

## PARQUE LINEAR COMO RESGATE DO SÍTIO NATURAL EM BELÉM NO MEGAEVENTO DA COP30 NA AMAZÔNIA.

### *LINEAR PARK AS A RESCUE OF THE NATURAL SITE IN BELÉM AT THE COP30 MEGA-EVENT IN THE AMAZON.*

Marcia Cristina Ribeiro Gonçalves Nunes<sup>1</sup>  
Matheus Gonçalves Nunes<sup>2</sup>

#### **RESUMO:**

Trata-se de uma pesquisa em andamento, diante do megaevento da COP 30 - 30ª Conferência da ONU sobre Mudanças Climáticas em Belém a partir novembro de 2025, onde serão construídos três parques lineares em pontos distintos da cidade. Nesse artigo procurar-se-á entender a requalificação da avenida Doca de Souza Franco no Parque Linear da Doca de Souza Franco. O projeto do governo do Pará usa o conceito de *traffic calming*<sup>3</sup> e prevê uma via elevada, conectando o Parque Linear e o Porto Futuro. Supomos sobretudo, que essa tipologia de parque linear pretenda propiciar questões da mobilidade urbana em relação aos pedestres, ciclistas e transportes limpos. Na pesquisa bibliográfica será aplicado o método do Índice de Caminhabilidade – IC, desenvolvido pelo ITDP-Brasil e IRPH<sup>4</sup> como instrumento de avaliação do espaço do Parque Linear sob a ótica do pedestre e com foco na escala do bairro em três categorias: calçada, mobilidade e ambiente. A COP30 pode deixar legados significativos para as cidades, mas é essencial equilibrar os benefícios com os custos e mitigar os impactos negativos para garantir um desenvolvimento urbano sustentável e inclusivo.

Palavras-chaves: Mobilidade urbana, caminhabilidade, ciclistas, transporte público.

#### **ABSTRACT:**

This is an ongoing research, ahead of the mega-event of COP 30 - 30th UN Conference on Climate Change in Belém starting in November 2025, where three linear parks will be built in different parts of the city. In this article, we will try to understand the requalification of Doca de Souza Franco Avenue in the Doca de Souza Franco Linear Park. The project of the government of Pará uses the concept of traffic calming and foresees an elevated road, connecting the Linear Park and Porto Futuro. Above all, we suppose that this typology of linear park intends to provide issues of urban mobility in relation to pedestrians, cyclists and clean transport. In the bibliographic research, the method of the Walkability Index – CI will be applied, developed by ITDP-Brasil and IRPH as an instrument to evaluate the space of the Linear Park from the perspective of the pedestrian and focusing on the scale of the neighborhood in three categories: sidewalk, mobility and environment. COP30 can leave significant legacies for cities, but it is essential to balance the benefits with the costs and mitigate the negative impacts to ensure sustainable and inclusive urban development.

---

<sup>1</sup> Graduada em Arquitetura e Urbanismo (UNAMA). Doutora em História Social das Amazônia (PPHIST/UFGA). Docente do curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo UNAMA. [marcianunes2011@gmail.com](mailto:marcianunes2011@gmail.com)

<sup>2</sup> Graduado em Arquitetura e Urbanismo (UNAMA). Mestrando em Comunicação, Linguagem e Cultura (PPGCLC/UNAMA). Docente do curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo UNAMA. [mgnprofessor@gmail.com](mailto:mgnprofessor@gmail.com)

<sup>3</sup> *Traffic calming* em tradução literal "tranquilização do tráfego", também conhecido como **acalmia de tráfego**<sup>1</sup> em Portugal e **moderação do tráfego** no Brasil, é um conjunto de medidas de planejamento urbano e de tráfego que consiste na utilização de estruturas físicas como quebra-molas ou na mudança da geometria das vias, visando à redução da velocidade do tráfego de veículos motorizados a fim de aumentar a segurança dos deslocamentos de pedestres e ciclistas.

<sup>4</sup> Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento e Instituto Rio Patrimônio da Humanidade respectivamente.

Keywords: Urban mobility, walkability, cyclists, public transport.

## INTRODUÇÃO:

A palavra evento possui origem etimológica latina – *eventus* – e significa acontecimento, que por seu turno se alinha ao verbo acontecer, proveniente do latim *contingescere*, ou seja, ser ou constituir fato de importância na vida social e em outros domínios públicos (Paiva,2017, p.3). Vários foram os eventos executados desde a Grécia Antiga como nos acontecimentos dos Jogos Olímpicos, em Roma no Circo Massimo onde ocorriam as Corridas de Bigas e no Coliseu por meio de atrações que incluíam execuções, batalhas navais, combates de gladiadores, lutas e caça de animais, onde esses eventos demandavam estruturas espaciais para os devidos acontecimentos e telespectadores, pontos de repouso para hospitalidades, dentre outros. A Revolução Industrial promove uma desconstrução sem precedentes da estrutura social anterior ao sec. XVIII. A substituição do artesanato pelo produto industrializado, as mudanças de relações de trabalho, o direito de propriedades privadas são sintomas do sistema capitalista. Nessa conjuntura, as feiras e exposições universais do sec. XIX intensificam sobremaneira a competitividade entre nações, evidenciando a produção e o consumo de bens e serviços provenientes dos avanços tecnológicos. Em tempos modernos passamos a nos defrontarmos com megaeventos como a Copa do Mundo e Jogos Olímpicos, e no Brasil contemporâneo começa com os 15º Jogos pan-Americanos, realizados no Rio de Janeiro em 2007, quando o país ajustou-se ao contexto do sec. XXI criando infraestrutura cara e específica para a cidade, para dar conta as exigências impostas pelos organizadores internacionais do evento.

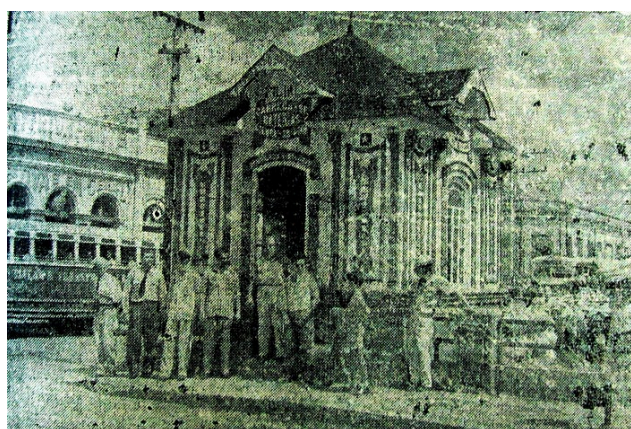
Em 26 de maio de 2023, o governo federal divulga que Belém (PA) sediará a COP30 – 30ª Conferência da ONU sobre Mudanças Climáticas em novembro de 2025, onde segundo estimativas da Fundação Getúlio Vargas – FGV, é esperado um fluxo de mais de 40mil visitantes durante os principais dias da Conferência. Diante desse megaevento, diversas obras necessitam ser realizadas e, dentre os diversos usos, os parques lineares ampliarão um ideário no fluxo de ciclistas e pedestres na melhoria da mobilidade urbana e no meio ambiente da cidade de Belém. Os parques lineares, como o nome sugere, têm comprimento maior que a largura, formando uma “linha” de área verde. Esses espaços foram frequentemente ocupados por grandes avenidas e construções, com muitos cursos d’água canalizados em galerias, debaixo da terra. Além de serem “compridos”, os parques lineares têm outra característica particular: são espaços abertos na cidade, sem área delimitada, portões ou desenho regular. Mesmo assim, podem ser importantes pontos de lazer e realização de atividades físicas para os moradores da região. “Em muitos casos, o parque linear surge para essa população como único local de lazer, com possibilidade de oferecer espaço para práticas recreativas, esportivas ou de contemplação e contato com uma área verde ou participação em eventos culturais” (SUMMIT Mobilidade, 2020). Dentre os parques lineares previstos como estruturas urbanas para a COP30, estes se localizarão na Doca de Souza Franco e da Almirante Tamandaré localizados nos bairros do Reduto e da Cidade Velha respectivamente.

A cidade de Belém, capital do estado do Pará, ao longo do seu processo de urbanização, vem alterando os cursos naturais de seus rios e afluentes, pelos quais é entrecortada, para dar lugar à infraestrutura urbana, o que levou à construção de diversos canais de concreto em seu espaço urbano. Considerando essa perspectiva, procurou-se compreender o espaço atual da Avenida Visconde de Sousa Franco, localizada entre os bairros do Reduto e do Umarizal, na capital paraense, chamada pelos moradores da

cidade de “Doca” devido ao funcionamento de docas, por muito tempo, à margem do Igarapé das Almas. Tomou-se a avenida como objeto de pesquisa por ter sofrido grande intervenção o qual, hoje, é ocupado por infraestrutura urbana e de saneamento, com canal de concreto, iluminação pública, rodovias, calçadas, canteiros e prédios comerciais, shopping center e prédios residenciais. Encontra-se, nesse espaço, o que Ferrara (2009) define como uma “tessitura de usos”, que desenha uma linguagem inusitada e de alta taxa informacional.

O canal da Avenida Visconde de Sousa Franco era originalmente um igarapé, denominado “Igarapé das Armas” ou “Igarapé das Almas”. Para explicar a transformação do Igarapé das Almas, fala-se de “rio” como algo maior e complexo, já do igarapé como a sua representação. No entanto, atualmente, o Igarapé das Almas é reconhecido apenas como um canal, de forma artificial, distante de suas origens naturais e em condições precárias de limpeza. O entorno do Igarapé das Al(r)mas recebia um grande fluxo de mercadorias de várias regiões do estado, onde as embarcações atracavam até as proximidades do atual Boulevard Shopping. Ao longo do século XX, o Igarapé se consolidou como fronteira entre os bairros do Reduto e do Umarizal, o primeiro bairro operário e das indústrias de Belém, o segundo popular, povoado por ex-escravos, que foi se elitizando ao longo do século passado. O Igarapé passou a ser chamado de Doca em 1851 com a inauguração da “Doca do Imperador”, chamada popularmente de “Doca do Reduto”, local importante no comércio do borracha. Contudo, com a crise do produto e a construção do porto, a doca do reduto entrou em decadência. Nos anos de 1920 e 1950 o Reduto se industrializou, as atividades da doca estagnaram e, antes da década de 1960, quando se iniciou a realização do projeto de canalização no Igarapé das Almas, a população que habitava às margens deste vivia em casas de palafitas, das quais os fundos ficavam voltados para o igarapé, lançando os dejetos nas águas pluviais, segundo o morador entrevistado Edilton Figueiredo. Nesse período, conforme indica Trindade (1997), o comércio no entorno do local já estava enfraquecido, pois já existia integração da região a outros estados por meio da Rodovia Belém-Brasília. A urbanização provocou a verticalização da área, a partir dos anos de 1970 e 1980. Um marco da transição entre a Belém Rural e a Belém Urbana.

Figura 1 – Pavilhão Fiscal: Recebedoria na fiscalização da Doca de Souza Franco



Fonte: <https://lorodadoca.medium.com/breve-hist%C3%B3ria-da-doca-de-souza-franco-7ac0ea6275b1>

Figura 2 - Doca de Souza Franco e o Mercado do reduto - 1935



Fonte: Fotos de Robert Swanton Platt do Projeto Laboratório Virtual FAU-ITEC-UFP

Figura 3 – Favelização da Doca de Souza Franco, até aproximadamente 1960.



Fonte: <https://lorodadoca.medium.com/breve-hist%C3%B3ria-da-doca-de-souza-franco-7ac0ea6275b1>



Figura 4 – Canalização da Doca de Souza Franco , década 70.



Fonte: Blog Haroldo Baleixe

Figura 5 – Doca de Souza Franco e urbanização atual

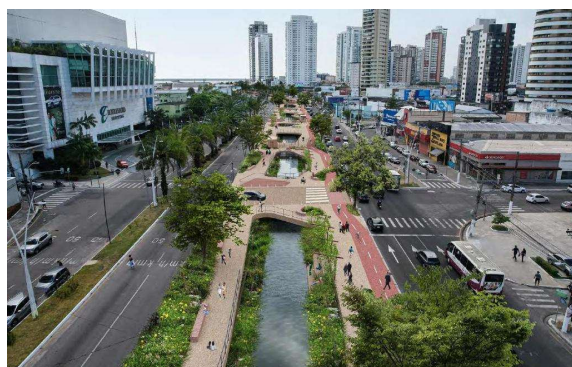


Fonte: [www.tyba.com.br](http://www.tyba.com.br)





Figura 7 – Proposta de usos do Parque Linear por quadra



Fonte: Jornal O Liberal

## MATERIAIS E MÉTODOS:

A metodologia utilizada nesta pesquisa será do tipo **pesquisa bibliográfica** com levantamento de variadas fontes por meio de documentação indireta com fontes de dados a serem coletados dividindo-se numa pesquisa documental e pesquisa bibliográfica em artigos e livros da literatura nacional relacionados com a temática. Posteriormente, **aplicação de Survey** (Babbie, 1999) com uma sequência de perguntas de qualificação do respondente – etapa essencial para sujeitar as demais respostas sobre o uso do espaço público e circulação a pé conforme características pessoais. Assim, a etapa temática reúne outras questões que buscam conhecer os hábitos dos respondentes, suas necessidades de circulação a pé na cidade, suas leituras sobre segurança e adequação do espaço público, etc. E, por fim, o **método do Índice de Caminhabilidade – IC**, desenvolvido pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP-Brasil e o Instituto Rio Patrimônio da Humanidade – IRPH, será o instrumento de avaliação do espaço do Parque Linear sob a ótica do pedestre e com foco na escala do bairro. O Índice de Caminhabilidade é composto por 21 indicadores agrupados em seis diferentes categorias, as quais nesse artigo, serão trabalhadas apenas três: calçada, mobilidade e ambiente.

Na obra *Cidades de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo* (Victor Andrade & Clarisse Cunha Linke, 2017) observamos que na virada do século XXI, líderes visionários têm realizado transformações urbanas em diversas cidades do mundo, como Copenhagen, New York, Madrid, Paris, México e Buenos Aires. Em alguns lugares, a ‘pedestrianização’ temporária de distritos urbanos inteiros também tem sido realizada com o propósito de transformar as percepções de residentes sobre suas cidades. “O conceito de caminhabilidade (*walkability* em inglês) foca nas características do ambiente urbano que favorecem os deslocamentos a pé, e pode compreender desde as condições e dimensões das calçadas e cruzamentos, à atratividade e densidade da vizinhança, à percepção de segurança pública e até condições de segurança viária”, define Danielle Hoppe.

Assim, para avaliar as condições dos espaços públicos para os pedestres e monitorar o impacto de ações de requalificação, entendendo em que medida favorecem (ou não) os deslocamentos a pé foi apresentado o Índice de Caminhabilidade é composto por 21 indicadores agrupados em seis categorias que incorporam uma dimensão da experiência do caminhar e são consideradas lentes necessárias para a avaliação da caminhabilidade e utilizadas como parâmetros centrais na avaliação:

- **CALÇADA:** Incorpora a dimensão relativa à infraestrutura e às condições físicas do passeio e da superfície por onde o pedestre caminha.
- **MOBILIDADE:** Está relacionada à disponibilidade e acessibilidade a formas de transporte sustentável, nominalmente entendidas como transporte de média e alta capacidade,<sup>3</sup> e infraestrutura cicloviária. Mede também a permeabilidade da malha urbana.
- **ATRAÇÃO:** Refere-se às características de uso do solo que influenciam na atratividade do deslocamento para o pedestre. Avalia atributos das edificações e outras condições que podem ter impacto decisivo na intensidade do uso das rotas de pedestres e na sua distribuição ao longo do dia ou da semana.



- **SEGURANÇA PÚBLICA:** Refere-se à influência do desenho urbano e das edificações na sensação de segurança dos pedestres, a qual tem sido explorada por pesquisadores<sup>4</sup> desde a década de 1960. Tema recorrente nas discussões sobre utilização da rua e de outros espaços públicos, especialmente em países com profunda desigualdade social, como o Brasil.
- **SEGURANÇA VIÁRIA:** Agrupa indicadores referentes à segurança de pedestres em relação ao tráfego de veículos motorizados, assim como itens relacionados à acessibilidade universal. Esses indicadores têm grande importância na avaliação das condições de caminhabilidade, pois estão relacionados a riscos de colisões e fatalidades.
- **AMBIENTE:** Agrupa indicadores relacionados a aspectos ambientais que possam afetar as condições de caminhabilidade de um espaço urbano, a aspectos de conforto – por exemplo, sombra e abrigo – e condições ambientais, como a qualidade do ar

Figura 8- Gráfico do Índice da Caminhabilidade ITDP



Fonte: Manual ITDP, 2016.

Nessa pesquisa, a realização da avaliação ocorrerá por meio de três categorias **calçadas, mobilidade e ambiente**. Na categoria calçada teremos avaliação dos indicadores: tipologia das calçadas, material do piso, largura e condição do piso; na categoria mobilidade, teremos avaliação dos seguintes indicadores: dimensão da quadra, distância para transporte e ciclovias; e na categoria ambiente analisaremos os indicadores sombra e abrigo, qualidade do ar, poluição sonora e coleta de lixo.

## RESULTADOS:

Diante da metodologia descrita acima, e ao pudermos aplicar o Índice da Caminhabilidade na requalificação da Doca de Souza Franco no Parque Linear permanecemos apenas nos indagando:

Quais serão os benefícios na construção de parques lineares?

O resultado desse trabalho, deverá ter a ver com a melhoria da caminhabilidade de pedestres na cidade, aumento de áreas verdes, formação de corredores ecológicos, conservação da biodiversidade e dos recursos naturais, redução das chamadas ilhas de calor e transportes limpos, incentivo às práticas esportivas e de lazer ao ar livre e solução eficaz que auxilia na mobilidade urbana da região.

O método Survey pretenderá investigar usos e costumes da população do local dentro do tema mobilidade, considerando indicadores sociais e hábitos de locomoção a pé. O índice, no entanto, avaliará a qualidade de caminhabilidade das vias do Parque Linear a serem analisadas. Através do cruzamento entre os dados advindos dos dois métodos, será possível correlacionar informações comportamentais de acordo com a renda, idade e gênero e a infraestrutura existente para circulação a pé, podendo esta análise, posteriormente, se desdobrar em outras investigações. Outro resultado será a avaliação da eficiência do método Índice de Caminhabilidade ITDP através da análise dos hábitos descritos pelos entrevistados no Survey.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS:**

O local onde será realizada a construção do parque linear deverá impactar positivamente pelo menos três bairros interligando ao complexo do Porto Futuro II.

A COP30 pode deixar legados significativos para as cidades, mas é essencial equilibrar os benefícios com os custos e mitigar os impactos negativos para garantir um desenvolvimento urbano sustentável e inclusivo. O local onde será realizada a construção do parque linear deverá impactar positivamente pelo menos três bairros interligando ao complexo do Porto Futuro II.

Esses resultados terão ligação direta com os objetivos a serem proporcionados pelo megaevento?

### **REFERÊNCIAS:**

ANDRADE, Victor; CUNHA, Linke. Cidades de pedestres : A caminhabilidade no Brasil e no mundo / Victor Andrade & Clarisse Cunha Linke (organizadores). – Rio de Janeiro : Babilônia Cultura Editorial, 2017

BABBIE, E. Métodos de pesquisa de Survey. 1. ed. Belo Horizonte, MG: Edições UFMG, 1999.

Larissa L. C. Teles, Rogério Camara. IGARAPÉ DAS ALMAS: uma cartografia da Avenida Visconde de Sousa Franco, Belém / PAREvista de Design, Tecnologia e Sociedade Brasília, v. 6, n. 1 (2019), p. 78-95, ISSN 25257471791.

PAIVA, Ricardo Alexandre. **Megaeventos e intervenções urbanas**. Barueri, SP: Manole. 2017. 414p.

REIS, A.C. **Megaeventos e turismo: uma breve revisão**. In: DACOSTA, L. et al. Legados de Megaeventos esportivos. Brasília: Ministério do Esporte, 2008.

SUMMIT Mobilidade. <https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/o-que-sao-parques-lineares-urbanos/dISPONÍVEL> em: 04/04/2024.