

**TRANSFORMAÇÕES URBANAS E DIREITO À MOBILIDADE: O EFEITO DA
COP 30 NO SISTEMA DE ÔNIBUS DE BELÉM-PA**
*URBAN TRANSFORMATIONS AND THE RIGHT TO MOBILITY: THE EFFECT OF COP
30 ON THE BUS SYSTEM IN BELÉM-PA*

Pedro Igor Furtado de Carvalho¹
Daniella Maria dos Santos Dias²

RESUMO

O artigo aborda os desafios da mobilidade urbana em Belém do Pará, analisando a situação do transporte coletivo por ônibus à luz dos direitos dos usuários previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Destaca-se a realização da COP-30 em 2025 como uma oportunidade para melhorar a infraestrutura urbana, com investimentos significativos anunciados para a renovação da frota de ônibus. Conclui-se que, apesar das iniciativas positivas, a renovação da frota tem potencial limitado para garantir um legado duradouro para a mobilidade urbana em Belém.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Direito à Cidade. Ônibus. Impacto dos Megaeventos. COP 30.

The article addresses the challenges of urban mobility in Belém do Pará, analyzing the situation of collective bus transportation in light of the users' rights stipulated by the National Urban Mobility Policy (PNMU). The 2025 COP-30 is highlighted as an opportunity to improve urban infrastructure, with significant investments announced for the renewal of the bus fleet. It concludes that, despite positive initiatives, fleet renewal has limited potential to ensure a lasting legacy for urban mobility in Belém.

Keywords: Urban Mobility. Right to the City. Buses. Impact of Megaevents. COP 30.

1. INTRODUÇÃO

Este artigo se debruça sobre a situação atual do transporte coletivo por ônibus em Belém do Pará, a partir da ótica dos direitos do usuário previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Além disso, exploram-se as preparações e expectativas de transformação urbana em vista da realização da COP 30, prevista para 2025, focando nos potenciais impactos sobre a estrutura de transporte por ônibus da cidade.

Atualmente, os direitos fundamentais dos usuários de transporte coletivo, como acesso a serviços adequados, participação no planejamento, informação clara e um ambiente seguro, não são plenamente garantidos. Diante disso, questiona-se como a preparação para a COP 30 poderá transformar o sistema de transporte por ônibus em Belém e quais serão as implicações para a mobilidade urbana e o direito à cidade dos cidadãos.

2. MATERIAIS E MÉTODOS

Este estudo adotou uma abordagem metodológica mista, integrando análises qualitativas e quantitativas. Foram realizadas revisões bibliográficas abrangendo os temas de direito à cidade, mobilidade urbana, a urbanização em Belém e realização de megaeventos, complementadas por uma análise de dados oriundos da Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana de 2023, registros sobre a frota de ônibus municipais de 2013 a 2021, disponibilizados pela Prefeitura de Belém e comunicações institucionais acerca dos preparativos para a COP 30.

¹Estudante de graduação da Universidade Federal do Pará. Email: pedroigor319@gmail.com

²Prof. Dra. da Universidade Federal do Pará. Email: diasdaniella@gmail.com

3. MOBILIDADE URBANA E DIREITO À CIDADE

3.1 A relação entre mobilidade urbana e o direito à cidade.

No ordenamento jurídico brasileiro o direito à cidade é disciplinado pelo art. 2º da Lei 10.257/2001, que estabelece as diretrizes para orientar a política urbana visando ao pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade. Nessa norma, merece especial destaque a mobilidade urbana, referida na legislação como "transporte", pois, além de constituir um direito em si, frequentemente torna-se um pré-requisito para o exercício efetivo de outros direitos. Moura e Souza (2020) demonstram que o processo de produção do espaço nas cidades brasileiras é pautado por uma lógica de marginalização da população menos favorecida, contribuindo para a ampliação das distâncias no cotidiano urbano. A dispersão e segregação nesses contextos tornam a locomoção motorizada essencial, impactando diretamente o uso dos espaços urbanos e, conseqüentemente, o exercício do direito à cidade (Dantas, 2022).

3.2 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A PNMU é o principal avanço legislativo em mobilidade urbana no Brasil, objetiva melhorar a acessibilidade e mobilidade no território municipal para garantir o acesso universal à cidade. Ela prioriza modos de transporte coletivos e sustentáveis, alinhando-se ao desenvolvimento urbano do Estatuto da Cidade, que enfatiza a função social da cidade, a gestão democrática do espaço e a sustentabilidade ambiental.

O Capítulo 3 da PNMU, que estabelece os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU), merece especial atenção. Em seus artigos determina o rol dos direitos do usuário e detalha os meios de participação da população na gestão do sistema, prevendo instrumentos como órgãos colegiados com participação do poder público e da sociedade civil, consultas e audiências públicas, ouvidorias nos órgãos ligados ao SNMU, e procedimentos contínuos de comunicação, avaliação da satisfação dos usuários e prestação de contas públicas. Essa parte da legislação é crucial, pois fornece ferramentas para a população exigir um transporte público de qualidade e critérios objetivos para avaliar a implementação da PNMU nos municípios

4. O TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS EM BELÉM-PA

4.1. Histórico do Transporte Coletivo por Ônibus em Belém.

O transporte público motorizado em Belém surge no final do século XIX e início do século XX, com a introdução dos bondes elétricos. Esses bondes, resultado de acordos comerciais com a Inglaterra, desempenharam um papel crucial no transporte coletivo e na expansão urbana da cidade. No entanto, na segunda metade do século XX, os ônibus movidos à combustão ganharam protagonismo nos sistema de transporte. A flexibilidade dos ônibus e o apoio governamental à infraestrutura rodoviária levaram à gradual substituição dos bondes pelos ônibus como principal meio de transporte coletivo na cidade (Castro, 2013).

Atualmente, os ônibus são o principal meio de transporte público em Belém. Em 2022, o serviço de transporte por ônibus registrou um total de 208.517.629 passageiros, o que equivale a aproximadamente 200 vezes a população do município (Ministério das Cidades, 2023).

4.2. Estrutura Atual e Efetividade dos Direitos dos Usuários do Transporte Coletivo.

4.2.1 Qualidade do Serviço.

O art. 14, inciso I, da Lei 12.587/2012 estabelece que é direito do usuário receber serviço de qualidade nos termos do art. 6º da Lei 8.987/1995. Esta última lei define, entre seus critérios de qualidade para a prestação de serviços públicos, a atualidade e a expansão do serviço. No entanto, ao analisarmos esses dois critérios, observamos uma realidade que contraria o disposto na legislação.

A partir da análise de dados fornecidos pela prefeitura, nota-se um declínio na qualidade do serviço de transporte por ônibus, com redução e envelhecimento da frota. Em 2014, a cidade contava

com 2.025 veículos com idade média de 5,6 anos. Em contraste, em 2021, o número de veículos caiu para 1.154 com uma idade média de 8,5 anos. Notavelmente, essa redução de aproximadamente 43% na frota ocorre em um contexto onde a população de Belém diminuiu apenas 6,46% de 2010 a 2022, não havendo uma diminuição da população que possa justificar uma redução na demanda (Belém, 2024).

4.2.2 Participação Popular.

No que se refere à participação popular, esse direito está contido no art. 14, inciso II, e detalhado no art. 15 da PNMU. Segundo a norma, a sociedade civil deve participar no planejamento, fiscalização e avaliação da política de transportes por meio de órgãos colegiados com participação da administração pública, da população e dos operadores do serviço.

Apesar dessas previsões legais, constata-se a falta de mecanismos institucionais efetivos para o engajamento popular em Belém. Em resposta à Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana de 2023, o município de Belém afirmou a inexistência de um conselho de transporte ou de mobilidade urbana e a ausência de discussões sobre o tema em órgãos colegiados com representação civil. A única instância de participação identificada é a ouvidoria municipal, que, embora seja uma estrutura permanente, revela-se insuficiente para uma participação efetiva e ampla, pois permite apenas que os usuários façam denúncias ou sugestões à administração pública, com a capacidade limitada de influir diretamente na gestão do serviço. (Ministério das Cidades, 2023).

4.2.3 Informação de Itinerário

O art. 14, inciso III, da PNMU dispõe que é necessário fornecer, de forma gratuita, informações sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de integração com outros modais nos pontos de embarque e desembarque de passageiros.

Em Belém, dos 1.835 pontos de parada existentes, apenas 30 fornecem informações sobre o itinerário e o valor da tarifa do serviço, representando somente 1,63% do total. Quanto aos pontos de embarque e desembarque que deveriam conter informações sobre os horários e a integração com outros modais, a prefeitura não forneceu esses dados ao responder o questionário do governo federal. Somado a isso, o poder público declarou não possuir informações sobre a pontualidade e regularidade na prestação do serviço de transporte por ônibus. Dessa forma, mesmo que tais informações estivessem disponíveis nas paradas, a ausência de fiscalização prejudica a garantia de seu cumprimento (Ministério das Cidades, 2023)

4.2.4 Segurança e Acessibilidade

Por fim, o último direito do usuário previsto pela PNMU está contido no art. 14, inciso IV, o qual determina que os usuários devem ter acesso a um ambiente seguro e acessível para a utilização do sistema de mobilidade.

Há uma grande discrepância entre a legislação e a realidade em Belém. Dos 1.835 pontos de ônibus, apenas 505 possuem abrigo, 896 não têm nenhum tipo de abrigo e 534 não estão cadastrados pela prefeitura, assim pelo menos quase metade das paradas expõem os usuários às intempéries climáticas (Belém, 2024). Além disso, menos de 2% dos locais de acesso possuem plataformas de embarque niveladas, essenciais para pessoas com mobilidade reduzida (Ministério das Cidades, 2023). Essa falta de infraestrutura demonstra um grave descaso com a acessibilidade e a segurança dos usuários do transporte público, contrastando com os direitos previstos na legislação.

5. PREPARAÇÕES PARA A COP 30 E PERSPECTIVAS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA

Megaeventos são eventos de grande porte que atraem significativa repercussão, visibilidade e público para as cidades-sede. Devido à magnitude desses eventos, as cidades-sede precisam de preparativos extensivos. Essa convergência de múltiplos atores representa uma oportunidade para

realizar mudanças substanciais, como obras de infraestrutura urbana, transformando drasticamente a cidade (Lauermaann, 2019).

A realização da COP-30 em Belém do Pará, programada para 2025, deve atrair representantes de 198 países e cerca de 70 mil visitantes (Pará, 2024; Nações Unidas Brasil, 2023). Com um aporte total de R\$ 4,5 bilhões anunciado pelos governos federal e estadual, esse evento oferece uma oportunidade única para melhorias significativas na infraestrutura urbana de Belém. (Agência Brasil 2024; Agência Pará, 2024)

Dessa maneira há uma oportunidade para implementação de medidas que corrijam as deficiências e deixem um legado positivo para a mobilidade urbana da cidade. Nesse sentido, a análise das comunicações oficiais emitidas pela prefeitura, pelo governo estadual e pelo governo federal revela que, no contexto do transporte por ônibus, a principal medida anunciada é a renovação parcial da frota, planejada para ser concluída até 2025, coincidindo com a realização do evento. Segundo as declarações, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belém (Setransbel) irá adquirir 300 veículos, com incentivos fiscais concedidos pela prefeitura e pelo governo estadual. Adicionalmente, o governo estadual comprometeu-se com a introdução de 265 ônibus elétricos e a prefeitura de Belém com a aquisição de mais 130 ônibus (Agência Pará, 2024).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar do marco representado pela implementação da PNMU, a situação em Belém do Pará revela uma realidade desoladora, com a contínua deterioração da qualidade dos serviços de transporte público por ônibus. A discrepância entre os ideais legislativos e a prática observada sugere uma omissão significativa do poder público municipal em cumprir as diretrizes da política nacional, comprometendo o direito à mobilidade urbana e à cidade.

Em resposta à realização da COP30 em Belém, as esferas federal, estadual e municipal anunciaram a renovação da frota de ônibus até 2025, com veículos mais tecnológicos e menos poluentes. Essa renovação, embora positiva, não resolve substancialmente os problemas do serviço de transporte coletivo nem garante legados duradouros. Questões críticas, como a infraestrutura inadequada das paradas de ônibus e a limitada participação da sociedade civil na gestão da mobilidade urbana, permanecem sem solução. Portanto, apesar das iniciativas, o potencial para que a COP30 deixe legados positivos duradouros para a mobilidade urbana de Belém é limitado.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA BRASIL. **Belém receberá mais de R\$ 1,3 bilhão em investimentos para COP-30.** Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2024-05/belem-recebera-mais-de-r-13-bilhao-em-investimentos-para-cop-30>. Acesso em: 20 maio 2024.
- AGÊNCIA PARÁ. **Governo do Pará e BNDES vão garantir R\$ 3,2 bilhões em investimentos para a COP-30.** Disponível em: <https://agenciapara.com.br/noticia/47908/governo-do-para-e-bndes-vaogarantir-r-32-bilhoes-em-investimentos-para-a-cop-30>. Acesso em: 20 maio 2024.
- BELÉM. Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana. **Dados operacionais do sistema de ônibus no município de Belém: 2013 a 2021.** Disponível em: <https://numeros.belem.pa.gov.br/mobilidade-urbana/dados-operacionais-do-sistema-de-onibus-no-municipio-de-belem-2013-a-2021/>. Acesso em: 29 maio 2024.
- CASTRO, C. J. N.; LIMA, J. J. F. Territorialidade das empresas de transporte público de passageiros na região metropolitana de Belém, 2000 a 2008. In: TOBIAS, Maisa Sales Gama; LIMA, Alberto Carlos de Melo (org.). **Urbanização & meio ambiente. Belém:** Unama, 2013. v. 2, p. 397-414. Disponível em: <http://livroaberto.ufpa.br/jspui/handle/prefix/485>. Acesso em: 19. mai. 2024
- DANTAS, Denner Moraes. **Direito à cidade e mobilidade urbana: uma avaliação de implementação da política nacional de mobilidade urbana (Lei Nº 12.587/12) no município de Mossoró-RN.** 2022. 119f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2022. Disponível em: https://repositorio.ufrn.br/bitstream/123456789/48376/1/Direitocidademobilidade_Dantas_2022.pdf. Acesso em: 25 mai. 2024
- LAUERMANN, John. The Urban Politics of Mega-Events: Grand Promises Meet Local Resistance. **Environment and Society: Advances in Research**, v. 10, p. 48-62, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.3167/ares.2019.100104>. Acesso em: 18. mai. 2024.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Pesquisa de Mobilidade Urbana 2023: Dados Municipais.** Disponível em: https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/arquivos/pemob2023_municipal.xlsx. Acesso em: 20 maio 2024.
- MOURA, P. D. de; SOUZA, G. B. de. Mobilidade como indicador da qualidade de vida urbana. In: **SEMINARIO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN EN URBANISMO**, São Paulo-Lisboa, 2020. São Paulo: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2020. Disponível em: <http://hdl.handle.net/2117/336494>. Acesso em: 29 mar. 2024.
- NAÇÕES UNIDAS BRASIL. **Belém do Pará será sede da COP30, conferência da ONU sobre o clima de 2025.** Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/254995-%F0%9F%87%A7%F0%9F%87%B7-bel%C3%A9m-do-par%C3%A1-ser%C3%A1-sede-da-cop30-confer%C3%Aancia-da-onu-sobre-o-clima-de-2025>. Acesso em: 20 maio. 2024.
- PARÁ. **Secretaria de Estado de Assistência Social, Trabalho, Emprego e Renda.** Cadastro Estadual de Adoção. Disponível em: <https://www.seaster.pa.gov.br/node/258>. Acesso em: 20 maio 2024.