

# **II ENCONTRO NACIONAL DE DIREITO DO FUTURO - II ENDIF**

**DESENVOLVIMENTO, DEMOCRACIA E MINORIAS**

---

D451

Desenvolvimento, democracia e minorias [Recurso eletrônico on-line] organização II  
Encontro Nacional de Direito do Futuro: Escola Superior Dom Helder Câmara – Belo Horizonte;

Coordenadores: Juliana Rodrigues Freitas, Breno Baia e Valter Moura do Carmo – Belo Horizonte: Escola Superior Dom Helder Câmara - ESDHC, 2025.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-396-1

Modo de acesso: [www.conpedi.org.br](http://www.conpedi.org.br) em publicações

Tema: Justiça social e tecnológica em tempos de incerteza.

1. Direito do Futuro. 2. Justiça Social. 3. Justiça Tecnológica. I. II Encontro Nacional de Direito do Futuro (1:2025 : Belo Horizonte, MG).

CDU: 34

---



## **II ENCONTRO NACIONAL DE DIREITO DO FUTURO - II ENDIF**

### **DESENVOLVIMENTO, DEMOCRACIA E MINORIAS**

---

#### **Apresentação**

O II Encontro Nacional de Direito do Futuro (II ENDIF), organizado pelo Centro Universitário Dom Helder com apoio técnico do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito – CONPEDI, reafirma-se como um espaço qualificado de produção, diálogo e circulação do conhecimento jurídico, reunindo a comunidade científica em torno de um propósito comum: pensar, com rigor metodológico e sensibilidade social, os caminhos do Direito diante das transformações que marcam o nosso tempo. Realizado nos dias 09 e 10 de outubro de 2025, em formato integralmente on-line, o evento assumiu como tema geral “Justiça social e tecnológica em tempos de incerteza”, convidando pesquisadoras e pesquisadores a enfrentar criticamente os impactos da inovação tecnológica, das novas dinâmicas sociais e das incertezas globais sobre as instituições jurídicas e os direitos fundamentais.

Nesta segunda edição, os números evidenciam a força do projeto acadêmico: 408 trabalhos submetidos, com a participação de 551 pesquisadoras e pesquisadores, provenientes de 21 Estados da Federação, culminando na organização de 31 e-books, que ora se apresentam à comunidade científica. Essa coletânea traduz, em linguagem acadêmica e compromisso público, a vitalidade de uma pesquisa jurídica que não se limita a descrever problemas, mas busca compreendê-los, explicar suas causas e projetar soluções coerentes com a Constituição, com os direitos humanos e com os desafios contemporâneos.

A publicação dos 31 e-books materializa um processo coletivo que articula pluralidade temática, densidade teórica e seriedade científica. Os textos que compõem a coletânea passaram por avaliação acadêmica orientada por critérios de qualidade e imparcialidade, com destaque para o método double blind peer review, que viabiliza a análise inominada dos trabalhos e exige o exame por, no mínimo, dois avaliadores, reduzindo subjetividades e preferências ideológicas. Essa opção metodológica é, ao mesmo tempo, um gesto de respeito à ciência e uma afirmação de que a pesquisa jurídica deve ser construída com transparência, responsabilidade e abertura ao escrutínio crítico.

O II ENDIF também se insere em uma trajetória institucional já consolidada: a primeira edição, realizada em junho de 2024, reuniu centenas de pesquisadoras e pesquisadores e resultou na publicação de uma coletânea expressiva, demonstrando que o Encontro se consolidou, desde o início, como um dos maiores eventos científicos jurídicos do país. A

continuidade do projeto, agora ampliada em escopo e capilaridade, reafirma a importância de se fortalecer ambientes acadêmicos capazes de integrar graduação e pós-graduação, formar novas gerações de pesquisadoras e pesquisadores e promover uma cultura jurídica comprometida com a realidade social.

A programação científica do evento, organizada em painéis temáticos pela manhã e Grupos de Trabalho no período da tarde, foi concebida para equilibrar reflexão teórica, debate público e socialização de pesquisas. Nos painéis, temas como inteligência artificial e direitos fundamentais, proteção ambiental no sistema interamericano, proteção de dados e herança digital foram tratados por especialistas convidados, em debates que ampliam repertórios e conectam a produção acadêmica aos dilemas concretos vividos pela sociedade.

A programação científica do II ENDIF foi estruturada em dois dias, 09 e 10 de outubro de 2025, combinando, no período da manhã, painéis temáticos com exposições de especialistas e debates, e, no período da tarde, sessões dos Grupos de Trabalho. No dia 09/10 (quinta-feira), após a abertura, às 09h, realizou-se o Painel I, dedicado aos desafios da atuação processual diante da inteligência artificial (“Inteligencia artificial y desafios de derechos fundamentales en el marco de la actuación procesal”), com exposição de Andrea Alarcón Peña (Colômbia) e debate conduzido por Caio Augusto Souza Lara. Em seguida, às 11h, ocorreu o Painel II, voltado à proteção ambiental no Sistema Interamericano, abordando a evolução da OC-23 ao novo marco da OC-32, com participação de Soledad Garcia Munoz (Espanha) e Valter Moura do Carmo como palestrantes, sob coordenação de Ricardo Stanziola Vieira. No período da tarde, das 14h às 17h, desenvolveram-se as atividades dos Grupos de Trabalho, em ambiente virtual, com apresentação e discussão das pesquisas aprovadas.

No dia 10/10 (sexta-feira), a programação manteve a organização: às 09h, foi realizado o Painel III, sobre LGPD e a importância da proteção de dados na sociedade de vigilância, com exposições de Laís Furuya e Júlia Mesquita e debate conduzido por Yuri Nathan da Costa Lannes; às 11h, ocorreu o Painel IV, dedicado ao tema da herança digital e à figura do inventariante digital, com apresentação de Felipe Assis Nakamoto e debate sob responsabilidade de Tais Mallmann Ramos. Encerrando o evento, novamente no turno da tarde, das 14h às 17h, seguiram-se as sessões dos Grupos de Trabalho on-line, consolidando o espaço de socialização, crítica acadêmica e amadurecimento das investigações apresentadas.

Ao tornar públicos estes 31 e-books, o II ENDIF reafirma uma convicção essencial: não há futuro democrático para o Direito sem pesquisa científica, sem debate qualificado e sem compromisso com a verdade metodológica. Em tempos de incerteza — tecnológica, social,

ambiental e institucional —, a pesquisa jurídica cumpre um papel civilizatório: ilumina problemas invisibilizados, questiona estruturas naturalizadas, qualifica políticas públicas, tensiona o poder com argumentos e oferece horizontes normativos mais justos.

Registrarmos, por fim, nosso reconhecimento a todas e todos que tornaram possível esta obra coletiva — autores, avaliadores, coordenadores de Grupos de Trabalho, debatedores e equipe organizadora —, bem como às instituições e redes acadêmicas que fortalecem o ecossistema da pesquisa em Direito. Que a leitura desta coletânea seja, ao mesmo tempo, um encontro com o que há de mais vivo na produção científica contemporânea e um convite a seguir construindo, com coragem intelectual e responsabilidade pública, um Direito à altura do nosso tempo.

Belo Horizonte-MG, 16 de dezembro de 2025.

Prof. Dr. Paulo Umberto Stumpf – Reitor do Centro Universitário Dom Helder

Prof. Dr. Franclim Jorge Sobral de Brito – Vice-Reitor e Pró-Reitor de Graduação do Centro Universitário Dom Helder

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara – Pró-Reitor de Pesquisa do Centro Universitário Dom Helder

## **DIREITO AO TRANSPORTE: A POLÍTICA DE TARIFA ZERO NO CONTEXTO DA COP-30 EM BELÉM-PA**

## **RIGHT TO TRANSPORT: THE ZERO FARE POLICY IN THE CONTEXT OF COP-30 IN BELÉM-PA**

**Yasmin Siqueira Martins<sup>1</sup>**  
**Ana Manoela Piedade Pinheiro<sup>2</sup>**  
**Daniella Maria Dos Santos Dias<sup>3</sup>**

### **Resumo**

O objetivo geral é analisar impactos e limites da política pública de transporte coletivo em Belém-PA, a partir da instituição da Tarifa Zero em domingos e feriados, prevista na Emenda à Lei Orgânica Municipal n. 059/2025. Especificamente, busca-se contextualizar o cenário crítico da mobilidade em Belém e examinar a tarifa como instrumento de inclusão socioespacial. A pesquisa, qualitativa e dedutiva, utiliza estudo de caso, revisão bibliográfica e análise documental. Resultados preliminares apontam que, embora restrita, a medida pode romper parcialmente a lógica mercantil, ampliar o acesso periférico à cidade e abrir perspectivas de justiça urbana em contextos amazônicos historicamente excluidentes.

**Palavras-chave:** Direito à cidade, Direitos fundamentais, Mobilidade urbana

### **Abstract/Resumen/Résumé**

The general objective is to analyze the impacts and limits of the public transportation policy in Belém-PA, based on the Zero Fare on Sundays and holidays, established by Amendment to the Municipal Organic Law No. 059/2025. Specifically, it aims to contextualize the critical mobility scenario in Belém and examine the fare as a tool of socio-spatial inclusion. The research, qualitative and deductive, employs a case study, literature review, and document analysis. Preliminary results suggest that, although limited, the measure may partially disrupt market logic, broaden peripheral access, and foster urban justice in historically exclusionary Amazonian contexts.

**Keywords/Palabras-claves/Mots-clés:** Right to the city, Fundamental rights, Urban mobility

---

<sup>1</sup> Mestranda em Direitos no Programa de Pós-Graduação em Direito, da Universidade Federal do Pará.

<sup>2</sup> Doutoranda em Direito no Programa de Pós-Graduação em Direito, da Universidade Federal do Pará.

<sup>3</sup> Doutora em Direito pela Universidade Federal de Pernambuco. Professora do Instituto de Ciências Jurídicas (Faculdade de Direito e Programa de Pós-Graduação em Direito), da Universidade Federal do Pará.

## **1 INTRODUÇÃO**

A mobilidade urbana é essencial ao direito à cidade, mas no Brasil permanece negada por um transporte oneroso e excludente; em Belém-PA, a ausência de planejamento e a lógica privatista das concessionárias agravam esse quadro.

Com a preparação para a Conferência das Partes da ONU sobre Mudanças Climáticas (COP-30), Belém avançou nos debates sobre mobilidade, destacando a Tarifa Zero em domingos e feriados, instituída pela Emenda à Lei Orgânica do Município de Belém (LOMB) n. 059/2025, que inaugura alternativas ao modelo excludente de financiamento baseado no pagamento direto dos usuários.

Diante disso, esta pesquisa busca responder à seguinte pergunta-problema: de que forma a gratuidade no transporte público em Belém aos domingos e feriados pode contribuir para a ampliação do direito à cidade e para uma mobilidade urbana mais justa e inclusiva no contexto preparatório da COP-30?

Para tanto, o presente estudo teve como objetivo geral analisar os impactos e limites da política pública de transporte coletivo em Belém, a partir da instituição da Tarifa Zero em domingos e feriados, prevista na Emenda à LOMB n. 059/2025. De modo específico, buscouse: i) contextualizar o cenário crítico da mobilidade em Belém; ii) examinar a tarifa como instrumento de inclusão socioespacial no contexto preparatório da COP-30.

A pesquisa é socialmente relevante por avaliar a Tarifa Zero como política de redução das desigualdades de mobilidade em Belém e cientificamente significativa por suprir a escassez de estudos amazônicos, ampliando o debate sobre políticas urbanas inclusivas e justiça socioespacial.

O trabalho adota abordagem qualitativa dedutiva, com análise bibliográfica e documental de fontes normativas, institucionais, acadêmicas e jornalísticas. O estudo de caso da Tarifa Zero em Belém foi selecionado por sua singularidade na Amazônia e pelo contexto estratégico da COP-30, permitindo avaliar avanços e limites da inclusão socioespacial.

## **2 TRANSPORTE COLETIVO EM BELÉM: DESIGUALDADES HISTÓRICAS, OMISSÕES INSTITUCIONAIS E OS DESAFIOS DE REESTRUTURAÇÃO RUMO À COP-30**

Na cidade de Belém, capital do estado do Pará, desde a década de 1990, observam-se as mesmas dificuldades no transporte coletivo urbano. O modelo de concessão pública priorizou

interesses empresariais em detrimento do coletivo, com renovação contratual sem licitação, favorecendo concentração econômica e práticas anticompetitivas na Região Metropolitana de Belém (RMB) (Ribeiro *et al.*, 2019).

O poder público estadual e municipal assumiu papel ambíguo, ora regulador, ora mediador de interesses privados, legitimando privilégios e ausência de controle social e regulação técnica (Mercês, 2007). O sistema opera com frota antiga, sem climatização, superlotada, paradas desrespeitadas, insegura, precária e inacessível, refletindo insatisfação dos usuários (Kato; Bordalo; Camelo, 2016; Pinheiro; Pontes, 2022).

Belém é a única capital brasileira sem subsídios estruturantes, repassando integralmente os custos aos usuários (O Liberal, 2024). A falta de integração tarifária na RMB duplica os custos intermunicipais. Durante a pandemia, a frota caiu de 1,8 mil para 1 mil veículos, sem retorno posterior, ampliando a exclusão socioespacial (O Liberal, 2023). O impacto econômico é significativo: em 2025, a tarifa de R\$ 4,60 representava R\$ 192,00 mensais para usuários sem vale-transporte, equivalente a 12,65% do salário-mínimo, afetando principalmente famílias de baixa renda (Roma News, 2024).

Entre 2021 e 2025, o Ministério Público do Estado do Pará (MPPA) instaurou inquéritos, recomendações e Ações Civis Públicas contra operadores do transporte coletivo, apontando ausência de renovação da frota, descumprimento contratual e fiscalização ineficiente, exigindo auditorias e melhorias (MPPA, 2024). A escolha de Belém como sede da COP-30 reacendeu o debate sobre mobilidade, impulsionando investimentos em renovação da frota e soluções sustentáveis.

Foram adquiridos 300 ônibus padrão Euro 6 com ar-condicionado, Wi-Fi, acessibilidade, GPS e motores menos poluentes, integrados gradualmente à frota, visando reduzir o tempo de espera e ampliar o conforto (Agência Pará, 2024; ALEPA, 2024). Apesar da modernização, surgem questionamentos sobre efetividade e sustentabilidade. A gestão do sistema segue voltada a interesses privados. A modernização isolada não resolve problemas estruturais, como integração tarifária, subsídios permanentes e democratização da gestão.

Em meio a esse cenário, a Tarifa Zero aos domingos e feriados representa uma medida que rompe a lógica mercantil do transporte coletivo, oferecendo acesso gratuito e inclusão socioespacial às populações historicamente excluídas. Diferentemente da renovação da frota, a gratuidade atua sobre a principal barreira econômica, configurando uma inflexão relevante na trajetória historicamente excludente do sistema. A medida evidencia relevância social e científica, mostrando que, mesmo limitada, pode marcar ruptura significativa em trajetórias de marginalização urbana, especialmente no contexto estratégico da COP-30.

### **3 TARIFA ZERO EM BELÉM: INSTRUMENTO DE INCLUSÃO E GARANTIA DO DIREITO À CIDADE**

O transporte público é, para grande parte da população, especialmente de baixa renda, a principal alternativa de mobilidade, tornando a política de Tarifa Zero – ou Passe Livre – uma estratégia de inclusão social e acesso urbano. O custeio pode envolver impostos municipais, transferências intergovernamentais, fundos de mobilidade ou contribuições de agentes econômicos beneficiados pela circulação urbana.

Em Belém, a Tarifa Zero aos domingos e feriados, instituída pela Emenda à LOMB n. 059/2025, integra a política de modernização da frota de ônibus climatizados, os “geladões”, e busca ampliar o acesso à cidade. Apesar de justificada como inclusão e mobilidade sustentável, pode ser interpretada como ação de visibilidade institucional, especialmente em razão da proximidade da COP-30.

O Capítulo V, da LOMB prevê que o transporte coletivo deve atender prioritariamente às necessidades sociais, com tarifas compatíveis e isenção em determinados períodos (Belém, 1990). A Emenda à LOMB n. 059/2025 garantiu gratuidade a todos os usuários nos domingos e feriados, abrangendo todas as linhas regulares, incluindo distritos administrativos como Icoaraci, Outeiro e Mosqueiro, com financiamento por subsídio público municipal e estadual (Belém, 2025).

Embora já aplicada em situações pontuais em Belém, como ENEM e eleições, a Tarifa Zero assume caráter permanente e universal, ampliando seu impacto simbólico e político (Belém, 2023; G1 Pará, 2024). Ao constitucionalizar a gratuidade, o legislador municipal vincula a política pública ao princípio da função social da cidade, em consonância com o Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257/2001, artigo 2º, I) (Brasil, 2001). Harvey (2014) ressalta que o direito à cidade transcende o acesso físico, envolvendo participação coletiva na produção e transformação do espaço urbano, tornando a mobilidade gratuita essencial para populações marginalizadas.

Davis (1990) destaca que sistemas de transporte urbano frequentemente reproduzem segregação racial e de classe, criando barreiras à mobilidade e oportunidades sociais; Kowarick (1993) analisa a espoliação urbana, em que populações periféricas suportam custos do desenvolvimento sem acesso a seus benefícios. A Tarifa Zero atua para reduzir essas desigualdades, promovendo inclusão socioespacial.

A política pública deve ser compreendida como mecanismo de reversão da exclusão socioespacial e ampliação do acesso ao espaço urbano. Dados do IBGE (2023) indicam que a Região Norte apresenta menor acesso a equipamentos culturais, reforçando a importância da gratuidade para a fruição do espaço urbano, especialmente nos dias de folga. O transporte coletivo gratuito influencia o acesso a lazer, cultura, religião e participação cidadã, sendo condição para exercício de direitos fundamentais como educação, saúde e trabalho.

A Tarifa Zero beneficia ainda usuários de Ananindeua, Marituba e Santa Bárbara que integram a RMB. Contemplando transporte rodoviário e aquaviário, incluindo o “Geladão Fluvial”, que atende ilhas como Mosqueiro e Cotijuba (G1 Pará, 2025). Por ser recente, carece de avaliação de impactos e sua limitação a fins de semana restringe efeitos redistributivos. A atuação municipal contínua em organização, fiscalização e aprimoramento é essencial.

A expansão da política pública para dias úteis pode enfrentar desafios estruturais, contudo, seria um estímulo ao uso coletivo do espaço urbano. Em contextos amazônicos, como Belém, com desigualdades socioespaciais, longas distâncias e ausência de integração tarifária, a ampliação se mostra inclusiva, socialmente justa e ambientalmente sustentável, incentivando o transporte coletivo e reduzindo a dependência de transportes motorizados individuais, como o carro e a moto.

Experiências nacionais sugerem impactos positivos mesmo em políticas públicas parciais: São Caetano do Sul-SP, redução de remarcões médicas; Paranaguá-PR, diminuição de acidentes e aumento de vendas locais; Caucaia-CE, incremento de faturamento e arrecadação; Ituiutaba-MG, geração de empregos e redução de tempo de viagem; Maricá-RJ, menor comprometimento da renda familiar (Rodrigues; Carvalho, 2025). Esses resultados indicam que Belém pode obter impactos similares, considerando seu alto custo de transporte, déficit cultural e necessidade de estímulo ao comércio.

O modelo belenense apresenta potencial teórico e avanços institucionais, com constitucionalização da política pública garantindo maior perenidade. Contudo, ao restringir-se a fins de semana, limita o alcance social e ambiental da Tarifa Zero. A ausência de fundo de financiamento e de indicadores consolidados de monitoramento evidencia fragilidades que podem comprometer sustentabilidade e avaliação da política a longo prazo. Assim, embora represente passo importante frente à ausência histórica de subsídios, a medida ainda é insuficiente para enfrentar integralmente as desigualdades estruturais de mobilidade urbana em Belém.

## 4 CONCLUSÕES

Ainda que não seja uma solução definitiva, a política pública de Tarifa Zero representa um passo relevante para a construção de uma mobilidade urbana mais democrática e inclusiva. Em resposta à pergunta-problema: ao subverter a lógica de mercantilização do transporte, a medida facilita o acesso de grupos historicamente marginalizados a atividades cotidianas essenciais, contribuindo para a integração socioterritorial e para uma ocupação mais equitativa da cidade.

A análise da política de Tarifa Zero em Belém neste estudo se baseou no marco normativo e nos primeiros meses de implementação da medida, ocorrida em maio de 2025. Dados de impacto longitudinal ainda não estão disponíveis devido ao caráter recente da política, limitando a avaliação às dimensões normativa, documental e às potencialidades e limitações estruturais observáveis desde sua implementação.

A política favorece populações periféricas e de baixa renda, historicamente excluídas do usufruto pleno da cidade, oferecendo mobilidade digna e ampliação do acesso a serviços, trabalho e lazer. Além disso, a Tarifa Zero funciona como medida simbólica, sinalizando uma ruptura com o modelo mercantil tradicional do transporte coletivo, e gera precedentes para o debate acadêmico e político sobre justiça urbana e políticas inclusivas.

A análise qualitativa evidenciou que, mesmo limitada a dias específicos, a medida contribui para reduzir desigualdades históricas, promovendo participação cidadã e percepção de pertencimento urbano, aspectos centrais do direito à cidade. Sua implementação, articulada ao contexto da COP-30, reforça a dimensão estratégica da política, ao alinhar inclusão social e mobilidade sustentável em um evento de visibilidade internacional.

Desse modo, apesar de seus limites, a Tarifa Zero representa um avanço relevante na reconfiguração da mobilidade urbana em Belém, ao romper parcialmente com a lógica de mercantilização do transporte. A medida constitui um passo importante para o fortalecimento do direito à cidade e para a implementação de políticas públicas urbanas mais equitativas e inclusivas, embora ainda exija uma abordagem mais ampla e integrada para enfrentar as desigualdades estruturais do transporte público.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA PARÁ. BRT Metropolitano recebe mais dez ônibus elétricos e completa frota sustentável. **Agência Pará**, Belém, 1 jul. 2025. Disponível em:

<https://agenciapara.com.br/noticia/68471/brt-metropolitano-recebe-mais-dez-onibus-eletricos-e-completa-frota-sustentavel>. Acesso em: 29 jul. 2025.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARÁ (ALEPA). Belém ganha 300 “geladões”. **ALEPA Notícias**, Belém, 2 fev. 2024. Disponível em: <https://alepa.pa.gov.br/Comunicacao/Noticia/10891/belem-ganha-300-geladoes>. Acesso em: 30 jul. 2025.

BELÉM. Câmara Municipal de Belém. **Emenda à Lei Orgânica do Município nº 059, de 28 de maio de 2025**. Acresce a alínea “f”, ao inciso VI, do art. 146. Diário Oficial do Município de Belém, ano LXVI, n. 15.200, p. 23, 29 maio 2025.

BELÉM. Prefeitura Municipal. **Lei Orgânica do Município de Belém**. Belém, 30 mar. 1990. Disponível em: <http://www.belem.pa.gov.br/semaj/app/paginas/lom.html>. Acesso em: 31 jul. 2025.

BELÉM. Secretaria Municipal de Segurança Pública. Gratuidade e reforço da frota de ônibus garantem acesso tranquilo de candidatos aos locais de prova do Enem. **Segurança Belém**, 5 nov. 2023. Disponível em: <https://seguranca.belem.pa.gov.br/gratuidade-e-reforco-da-frota-de-onibus-garantem-acesso-tranquilo-de-candidatos-aos-locais-de-prova-do-enem/>. Acesso em: 31 jul. 2025.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal (Estatuto da Cidade). Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jul. 2001.

DAVIS, Mike. **City of Quartz**: excavating the future in Los Angeles. London: Verso, 1990.

G1 PARÁ. Belém terá gratuidade nos ônibus para eleitores no segundo turno deste domingo. **G1 Pará**, 25 out. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2024/10/25/belem-tera-gratuidade-nos-onibus-para-eleitores-no-segundo-turno-deste-domingo.ghtml>. Acesso em: 31 jul. 2025.

G1 PARÁ. Feriado de Corpus Christi terá reforço e gratuidade no transporte para Mosqueiro e Cotijuba, em Belém. **G1 Pará**, Belém, 18 jun. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2025/06/18/feriado-de-corpus-christi-tera-reforco-e-gratuidade-no-transporte-para-mosqueiro-e-cotijuba-em-belem.ghtml>. Acesso em: 30 jul. 2025.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. Tradução de Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Região Norte tem menor acesso a cinemas, teatros e museus. **Sistema de Informações e Indicadores Culturais**, 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38502-regiao-norte-tem-menor-acesso-a-cinemas-teatros-e-museus>. Acesso em: 30 jul. 2025.

KATO, Ricardo Bentes; BORDALO, Bernardo Macêdo; CAMELO, Tiago da Silva. Análise de percepção qualitativa do transporte público: um estudo de caso na cidade de Belém/PA.

**REEC – Revista Eletrônica de Engenharia Civil**, Goiânia, v. 11, n. 2, p. 51-62, 2016. DOI: 10.5216/reec.V11i2.34508.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

MERCÊS, Simaia do Socorro Sales das. Mudanças e continuidades na provisão do transporte coletivo em Belém. In: ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL (ANPUR), 12., 2007, Belém. **Anais...** Belém: ANPUR, 2007. Disponível em: <https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenapur/article/download/1086/1068>. Acesso em: 27 jun. 2025.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ (MPPA). Justiça acata pedido do MPPA e determina medidas urgentes para melhoria do transporte público em Belém. **MPPA Notícias**, Belém, 13 mai. 2024. Disponível em: <https://www2.mppa.mp.br/noticias/justica-acata-pedido-do-mppa-e-determina-medidas-urgentes-para-melhoria-do-transporte-publico-em-belem.htm>. Acesso em: 30 jul. 2025.

O LIBERAL. Greve de ônibus: Setransbel não dá reajuste; frota de Belém perdeu 800 ônibus na pandemia. **O Liberal**, Belém, 16 jun. 2023. Disponível em: <https://www.oliberal.com/belem/greve-de-onibus-setransbel-nao-da-reajuste-frota-de-belem-perdeu-800-onibus-na-pandemia-1.678622>. Acesso em: 30 jul. 2025.

O LIBERAL. Subsidiar a tarifa do transporte coletivo: por que implementar? **O Liberal**, Belém, 24 jul. 2024. Disponível em: <https://www.oliberal.com/estudio/subsidiar-a-tarifa-do-transporte-coletivo-por-que-implementar-1.892278>. Acesso em: 30 jul. 2025.

PINHEIRO, Ana Manoela Piedade; PONTES, Altem Nascimento. Análise das políticas públicas de transporte público coletivo pautada nos planos diretores das capitais dos estados da Amazônia Oriental brasileira. **Research, Society and Development**, v. 11, e103111738899, 2022. DOI:10.33448/rsd-v11i17.38899.

RIBEIRO, Lúcio Mauro Cavalcante *et al.* Transporte coletivo na Região Metropolitana de Belém: uma análise da outorga do serviço à luz da legislação. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, São Paulo, ano 42, 3º quadrimestre, 2019. Disponível em: <https://antp.org.br/publicacoes/revista-dos-transportes-publicos>. Acesso em: 29 jul. 2025.

RODRIGUES, Beatriz de Gênova; CARVALHO, Cláudio Oliveira de. Direito à cidade e mobilidade urbana: reflexões sobre a implementação da tarifa zero universal no transporte público coletivo. **Revista PPC – Políticas Públicas e Cidades**, Curitiba, v. 14, n. 5, 2025. DOI: <https://doi.org/10.23900/2359-1552v14n5-2-2025>.

ROMA NEWS. Dieese: estudo mostra impacto das propostas de aumento da tarifa de ônibus em Belém. **Roma News**, Belém, 29 fev. 2024. Disponível em: <https://www.romanews.com.br/cidades/dieese-estudo-mostra-impacto-das-propostas-de-aumento-da-tarifa-de-onibus-em-belem-0225>. Acesso em: 30 jul. 2025.