



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: *Balanco crítico e expectativas da COP30 no Brasil*

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

COP 30 E OS IMPACTOS PARA A MOBILIDADE URBANA DE BELÉM/PA

COP 30 AND THE IMPACTS ON URBAN MOBILITY IN BELÉM/PA

Glauber Lima Matos¹
Sarah Rassy Marques²

RESUMO

A 30ª Conferência das Partes (COP 30), que irá acontecer em Belém (PA), faz parte de um contexto de megaeventos que criam expectativas sobre o legado que podem deixar para as cidades sedes. Nesta edição grande parte dos investimento será concentrado no chamado Polígono COP 30, gerando reflexões sobre o uso político do território. No campo da mobilidade urbana os anseios da sociedade por respostas sobre o futuro dos deslocamentos são mais incisivos pois é um dos setores mais afetados com a chegada de grandes contingentes populacionais. Este artigo teórico tem como objetivo investigar como o tema da realização do megaevento está sendo repercutido no campo da mobilidade urbana. Busca-se responder a seguinte pergunta: quais os possíveis impactos que a realização da COP 30 poderá gerar na mobilidade urbana da metrópole e no contexto metropolitano de Belém (PA)? Para tanto, utilizou-se metodologia de pesquisa bibliográfica e documental, tem abordagem qualitativa, interdisciplinar, com método de raciocínio indutivo e viés analítico-descritivo. Os resultados apontam que as demandas por deslocamento metropolitano serão intensas, bem como pela utilização de transporte individual, e que podem agravar o atendimento as Fundações Públicas de Interesse Comum, pois o planejamento e a gestão urbanos ainda carecem de políticas efetivas voltadas à promoção de mobilidade metropolitana. Conclui-se que há a necessidade de pensar os deslocamento para além dos limites do polígono e que a capital paraense deve presar pelos deslocamentos mais sustentáveis que devem estar alinhados com as ODSs presentes na Agenda 2030.

Palavras-chave: Belém. COP 30. Mobilidade Urbana. Sustentabilidade.

ABSTRACT

The 30th Conference of the Parties (COP 30), which will take place in Belém (PA), is part of a context of mega-events that create expectations about the legacy they can leave for the host cities. In this edition, a large part of the investment will be concentrated in the so-called COP 30 Polygon, generating reflections on the political use of the territory. In the field of urban mobility, society's desire for answers about the future of travel is more incisive, as it is one of the sectors most affected by the arrival of large population contingents. The aim of this theoretical article is to investigate how the mega-event is impacting on the field of urban mobility. It seeks to answer the following question: what possible impacts could COP 30 have on urban mobility in the metropolis and metropolitan context of Belém (PA)? To this end, a bibliographical and documentary research methodology was used, with a qualitative, interdisciplinary approach, using an inductive reasoning method and an analytical-descriptive bias. The results show that the demands for metropolitan travel will be intense, as well as the use of individual transportation, and that they may aggravate the need to serve the Public Foundations of Common Interest, since urban planning and management still lack effective policies aimed at promoting metropolitan mobility. The conclusion is that there is a need to think about commuting beyond the lane.

Keywords: Belem. COP 30. Urban Mobility. Sustainability.

¹ Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano. glauber.700@gmail.com.

² Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano da Universidade da Amazônia. sarah.rassy22@gmail.com



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade, enquanto campo de estudos sobre os deslocamentos humanos e de animais, passou por diversas mudanças de acordo com as características e demandas de deslocamento da sociedade. A grande mudança de paradigma nos deslocamentos aconteceu após a primeira metade do séc. XIX, com o processo de reestruturação urbana das cidades, a partir do desenho urbano, para favorecer a expansão da modicidade dos transportes automotores (Lopes *et al.*, 2020).

A expansão dos deslocamentos por estradas possibilitou a diminuição da distância entre cidades, alterando as relações econômicas e sociais de autonomia para interdependência entre elas, através de uma costura urbana, em especial as metrópoles (cidades polo), que vão estabelecer relações de Movimentação Pendular, Conurbação Urbana, Aglomeração Urbana e Metropolização com outras cidades vizinhas (Souza, 2003).

Souza (2003) conceitua esta interação entre cidades e vai dizer que Movimento Pendular é o fluxo diário de trabalho para residência (e vice-versa), similar ao exodo rural que acontecia na revolução industrial, quando as pessoas circulavam do campo para as cidades. No entanto, esta relação passou a se intensificar entre as próprias cidades. A Aglomeração Urbana é uma relação que não depende de proximidade e o que difere de uma Conurbação Urbana é que, neste caso, é o encontro entre o tecido urbano através da malha viária, formando uma conexão física-estrutural. Já o conceito de Metropolização está associado a relação de poder de uma metrópole com as cidades vizinhas, podendo ser uma aglomeração ou uma conurbação.

Segundo o IBGE (2016), há uma “nova ordem mundial”, que é uma tendência contemporânea do processo de urbanização, que tem como característica o “entrelaçamento” entre diversas escalas territoriais, gerando como produto distintos arranjos populacionais

A relação de interdependência entre as cidades acaba criando problemas de deslocamento como os congestionamentos, sinistros de trânsito (acidentes) e poluição do ambiente, que são indicativos de carência nos sistemas de transporte e trânsito de uma cidade. Deste modo, nasce o conceito de Mobilidade Urbana (MU) como a “capacidade de dar suporte aos deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano para a realização das atividades diárias”, onde, assim como a educação e a saúde, é um atributo da cidade enquanto espaço urbano (Lopes *et al.*, 2020, p. 45).

Na medida que as cidades crescem, as relações de interdependência intensificam cada vez mais estes problemas urbanos, que deixam de ser exclusivamente municipal e passam a ser compartilhados entre mais de um município. Deste modo, surge a necessidade de criação de uma instância de planejamento e gestão metropolitana que não interfira na autonomia destes municípios.

No Brasil, as primeiras Regiões Metropolitanas (RM) foram implementadas em 1973 (Lei Complementar nº 14) e 1974 (Lei Complementar nº 20), sendo elas: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém, Fortaleza e Rio de Janeiro. A competência para a criação das RMs era da União durante a vigência da Constituição Federal (CF) de 1967 e passou a ser dos Estados a partir da CF de 1988. Hoje há 87 RMs no território nacional (IBGE, 2023).

Apesar do Estatuto da Cidade (EC), lei nº 10.257, de 2001, e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), lei nº 12.587, de 2012, trazerem avanços significativos à política urbana e à política de mobilidade urbana, as RMs eram criadas sem um critério estabelecido. Neste sentido, foi com a implementação do Estatuto da Metrópole (EM), lei nº 13.089, de 2015, que a política metropolitana, em especial a de mobilidade, foi traçada com mais eficácia.

O Estatuto das Metrópoles (2015) estabelece diretrizes gerais para o planejamento, gestão e execução das relações entre os municípios que fazem parte de RMs e AUs, sendo estas relações chamadas de Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC). Esta lei passa a ter um papel complementar ao EC e estabelece a necessidade da elaboração de um Plano Diretor Urbano Integrado (PDUI), que atenda aos interesses em comum, em especial de mobilidade urbana (Lopes *et al.*, 2020).

Em novembro de 2025, a cidade de Belém, localizada no Estado do Pará e integrante da Região Metropolitana de Belém (RMB) na condição de metrópole, será sede da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP 30), evento global que coloca sob a cidade amazônica a



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

grande responsabilidade de, em um curto período de tempo, resolver diversos problemas urbanos (endógenos e exógenos) que a mesma enfrenta diariamente. Ademais, tem o desafio de adequar-se a demanda de um contingente (regional, nacional e internacional) de, em média, 60 mil pessoas que prestigiarão o megaevento presencialmente na capital paraense (Taketa, 2023).

Os impactos que um evento desta grandeza pode causar em cidades é um tema recorrentemente discutido no meio acadêmico, pois demandam grandes alterações na infraestrutura, planejamento e investimento que mudam a dinâmica de uma cidade. As mudanças podem ser positivas, como a geração de novos postos de trabalho e investimento em âmbito local, mas também podem ser negativas, como o uso político do território que intensifica os conflitos socioambientais através do favorecimento de locais estratégicos em detrimento de outros (Junior; Portela; Cardoso, 2023).

De acordo com Trindade Jr. (1998), quando se trata de uma instância municipal, o uso político do território pode definir quem vai ou não ser beneficiado com infraestrutura urbana, em especial em Belém, uma cidade ribeirinha, que, desde o último século, vem sofrendo com o espraiamento da sua forma metropolitana e a fragmentação dos núcleos urbanos através de relações especulativas. O espraiamento da malha urbana de uma cidade causa fenômenos intraurbanos (centralização e descentralização) e interurbanos (conurbação e aglomeração urbana), caracterizados por relações de interdependência socioeconômicas que se intensificam entre as cidades. Quando estas relações possuem uma metrópole, cria-se o fenômeno da metropolização, onde a metrópole (cidade polo) exerce influência sob as demais cidades e, conseqüentemente, recebe um contingente populacional, diariamente, atrás de oportunidades de comércio, serviço e trabalho, criando-se o chamado movimento pendular (Souza, 2003). Em Belém, tais fenômenos acontecem de forma intensiva e estão diretamente relacionados a mobilidade, pois geram congestionamentos que dificultam os deslocamentos diários, principalmente nos acessos ao centro da cidade (Tobias; Azevedo; Lobo, 2022).

Neste contexto, para a COP 30, foi delimitado o chamado “Polígono COP 30”, com objetivo de estabelecer um perímetro para realização do evento e circulação dos participantes, onde, conseqüentemente, está sendo implantado o investimento de infraestrutura urbana, dentre eles os relacionados a mobilidade urbana (Bógea, 2023).

Diante do exposto, surge uma inquietação sobre quais os possíveis impactos que a realização da COP 30 poderá gerar na mobilidade urbana da metrópole e no contexto metropolitano de Belém-PA? Para responder ao questionamento objetiva-se investigar como o tema da realização da COP 30 está sendo repercutido no campo da mobilidade urbana.

Este trabalho está dividido em seis seções, sendo a primeira a introdução já exposta, em seguida materiais e métodos utilizados para a pesquisa. A terceira seção trata dos conceitos de sustentabilidade e mobilidade urbana e é seguida pelo contexto de megaeventos, em especial a COP 30. Por fim, são apresentados resultados da pesquisa e as considerações finais.

2. MATERIAIS E MÉTODOS.

O presente artigo tem como natureza de pesquisa a abordagem qualitativa, interdisciplinar, com método de raciocínio indutivo e viés analítico-descritivo. Como método e técnica para coleta e análise de dados, foi realizada a revisão sistemática da literatura e análise documental, através da utilização do plataforma do Periódicos CAPES, pelo banco de dados Google Acadêmico (artigos), biblioteca pessoal (livros) e pesquisa documental (artigos jornalísticos), com o intuito de coletar informações atualizadas sobre a realização do megaevento na capital paraense e os seus possíveis impactos na mobilidade urbana.

Os critérios para a filtragem dos dados do Periódicos CAPES foi a utilização de palavras chave voltadas a temática em questão, como “Belem” AND “Megaeventos” AND “Urban Mobility” (Mobilidade Urbana) AND “Sustainability” (Sustentabilidade), “Urban Infrastructure” (Infraestrutura Urbana) AND “Urban Restructuring” (Reestruturação Urbana).

Como forma de sistematizar as informações coletada foram utilizados softwares como *Mendelay* e *Obsidian* que auxiliaram na organização das referências e identificação de lacunas de pesquisa. Por fim, o materiais bibliográficos encontrados foram gerenciados por meio de utilização de planilha no software *Excel*.



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

3. SUSTENTABILIDADE X MOBILIDADE URBANA

O debate da sustentabilidade urbana está diretamente ligado a agendas governamentais. A segunda metade do século XX foi marcada por discussões sobre questões ambientais, que tiveram início no Clube de Roma, passando pela Conferência de Estocolmo (1972), até chegar, no que pode-se considerar como um dos marcos mais importantes, em especial para o Brasil, a ECO-92, a qual trouxe o conceito de Desenvolvimento Sustentável e esforços para definir metas e regras para um desenvolvimento responsável (Becker, 1993).

O mundo, até então, passava por uma globalização “perversa”, a sociedade incubia ao consumo, as desigualdades sociais e espaciais se intensificavam, o Estado perdia seu papel de indutor, crescia o cooperativismo e os problemas ambientais se agravavam cada vez mais. E para superar estes problemas as novas agendas governamentais começam a tratar da Sustentabilidade como uma forma de superar esta visão desenvolvimentista de produção a qualquer custo e que trazia um novo olhar respeitando a natureza, os povos e as comunidades existentes de cada região (Santos, 2001; Dias, 2014).

Como produto mais recente deste pacto entre nações para alcançar o Desenvolvimento Sustentável destaca-se a Agenda 2030 que propõe 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), com metas estabelecidas para serem alcançadas até 2030, aprovado por 193 países, inclusive o Brasil, na Cúpula das Nações Unidas, em Nova York. O documento foi um plano de ação que tem como base as dimensões social (dignidade e igualdade para pessoas), econômica (progresso econômico, social e tecnológico) e ambiental (proteger o planeta da degradação) do desenvolvimento sustentável (Barbieri, 2020; ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2016).

Dentre os 17 ODS, destaca-se a ODS 11 – tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros e sustentáveis, e as metas 11.2 – proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos [...]; 11.3 - aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planejamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países; e 11.7 - proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência, que estão diretamente ligadas a mobilidade urbana (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2016).

A Mobilidade Urbana Sustentável caracteriza-se por promover deslocamentos por meio de infraestrutura e serviços com menor impacto ambiental, modicidade tarifária, saúde financeira dos provedores e buscando a inclusão social com equidade de uso do espaço urbano (Lopes *et al*, 2020).

Com relação as dimensões da sustentabilidade, no campo da mobilidade a dimensão social, chamada de acessibilidade universal, busca fornecer serviços a todos os cidadãos, independente das dificuldades de locomoção. A dimensão econômica busca equilibrar os sistemas econômico-financeiro e mobilidade, bem como evitar o risco de degradação dos transportes coletivos. Por fim, a dimensão ambiental tem como prioridade a utilização de transportes não-motorizados, como a caminhada e o ciclismo, de forma integrada com os transportes coletivos (Lopes *et al*, 2020).

4. MEGAEVENTOS, CENTRALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS E O POLÍGONO COP30

Oportunidade é a palavra chave quando se fala em sediar megaeventos. Na antiguidade, os Jogos Olímpicos gregos serviram de oportunidade para suspenderem guerras durante a realização do evento, enquanto que durante o século XX, após a segunda guerra mundial, significou para a Europa a reconstrução do pós-guerra. Com o tempo, megaeventos, principalmente esportivos, passam a ter caráter político e servir de oportunidade para governos, principalmente no que diz respeito a mostrar ao mundo o potencial do país, assim como para a dinamização das economias metropolitanas e realização de transformações urbanas nas cidades sede (Chaussard, 2015; Pinheiro *et. al.*, 2015).

Segundo Chaussard (2015), os megaeventos tem como característica a sua importância no cenário mundial, principalmente pelo fato de serem eventos com ampla exposição da mídia. Apesar de sua curta duração, transmitem certa significância internacional e causam impactos, para além do evento, à cidade-sede. Nesse sentido, os países possuem grande interesse em sediar tais eventos por ser uma forma de se inserirem no mercado mundial, sobretudo em se tratando de países em desenvolvimento,



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: *Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil*

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

como é o caso do Brasil, pois ser sede significa “[...] incrementar sua competitividade, demonstrar credibilidade para atrair investimentos internacionais, valendo-se da exposição midiática mundial” (Chaussard, 2015, p. 44).

Os eventos de grande magnitude, como os megaeventos, passam a ser tratados frequentemente como uma forte ferramenta de mudanças para as cidades, inclusive por parte da população, pois além de atrair investimentos internacionais, também obrigam os governos a investir em infraestrutura e a cumprir os prazos pré-estabelecidos sobretudo por estarem sob cobrança, pressão e supervisão de órgãos externos. Pode-se dizer, então, que tais eventos de grande porte renovam e reestruturam as cidades por onde passam (Chaussard, 2015; Viana, 2019).

Tem-se, então, a ideia de que tornar-se país sede para realização dos megaeventos, sejam eles esportivos ou não, apenas trará benefícios para as cidades que irão sediá-los. Porém, o que acontece na realidade é o investimento em áreas centrais e até mesmo degradadas que tenham potencial de desenvolvimento econômico, com o objetivo de torná-las atraentes ao capital financeiro e, conseqüentemente, a especulação imobiliária. Sendo assim, os interesses sociais passam a ser esquecidos e em paralelo há a valorização do ambiente empresarial (Viana, 2019).

A gentrificação é um dos fenômenos mais comuns em cidades que estão sediando os megaeventos. Trata-se da requalificação e reestruturação de áreas anteriormente degradadas, que passam a ser valorizadas e agora atraentes ao mercado imobiliário, sendo necessária a remoção de comunidades inteiras, geralmente de baixa renda. Pode-se dizer, então, que sediar eventos de grande magnitude significa elitizar as cidades (Viana, 2019; Pinheiro et. al., 2015), tornando fraco o discurso feito por governos a respeito de atração de investimentos e dos benefícios para toda a população, pois no final das contas, favorecerá apenas a uma pequena parcela da sociedade.

Sendo assim, demandas reais e legítimas e, muitas vezes, urgentes da população são negligenciadas em prol da mercantilização da cidade a nível de mercado global e dos interesses daqueles envolvidos na realização do evento, utilizando volumes vultuosos de recursos públicos que deveriam ser justamente implantados nas necessidades dos cidadãos locais. No fim, a renovação e a reestruturação da cidade, dadas como favoráveis e benéficas para todos, passa a encarecer o espaço urbano e a escancarar ainda mais as desigualdades socioespaciais (Viana, 2019).

Apesar de tudo, os megaeventos são almeçados pelos países, sendo mais populares os são de caráter esportivo, como Copas do Mundo e Jogos Olímpicos. Entretanto, com o agravamento de desastres naturais provenientes das mudanças climáticas, fez-se necessário discutir soluções e criar ações urgentes de contenção e reversão dos danos causados pela atual crise de modo que a temática voltada ao clima ficou mais enfatizada atualmente. Porém, tais discussões já são realizadas desde a década de 1990, através de diversas conferências realizadas pela Organização das Nações Unidas, dentre elas a Conferência das Partes, ou seja, a COP (RNGB, 2023).

A Conferência das Partes (COP) foi criada pela ONU em março de 1994, com o objetivo de chegar a acordos entre os países participantes sobre como lidar com as mudanças climáticas e prevenir ações humanas consideradas perigosas para o sistema climático do mundo. Atualmente, o mundo está passando pela chamada “década decisiva” para a ação climática, ou seja, tomar atitudes urgentes para evitar piores impactos, pois a saúde, não apenas do planeta, como também dos seres humanos está em jogo (RNGB, 2023).

Nesse contexto, em novembro de 2025, a cidade de Belém, localizada no Estado do Pará e integrante da Região Metropolitana de Belém (RMB) na condição de metrópole, será sede da 30ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP 30), evento global que coloca sob a cidade amazônica a grande responsabilidade de, em um curto período de tempo, resolver diversos problemas urbanos (endógenos e exógenos) que a mesma enfrenta diariamente. Ademais, tem o desafio de adequar-se à demanda de um contingente (regional, nacional e internacional) de, em média, 60 mil pessoas que prestigiarão o megaevento presencialmente na capital paraense (Taketa, 2023).

Porém, assim como ocorre em diversos megaeventos pelo mundo, o Governo do Estado também centralizará os investimentos no chamado “Polígono COP 30”, ou seja, uma delimitação de 30



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: *Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil*

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

quilômetros quadrados que contempla o limite dos bairros da Cidade Velha ao Guamá, chegando até o Aeroporto Internacional de Belém. Sendo assim, tais investimentos de infraestrutura estão concentrados nesse perímetro (Taketa, 2023).

Percebe-se, então, que independente do país sede, os impactos que um evento desta grandeza pode causar em cidades é muitas vezes preocupante, pois demandam grandes alterações na infraestrutura, planejamento e investimento que mudam a dinâmica de uma cidade. As mudanças podem ser positivas, como a geração de novos postos de trabalho e investimento em âmbito local, mas também podem ser negativas, como o uso político do território que intensifica os conflitos socioambientais e socioespaciais através do favorecimento de locais estratégicos em detrimento de outros (Junior; Portela; Cardoso, 2023).

5. RESULTADOS.

Como já explanado anteriormente, para a realização do evento da COP 30 em Belém/PA, foi delimitada uma área de 30 quilômetros quadrados, denominada de “Polígono COP 30”, que contempla o limite dos bairros da Cidade Velha ao Guamá, chegando até o Aeroporto Internacional de Belém. Sendo assim, os investimentos de infraestrutura estão concentrados nesse perímetro (Taketa, 2023). No entanto, apesar da ocorrência das principais atividades estarem dentro do limite do Polígono, os participantes do evento não irão circular apenas nesta delimitação, principalmente pela necessidade de hospedagem fora da cidade, e que, para atender tal demanda, o Governo do Estado propõe trabalhar em um raio de 50 km, englobando soluções em meios rodoviários, aeroviários e hidroviários (Mendes, 2024; Nunes, 2023).

Nesse sentido, como o principal meio de deslocamento ainda é através do sistema rodoviário, algumas medidas já estão sendo pensadas para melhorar a mobilidade na capital paraense, como a troca do asfalto atual por uma nova camada modificada que vai garantir maior durabilidade; sinalização, orientação e trânsito por meio de tecnologia inteligente (digital e bilíngue) e gestão de trânsito em tempo real; melhoria do transporte público através da readequação do BRT, com a criação de novos corredores em algumas vias, e, por fim, a adição de 9 a 11 ônibus elétricos com ar condicionado para o deslocamento dos participantes (Bógea, 2023). Estas medidas somam-se aos princípios, diretrizes e metas estabelecidas pelo Plano de Mobilidade Urbana de Belém que aponta para o futuro (até 2028) a necessidade de integração das diversas modalidades de transporte (terrestre e fluvial), em especial a articulação do BRT (municipal e metropolitano) com o transporte coletivo concencional (Belém, 2016).

Dado o exposto, pode-se inferir que, durante o megaevento na capital, as demandas por deslocamento metropolitano (exógenos) serão intensas, não apenas ocasionadas pelos participantes mas também pelos habitantes da região, e, caso a gestão municipal e a gestão metropolitana não trate de forma prioritária estes deslocamentos, pode-se agravar as Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs) relacionados a mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belém, como congestionamentos, sinistros de trânsito e emissão de gases poluentes. Quando relacionado com a demanda por hotelaria, se o transporte público não for eficiente e integrado, através de uma rede de conectividade que faça com que as pessoas acessem todos os pontos estratégicos, dentro e fora do “Polígono COP 30”, pode haver uma procura maior por transporte individual motorizado privativo (veículo particular) e por serviço (transporte por aplicativo, aluguel de veículos, entre outros).

Como consequência da procura por transporte individual motorizado, Belém pode dar um salto para trás em relação aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) 11, em buscar cidades e comunidades sustentáveis até 2030, em especial a meta 11.2 que trata sobre acesso a um sistema de transporte público seguro, acessível e sustentável (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2016). Assim como vai de encontro com as próprias discussões que serão debatidas no megaevento que será realizado em novembro de 2025 na cidade.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.

O presente artigo buscou discutir os principais problemas de mobilidade metropolitana relacionados a realização do evento da COP 30 em Belém/PA. Identificou-se, através de pesquisa documental e bibliográfica, que há a necessidade de pensar os deslocamento para além dos limites do “Polígono COP 30”. Sendo assim, para um megaevento sobre mudanças climáticas, é fundamental que a



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

capital paraense prese pelos deslocamentos mais sustentáveis como, por exemplo, a preferência pelo transporte público em detrimento do transporte particular, reduzindo, assim, as externalidades negativas que prejudicam a mobilidade, o meio ambiente e a qualidade de vida da sociedade. Para além dos período de realização do megaevento é preciso refletir sobre o legado que o mesmo deixará para a cidade de Belém e o restante da Região Metropolitana no que tange a infraestrutura urbana e a assistência às necessidades da população, que devem estar alinhados com as ODSs presentes na Agenda 2030.

AGRADECIMENTO

Agradecemos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo financiamento da pesquisa, e ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano (PPDMU), pela oportunidade e confiança.

REFERÊNCIAS

Belém. **Plano de Mobilidade Urbana de Belém**: PlanMob. Belém, 2016.

Bógea, H. As mudanças anunciadas para Belém como sede da COP 30. **Hiroshi Bógea Online**. [s.l], 2023. Disponível em: <https://www.hiroshibogea.com.br/as-mudancas-anunciadas-para-belem-como-sede-da-cop-30>. Acesso em: 29 mar. 2024.

CHAUSSARD, Suelen Weiss. **Megaeventos e a cidade**: Reflexos urbanos da Copa do Mundo 2014 na Região Metropolitana de Recife. 2015. 216 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade) – Programa de Pós Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/divisao-regional/15782-arranjos-populacionais-e-concentracoes-urbanas-do-brasil.html>. Acesso em: 26 mai. 2024.

Junior, M. R. Vasconcelos; Portela, R. S.; Cardoso, W. S.. REPERCUSSÕES DA COP 30 NA DINÂMICA DA CIDADE BELÉM/PA. In: **Anais do Congresso Amazônia: ambientes, territórios e desenvolvimento**. Belém(PA). Universidade Federal do Pará - UFPA, 2023. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/ii-coam/691407-repercussoes-da-cop-30-na-dinamica-da-cidade-belempa/>. Acesso em: 30 mar. 2024.

Lopes, D. R.; Martorelli, M.; Costa, A. G. **Mobilidade Urbana**: conceito e planejamento no ambiente brasileiro. Curitiba: Editora Appris, 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (2016). **Agenda 2030**. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/91863-agenda-2030-para-o-desenvolvimento-sustent%C3%A1vel>. Acesso em: 27 jan. 2024

Mendes, V. Os problemas que Belém precisa resolver antes da COP30. **Brasil de Fato**. 13 mar. 2024. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2024/03/13/os-problemas-que-belem-precisa-resolver-antes-da-cop30>. Acesso em: 29 mar. 2024.

Nunes, L. Governo do Pará e Airbnb firmam parceria para impulsionar hospedagem na COP 30.



Megaeventos como Estratégia para o Desenvolvimento Urbano: *Balanço crítico e expectativas da COP30 no Brasil*

Belém, 06 a 08 de maio de 2024
Universidade da Amazônia - UNAMA

Agência Pará. Belém, 2023. Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/49228/governo-do-para-e-airbnb-firmam-parceria-para-impulsionar-hospedagem-na-cop-30>. Acesso em: 30 mar. 2024.

PINHEIRO, V. *et. al.* Os impactos da Copa do Mundo da FIFA 2014 em Fortaleza. In: SANTOS JR, Orlando Alves dos; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (org.) **Brasil: Os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016.** Rio de Janeiro: E-papers, 2015. P. 301-323.

REDAÇÃO NATIONAL GEOGRAPHIC BRASIL. Qual a origem da COP, uma das conferências mais importantes sobre mudanças climáticas. **National Geographic**, 30 nov. de 2023. Disponível em: <https://www.nationalgeographicbrasil.com/meio-ambiente/2023/11/qual-e-a-origem-da-cop-uma-das-conferencias-mais-importantes-sobre-mudancas-climaticas>. Acesso em: 29 mai. 2024.

Souza, M. L. O que faz de uma cidade uma cidade? In: _____. **ABC do Desenvolvimento Urbano.** 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2003. p. 23-40.

Taketa, B. Vale tudo para maquear Belém para a COP-30? **SAMAÚMA.** Jun. 2023. Disponível em: <https://sumauma.com/vale-tudo-para-maquiar-belem-para-a-cop-30/>. Acesso em: 29 mar. 2024.

Tobias, M. S. G.; Azevedo, V. C. L.; Lobo, M. A. A. THE INFLUENCE OF SOCIO-SPATIAL SEGREGATION ON URBAN MOBILITY INDICATORS: THE CASE OF BELÉM – PA. *in:* **Temas emergentes voltados para as ciências sociais.** Brazilian Journals Editora, 2022. p. 160–175.

Trindade Júnior, S. C. C. da. **Assentamentos urbanos e reestruturação metropolitana: o caso de Belém.** GEOUSP Espaço e Tempo (Online), [S. l.], v. 2, n. 2, p. 39-52, 1998. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/123318>. Acesso em: 18 ago. 2023.

VIANA, Lucio Hanai Valeriano. A ideologia na produção do espaço: os megaeventos como agentes difusores da ideologia (neo) liberal. **Caderno MetrÓpole**, São Paulo, v. 21, n. 44, p. 79-97, jan./abr. 2019.