertam que essas vantagens precisam ser acompanhadas por estratégias de agregação de valor, desenvolvimento local e governança territorial, sob pena de replicar modelos de exploração desestruturada e concentradora.

Portanto, consolidar as oportunidades bioeconômicas na Amazônia requer mais que estratégias de mercado: exige uma reorientação política, técnica e ética do desenvolvimento, capaz de reconhecer os territórios amazônicos como protagonistas de um novo paradigma baseado na regeneração e na equidade socioambiental.

#### **4. LIMITES ESTRUTURAIS E DESAFIOS DA BIOECONOMIA AMAZÔNICA**

A inserção dos bens extrativistas amazônicos na lógica da bioeconomia exige uma reflexão crítica sobre a natureza inelástica desses recursos, especialmente no que diz respeito à sua oferta limitada frente ao aumento da demanda nos mercados verdes globais. Produtos como castanha-do-pará, açaí, óleos vegetais e resinas, embora renováveis, possuem ciclos naturais de produção que não podem ser artificialmente acelerados sem comprometer a sustentabilidade ecológica e a base produtiva comunitária. Essa rigidez na expansão da oferta, característica dos bens inelásticos, encontra seu limite na capacidade de regeneração dos ecossistemas, evidenciando a tensão entre a valorização econômica da biodiversidade e a conservação ambiental (Fearnside, 2005).

Dentro desse cenário, antecipando a discussão acerca do princípio da escassez, fundamento clássico da teoria econômica, revela-se particularmente pertinente: ainda que a Amazônia dete-

nha abundância biológica a explorar – visão a superar – há escassez institucional, tecnológica e logística para transformar essa riqueza em desenvolvimento sustentável. A economia verde, ao propor a valorização desses bens extrativistas, deve necessariamente incorporar mecanismos de governança que respeitem os ritmos da natureza, evitem a sobrecarga sobre os territórios e garantam repartição justa de benefícios. Sem isso, corre-se o risco de reproduzir dinâmicas exploratórias sob nova roupagem, transformando a promessa de inovação em um ciclo renovado de expropriação dos bens comuns (Gremaud et al., 2004).

Não obstante o crescente protagonismo atribuído à inovação econômica como estratégia de desenvolvimento sustentável para a Amazônia, persistem barreiras estruturais que dificultam sua consolidação prática. A precariedade da infraestrutura logística, a fragilidade na articulação institucional, a concentração de investimentos e a ausência de mecanismos de incentivo adaptados às dinâmicas socioprodutivas da floresta representam desafios que ainda limitam a capacidade inovadora em promover transformações reais nos territórios amazônicos.

Segundo Homma (2022), o êxito de iniciativas bioeconômicas depende de esforços sustentados em inovação tecnológica, políticas públicas coerentes e mercados organizados que deem suporte às cadeias produtivas da sociobiodiversidade. Contudo, a fragmentação institucional e a falta de continuidade das políticas comprometem o fortalecimento dessas cadeias, gerando desconfiância entre produtores e investidores. Ademais, a ausência de infraestrutura mínima em áreas rurais e ribeirinhas – como estradas, energia, transporte fluvial e conectividade digital – eleva os custos operacionais e compromete a competitividade dos produtos amazônicos.

Esse cenário se agrava quando se observa, num mosaico recente de investimentos pré COP30, a coexistência de projetos com escopo semelhante, como o Parque de Bioeconomia da Amazônia (Secretaria [...], 2025) – anunciado pelo Governo Estadual e Federal e o Centro de Bioeconomia da Amazônia (Moraes, 2025), sediado também em Belém e articulado por instituições regionais de pesquisa e inovação, capitaneados pela Prefeitura da Capital (Figura 2). Embora ambos sejam iniciativas estratégicas, sua implementação sem uma coordenação integrada e sem clareza de papéis institucionais pode gerar sobreposição de funções, disputa por recursos

e fragmentação de ações. Isso compromete não apenas a eficiência das políticas públicas, mas também a construção de uma visão de longo prazo baseada em cooperação multiescalar; ratificando o apelo midiático em torno do tema, num viés aparentemente político.

Nesse sentido, a literatura sobre responsabilidade compartilhada, como discutida por Schlosberg e Collins (2014), oferece subsídios teóricos relevantes. Os autores argumentam que enfrentar crises climáticas e ecológicas requer não apenas compromissos entre níveis de governo, mas também o reconhecimento mútuo entre diferentes atores – públicos, privados e comunitários – como corresponsáveis por soluções estruturantes. No entanto, quando a governança é marcada por competição institucional, falta de diálogo e sobreposição de competências, o princípio da responsabilidade compartilhada se esvazia e dá lugar a uma lógica fragmentada, tecnocrática e pouco sensível às necessidades locais.

O Plano Estadual de Bioeconomia do Pará (Pará, 2024) evidencia a complexidade da implementação de uma economia baseada na valorização da floresta em pé, ao propor uma abordagem intersetorial que articule ciência, mercado, saberes tradicionais e políticas públicas. Essa estratégia busca romper com a fragmentação histórica das iniciativas na Amazônia, promovendo uma nova racionalidade produtiva sustentada pela cooperação entre instituições de pesquisa, comunidades locais e atores econômicos. Ao reconhecer a necessidade de transversalidade entre áreas como meio ambiente, agricultura, inovação e desenvolvimento regional, o plano aponta para a importância de mecanismos integrados de fomento, capacitação e governança que respeitem as dinâmicas socioterritoriais da região. Contudo, o documento também revela lacunas importantes: apesar do esforço de convergência entre as esferas estadual e federal, a ausência de menção à instância municipal enfraquece o potencial de enraizamento local das políticas, especialmente em territórios periféricos e insulares como os de Belém, que enfrentam vulnerabilidades específicas diante das mudanças climáticas.

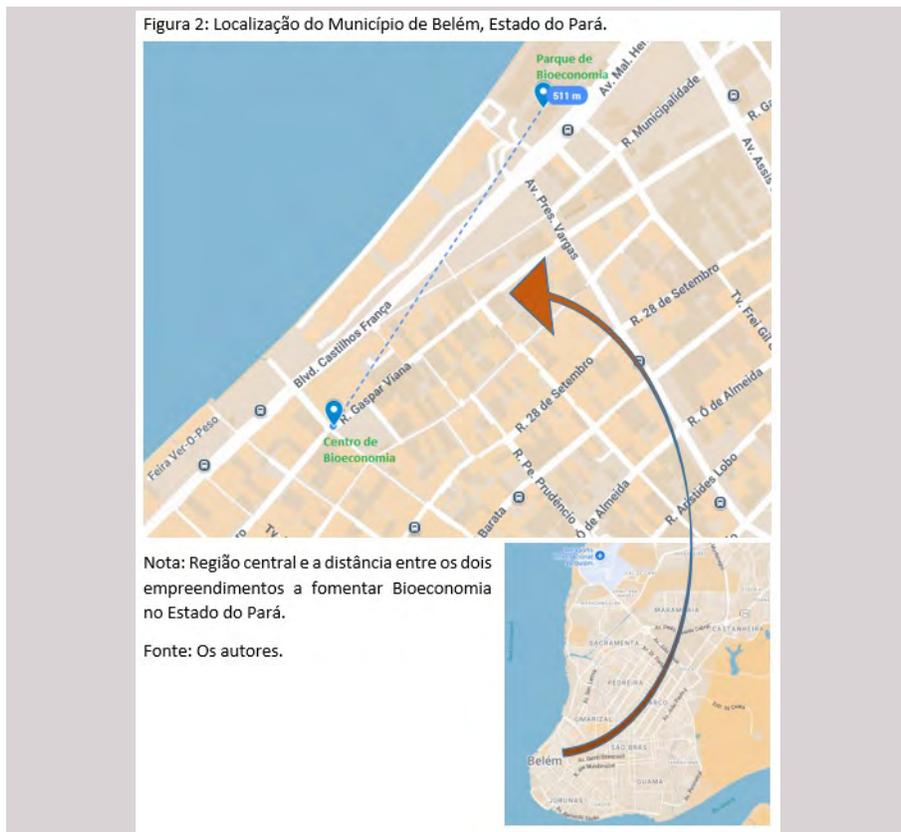
No atual cenário de visibilidade internacional proporcionado pela COP30, esse desalinhamento institucional se torna ainda mais crítico, pois a Amazônia passa a ser projetada como vitrine de soluções climáticas e laboratório de experimentações bioeconômicas. A efetividade dessa nova matriz econômica exige mais do que diretrizes bem-intencionadas: demanda a construção de um pacto

multiescalar e participativo, em que diferentes atores sociais – governos, setor privado, universidades, organizações da sociedade civil e populações tradicionais – atuem de forma sinérgica. A consolidação dessas inovações políticas econômicas sustentáveis dependerá, portanto, da capacidade de articular interesses diversos em torno de um objetivo comum: promover um desenvolvimento que seja, ao mesmo tempo, inclusivo, regenerativo e ecologicamente equilibrado. Essa convergência deve ir além do discurso, estruturando práticas colaborativas e investimentos direcionados à superação das desigualdades regionais, ao fortalecimento das economias locais e à conservação da biodiversidade amazônica.

Neste contexto, ganha força a proposta de criação de uma Zona Franca de Bioeconomia na Amazônia, com o intuito de estimular a inovação, a industrialização limpa e o fortalecimento de mercados sustentáveis baseados nos recursos florestais. Essa iniciativa visa oferecer incentivos fiscais e regulatórios que atraiam investimentos para setores produtivos ambientalmente responsáveis, além de fomentar a pesquisa e o desenvolvimento tecnológico em parceria com universidades, centros de pesquisa e comunidades tradicionais. No entanto, para que a zona franca não reproduza as assimetrias históricas da Zona Franca de Manaus, é fundamental que ela seja concebida a partir de uma perspectiva territorializada e inclusiva, pautada por critérios de equidade social, governança participativa e valorização dos saberes locais. Portanto, há de superar a lógica fragmentada e verticalizada do planejamento, articulando estratégias de longo prazo para uma transição ecológica justa e eficaz (Brasil, 2023).

Por fim, como ressaltam McCormick e Kautto (2013), para que essa nova matriz se torne um paradigma viável de desenvolvimento sustentável, é necessário construir modelos de governança colaborativa, capazes de alinhar visões estratégicas em torno de objetivos comuns. Isso exige não apenas recursos financeiros, mas clareza institucional, engajamento territorial e mecanismos permanentes de articulação entre agendas locais, regionais e nacionais.

Figura 2: Projetos de bioeconomia na região central de Belém, estado do Pará



Fonte: os autores, 2025.

## 5. TRANSIÇÃO CLIMÁTICA JUSTA EM MEIO AO PRINCÍPIO DA ESCASSEZ

A ampla difusão da inovação econômica atrelada à sustentabilidade, especialmente diante da visibilidade proporcionada pela COP30, como um projeto capaz de conciliar crescimento econômico, conservação ambiental e justiça social. Essa promessa, contudo, esbarra nos limites concretos de sua implementação na Amazônia, historicamente marcada por desigualdades estruturais, baixa capacidade institucional e um modelo produtivo centrado no extrativismo predatório e na exportação de commodities. Como

argumenta Targino (2021), a narrativa bioeconômica, embora mobilizadora, corre o risco de ser apropriada como estratégia política sem conteúdo transformador se não enfrentar as assimetrias históricas da região.

No campo da teoria, o princípio da escassez – objeto de estudo das Ciências Econômicas – destaca a desproporção entre os recursos disponíveis e as necessidades humanas ilimitadas. No caso amazônico, a escassez não se refere à biodiversidade – rica e abundante –, mas à ausência de infraestrutura adequada, à fragilidade das instituições, à limitada capacidade de acesso ao crédito e à carência de políticas públicas eficazes que promovam cadeias produtivas sustentáveis. A esse respeito, Homma (2022) adverte que não há como desenvolver sem resolver os gargalos históricos que impedem a valorização econômica da floresta em pé, como o isolamento logístico, a desarticulação de políticas e a ausência de suporte técnico às comunidades locais.

Sendo assim, o discurso institucional e midiático em torno da COP30 atua como catalisador de expectativas, mas também contribui para a construção de uma imagem abstrata e despolitizada. Iniciativas como as do Centro e Parque de Bioeconomia da Amazônia, amplamente noticiadas em canais oficiais, reforçam o apelo simbólico do desenvolvimento sustentável, mas pouco questionam as contradições entre os modelos vigentes e os novos arranjos pretendidos. Conforme aponta o Plano Estadual de Bioeconomia do Pará (Pará, 2024), há uma necessidade urgente de integração entre os diversos níveis de governo e atores sociais, sob pena de se reproduzirem estruturas fragmentadas e iniciativas concorrentes que comprometem a efetividade das ações propostas.

Esse quadro evidencia o risco de que a economia verde, caso não seja ancorada em compromissos reais com justiça territorial, acabe reforçando desigualdades. O desafio, portanto, vai além de inovar tecnologicamente: é necessário reconfigurar os sistemas de poder, descentralizar a governança e reconhecer os modos de vida e os saberes ancestrais como pilares de uma transição socioecológica. Em outras palavras, como destacam Souza et al. (2022), para que se contribua de fato com a transição climática justa, deve-se enfrentar os legados coloniais do desenvolvimento e respeitar a pluralidade de usos, direitos e práticas associadas à floresta.

De outra maneira, as novas mentalidades de consumo têm emergido como resposta às crescentes preocupações ambien-

tais, às crises climáticas globais e à insustentabilidade dos padrões tradicionais de produção e consumo. Essas transformações culturais indicam uma valorização crescente de práticas econômicas alinhadas à conservação ambiental, justiça social e responsabilidade intergeracional. O consumidor contemporâneo – sobretudo em nichos urbanos, jovens e escolarizados – tende a buscar produtos que expressem não apenas qualidade e preço competitivo, mas também atributos éticos e sustentáveis, como origem ecológica, respeito ao bem-estar animal, redução de carbono, economia circular e rastreabilidade.

Essa reorientação do comportamento de consumo, embora ainda minoritária frente ao padrão dominante, revela o surgimento de um “consumidor político”, que exerce seu poder de escolha como mecanismo de pressão sobre cadeias produtivas e políticas públicas. Esse fenômeno está diretamente relacionado ao avanço da educação ambiental, ao fortalecimento de redes de economia solidária e ao papel crescente das mídias sociais na disseminação de valores sustentáveis. No entanto, para que esse novo *ethos* de consumo produza mudanças estruturais, é necessário que o mercado e o Estado respondam com regulação adequada, incentivos e transparência, evitando a captura dessas pautas pelo *greenwashing* corporativo, já abordado anteriormente (Leis, 1999).

Em suma, partindo-se do pressuposto de que os princípios da justiça climática fundamentam a crítica aos modelos excludentes de “desenvolvimento verde” que, embora promovam descarbonização, frequentemente marginalizam populações tradicionais. Assim, para que essa nova matriz contribua de fato com a transição climática justa, ela deve reconhecer os direitos territoriais, os saberes locais e a pluralidade de usos da floresta, especialmente no atual cenário de visibilidade internacional da COP30 (Figura 3).

Figura 3: Fluxograma da bioeconomia

Figura 3: Fluxograma da Bioeconomia.



Fonte: os autores, 2025.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização da COP30 em Belém do Pará projeta a Amazônia como epicentro de um debate geopolítico urgente sobre o futuro climático do planeta. Neste contexto, a bioeconomia tem sido mobilizada como proposta capaz de alinhar compromissos de mitigação das mudanças climáticas, conservação da biodiversidade e desenvolvimento socioeconômico. Entretanto, as análises desenvolvidas ao longo deste artigo revelam que tal promessa, embora sedutora, encontra-se fortemente tensionada por limitações históricas, estruturais e institucionais que ainda permeiam os territórios amazônicos.

A partir da compreensão da Amazônia como um território estratégico nessa conceituação, evidencia-se a importância de reconhecer sua complexidade sociocultural, ecológica e política. A construção de uma matriz econômica sustentável realmente enraizada nos biomas amazônicos requer o fortalecimento de arranjos produtivos locais, a valorização dos saberes tradicionais e o respeito à pluralidade de usos da floresta. Superar visões homogeneizantes e exógenas do desenvolvimento é condição essencial para que se converta em alternativa concreta frente à exploração predatória que historicamente marcou a região.

As oportunidades associadas à floresta em pé são reais e promissoras, especialmente quando vinculadas a cadeias produtivas extrativistas, agroflorestais e de base comunitária. Contudo, tais potencialidades somente poderão ser efetivamente aproveitadas se acompanhadas por políticas públicas integradas, investimentos contínuos em infraestrutura e tecnologias apropriadas, e mecanismos de fomento que respeitem as especificidades territoriais. A conversão de recursos naturais em valor econômico precisa estar alinhada com a justiça social, a repartição de benefícios e a preservação dos ecossistemas.

Por outro lado, os limites enfrentados na Amazônia não se restringem à ausência de recursos técnicos ou financeiros. A coexistência de projetos concorrentes, a fragilidade na articulação federativa e a captura institucional por interesses econômicos contribuem para a fragmentação das iniciativas e a perda de eficiência nas políticas implementadas. Além disso, a falta de clareza conceitual e o uso estratégico das inovações em discursos midiáticos e diplomáticos sem compromisso com a transformação real acentu-

am o risco de esvaziamento político do conceito.

A proposta de uma transição climática justa, ancorada nos princípios da responsabilidade compartilhada e da equidade territorial, oferece um caminho alternativo para enfrentar esses desafios. Essa transição demanda não apenas tecnologias limpas e inovação econômica, mas também uma reconfiguração profunda das relações de poder, da governança ambiental e da lógica de ocupação e uso da Amazônia. A superação do paradigma da escassez institucional e política é condição para que a abundância biológica da região se traduza em prosperidade social, soberania comunitária e regeneração ecológica.

Em síntese, este artigo defende que a bioeconomia, longe de ser uma solução automática, deve ser entendida como campo de disputa política, ética e territorial. A COP30, ao posicionar a Amazônia como palco de negociações internacionais, oferece uma oportunidade singular para consolidar novos modelos de desenvolvimento em meio à escassez de recursos cada vez mais evidentes. No entanto, para que essa oportunidade se materialize, será necessário ir além dos compromissos simbólicos e atuar de forma crítica e propositiva na construção de alternativas sistêmicas que articulem sustentabilidade, justiça e emancipação dos povos da floresta.

## REFERÊNCIAS

ALONSO, A. A. et al. **Identificação das oportunidades e o potencial do impacto da bioeconomia para a descarbonização do Brasil**. São Paulo: ABBi; Embrapa Agroenergia, 2022.

BARBA, R. Y. B.; SANTOS, N. A bioeconomia no século XXI: reflexões sobre biotecnologia e sustentabilidade no Brasil. **Revista de Direito e Sustentabilidade**, [s. l.], v. 6, n. 2, p. 26-42, jul./dez. 2020.

BRASIL. Conferência das Partes. **Ministério do Meio Ambiente**, Brasília, DF, 2024. Convenção das Nações Unidas. Disponível em: <https://antigo.mma.gov.br/clima/convencao-das-nacoes-unidas/conferencia-das-partes.html>. Acesso em: 05 jun. 2025.

BRASIL. **Projeto de Lei nº 4.958**. Dispõe sobre a instituição da Zona Franca da Bioeconomia na Amazônia. Câmara dos Deputados. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, [2023]. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2395638>. Acesso em: 17 jul. 2025.

CUNHA, A.; SILVA, I.; SILVA, T. Megaeventos esportivos no Brasil: de prática esportiva amadora a catalisadores de transformações nas cidades. In: JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS, 6., 2015, São Luís. **Anais [...]**. São Luís: UFMA, 2015.

D'AMATO, D. et al. Green, circular, bio economy: A comparative analysis of sustainability avenues. **Journal of Cleaner Production**, [s. l.], v. 168, p. 716-734, 2017.

FEARNSIDE, P. M. A sustentabilidade do desenvolvimento da Amazônia: limitações e desafios. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 19, n. 54, p. 7-26, 2005.

GEELS, F. W. The multi-level perspective on sustainability transitions: Responses to seven criticisms. **Environmental Innovation and Societal Transitions**, [s. l.], v. 1, n. 1, p. 24-40, 2011.

GREMAUD, A. P. et al. **Manual de economia**. São Paulo: Saraiva, 2004.

HOMMA, A. K. O. **Extratativismo, biodiversidade e biopirataria na Amazônia**. Brasília, DF: Embrapa Informação Tecnológica, 2008. (Texto para Discussão, n. 27).

HOMMA, A. K. O. O diálogo com a floresta: qual é o limite da bioeconomia na Amazônia? **Research, Society and Development**, [s. l.], v. 11, n. 4, p. 1-10, 2022.

HOMMA, A. K. O. Construindo a terceira natureza da Amazônia. **Revista Técnica do Clube de Engenharia do Pará**, Belém, v. 1, n. 1, p. 53-55, out. 2024.

INSTITUTO CONEXÕES SUSTENTÁVEIS. **A Bioeconomia da Amazônia**: relatório final da pesquisa de mercado. Brasília, DF: BID/BASA, 2021.

LEIS, H. **O labirinto da barbárie**: (ensaios sobre a crise da modernidade). Petrópolis: Vozes, 1999.

McCORMICK, K.; KAUTTO, N. The bioeconomy in Europe: An overview. **Sustainability**, [s. l.], v. 5, n. 6, p. 2589-2608, 2013.

MORAES, F. B. Centro de inovação e bioeconomia, obra da COP30 é compromisso com o desenvolvimento social e econômico de Belém. **COP30**, Brasília, DF, 02 maio 2025. Disponível em: <https://cop30.br/pt-br/noticias-da-cop30-amazonia/centro-de-inovacao-e-bioeconomia-obra-da-cop30-e-compromisso-com-desenvolvimento-social-e-economico-de-belem>. Acesso em: 15 jul. 2025.

NOGUCHI, L. Chocolate da Ilha do Combu é tesouro da bioeconomia do Pará. Pará, **Terra Boa**, 02 set. 2021. Disponível em: <https://www.paraterraboia.com/gente-da-terra/chocolate-da-ilha-do-combu-e-tesouro-da-bioeconomia-do-para/>. Acesso em: 30 abr. 2025.

OLIVEIRA E SILVA, M. F.; PEREIRA, F. S.; MARTINS, J. V. B. A bioeconomia brasileira em números. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 47, p. 277-332, mar. 2018.

PAGOTTO, E. L. **Greenwashing**: os conflitos éticos da propaganda ambiental. 2013. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

PARÁ. **Plano Estadual de Bioeconomia**: versão preliminar v. 9. Belém: Governo do Estado do Pará: Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade, 2024.

SANTANA, A. C. de. **Bioeconomia aplicada ao agronegócio**: mercado, externalidades e ativos naturais. Piracanjuba, GO: Conhecimento Livre, 2020.

SCHLOSBERG, D.; COLLINS, L. From environmental to climate justice: climate change and the discourse of environmental justice. **Wiley Interdisciplinary Reviews: climate change**, v. 5, n. 3, p. 359-374, 2014.

SECRETARIA de meio ambiente e sustentabilidade. **Secretaria de Meio Ambiente, Clima e Sustentabilidade**, Belém, 13 maio 2025. Disponível em: <https://www.semas.pa.gov.br/2025/05/13/governo-do-para-apresenta-o-parque-de-bioeconomia-e-inovacao-da-amazonia-maior-marco-da-bioeconomia-do-brasil/>. Acesso em: 10 jul. 2025.

SOTTO, D. et al. Aligning Urban Policy with Climate Action in the Global South: Are Brazilian Cities Considering Climate Emergency in Local Planning Practice? **Energies**, [s. l.], v. 12, n. 18, 2019. Disponível em: <https://www.mdpi.com/1996-1073/12/18/3418>. Acesso em: 05 jun. 2025.

SOUZA, H. L. et al. Bioeconomia: transformar o abstrato em concreto. In: TARGINO, M. A.; BRASIL, P. A. A.; MENEZES, M. A. (org.). **Bioeconomia: perspectivas para uma sociobiodiversidade amazônica**. Belém: EDUFPA, 2022. p. 79-93.

TARGINO, M. A. Bioeconomia: política pública ou discurso? In: TARGINO, M. A.; BRASIL, P. A. A.; MENEZES, M. A. (org.). **Bioeconomia: perspectivas para uma sociobiodiversidade amazônica**. Belém: EDUFPA, 2021. p. 19-34.

TARGINO, M. A.; BRASIL, P. A. A.; MENEZES, M. A. **Bioeconomia: conceitos, práticas e políticas públicas para uma nova sociobiodiversidade amazônica**. In: TARGINO, M. A.; BRASIL, P. A. A.; MENEZES, M. A. (org.). **Bioeconomia: perspectivas para uma sociobiodiversidade amazônica**. Belém: EDUFPA, 2021. p. 17-45.

TOURINHO, H. L. Z. **Estrutura urbana de cidades médias amazônicas: análise considerando a articulação das escalas interurbana e intraurbana**. 2011. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2011.

# EVENTOS DE ENTRETENIMENTO E LAZER EM FUNÇÃO DA COP30: desdobramentos em Belém (PA)

*Marcel Assis Batista do Nascimento  
Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues*

## 1. INTRODUÇÃO

Belém, capital do estado do Pará, ao longo das últimas décadas, tem sido ponto nevrálgico para a realização de grandes eventos na Amazônia, em especial, devido a investimentos em ambientes, tais como o Centro de Convenções da Amazônia (HANGAR), o Estádio Olímpico do Pará e a Arena Guilherme Paraense (Moraes; Nascimento, 2017) e, mais recentemente, o Parque da Cidade.

Em 2023, Belém foi designada como sede da 30ª Conferência das Partes da Organização das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP30), prevista para ocorrer em novembro de 2025, o que desencadeou novas estratégias de planejamento e gestão do espaço voltadas à realização do megaevento. Diante disso, outras dinâmicas são impostas à economia local, seja pelo estímulo a investimentos em infraestrutura básica e turística, seja pelo incremento em equipamentos e serviços de lazer e entretenimento.

Nessa direção, reconhece-se novos usos e consumos em espaços públicos socialmente produzidos para outras finalidades que não pela COP30, à exemplo do Estádio Olímpico do Pará Jornalista Edgar Proença (Mangueirão), inaugurado em 1978, e reformado em 2023, que além de campeonatos esportivos também vem recebendo uma série de shows e espetáculos, públicos e privados.

A literatura sobre megaeventos no Brasil evidencia que, concomitantemente ao investimento em infraestrutura esportiva ou diplomática, e à atração de artistas com projeção nacional e internacional para espetáculos de grande visibilidade, existe uma silenciosa marginalização dos agentes culturais locais nos eventos paralelos (Horne, 2021).

Estudos sobre os Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro (2016)

apontam que, embora tenham ocorrido festivais musicais e programações culturais associadas, o financiamento privilegia atrações de fora, de modo que muitos artistas locais dependem de iniciativas de base ou envolvimento voluntário para participar desses circuitos paralelos (Zouain; Lohmann; Virkki, 2019).

Pesquisas apontam ainda que esses eventos de entretenimento paralelos, funcionam como instrumentos de promoção da imagem da cidade internacionalmente, mas suas repercussões culturais para comunidades locais muitas vezes são limitadas e sem apoio governamental significativo (Horne, 2022). No âmbito internacional, Merkel (2013) analisa como festivais e espetáculos celebrativos associados a megaeventos (festivais de música, performances culturais) reproduzem desigualdades espaciais e simbólicas, favorecendo elites artísticas e segmentos culturais com maior acesso a capitais culturais e econômicos.

À luz do exposto, questiona-se como os desdobramentos dos eventos de entretenimento e lazer em função da COP 30 têm interferido na dinâmica socioeconômica da capital e quais tensões e contradições emergem desse processo?

Objetivou-se assim compreender a dinâmica de realização de eventos de entretenimento e lazer paralelos à realização da COP 30, considerando elementos da democratização de acesso, uso e consumo nesses ambientes, como também as tensões e contradições socioespaciais advindas da realização de megaeventos. Diante disso, o estudo justifica-se pela possibilidade de levantar contrapontos importantes para a compreensão das mudanças e permanências infraestruturais e de serviços da cidade, que refletem nos postos de trabalho, na mobilidade e no acesso e usufruto das amenidades geradas pelas ações de entretenimento e lazer, como também reduzir a lacuna existente na literatura sobre os impactos dos eventos de entretenimento paralelos à realização de megaeventos, em especial, no contexto amazônico.

De natureza qualitativa, valeu-se de análise bibliográfica, documental e exploratória sobre o legado dos megaeventos, com foco nos setores mais impactados, conforme em Santos Junior, Gaffney e Ribeiro (2015) e Curi (2013). Além disso, a mercantilização do espaço urbano foi abordada a partir dos estudos de Sassen e Roost (2001), que analisam como grandes eventos transformam a cidade em produto de consumo. Complementarmente, a abordagem crítica de Vainer (2011) foi utilizada para compreender as dinâ-

micas de poder e governança, evidenciando como as decisões em megaeventos frequentemente ocorrem fora das instâncias democráticas tradicionais, favorecendo interesses privados e modelos de exceção na gestão urbana.

Utilizou-se de análise de dados quantitativos para a construção dos gráficos extraídos da plataforma de Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), com recorte específico para o setor de Serviços. A análise concentrou-se em quatro áreas distintas: (i) Agências de Viagens, Operadores Turísticos e Serviços de Reserva; (ii) Alojamento e Alimentação; (iii) Artes, Cultura, Esporte e Recreação; e (iv) Transporte, Armazenagem e Correio. Adicionalmente, buscou-se mapear os primeiros efeitos dos eventos de entretenimento no contexto da COP 30, identificando tendências e padrões que revelam os possíveis impactos econômicos, sociais e turísticos.

Além da introdução e considerações finais, o estudo está dividido em mais três seções. A primeira analisa como a produção de eventos requalifica espaços públicos ao longo da formação de Belém. Na segunda, identifica-se as contradições e possíveis legados que podem ser construídos para além da efemeridade do evento central. Por fim, na terceira seção busca-se compreender os impactos da COP 30 no número de admissões e desligamentos das Atividades Características do Turismo (ACTs).

## **2. A PRODUÇÃO DE ESPAÇOS DE EVENTOS NA CONFIGURAÇÃO URBANA DE BELÉM**

Historicamente, Belém experienciou momentos de projeção internacional, sobretudo durante o auge do ciclo da borracha, do final do século XIX e início do XX, quando se consolidou como um centro econômico e cultural da Amazônia. Nesse período, os investimentos em infraestrutura urbana e em espaços culturais e de sociabilidade, como o Theatro da Paz e o Boulevard da República, representaram estratégias das elites locais para inscrever a capital no circuito cosmopolita internacional, constituindo fixos de prestígio urbano com palco para exposições, saraus e festas que projetaram a cidade fora da região, simultaneamente delimitando um núcleo de fruição cultural reservado à grupos solváveis da região (Sarges, 2000, 2010).

Após o declínio da borracha, Belém perdeu parte dos investimentos privados em cultura, mas o Círio de Nazaré permaneceu como prática festiva central, mobilizando grandes fluxos de pessoas e forte simbolismo social. Originado por volta de 1793 (IPHAN, 2006), o evento sempre esteve ligado a motivações religiosas, políticas e econômicas, revelando intenções da Igreja e do Estado em controlarem a devoção popular. A infraestrutura herdada da Belle Époque permaneceu como “fixo” que continuava a orientar usos de elite, enquanto periferias transitavam por processos de marginalização e cuidados públicos insuficientes (Serra; Tavares, 2015).

No período entre as décadas de 1950 e 1970, Belém vivenciou profundas transformações urbanas vinculadas ao início do processo de metropolização, acompanhadas por dinâmicas culturais que expressavam tanto continuidades quanto contradições sociais. Os bailes dançantes, organizados em clubes centrais e suburbanos, constituíram importantes espaços de sociabilidade, ao mesmo tempo em que revelavam a segmentação social e espacial da cidade: enquanto os bailes “elegantes” dos clubes na área central representavam práticas elitizadas, os bailes periféricos e suburbanos, realizados com sonorização própria, afirmavam a presença cultural das camadas populares (Souza, 2019). Nos bairros em expansão, como Pedreira e Umarizal, festas religiosas, folguedos e práticas culturais populares consolidaram redes de sociabilidade que contrastavam com os “fixos” urbanos herdados da Belle Époque, reforçando a produção desigual do espaço (Trindade Júnior, 1998).

Nas décadas de 1980 e 1990, Belém vivenciou um processo de institucionalização do turismo e de consolidação de festivais culturais que marcaram novas formas de apropriação e mercantilização do espaço urbano. A criação da Empresa Paraense de Turismo (Paratur) em 1974, mas com maior protagonismo nos anos 1980, simbolizou a tentativa de inserir a capital no circuito turístico nacional e internacional (Cruz, 2001). Nesse contexto, o Círio de Nazaré passou a ser oficialmente promovido como produto turístico-cultural, não apenas manifestação religiosa, incorporando estratégias de marketing territorial e dinamização econômica (Machado, 2011), tendo por exemplo emblemático a criação e ampla divulgação da Romaria fluvial pela Paratur.

A década de 1990 intensificou essa tendência com a emergência de festivais culturais de maior escala, como o Festival de Ópera do Theatro da Paz, criado em 2002 mas gestado ainda nos

anos finais de 1990, fruto da revalorização da infraestrutura herdada da Belle Époque (Sarges, 2000). A monumentalidade do Theatro da Paz, restaurado e projetado como vitrine da “modernidade amazônica”, expressava a dialética entre fixos e fluxos (Santos, 1996), isto é, a utilização de equipamentos históricos como plataforma para inserção da cidade no circuito global de consumo cultural. Paralelamente, manifestações populares como o Arraial de Nazaré e os blocos carnavalescos de bairro resistiam em condições precárias de financiamento e apoio institucional, revelando a contradição entre a promoção seletiva de determinados eventos e a marginalização de práticas culturais enraizadas (Trindade Júnior, 1998).

A partir dos anos 2000, a construção e ampliação de equipamentos direcionados a eventos, notavelmente o Centro de Convenções (HANGAR) e a expansão da rede hoteleira, constituíram fixos decisivos para que Belém se afirmasse como sede de eventos estratégicos ao consumo (Moraes; Nascimento, 2017). Ao mesmo tempo, o aumento de fluxos em decorrência a realização de atividades como congressos, feiras internacionais, festivais, reforça que megaeventos e seu entorno fomentam circuitos econômicos, mas também impõem pressões sobre serviços urbanos e reassentamentos simbólicos do espaço (Paiva, 2015).

Entre os anos 2000 e 2015, Belém vivenciou um ciclo de visibilidade internacional marcado por eventos de grande porte, ao mesmo tempo em que enfrentou contradições estruturais na produção e uso dos espaços públicos de eventos. Um marco relevante foi a realização do Fórum Social Mundial em 2009, que projetou a cidade como palco de debates globais sobre justiça social e sustentabilidade. O evento atraiu milhares de participantes e colocou Belém em destaque como centro político-cultural da Amazônia (Carvalho; Ribeiro, 2010), como também evidenciou as fragilidades na mobilidade urbana e em serviços de hospedagem (Yamamoto; Bertolotto, 2009). Apesar da mobilização popular e do uso intenso de espaços públicos, como a Universidade Federal do Pará e a hospedagem domiciliar nos bairros da área central da cidade, os legados materiais foram limitados, restritos a melhorias pontuais de infraestrutura e serviços.

A pandemia de Covid-19, entre 2020 e 2022, provocou um colapso sem precedentes no setor de eventos em Belém, assim como em outras cidades brasileiras e globais. As medidas sanitárias de distanciamento social e restrição de aglomerações interromperam

completamente a realização de festivais, feiras, congressos e grandes manifestações culturais, impactando diretamente as cadeias produtivas do turismo (ABRASEL, 2020; Oliveira, 2021). O Hangar, Centro de Convenções e Feiras da Amazônia, sofreu uma ressignificação abrupta do uso, sendo transformado em hospital de campanha para o enfrentamento da crise sanitária (SESPA, 2020).

Essa mudança revelou a flexibilidade e contradição do espaço urbano produzido para o espetáculo e o consumo. De um lado, a infraestrutura monumental do Hangar, voltada originalmente para o turismo de negócios e eventos culturais, foi reapropriada como dispositivo emergencial de saúde pública, evidenciando o caráter de “fixo” que pode ser reorientado em situações de crise (Santos, 1996). De outro, a suspensão das atividades de eventos expôs a vulnerabilidade dos trabalhadores e empreendedores vinculados ao setor, cuja renda dependia diretamente da manutenção dos fluxos de visitantes e do uso intensivo desses espaços (Freitas, 2022).

O período pandêmico também explicitou contradições na gestão urbana: se, por um lado, a conversão do Hangar em hospital de campanha foi amplamente reconhecida como medida eficaz para ampliar a capacidade hospitalar da capital, por outro, a ausência de políticas de compensação econômica ao setor de eventos intensificou desigualdades sociais e acentuou a precarização de pequenos produtores culturais, artistas e trabalhadores informais (Silva, 2021).

A análise dos principais eventos realizados em Belém entre 2000 e 2024 permite compreender como diferentes iniciativas culturais, religiosas, sociais e internacionais influenciaram a reconfiguração do espaço urbano e a dinâmica metropolitana da cidade. O Quadro 1 sintetiza alguns dos principais eventos e intervenções urbanas associadas, evidenciando tanto a busca por visibilidade internacional e fortalecimento do turismo quanto às contradições locais decorrentes do uso e da valorização desigual dos espaços públicos.

Quadro 1: Espetáculos de grande porte em Belém (2000–2024): abrangência e investimentos locais

Ano	Evento / Acontecimento	Repercussão	Investimentos em serviços / equipamentos
2000	Inauguração Estação das Docas	Regional / nacional	Revitalização do antigo porto: requalificação da orla, restaurantes, áreas de eventos; infraestrutura turística
2002	Reabertura / Festival de Ópera do Theatro da Paz	Nacional / internacional	Restaurações e investimentos em conservação do teatro, programação cultural consolidada
2007	Inauguração / readequação do Hangar — Centro de Convenções	Regional / nacional	Instalação de infraestrutura para feiras, exposições, pavilhões climatizados, estacionamento
2009	Fórum Social Mundial — Belém	Internacional	Infraestrutura temporária, segurança, logística urbana para milhares de participantes
2010	Feira Pan-Amazônica do Livro / Festivais de cinema e cultura	Regional / nacional / internacional	Ampliação de estandes e programação, incremento de serviços no Hangar.
2012	Inauguração do Portal da Amazônia	Local / regional	Reurbanização da orla da Baía do Guajará, construção de calçadão, equipamentos de lazer e paisagismo; criação de novo espaço para shows e grandes eventos.
2015	I Jogos Mundiais dos Povos Indígenas	Internacional	Projetos de arenas temporárias, baixa estrutura logística de hospedagem e mobilidade
2020	Pandemia — Hangar convertido em Hospital de Campanha	Local / estadual	Montagem de 420 leitos, UTI, infraestrutura hospitalar temporária.
2023	Reinauguração Mangueirão	Nacional / internacional	Investimentos em palco, iluminação, transporte e manutenção do Mangueirão

Fonte: Belém (2024), Costa et al. (2021), G1 Pará (2019, 2022), Governo [...] (2016), IBGE (2024), SEBRAE (2020) e UNFCCC (2023).

A produção espacial dos eventos em Belém não deve ser vista apenas como resultado de políticas culturais e turísticas, mas também como uma manifestação das disputas sociais, econômicas e políticas que configuram a cidade. A organização de grandes eventos demanda a oferta de infraestrutura básica e turística adequada para atender tanto às expectativas dos investidores quanto às necessidades do público atraído.

Na particularidade dos eventos de lazer e entretenimento, Matias (2010) destaca que são experiências que visam o prazer e o relaxamento do público, independentemente de sua magnitude ou formato. Com isso, o acontecimento de eventos de entretenimento paralelos a um megaevento contribuem para atrair não apenas um grande número de participantes, mas também para mobilizar recursos significativos para sua organização e operacionalização.

A consolidação de grandes equipamentos urbanos e culturais em Belém, como a Estação das Docas, o Hangar Centro de Convenções e o Portal da Amazônia, reconfigurou de maneira expressiva as dinâmicas territoriais e os valores imobiliários nas áreas do entorno. Essas intervenções, ainda que justificadas pelo discurso do desenvolvimento e da requalificação urbana, intensificaram os processos de valorização fundiária e de exclusão social, sobretudo nas zonas centrais e ribeirinhas.

As pressões sobre os serviços urbanos também se intensificaram: fluxos temporários de milhares de visitantes demandam investimentos emergenciais em hospedagem, transporte, segurança e limpeza, gerando receitas, mas também sobrecarga e contradições na mobilidade urbana. Ao mesmo tempo, a expansão de espetáculos em estádios e orlas produz a mercantilização de espaços públicos, historicamente ocupados por práticas populares, levando à expulsão de vendedores informais e ao fortalecimento de usos comerciais regulados, processo já observado em outras cidades-sede de megaeventos no Brasil (Harvey, 2005).

Como destacam Costa e Castro (2020), a requalificação das orlas de Belém implicou a “transformação de áreas populares em vitrines do turismo”, resultando em deslocamento de usos tradicionais e expulsão de camadas populares para periferias menos valorizadas. Diante da realização da COP30, impõe-se ao planejamento urbano, turístico e cultural o desafio de incorporar, para além da agenda oficial, os eventos paralelos de entretenimento e lazer que, inevitavelmente, emergem em torno do megaevento. A valorização

isonômica da participação local, seja na fruição, seja na organização e execução desses eventos, deve constituir princípio orientador, de modo a evitar que a espetacularização do espaço urbano reforce desigualdades socioespaciais históricas.

### **3. OS CONTRAPONTO DA REALIZAÇÃO DE ESPETÁCULOS DE ENTRETENIMENTO EM FUNÇÃO DA COP30**

As cidades que sediam grandes eventos fruto das demandas por serviços de entretenimento, necessitam de um grande público concentrado em um determinado espaço, bem como a disponibilidade de capital e trabalho para a concretização dos acontecimentos. Conforme em Sassen e Roost (2001, p. 66), “a indústria do entretenimento requer acesso a uma multiplicidade de insumos altamente especializados, apenas acessíveis em lugares de alta diversidade”.

A COP30 representa uma grande oportunidade para investidores do entretenimento no escopo da realização de megaeventos, especialmente os shows, uma vez que o evento central atrai uma grande demanda para cidade, fazendo com que Belém se torne ambiente propício para uma série de atividades, visto que terá um grande público para consumir os produtos ofertados.

Para Sassen e Roost (2001), os moradores são alvos fáceis das iniciativas e ações de shows e espetáculos, haja vista que o modo de vida acelerado e o modismo – mecanismos de controle social e manipulação que moldam a identidade dos indivíduos e suas relações – imposto às populações de grandes centros urbanos favorece esse tipo de consumo.

Cidades que sediaram megaeventos como a COP30 “não são apenas locais estratégicos para a produção e coordenação, mas locais de consumo cada vez mais importantes” (Sassen; Roost, 2001, p. 86). A inserção de Belém no circuito internacional de megaeventos não só fortalece a imagem da cidade, mas também atrai investidores, fomenta o turismo e a economia local. Por outro lado, reforça práticas de consumo do e no espaço, com a priorização de determinados serviços que atendem a um público específico (Castro; Dias, 2025).

A mercantilização, no escopo dos eventos, se refere ao sentido de que esses acontecimentos são tratados como mercadorias globais do entretenimento, ou seja, algo que pode ser comprado, vendido, explorado e utilizado com fins lucrativos, priorizando interesses econômicos, geralmente privados, em detrimento de seu uso social, cultural ou ambiental (Esteves Junior; Nunes; Passos, 2014).

Os eventos anunciados como parte das atividades paralelas à COP30 em Belém refletem uma diversidade de atrações que abrangem desde grandes festivais culturais até atividades acadêmicas, com destaque para eventos que já se consolidaram globalmente, como o Global Citizen, até propostas mais voltadas para a valorização da cultura local e regional, como o Festival Lambateria e o Festival Cultural Amazônia para Sempre.

O Festival Lambateria, que representa uma importante expressão artística e cultural regional, não irá ocorrer no ano de 2025, um fato que expõe uma contradição significativa em meio às celebrações paralelas da COP30. Apesar do discurso oficial sobre a valorização da Amazônia e suas diversidades culturais, a exclusão de manifestações locais como essa evidencia como as expressões culturais regionais continuam sendo marginalizadas ou tratadas como secundárias. Recentemente, o festival Se Rasgum relatou dificuldades para captar recursos, apesar de ser reconhecido como Patrimônio Cultural Imaterial de Belém (COP30 cai [...], 2025)

Esse cancelamento não é apenas um evento isolado, mas um sintoma das dificuldades estruturais que impedem a efetiva inclusão das vozes e saberes amazônicos nos espaços de visibilidade global. Dessa forma, o apagamento de iniciativas culturais autênticas denuncia a distância entre as promessas de valorização da região e as práticas reais que, muitas vezes, privilegiam atrações de maior apelo comercial ou internacional em detrimento da cultura local.

Há que se considerar também o impacto turístico gerado por eventos com atrações internacionais. O show de Lady Gaga no Rio, por exemplo, trouxe mais de 600 mil turistas e movimentou cerca de R\$ 600 milhões (Ribeiro, 2025), evidenciando como artistas de renome global têm alto poder de atração e exploração econômica. Eventos como o Global Citizen Festival e o Amazônia Para Sempre, que prometem atrair público nacional e internacional e ocupar espaços urbanos centrais, fazem com que a cidade organize o espaço urbano e econômico para interesses privados, invisibilizando os mecanismos decisórios e deixando de lado as necessidades e direitos da população local.

Além das restrições de acesso que limitam a participação da população local, é fundamental destacar o alto custo financeiro desses eventos de entretenimento relacionados à COP30, frequentemente arcados pelos cofres públicos. Um exemplo recente é o Festival Amazônia Para Sempre ('Amazônia [...], 2024), que contou com um palco flutuante e teve um custo aproximado de R\$30 milhões (Dutra, 2025). Destaca-se que, embora os recursos financeiros não tenham sido viabilizados diretamente por meio dos cofres públicos, o investimento expressivo levanta questionamentos sobre as prioridades na alocação dos recursos públicos, especialmente quando grande parte da população enfrenta carências básicas e falta de acesso a serviços essenciais.

Isso se torna ainda mais relevante em um contexto como o de Belém, onde grande parte da população enfrenta carências básicas, dificuldades de acesso a serviços essenciais e limitações no financiamento de estratégias econômicas mais eficazes e de baixo carbono. De acordo com Pio (2025), a mineradora responsável pelo patrocínio utilizou a COP 30 como parte de uma estratégia de comunicação voltada à valorização de suas ações na Amazônia e ao fortalecimento da imagem da empresa junto à população local. Entre as iniciativas promovidas, destaca-se o show da cantora Ivete Sangalo, realizado no Estádio Olímpico do Pará - "Mangueirão", no dia 20 de setembro, que também contou com apresentações de artistas paraenses.

Segundo a autora, essa ação está inserida em um conceito conhecido como "licença social", que significa: "no nosso caso se traduz em licença real para operar. Se as comunidades se colocam contra, não conseguimos novas autorizações e perdemos legitimidade para dialogar com as autoridades" (Pio, 2025). Assim, o patrocínio ao Festival Amazônia para Sempre pode ser compreendido como uma ação estratégica de marketing, que utiliza a COP, a Amazônia e a pauta ambiental como elementos centrais para fortalecer a imagem institucional da empresa.

Esse cenário revela uma configuração que vai além do simples favorecimento de grupos dominantes, trata-se, como aponta Vainer (2011), de uma reconfiguração das relações entre interesses privados e o Estado, que entroniza novas modalidades de exercício hegemônico. Assim, a invisibilização dos processos decisórios se torna regra, com a desqualificação da política e a desconstituição das formas tradicionais de representação, afastando a população

dos locais onde as decisões realmente são tomadas — certamente não nas instâncias formais previstas nos marcos republicanos.

A preparação para a COP30 em Belém tem evidenciado uma marginalização da produção cultural local, já que projetos tradicionais, como o Festival Lambateria e o Se Rasgum, enfrentam dificuldades financeiras e falta de patrocínio, enquanto eventos de fora como o Global Citizen, Aurea Tour (promovido pelo músico Alok) e o Festival Amazônia para Sempre, recebem investimentos milionários.

A realização de grandes eventos em Belém evidencia o fenômeno da “cidade de exceção”, conceito apontado por Vainer (2011) para descrever um regime urbano em que o Estado democrático abdica de suas funções essenciais, transformando exceções em normas institucionalizadas pelas instituições reguladoras. Em eventos relacionados à COP30 que oferecem ingressos gratuitos, não se divulga claramente os critérios de acesso a esses ingressos, tampouco as áreas que eles contemplarão. Uma preocupação recorrente em megaeventos é a segregação entre ingressos pagos e gratuitos, em que os gratuitos frequentemente dão acesso a áreas mais distantes ou menos confortáveis, enquanto espaços VIP e pagos recebem atendimento prioritário.

Essa divisão institucionalizada não apenas promove desigualdade entre os participantes, como também exclui de forma efetiva uma parcela significativa da população local, confinando-a a espaços restritos e experiências claramente inferiores. Esse cenário evidencia e aprofunda o fenômeno da cidade de exceção, em que a lógica democrática é suspensa para favorecer interesses seletivos e excludentes. Para Vainer (2011, p. 11), “os mega-eventos realizam de maneira plena e intensa, a cidade da exceção”, reafirmando que práticas urbanas excludentes são naturalizadas como norma.

#### **4. OS DESDOBRAMENTOS DO SETOR DE EVENTOS NO CONTEXTO DA COP30**

A COP30 reforça a lógica do empresariamento da gestão urbana (Harvey, 1996) em Belém, haja vista que os investimentos em infraestrutura são concentrados em áreas estratégicas que atendem prioritariamente aos interesses da elite local, enquanto as regiões periféricas ficam à margem desse processo. Conforme

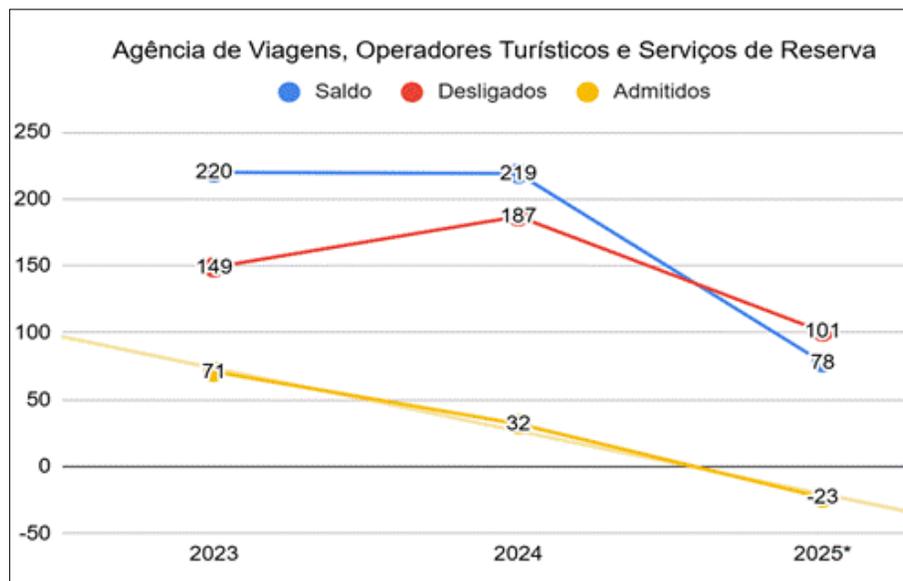
Vainer (2011), embora as instituições democráticas formais permaneçam, as decisões relacionadas a megaeventos frequentemente envolvem uma transferência de poder para grupos empresariais, configurando práticas excepcionais que acabam por reproduzir desigualdades socioespaciais.

Em Belém, os eventos de entretenimento e lazer vinculados à megaeventos como a COP30 reforçam a presença de atores privados na estruturação urbana, enquanto o Estado apresenta atuação limitada nesse campo. Santos Junior, Gaffney e Lima (2015), destacam como tais eventos evidenciam a predominância de interesses privados em detrimento da função pública estatal.

Nesse sentido, a análise dos dados formais de emprego do CAGED, referente a 2023 até maio de 2025, período que abrange o anúncio de Belém como sede da COP30, e a última atualização disponível na plataforma utilizada, oferece um panorama dos impactos do evento no setor turístico e de serviços. Embora não considere a economia informal, significativa na região, os dados indicam a relevância da COP30 como fator de dinamização econômica, especialmente nas áreas de lazer, cultura e serviços urbanos.

O setor de Agências de Viagens e Turismo é um importante componente da economia do turismo. Os dados de emprego formal na área de agenciamento indicam uma queda significativa no saldo de empregos entre 2023 e maio de 2025, passando de um saldo de 71 para -23 indicando que houve mais demissões do que contratações (Gráfico 1). Para evidenciar essa discrepância foi aplicada uma linha de tendência que destaca essa mudança ao longo do período. Mesmo considerando que os dados de 2025 são parciais, a tendência negativa aponta para desafios que podem estar relacionados a ajustes no mercado, à instabilidade econômica ou ao período de adaptação às demandas geradas pelo evento.

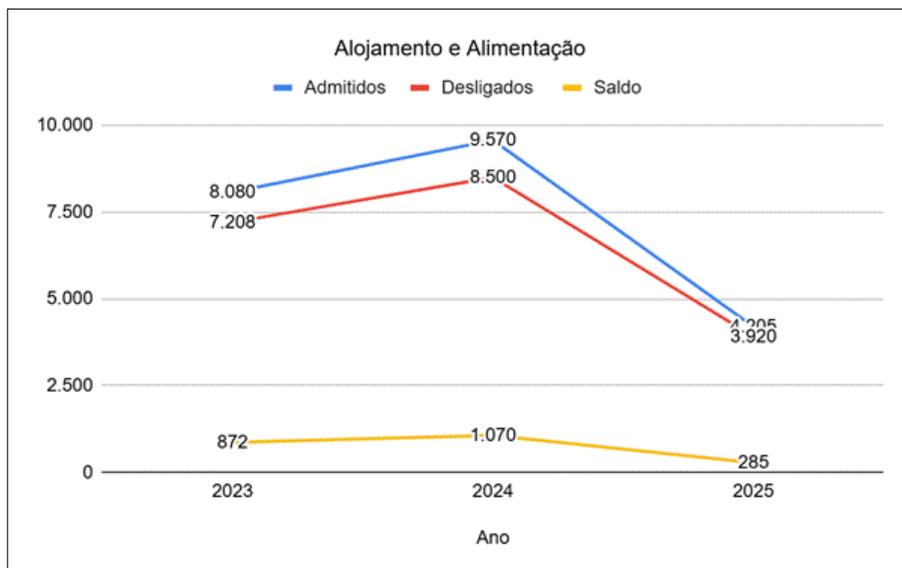
Gráfico 1: Movimentação do Emprego Formal – Setor de Agências de Viagens e Turismo, de 2023 a maio de 2025 em Belém - PA



Fonte: CAGED (2025).

O setor de Alojamento e Alimentação apresenta uma dinâmica de emprego formal que, embora tenha mantido saldo positivo nos anos anteriores, indica sinais de desaceleração em 2025. No Gráfico 2, pode-se observar que enquanto o saldo de empregos cresceu de 872 em 2023 para 1.070 em 2024, o saldo parcial até maio de 2025 é de 285, sugerindo que, caso o ritmo atual se mantenha, o saldo anual de 2025 dificilmente alcançará os níveis do ano anterior. Essa redução no ritmo de criação de empregos pode estar relacionada a ajustes econômicos ou ao período de transição associado à preparação para a COP30, sendo necessário atenção no monitoramento da evolução até o final do ano.

Gráfico 2: Movimento de emprego formal na área de alojamento e alimentação de 2023 até maio de 2025 em Belém - PA



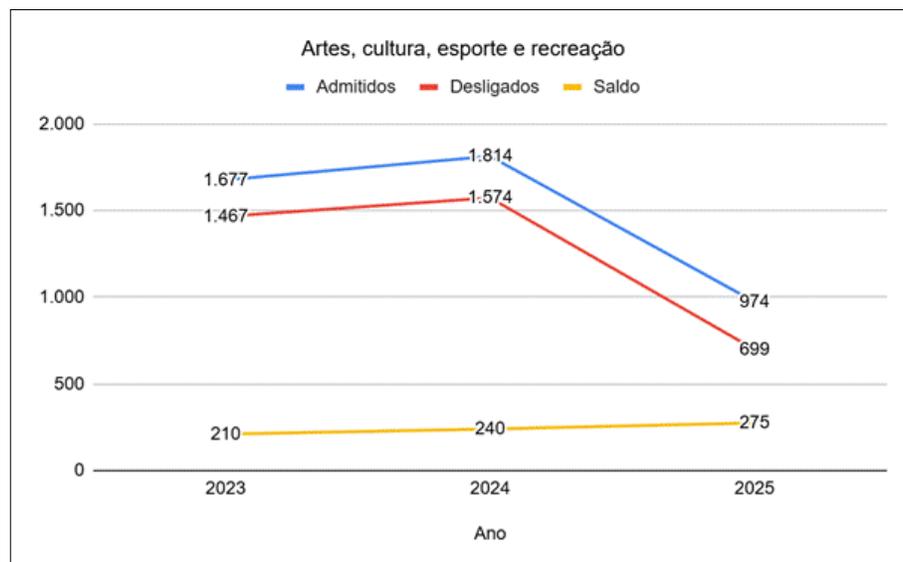
Fonte: CAGED (2025).

O crescimento do emprego formal no setor de Artes, Cultura, Esporte e Recreação entre 2023 e maio de 2025 revela indicativos relevantes sobre os desdobramentos da COP30 em Belém. O Gráfico 3 revela que o saldo de empregos formais passou de 210, em 2023, para 275 até maio de 2025, evidenciando um avanço modesto em números absolutos, visto o histórico de informalidade que caracteriza grande parte das atividades culturais. Esse crescimento, ainda que gradual, aponta para uma maior mobilização desse setor no período que antecede o megaevento, sinalizando o início de uma resposta do mercado às oportunidades que a COP30 pode gerar.

O Gráfico 3, ao mostrar um crescimento moderado nos empregos formais no setor de Artes, Cultura, Esporte e Recreação passando de 210 (2023) para 275 (maio de 2025), aponta um primeiro indício da mobilização econômica em torno da COP30. Esse avanço, ainda que em números absolutos modestos, sinaliza uma resposta inicial do mercado às oportunidades previstas com o megaevento. Todavia, considerando o histórico de informalidade do setor, o dado reforça que o aquecimento ainda está em está-

gio incipiente. O principal questionamento, portanto, não reside na capacidade de geração de empregos no curto prazo, mas na sustentabilidade dessas vagas após o término do megaevento, desafiando os planejadores a criarem um legado que consolide esse frágil crescimento inicial.

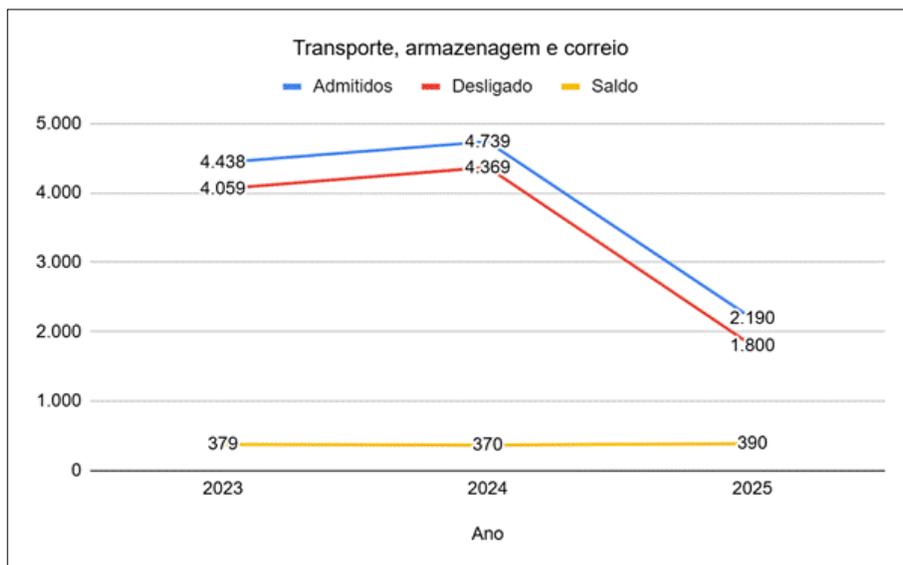
Gráfico 3: Movimentação de empregos formais na área de Artes, Cultura, Esporte e Recreação, de 2023 a maio de 2025 em Belém - PA



Fonte: CAGED (2025).

O setor de Transporte, Armazenagem e Correio apresentou crescimento contínuo no saldo de empregos formais entre 2023 e maio de 2025, passando de 379 para 390 (Gráfico 4). Embora a variação pareça discreta, os dados mostram uma movimentação significativa: em 2023, foram registradas 4.438 admissões e 4.059 desligamentos, enquanto até maio de 2025 já foram contratadas 2.190 pessoas, com 1.800 desligamentos, revelando não apenas um setor ativo e em expansão, mas também sua crescente relevância diante das demandas logísticas e operacionais que surgem com a preparação de Belém como anfitriã da COP30.

Gráfico 4: Movimentação de empregos formais na área de Transporte, Armazenagem e Correio, de 2023 a maio de 2025 em Belém - PA



Fonte: CAGED (2025).

O saldo excepcional de 390 empregos no setor de Transporte em 2025, que se contrapõe ao desempenho de 2024, não pode ser lido simplesmente como um indicador de desenvolvimento, mas sim como um sintoma da lógica efêmera dos megaeventos. Este surto de formalização laboral revela uma preparação focada em otimizar fluxos logísticos voltados para a infraestrutura do megaevento, em detrimento de uma política estruturante de mobilidade urbana.

A seletividade deste crescimento é seu aspecto mais revelador: o setor se dinamiza para assegurar a funcionalidade da COP30, enquanto os problemas crônicos de deslocamento da população, em especial dos moradores de periferias e áreas desconectadas dos grandes projetos, permanecem intocados, assim, essa constatação opera como um espelho: reflete não a priorização do cidadão, mas a urgência em atender a uma demanda internacional temporária, levantando sérias dúvidas sobre qual legado de transporte, de fato, será deixado para Belém após o término dos holofotes.

É importante destacar que megaeventos não movimentam

apenas o eixo político e institucional, mas impactam diretamente nas estruturas culturais e simbólicas da cidade anfitriã, onde o fortalecimento das atividades relacionadas ao turismo, que engloba atividades artísticas, culturais e de lazer, torna-se essencial para a construção de experiências que articulem identidade e engajamento social. A movimentação em empregos formais no âmbito do entretenimento e lazer no período pré-COP pode estar relacionada a um discurso de “regeneração urbana”, haja vista que “acima de tudo, a cidade tem de parecer um lugar inovador, estimulante, criativo e seguro para viver ou visitar, para divertir-se e consumir” (Harvey, 2005, p. 176).

A ampliação da formalização de empregos no setor de Eventos e Entretenimento também pode refletir ações de capacitação, investimento público e articulações com o setor privado voltadas à recepção do público externo, como produção de festivais, apresentações culturais, intervenções artísticas urbanas e eventos esportivos e recreativos paralelos. Além disso, o setor cultural tem potencial estratégico na promoção da imagem da cidade para o mundo, funcionando como vitrine da diversidade amazônica e da produção simbólica da região.

O desempenho modesto do setor de Cultura e Lazer serve como um contraponto crítico ao discurso oficial, permitindo inferir que a preparação para a COP30 pode estar priorizando uma lógica de imagem internacional em detrimento de um desenvolvimento cultural orgânico e estruturante. Esse fenômeno ecoa as conclusões de Pinheiro et al. (2015) sobre Fortaleza na Copa de 2014, onde se constatou um hiato entre as promessas de internacionalização, melhorias duradouras e a ampliação da cena cultural, e o que efetivamente foi entregue.

O caso de Belém, portanto, não é único, mas sim a manifestação de um modelo de gestão de megaeventos no Brasil que, com suas nuances, tende a gerar benefícios menos sólidos e duradouros do que os inicialmente projetados, especialmente para o setor cultural, onde constata-se que esse processo se repete, com nuances próprias, no contexto atual de Belém com a realização da COP30.

O questionamento, nesta perspectiva, recai sobre quem, de fato, se beneficiará desses investimentos, a população local ou apenas setores específicos, como já se observou-se em experiências anteriores como o caso de Fortaleza, onde promessas de in-

ternacionalização do turismo não se concretizaram, revelando um padrão recorrente de expectativas não cumpridas.

Embora se possa argumentar que há um fortalecimento setorial para atender às demandas logística, cultural e simbólica da COP, a escala reduzida desse avanço evidencia as limitações intrínsecas dos megaeventos como vetores de desenvolvimento estrutural e geração de emprego de larga escala e, os dados expõem, na prática, o fosso existente entre a retórica de impacto econômico total e a realidade concreta de seus benefícios, que tendem a ser setorializados, temporários e insuficientes para reverter os desafios históricos do mercado de trabalho na cidade.

No festival Amazônia para Sempre, a montagem do palco principal do show ocorreu em São Paulo (Dutra, 2025), o que leva a questionar se os empregos gerados pela organização desses eventos de entretenimento em função da COP 30 realmente representam uma oportunidade local. Além disso, esses empregos podem estar de forma expressiva na informalidade ou serem gerados fora da cidade, já que a equipe pode ser contratada de fora — fato ratificado pela construção do palco na capital paulista.

Discutir sobre os dados de emprego formal como desdobramento da COP30 no setor de Entretenimento e Eventos se mostrou imprescindível pois o setor de Eventos tem um papel estratégico já que pode atuar como mediador entre as experiências urbanas, as manifestações culturais e os fluxos turísticos temporários.

Diante dos dados observados, constata-se que ao se aproximar da COP30 houve a elevação de empregos formais em alguns setores, em detrimento de outros, evidenciando que a COP30 precisa de um planejamento estratégico de longo prazo mais enfático e fatídico, já que a ausência desse planejamento pode aprofundar desigualdades internas e comprometer o alcance de um desenvolvimento mais amplo.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A trajetória histórica da produção espacial de eventos em Belém, desde o ciclo da borracha até o período pandêmico, evidencia um processo marcado por continuidades e rupturas que refletem as contradições próprias da formação urbana na Amazônia. Ob-

serva-se que, em diferentes momentos, os espaços destinados a eventos foram concebidos como símbolos de modernização e integração da cidade a circuitos nacionais e internacionais de circulação de capitais, bens culturais e fluxos turísticos.

Embora a COP30 traga investimentos e visibilidade para Belém, seu impacto na cena cultural local é contraditório. O cancelamento de festivais tradicionais, como o festival Lambateria, expõe desigualdades no acesso a recursos e a priorização de interesses externos em detrimento das comunidades locais. Essa dinâmica reflete a transformação das cidades em espaços de exceção, onde decisões são tomadas em fóruns restritos, invisibilizando processos democráticos e favorecendo interesses privados.

A globalização cultural, impulsionada por megaeventos como a COP30, transforma Belém em uma vitrine do consumo e do espetáculo, deslocando o foco da cidade como espaço vivido por seus habitantes para um palco voltado a uma audiência globalizada (Sassen; Roost, 2001). Isso levanta preocupações sobre a mercantilização do espaço urbano e a exclusão social gerada por eventos que se dizem públicos, mas restringem o acesso por critérios financeiros ou espaciais.

Para que a COP30 deixe um legado positivo, é essencial equilibrar a atração turística com a valorização das manifestações culturais locais, garantindo acesso igualitário à cultura, ao lazer e aos benefícios econômicos. A movimentação no mercado formal de trabalho, especialmente nos setores de turismo e cultura, aponta para oportunidades, mas também evidencia que a informalidade ainda deve superar os níveis de postos formais e a necessidade de políticas que incentivem a economia local e fortaleçam a identidade amazônica.

## REFERÊNCIAS

AMAZÔNIA para sempre: projeto do Rock in Rio e The Town divulga iniciativas selecionadas em edital. **G1**, Belém, 17 dez. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2024/12/17/amazonia-para-sempre-projeto-do-rock-in-rio-e-the-town-divulga-iniciativas-selecionadas-em-edital.ghhtml>. Acesso em: 04 mar. 2025.

ABRASEL. **Impacto da pandemia no setor de eventos e gastronomia no Brasil**. Brasília, DF: ABRASEL, 2020.

BELÉM. **Plano de Ação COP-30**: diretrizes para preparação da cidade. Belém: PMB, 2024. Disponível em: <https://belem.pa.gov.br>. Acesso em: 05 out. 2025.

CAGED. Painel de Dados. **Cadastro Geral de Empregados e Desempregados**, [s. l.], 2025. em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrljoiNWl5NWl0ODEtYmZiYy00Mjg3LTkzNWUtY2UyYjIwMDE1YWl2li-widCI6IjNlYzkyOTY5LTVhNTEtNGYxOC04YWM5LWVmOThmYm-FmYTk3OCJ9>. Acesso em: 15 jul. 2025.

CARVALHO, C.; RIBEIRO, A. O Fórum Social Mundial em Belém: impactos e representações. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, Brasília, DF, v. 25, n. 73, p. 24-49, 2010.

CASTRO, A. B. A.; DIAS, D. M. S. Belém, COP 30 e o direito à cidade: megaeventos, gentrificação e exclusão socioespacial. **Aracê**, [s. l.], v. 7, n. 2, p. 9062-9079, 2025.

COP30 CAI como uma bomba na produção cultural em Belém: projetos locais ficam sem patrocínio enquanto eventos 'de fora' recebem milhões. **Amazônia no Ar**, Belém, 10 set. 2025. Disponível em: <https://www.amazonianoar.com.br/noticias/cop30-cai-como-uma-bomba-na-producao-cultural-em-belem-projetos-locais-ficam-sem-patrocinio-enquanto-eventos-de-fora-recebem-milhoes/>. Acesso em: 15 set. 2025.

COSTA, H.; CASTRO, E. Requalificação urbana e transformações socioespaciais em Belém do Pará. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [s. l.], v. 22, n. 3, p. 543-561, 2020.

COSTA, J. F. C. et al. Megaeventos culturais e transformações urbanas em Belém: entre políticas públicas e iniciativas privadas. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [s. l.], v. 23, n. 2, p. 1-20, 2021.

CRUZ, R. C. A. **Políticas de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2001.

CURI, M. A disputa pelo legado em megaeventos esportivos no Brasil. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, v. 19, n. 40, p. 75-94, dez. 2013.

DUTRA, O. Palco flutuante do show de mais de R\$ 30 milhões de Mariah Carey usa 135 toneladas de ferro da Vale. **Portal Olavo Dutra**, Belém, 24 ago. 2025. Disponível em: [https://www.portalolavodutra.com.br/materia/palco\\_flutuante\\_do\\_show\\_de\\_mais\\_de\\_r\\$30\\_milhoes\\_de\\_mariah\\_carey\\_usa\\_135\\_toneladas\\_de\\_ferro\\_da\\_vale](https://www.portalolavodutra.com.br/materia/palco_flutuante_do_show_de_mais_de_r$30_milhoes_de_mariah_carey_usa_135_toneladas_de_ferro_da_vale). Acesso em: 8 set. 2025.

ESTEVES JUNIOR, M.; NUNES, O. V. R.; PASSOS, R. M. Grandes projetos, grandes eventos, turistificação do território: da produção cultural à mercantilização e espetacularização da cidade e da cultura urbana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [s. l.], v. 16, n. 1, p. 125-138, maio 2014.

FREITAS, R. **Eventos e pandemia: trabalho, renda e vulnerabilidades na Amazônia**. Belém: PPGSA/UFGA, 2022.

G1 PARÁ. Festival Ver-o-Peso da Cozinha Paraense celebra cultura e gastronomia local. **G1**, Belém, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa>. Acesso em: 05 out. 2025.

G1 PARÁ. Festival Se Rasgum reúne artistas nacionais e internacionais em Belém. **G1**, Belém, 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa>. Acesso em: 05 out. 2025.

GOVERNO lança Festival de Ópera do Theatro da Paz. **Agência Pará**, Belém, 2016. Disponível em: <https://agenciapara.pa.gov.br>. Acesso em: 05 out. 2025.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço & Debates**, São Paulo, ano 16, n 39, p. 48-64, 1996.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2005.

HORNE, J. Power games and mega-events cities. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [s. l.], v. 24, n. 1, 2022. DOI: 10.22296/2317-1529.rbeur.202204. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/6990>. Acesso em: 8 set. 2025.

IBGE. Cidades – Belém. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, Rio de Janeiro, 2024. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 05 out. 2025.

IPHAN. **Dossiê do Círio de Nazaré**. Brasília, DF: IPHAN, 2006.

LEFEBVRE, H. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1974.

MACHADO, M. A. **O Círio de Nazaré: fé, festa e turismo em Belém do Pará**. Belém: Paka-Tatu, 2011.

MATIAS, M. **Organização de eventos: procedimentos e técnicas**. 5. ed. Barueri: Manole, 2010.

MERKEL, U. (ed.). **Power, Politics and International Events: socio-cultural analyses of festivals and spectacles**. Londres: Routledge, 2013.

MORAES, J. R.; NASCIMENTO, M. A. B. **Estratégias de Marketing Digital em Eventos Acadêmicos da Universidade Federal do Pará no Centro de Eventos Benedito Nunes**. 2017. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo) – Faculdade de Turismo, Universidade Federal do Pará, Belém, 2017.

OLIVEIRA, C. Turismo e pandemia: desafios e perspectivas. **Revista Turismo em Análise**, [s. l.], v. 32, n. 2, p. 22-49, 2021.

PAIVA, C. Megaeventos e transformações urbanas: contradições do espaço urbano contemporâneo. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, Lisboa, n. 7, p. 487-510, 2015.

PINHEIRO, V. et al. Os impactos da Copa do Mundo da FIFA 2014 em Fortaleza. In: SANTOS JÚNIOR, O. A.; GAFFNEY, C.; RIBEIRO, L. C. Q. (org.). **Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016**. 1. ed. Rio de Janeiro: E-papers, 2015. p. 301-323.

PIO, J. A Vale quer ser desejada pelos jovens — e Mariah Carey é parte do plano. **Exame**, São Paulo, 17 set. 2025. Disponível em: <https://exame.com/marketing/a-vale-quer-ser-desejada-pelos-jovens-e-mariah-carey-e-parte-do-plano/>. Acesso em: 16 out. 2025.

RIBEIRO, G. Show da Lady Gaga trouxe mais de 600 mil turistas ao Rio; impacto para a economia da cidade foi de R\$ 600 milhões. **O Globo**, Rio de Janeiro, 6 maio 2025. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/google/amp/rio/noticia/2025/05/06/show-da-lady-gaga-trouxe-mais-de-600-mil-turistas-ao-rio-impacto-para-economia-da-ci>

dade-foi-de-r-600-milhoes.ghtml. Acesso em: 8 set. 2025.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS JÚNIOR, O. A.; GAFFNEY, C.; RIBEIRO, L. C. Q. (org.). **Brasil: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016**. 1. ed. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

SARGES, M. N. **Belém: riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912)**. Belém: Paka-Tatu, 2000.

SARGES, M. N. **Belém do Pará: imagens da Belle Époque**. Belém: Paka-Tatu, 2010.

SASSEN, S.; ROOST, F. A cidade: local estratégico para a indústria global do entretenimento. **Espaço & Debates**, São Paulo, v.17, n. 41, p. 66-74, 2001.

SEBRAE. **Marajó: turismo e indicação geográfica do queijo**. Belém: Sebrae Pará, 2020. Disponível em: <https://sebrae.com.br>. Acesso em: 05 out. 2025.

SERRA, O.; TAVARES, M. C. O Círio de Nazaré e suas contradições: entre a devoção popular e a mercantilização cultural. **Revista Territórios & Fronteiras**, Cuiabá, v. 8, n. 1, p. 71-89, 2015.

SESPA. **Relatório do Hospital de Campanha do Hangar**. Belém: Secretaria de Estado de Saúde Pública, 2020.

SILVA, D. **Trabalhadores da cultura e pandemia: impactos e resistências em Belém**. Belém: UFPA, 2021.

SOUZA, J. R. Festa e espaço urbano: meios de sonorização e bailes dançantes na Belém dos anos 1950. **Revista Brasileira de História**, Goiânia, v. 39, n. 82, p. 1-22, 2019.

TRINDADE JÚNIOR, S-C. C. **A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana**. 1998. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

UNFCCC. COP30 to be hosted in Belém, Brazil. **UNFCCC**, Bonn, 2023. Disponível em: <https://unfccc.int>. Acesso em: 05 out. 2025.

VAINER, C. Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. In: ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 14., 2011, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. Rio de Janeiro: ANPUR, 2011. p. 1-15. Disponível em: <http://memoriadasolimpiadas.rb.gov.br/jspui/bitstream/123456789/193/1/IU034%20-%20VAINER%20Carlos%20-%20Cidade%20de%20Excecao%2c%20reflexoes%20a%20partir%20do%20Rio%20de%20Janeiro.pdf>. Acesso em: 9 jun. 2025.

YAMAMOTO, R. K.; BERTOLOTTI, R. Organização precária e adesão jovem marcam Fórum Social Mundial em Belém. **UOL**, São Paulo, 01 fev. 2009. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2009/02/01/organizacao-precaria-e-adesao-jovem-marcam-forum-social-mundial-em-belem.htm>. Acesso em: 08 out. 2025.

ZOUAIN, D. M.; LOHMANN, P. B.; VIRKKI, K. B. Residents' Perceptions of the Impacts of the Rio 2016 Olympic Games: Before, During and After the Mega-Event. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, [s. l.], v. 13, n. 2, p. 93-112, 2019.

## **SOBRE AS AUTORIAS DOS TEXTOS**

### **Ágila Flaviana Alves Chaves Rodrigues**

Bacharela em Turismo (UFPA), mestra e doutora pelo PPGDSTU/NAEA/UFPA. Atua no grupo GEOURBAM e na Rede Internacional de Turismo e Dinâmicas Socioterritoriais. Servidora da SEMAS/PA.

### **Alfredo Kingo Oyama Homma**

Agrônomo, mestre e doutor em Economia Rural pela Universidade Federal de Viçosa. Atuou na CODEAMA, IPEAAOc e desde 1976 na Embrapa Amazônia Oriental. Especialista em economia agrícola e desenvolvimento na Amazônia. Membro da Academia Brasileira de Ciência Agronômica e da Academia Amazonense de Letras.

### **Ana Beatriz Fernandes de Macedo Tavares**

Arquiteta e Urbanista (UNAMA), mestre e doutora em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano (UNAMA). Atua com pesquisas sobre centros históricos, especialmente o Centro Histórico de Belém, com menção honrosa no PLURIS 2024.

### **Ana Paula Neves Lins**

Bacharela em Geografia pela UFPA. Mestranda em Diversidade Sociocultural no MPEG. Integra o Grupo de Pesquisa em Geografia do Turismo (GGeotur).

### **André Luiz Fonseca**

Mestrando em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano (UNAMA). Atua profissionalmente na Caixa Econômica Federal.

### **Christiane Lima Barbosa**

Engenheira Civil (UFPA), mestra em Engenharia Civil (UFPA) e doutora em Engenharia Civil (UNICAMP). Professora da Faculdade de Engenharia Civil da UFPA.

### **Débora Gentil Rodriguez Cal**

Graduanda em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Pará (UFPA).

### **Ester Naiana Rodrigues Barros**

Arquiteta e urbanista (UNAMA). Mestranda em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano da Universidade da Amazônia (UNAMA).

### **Felipe da Silva Gonçalves**

Bacharel em Turismo e licenciado em Geografia (UFPA). Mestrando em Geografia (UFPA). Integra grupos de pesquisa em políticas públicas e turismo na Amazônia.

### **Fernando Augusto Souza Pinho**

Engenheiro Civil (UFPA), mestre em Engenharia de Transportes (UFRJ) e doutor em Planejamento Urbano e Regional (UFRJ), com estágio na Universidade Nova de Lisboa. Realizou o pós-doutorado em Urbanismo na PUC-Campinas e o pós-doutorado em Planejamento Urbano e Regional na UFRJ. Integra grupos de pesquisa sobre cidade, linguagem e imaginário. É funcionário da Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (ARCON-PA).

### **João Eduardo Mescouto Nascimento**

Arquiteto e Urbanista (UNAMA) e técnico em edificações (IFPA). Mestrando em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano (UNAMA). Atua em projetos arquitetônicos, paisagismo, orçamentos, laudos, regularização de obras e acompanhamento técnico.

### **Jonathan Rodrigues Nunes**

Turismólogo e geógrafo (UFPA), mestre em Turismo e Hotelaria (UNIVALI) e especialista em Planejamento e Gestão Pública em Turismo (UFPA). Pesquisa patrimônio cultural e relações entre turismo e cultura.

### **Helbert Michel Pampolha de Oliveira**

Geógrafo (UFPA), mestre e doutor em Desenvolvimento Socioambiental pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) da Universidade Federal do Pará (UFPA). Professor substituto da Faculdade de Geografia e Cartografia (FGC) da UFPA. Integrante do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Ordenamento Territorial e Urbanodiversidade na Amazônia (Geourbam).

### **Helena Lúcia Zagury Tourinho**

Arquiteta e Urbanista (UFPA), mestre (NAEA/UFPA) e doutora em Desenvolvimento Urbano (UFPE), com tese premiada nacionalmente. Foi gestora urbana no IDESP, CODEM e SEDOP. Professora da UNAMA, vice-presidente do CAU-PA e conselheira do Conselho de Desenvolvimento Urbano de Belém.

### **Magaly Caldas Barros**

Geógrafa e mestre em Geografia pela UFPA. Doutoranda em Geografia (UFPA). Pesquisadora do Grupo de Geografia do Turismo (GGEOTUR) e integrante do Fórum do Patrimônio Pará.

### **Marcel Assis Batista do Nascimento**

Bacharel em Turismo (UFPA). Mestre em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia (PPGEDAM/UFPA). Mantém vínculo acadêmico com o PPGEDAM/UFPA, com atuação em turismo, desenvolvimento territorial e bioeconomia.

### **Maria Goretti da Costa Tavares**

Geógrafa (UFPA), mestre e doutora em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), com pós-doutorado realizado no Instituto de Geografia da Universidade de Paris 1, Panthéon-Sorbonne. Professora Titular da Universidade Federal do Pará (UFPA) e docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) da UFPA. Bolsista Produtividade em Pesquisa do CNPQ. Coordenadora do Projeto de Extensão Roteiros Geo-Turísticos

### **Maria Lúcia Bahia Lopes**

Economista (UFPA), mestre (UNAMA) e doutora em Economia Aplicada (UFV). Técnica científica no Banco da Amazônia (SPLAN) e docente do Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano (UNAMA).

### **Nabila Suelly Souza Pereira**

Geógrafa e mestre em Geografia (UFPA). Doutoranda em Geografia (UFPA), com pesquisas sobre patrimônio biocultural e produção do espaço no Centro Histórico de Belém. Especialista em Planejamento e Gestão do Patrimônio Cultural.

### **Olga Lúcia Castreghini de Freitas**

Geógrafa (UNESP - Pres. Prudente - SP), mestre em Geografia (UNESP - Rio Claro - SP) e doutora em Geografia Humana (USP), tendo realizado o seu pós-doutorado na Université Paris I - Panthéon Sorbonne (FR). Professora Visitante do PPGEO - UFPA e Professora Sênior do PPGGEO - UFPR. Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq. Coordenadora do Projeto de Pesquisa "COP30 em Belém: das oportunidades de transformações urbanas aos desafios para a sustentabilidade, participação e controle social", financiado pelo CNPq.

### **Patrícia Bittencourt Tavares das Neves**

Engenheira Civil, mestre em Engenharia Civil (UFPB) e doutora em Engenharia de Recursos Naturais (UFPA). Professora da Faculdade de Engenharia Civil da UFPA desde 1992 e diretora regional Norte da ANTP. Atuou em cargos de gestão no setor de transportes do Pará (SETRAN, CTBEL, ARCON-PA, CPH).

### **Rebekah Vitória Pinto de Oliveira**

Graduanda em Engenharia Civil (UFPA), com interesse em construção civil, materiais, geotecnia e mobilidade urbana. Bolsista no projeto "COP30 em Belém", eixo Mobilidade. Atua em pesquisas no LEC/UFPA sobre agregados graúdos e é diretora de palestras no Clube de Engenharia do Pará Acadêmico.

### **Regina Célia Brabo Ferreira**

Arquiteta e Urbanista (UFPA), mestre em Engenharia de Transportes (UnB) e doutora em Desenvolvimento Sustentável (NAEA/UFPA). Professora Associada da Faculdade de Engenharia Civil da UFPA.

### **Roberta Menezes Rodrigues**

Arquiteta e Urbanista (UFPA), mestre em Planejamento do Desenvolvimento (NAEA/UFPA) e doutora pelo PROLAM/USP. Professora associada da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFPA.

### **Ruan Siqueira dos Santos**

Graduando em Arquitetura e Urbanismo da Universidade da Amazônia (UNAMA), bolsista de Iniciação Científica.

### **Tiago Veloso dos Santos**

Geógrafo e mestre em Geografia (UFPA). Doutor em Desenvolvimento Socioambiental pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (UFPA). Professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará e do Programa de Pós-graduação em Geografia do Estado do Amazonas.

