Bolsas — Na sexta-feira: 0,01% São Paulo; 0,02% Nova York

Pontuação B3 — Ibovespa nos últimos dias: 137.913 / 136.340 (12/8, 13/8, 4/8, 15/8)

Na sexta-feira: **R$ 5,398** (- 0,35%)

Dólar

Últimos	
11/agosto	5,442
12/agosto	5,387
13/agosto	5,401
14/agosto	5,417

Salário mínimo: R$ 1.518

Euro — Comercial, venda na sexta-feira: R$ 6,317

CDI — Ao ano: 14,90%

CDB — Prefixado 30 dias (ao ano): 14,91%

Inflação — IPCA do IBGE (em %)

Março/2025	0,56
Abril/2025	0,43
Maio/2025	0,26
junho/2025	0,24
Julho/2025	0,26

COP 30

Navios-hospedagem para enfrentar o deficit

Para acolher os delegados dos vários países, governo usará dois transatlânticos na Ilha de Outeiro, mas especialistas dizem que logística real pode triplicar o tempo previsto

» VANILSON OLIVEIRA

Para contornar a falta de leitos na rede hoteleira de Belém (PA), o Governo Federal decidiu transformar dois transatlânticos — o MSC Seaview e o Costa Diadema — em hotéis flutuantes durante a COP30, que acontece de 10 a 21 de novembro deste ano. As embarcações, com capacidade para até 6 mil leitos, ficarão atracadas na Ilha Caratateua, conhecida como Outeiro, localizada a aproximadamente 25 quilômetros do bairro do Marco, centro da capital paraense, onde ocorrerá o evento. No entanto, a logística para que hóspedes cheguem ao local das conferências não é tão simples quanto o prazo de 30 minutos anunciado pela organização. Especialistas alertam que o trajeto, com múltiplas etapas e gargalos conhecidos, pode facilmente triplicar esse tempo.

Os navios ficarão atracados a uma distância de pelo menos dois quilômetros do píer que liga ao Porto de Outeiro. Isso, devido ao **calado,** que é a distância vertical entre a parte inferior da quilha e a linha de flutuação de uma embarcação, ou seja, é a medida da parte submersa do navio. O percurso começa com o desembarque nos navios, operação que exige protocolos de segurança e organização e que, segundo especialistas, pode levar de 30 a 40 minutos apenas para que os passageiros deixem as embarcações. A partir daí, eles seguirão em lanchas até o terminal dolfin, que são estruturas marítimas ou portuárias fixas e isoladas que têm como principal função auxiliar na amarração e atracação de navios. No caso da COP30, servirão para a amarração das lanchas menores que transportarão os hóspedes.

No terminal, será necessário acomodar os passageiros de forma ordenada para o embarque nos ônibus oficiais do evento. Esses veículos cruzarão a ponte sobre o Rio Maguary, acessando a cidade de Icoaraci, que, segundo moradores ouvidos pelo **Correio**, não dispõe de infraestrutura adequada para receber fluxo intenso de ônibus, pois possui ruas estreitas, trânsito carregado e falta de ordenamento urbano. Vale ressaltar que a região de Outeiro possui praias de água doce consideradas as mais bonitas da região, atraindo grande fluxo de visitantes, o que aumenta a pressão sobre o tráfego local.

Após atravessar a área urbana, os ônibus acessarão a Avenida Augusto Montenegro, principal eixo de ligação até Belém, que conta com um corredor exclusivo de BRT — atualmente em reforma pela prefeitura e com trechos ainda em obras. Atualmente, os ônibus da região que transitam na faixa do BRT precisam alternar entre a pista expressa e a via comum, o que compromete a fluidez. A Prefeitura de Belém não respondeu ao **Correio** sobre o andamento das obras e o prazo de conclusão. Somente após esse percurso é que os ônibus chegarão à Avenida Pedro Álvares Cabral, no bairro do Marco, onde ocorrerão as atividades da COP30.

A Secretaria de Comunicação da COP30 informou que será oferecido transporte gratuito a todos os delegados participantes da conferência para a Blue Zone, por meio de uma frota exclusiva de ônibus, com rotas conectando os principais polos de hospedagem em Belém e na Região Metropolitana ao local do evento. O órgão também informou que, até o dia 7 de agosto, 48% dos leitos disponíveis nos navios já haviam sido reservados.

Raimundo Paccó

Dois navios de cruzeiro serão usados como hospedagem temporária durante a Conferência da ONU sobre mudanças climáticas em novembro

Profundidade

No transporte aquaviário, calado é a medida vertical que indica a profundidade da parte submersa de uma embarcação — ou seja, a distância entre a linha d'água e o ponto mais baixo da quilha (estrutura central inferior do casco). Essa dimensão é fundamental para determinar se um navio pode navegar ou atracar em determinado local sem risco de encalhe. O valor do calado varia de acordo com o tamanho do navio, a carga transportada e as condições da maré. Em portos e canais, conhecer o calado é essencial para planejar operações seguras: se a profundidade disponível não for suficiente, a embarcação não consegue se aproximar do cais, sendo necessário ancorar em pontos mais afastados e realizar o transbordo de passageiros ou cargas por lanchas e balsas. No caso da COP30, o calado dos transatlânticos MSC Seaview e Costa Diadema é superior ao que o Porto de Outeiro pode receber junto ao píer. Por isso, as embarcações ficarão ancoradas a cerca de dois quilômetros da costa, e os passageiros serão levados por lanchas até o terminal, onde seguirão viagem por terra até o local do evento.

Desembarque lento

O professor Paulo César Marques, especialista em transportes do Departamento de Engenharia Civil e Ambiental da Universidade de Brasília (UnB), vê com ceticismo a previsão oficial de deslocamento. Para ele, o ponto mais crítico está no tempo gasto nas múltiplas transferências — do navio para a lancha, da lancha para o ônibus e no embarque de passageiros — somado ao trânsito local e ao fluxo turístico de Outeiro. "Não é uma operação trivial, ainda mais com navios a dois ou três quilômetros do porto, exigindo uso de lanchas de capacidade limitada. Some a isso o trânsito local e o fato de Outeiro ser uma região turística, e o tempo total pode ser bem maior que o estimado", afirma.

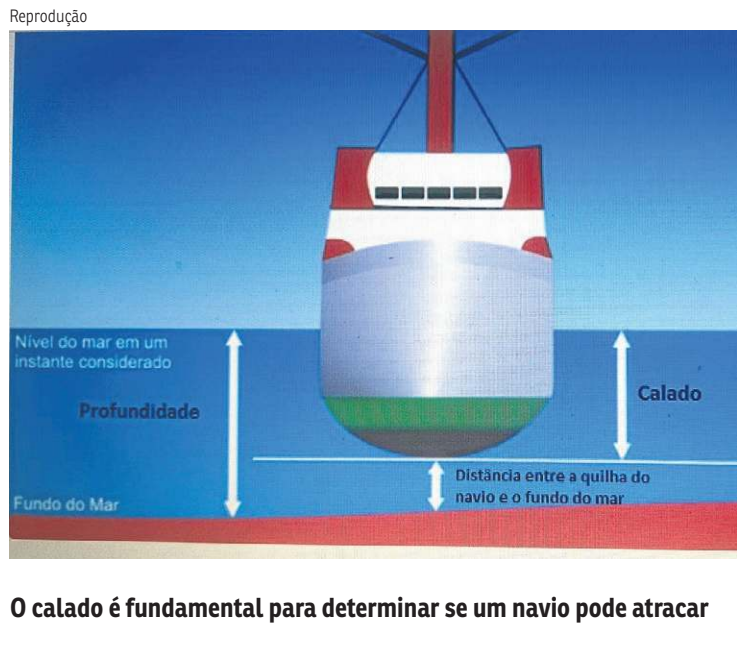
Marques acrescenta que cada etapa de embarque e desembarque consome tempo considerável, especialmente se as lanchas tiverem lotação restrita, como 40 passageiros por viagem, por exemplo. "Mesmo que o trecho rodoviário fosse todo em via expressa, só ele já levaria mais de meia hora. Mas quando se acrescenta o tempo de transbordo e as manobras, a conta muda completamente", pontua.

Para o cabo aposentado da Marinha do Brasil, Marcus Santos, que atuou por décadas em operações navais e portuárias, o desembarque de passageiros de grandes cruzeiros é um processo complexo e sujeito a uma série de variáveis — e todas elas precisam ser avaliadas com realismo antes de assumir metas de tempo. "Não é só abrir a porta do navio e deixar as pessoas saírem. Cada etapa exige coordenação, segurança e controle, e qualquer atraso, por menor que seja, se acumula no tempo final", explica.

Apesar de não ter trabalhado em navios de cruzeiro, ele afirma que os procedimentos seguem um padrão. Segundo ele, o tamanho do navio é o primeiro elemento a considerar: embarcações maiores comportam milhares de passageiros, o que, inevitavelmente, prolonga o tempo para que todos desembarquem. "Quanto mais gente a bordo, mais etapas para organizar, mais filas e mais cuidados no embarque das lanchas", observa.

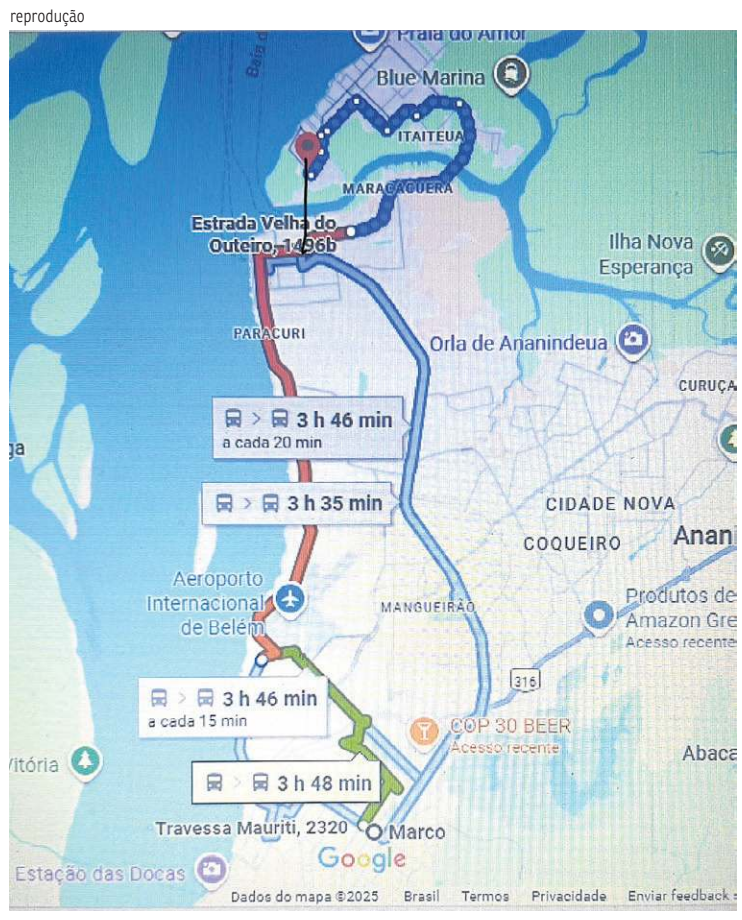
Ele explicou que em cruzeiros, o desembarque é feito por grupos de pessoas. Além disso, o ex-militar aponta para fatores externos e imprevistos que podem ocorrer e que tudo isso precisa ser levado em conta. Para ele, a previsão oficial de 30 minutos de deslocamento até a Blue Zone não considera adequadamente essas etapas intermediárias. "O relógio não começa a contar quando o ônibus parte, mas sim quando o primeiro passageiro começa a deixar o navio. Essa é a conta que precisa ser feita", conclui.

Reprodução



O calado é fundamental para determinar se um navio pode atracar

reprodução



Os navios ficarão atracados pelo menos a dois quilômetros do píer

Nova ponte

Como alternativa para melhorar o deslocamento durante a COP30, o Governo do Pará aposta na construção de uma nova ponte estaiada entre os distritos de Icoaraci e Outeiro, em Belém. Segundo a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística (Seinfra), a obra já atingiu 84% de conclusão e contará com 414 metros de extensão e 10,5 metros de largura, com trecho central sustentado por cabos de aço e dois vãos de navegação de 117 metros cada. "A obra beneficiará diretamente mais de 100 mil pessoas, melhorando a mobilidade na Região Metropolitana de Belém e reduzindo em até 10 quilômetros o percurso entre o porto e o Parque da Cidade, onde estarão a Blue e a Green Zone da COP30", diz trecho oficial da nota.

Além da ponte, o governo estadual estabeleceu medidas para reduzir o tráfego nos dias da conferência, como férias escolares para alunos das redes pública estadual, municipal e privada em Belém, Ananindeua e Marituba, e regime de trabalho remoto para servidores estaduais que não atuam em serviços essenciais. "Desta forma, deve-se reduzir o tráfego de pessoas e veículos na cidade", afirma a nota.

Embora a nova ponte e as medidas emergenciais possam amenizar a circulação de veículos, especialistas alertam que isso não elimina os gargalos do percurso mais crítico para quem estiver hospedado nos navios-hotel. O tempo de desembarque dos transatlânticos, o transbordo para lanchas, a chegada ao terminal dolfin e o embarque em ônibus continuam sendo etapas demoradas e inevitáveis, mesmo com a redução de quilometragem no trajeto terrestre.

Porto de Outeiro

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou ao **Correio** que as obras de modernização do Terminal Portuário de Outeiro começaram em 17 de abril passado, já alcançaram 50% de avanço físico e têm conclusão prevista para 14 de outubro de 2025, poucas semanas antes da COP30. "Após a conferência, o terminal será incorporado a rotas regulares de turismo marítimo, estimulando de forma permanente os setores de hotelaria, gastronomia, transporte, comércio e a economia regional, com benefícios sociais e econômicos de médio e longo prazo", destaca trecho da nota oficial.

O projeto, financiado pela Itaipu Binacional via patrocínio federal, envolve um investimento de R$ 233,9 milhões e é coordenado pela Secretaria de Comunicação da Presidência da República (Secom) e pelo MPor, com execução técnica da Companhia Docas do Pará (CDP). O **Correio** entrou em contato com a assessoria de imprensa da Companhia Docas do Pará, solicitando mais detalhes sobre o empreendimento e as melhorias previstas, mas não obteve resposta. A única informação encaminhada foi que, entre as ações do projeto, "está a ampliação do píer do porto, que passará a ter cerca de 716 metros".