



INFRAESTRUTURA VIÁRIA E CONFLITO TERRITORIAL: IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DA CONSTRUÇÃO DA AVENIDA LIBERDADE SOBRE A COMUNIDADE QUILOMBOLA DO ABACATAL

ROAD INFRASTRUCTURE AND TERRITORIAL CONFLICT: SOCIOENVIRONMENTAL IMPACTS OF THE CONSTRUCTION OF AVENIDA LIBERDADE ON THE QUILOMBOLA COMMUNITY OF ABACATAL

INFRAESTRUTURA VIAL Y CONFLICTO TERRITORIAL: IMPACTOS SOCIOAMBIENTALES DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA LIBERTAD SOBRE LA COMUNIDAD QUILOMBOLA DE ABACATAL

Thiago Vasques Benassuly de Freitas¹, Erick Pimentel de Paula¹, Bruno Miguel Santos de Lima¹, Heloisa Serrão Resque¹, Flavio Wallace Barbosa da Cunha¹, Fábio Masato Yamanaka², Aderian dos Santos Rodrigues², Marcelo Rassy Teixeira³.

e768051

<https://doi.org/10.47820/recima21.v7i6.8051>

PUBLICADO: 06/2026

RESUMO

A realização de grandes obras de infraestrutura viária na Amazônia tem sido historicamente associada a narrativas de progresso e desenvolvimento urbano. Contudo, estudos recentes demonstram que esse tipo de intervenção costuma gerar impactos socioambientais relevantes, sobretudo quando atinge territórios ocupados por comunidades tradicionais. Nesse cenário, este artigo analisa os efeitos decorrentes da construção da Avenida Liberdade, na Região Metropolitana de Belém, com foco sobre a Comunidade Quilombola do Abacatal. A pesquisa adota uma abordagem qualitativa e analítica crítica, baseada em revisão bibliográfica e na análise do Estudo e do Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), complementada por informações provenientes de audiências públicas e de matérias jornalísticas. Os resultados indicam que, embora o território quilombola seja formalmente reconhecido no processo de licenciamento ambiental, os efeitos sobre o modo de vida, os usos tradicionais do território e as dimensões socioculturais da comunidade são tratados de forma superficial. Observa-se ainda a fragilidade dos mecanismos de participação social e um distanciamento entre as medidas mitigatórias previstas e as consequências efetivamente vivenciadas pela população local, como a degradação de recursos hídricos, a perda de áreas de extrativismo e o agravamento de conflitos territoriais. Conclui-se que a Avenida Liberdade vai além de uma intervenção técnica de mobilidade urbana, configurando-se como um processo de reconfiguração territorial que expõe tensões entre planejamento infraestrutural, justiça socioambiental e direitos coletivos, reforçando a necessidade de avaliações de impacto mais integradas e sensíveis às especificidades dos territórios tradicionais no contexto amazônico.

PALAVRAS-CHAVE: Infraestrutura viária. Impactos socioambientais. Território quilombola.

ABSTRACT

The implementation of large-scale road infrastructure projects in the Amazon has long been associated with narratives of progress and urban development. However, an increasing number of studies show that such interventions often generate significant socio-environmental impacts, particularly when they affect territories occupied by traditional communities. In this context, this article

¹ Graduando em Engenharia Civil, Universidade Federal do Pará, Belém, Pará, Brasil.

² Mestrando(a) em Infraestrutura e Desenvolvimento Energético. Universidade Federal do Pará - UFPA. Belém, Pará - Brasil.

³ Doutorado em Engenharia de Estruturas, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.



examines the socio-environmental impacts related to the construction of Avenida Liberdade, in the Metropolitan Region of Belém, focusing on its effects on the Quilombola Community of Abacatal. The study adopts a qualitative and critical analytical approach, based on a bibliographic review and the analysis of the Environmental Impact Study and Report (EIA/RIMA), complemented by information from public hearings and journalistic reports. The findings indicate that although the quilombola territory is formally recognized in the environmental licensing process, the impacts on traditional ways of life, land use practices, and sociocultural dimensions are addressed in a superficial manner. The analysis also reveals weaknesses in social participation mechanisms and a gap between the mitigation measures proposed in official documents and the impacts effectively experienced by the local population, such as the degradation of water resources, the loss of extractive areas, and the intensification of territorial conflicts. It is concluded that Avenida Liberdade should not be understood merely as a technical mobility intervention, but rather as a process of territorial reconfiguration that exposes tensions between infrastructure planning, socio-environmental justice, and territorial rights. These findings highlight the need for more integrated and context-sensitive impact assessment approaches, especially in Amazonian territories occupied by traditional communities.

KEYWORDS: Road infrastructure. Socio-environmental impacts. Quilombola territory.

RESUMEN

La implementación de grandes obras de infraestructura vial en la Amazonía ha estado históricamente asociada a narrativas de progreso y desarrollo urbano. Sin embargo, un número creciente de estudios demuestra que este tipo de intervenciones suele generar impactos socioambientales significativos, especialmente cuando afecta territorios ocupados por comunidades tradicionales. En este contexto, el presente artículo analiza los impactos socioambientales relacionados con la construcción de la Avenida Liberdade, en la Región Metropolitana de Belém, con énfasis en sus efectos sobre la Comunidad Quilombola de Abacatal. El estudio adopta un enfoque cualitativo y analítico-crítico, basado en una revisión bibliográfica y en el análisis del Estudio y del Informe de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), complementado con información proveniente de audiencias públicas y de reportajes periodísticos. Los resultados indican que, aunque el territorio quilombola es formalmente reconocido en el proceso de licenciamiento ambiental, los impactos sobre los modos de vida tradicionales, los usos del territorio y las dimensiones socioculturales de la comunidad son abordados de manera superficial. Asimismo, se evidencian debilidades en los mecanismos de participación social y una brecha entre las medidas de mitigación previstas en los documentos oficiales y los impactos efectivamente experimentados por la población local, tales como la degradación de los recursos hídricos, la pérdida de áreas de extractivismo y la intensificación de los conflictos territoriales. Se concluye que la Avenida Liberdade no debe entenderse únicamente como una intervención técnica de movilidad urbana, sino como un proceso de reconfiguración territorial que pone de manifiesto tensiones entre la planificación de infraestructuras, la justicia socioambiental y los derechos territoriales. Estos hallazgos refuerzan la necesidad de evaluaciones de impacto más integradas y sensibles a las especificidades de los territorios tradicionales en el contexto amazónico.

PALABRAS CLAVE: Infraestructura vial. Impactos socioambientales. Territorio quilombola.

INTRODUÇÃO

A execução de grandes obras de infraestrutura viária na Amazônia tem sido historicamente apresentada como sinônimo de progresso e desenvolvimento urbano. Entretanto, estudos recentes



demonstram que esse tipo de intervenção pode gerar impactos sociais e ambientais significativos, sobretudo quando incide sobre territórios ocupados por populações tradicionais. Nesse contexto, a construção da Avenida Liberdade, na Região Metropolitana de Belém, evidencia tensões entre políticas públicas de mobilidade urbana e a garantia de direitos territoriais, com repercussões diretas sobre comunidades quilombolas.

Pesquisas acadêmicas, documentos técnicos e reportagens jornalísticas indicam que obras viárias de grande porte costumam provocar impactos como supressão de vegetação nativa, fragmentação de ecossistemas, alterações em recursos hídricos e intensificação de conflitos territoriais. Além dos efeitos ambientais, esses empreendimentos podem afetar profundamente o modo de vida das populações locais, comprometendo práticas culturais, formas tradicionais de uso do território e a segurança jurídica de comunidades historicamente vulnerabilizadas. Apesar de amplamente discutidos na literatura, esses impactos nem sempre são considerados de forma integrada nos processos de planejamento e licenciamento ambiental.

Nesse cenário, a presente pesquisa parte da problemática relacionada à forma como os impactos socioambientais decorrentes da construção da Avenida Liberdade vêm sendo abordados nos estudos ambientais e nos discursos institucionais, especialmente no que se refere à Comunidade Quilombola do Abacatal. Parte-se da hipótese de que abordagens fragmentadas desses impactos podem contribuir para a invisibilização de direitos coletivos e para o agravamento de conflitos territoriais.

Diante disso, o estudo busca contribuir para uma reflexão crítica sobre a implantação de grandes obras de infraestrutura em contextos amazônicos, articulando a análise da engenharia de transportes às dimensões sociais, ambientais e territoriais, evidenciando a importância de incorporar, de maneira mais efetiva, as especificidades territoriais de povos e comunidades tradicionais nos processos de planejamento e tomada de decisão.

Assim, o objetivo desta pesquisa consiste em analisar os impactos socioambientais associados à construção da Avenida Liberdade, com ênfase em seus efeitos sobre a Comunidade Quilombola do Abacatal. A hipótese central é que a abordagem fragmentada desses impactos nos estudos ambientais e nos discursos institucionais contribui para a invisibilização de direitos coletivos e para o agravamento de conflitos territoriais. Para investigá-la, adotou-se uma abordagem qualitativa de caráter exploratório e descritivo, fundamentada na análise documental e bibliográfica de EIA/RIMAs, artigos científicos, documentos institucionais e matérias jornalísticas. As contribuições do estudo situam-se no campo acadêmico — ao fortalecer o debate interdisciplinar sobre infraestrutura, território e justiça socioambiental — e no campo social — ao evidenciar a



necessidade de práticas de planejamento e licenciamento ambiental mais inclusivas e sensíveis às especificidades dos territórios tradicionais amazônicos.

1. REFERENCIAL TEÓRICO

A Avenida Liberdade (PA-020) faz parte do conjunto de obras estruturais planejadas para preparar Belém para sediar a COP-30. Oficialmente, o projeto é apresentado como uma solução para melhorar o trânsito e integrar melhor os eixos logísticos da Região Metropolitana. No entanto, Amorim e Vasconcellos Sobrinho (2025) mostram que, por trás desse discurso de modernização, a obra está ancorada em um modelo tradicionalmente rodoviário, que prioriza o transporte individual motorizado e concentra benefícios em determinados fluxos econômicos. A partir de simulações computacionais, os autores demonstram que os ganhos prometidos na redução do tempo de deslocamento são mais limitados e seletivos do que o divulgado, evidenciando um descompasso entre o discurso oficial e os resultados efetivos.

Essa contradição também é destacada por Vieira *et al.* (2025), ao analisarem a preparação de Belém para a COP-30. Para os autores, há uma clara tensão entre o discurso climático, que evoca sustentabilidade e justiça ambiental, e as práticas urbanas adotadas, que reproduzem padrões de urbanização excludentes, com estudos de impacto questionáveis e mecanismos de participação social fragilizados. Assim, a cidade se prepara para um evento internacional voltado às mudanças climáticas ao mesmo tempo em que adota estratégias de planejamento que pouco dialogam com princípios de justiça socioambiental.

Do ponto de vista ambiental, o próprio Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) do Projeto Avenida Liberdade reconhece a supressão significativa de vegetação, intervenções em corpos d'água e alterações em áreas sensíveis do território metropolitano (GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ, 2023). Estudos baseados em geotecnologias reforçam que a implantação da via provoca fragmentação florestal e mudanças na dinâmica hidrográfica local, intensificando o chamado efeito de borda em áreas adjacentes (CAMPINAS; SOUZA JUNIOR, 2025). Esses impactos não são isolados: a literatura sobre obras rodoviárias demonstra que a fragmentação de habitats, a alteração do microclima e a degradação de sistemas aquáticos são efeitos decorrentes da construção e operação de rodovias (SALOMÃO *et al.*, 2019; GOMES *et al.*, 2019; SENA; SANCHES; PINHEIRO, 2021).

Além disso, análises internacionais reforçam que projetos de infraestrutura precisam ser avaliados sob uma perspectiva de sustentabilidade ao longo de todo o seu ciclo de vida,



considerando impactos acumulados e efeitos distributivos (ARSHAD *et al.*, 2021). Quando essa abordagem mais ampla não é plenamente incorporada, surgem fragilidades no processo de licenciamento ambiental, como apontam Rodrigues e Almeida (2023), que identificam limitações recorrentes nos estudos de impacto ambiental no Brasil.

No que diz respeito às comunidades tradicionais, os impactos tornam-se ainda mais sensíveis. O Território Quilombola de Abacatal carrega um histórico de pressões decorrentes da expansão metropolitana e da implantação de grandes empreendimentos, resultando em fragmentação territorial e vulnerabilização socioambiental (CARDOSO *et al.*, 2025). Pesquisas anteriores já demonstravam que a expansão urbana de Belém afeta diretamente os recursos naturais, os modos de vida e a organização territorial da comunidade (OLIVEIRA DE SOUSA; RIBEIRO; SANCHES, 2020).

Sirotheau (2012) evidencia que a identidade quilombola, em contexto metropolitano, é constantemente tensionada por intervenções externas que alteram o território e suas dinâmicas sociais, gerando conflitos que vão além da dimensão física do espaço. Em perspectiva comparativa, Thorkildsen (2014) demonstra que comunidades quilombolas submetidas a pressões ambientais e territoriais não participativas vivenciam transformações socioecológicas profundas, que impactam tanto sua base material quanto suas formas de organização social.

Sob o aspecto jurídico, a ausência de consulta prévia, livre e informada, prevista na Convenção nº 169 da OIT, representa uma violação significativa de direitos coletivos quando o empreendimento incide sobre territórios tradicionalmente ocupados. Vieira e Carvalho (2022) ressaltam que a consulta prévia é instrumento central de proteção dos direitos quilombolas, e sua negligência costuma estar na raiz de conflitos socioambientais. Estudos recentes confirmam que disputas envolvendo comunidades tradicionais e áreas protegidas decorrem, frequentemente, da invisibilização desses grupos e da assimetria de poder nos processos decisórios (CRUZ *et al.*, 2025; SILVA, 2022).

No caso de Abacatal, indicadores de salubridade ambiental já apontam fragilidades estruturais que podem ser agravadas por intervenções de grande porte no entorno do território (CARDOSO TEIXEIRA *et al.*, 2025). Experiências semelhantes, como a duplicação da BR-101 na Bahia, demonstram que obras rodoviárias em territórios quilombolas exigem medidas mitigatórias consistentes e participação efetiva das comunidades para evitar o aprofundamento das desigualdades (LIMA; VILAR; OLIVEIRA, 2021).

Nesse contexto, torna-se relevante incorporar ao debate o conceito de justiça climática, entendido como a perspectiva que relaciona os efeitos das mudanças climáticas e das políticas ambientais às desigualdades sociais e territoriais. A justiça climática parte do princípio de que grupos



historicamente marginalizados — como povos indígenas, comunidades quilombolas e populações tradicionais — tendem a sofrer de maneira desproporcional os impactos ambientais e climáticos, apesar de contribuírem menos para sua geração. Dessa forma, políticas públicas e projetos de infraestrutura devem considerar não apenas a eficiência técnica ou econômica das intervenções, mas também a distribuição social de seus impactos, garantindo participação efetiva, reconhecimento de direitos territoriais e equidade nas decisões relacionadas ao uso do território e aos processos de desenvolvimento (SCHLOSBERG; COLLINS, 2014; BULLARD, 2018).

Diante desse contexto, a Avenida Liberdade não pode ser compreendida apenas como uma solução técnica de mobilidade urbana. Trata-se de um processo de reconfiguração territorial com implicações ambientais, sociais e jurídicas significativas. À luz da literatura sobre conflitos socioambientais e licenciamento ambiental, o empreendimento evidencia tensões estruturais entre desenvolvimento infraestrutural e justiça territorial, especialmente em um cenário amazônico marcado por desigualdades históricas (CRUZ *et al.*, 2025; RODRIGUES; ALMEIDA, 2023).

É nesse cenário que se insere a pesquisa, que busca analisar os impactos sociais da construção da Avenida Liberdade sobre a população quilombola de Abacatal, enfatizando os conflitos socioambientais, as transformações territoriais e as contradições entre o discurso climático e as práticas urbanísticas adotadas, contribuindo para o debate sobre planejamento urbano, justiça social e justiça climática na Amazônia.

2. METODOLOGIA

A pesquisa caracteriza-se como um estudo de natureza qualitativa, com abordagem analítica crítica, fundamentado em revisão bibliográfica e documental. O objetivo foi compreender os impactos socioambientais da Avenida Liberdade sobre o território quilombola de Abacatal, articulando dimensões urbanísticas, ambientais e jurídicas. O recorte temporal da pesquisa compreende o período de 2020 a 2026, com ênfase nos documentos e publicações produzidos a partir de 2023, ano de publicação do RIMA e de início formal do processo de licenciamento ambiental da obra.

A etapa inicial consistiu em levantamento bibliográfico realizado por meio do Google Acadêmico e do Portal de Periódicos CAPES, priorizando publicações científicas recentes, especialmente aquelas produzidas a partir de 2020, com ênfase em estudos diretamente relacionados à Avenida Liberdade, à preparação de Belém para a COP-30, ao licenciamento ambiental e aos conflitos socioterritoriais envolvendo comunidades quilombolas na Amazônia.



Foram utilizados como descritores principais: Avenida Liberdade Belém, COP-30 Belém, quilombo Abacatal, impactos socioambientais, EIA/RIMA, consulta prévia convenção 169, infraestrutura rodoviária e comunidades tradicionais. A seleção dos trabalhos considerou relevância temática, atualidade, vinculação institucional e consistência metodológica.

Entre os autores que estruturam o núcleo teórico desta pesquisa destacam-se Cardoso *et al.* (2025), cuja análise geoespacial evidencia o histórico de ameaças e impactos no território quilombola de Abacatal; Amorim e Vasconcellos Sobrinho (2025), que desenvolvem uma leitura crítica da retórica de mobilidade associada à Avenida Liberdade por meio de simulação computacional; e Vieira *et al.* (2025), que discutem a desconexão entre o discurso climático da COP-30 e as práticas urbanas governamentais em Belém. Esses estudos foram complementados por literatura nacional e internacional sobre impactos de obras rodoviárias, conflitos socioambientais e direitos territoriais de comunidades tradicionais.

Além da revisão bibliográfica, realizou-se análise documental do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) do projeto Avenida Liberdade, com o objetivo de confrontar os dados técnicos oficiais com as interpretações críticas presentes na literatura científica. A leitura do RIMA foi conduzida a partir de categorização temática dos impactos identificados, organizados em três dimensões analíticas: impactos ambientais (supressão de vegetação, alterações hidrográficas e fragmentação de habitats), impactos territoriais (mudanças no uso do solo, fragmentação do território quilombola e pressões decorrentes da expansão urbana) e impactos socioculturais e jurídicos (transformações nos modos de vida, conflitos socioterritoriais e implicações legais relacionadas ao direito à consulta prévia). A análise considerou ainda a profundidade da avaliação, a presença ou ausência de medidas mitigatórias e o grau de consideração das especificidades territoriais da Comunidade Quilombola de Abacatal.

O levantamento de evidências jornalísticas consistiu na análise de 14 reportagens publicadas entre janeiro de 2023 e fevereiro de 2026 nos portais digitais G1 Pará, O Liberal, Diário do Pará e Brasil de Fato, período correspondente ao avanço do licenciamento ambiental e ao início das obras. A busca utilizou as combinações de palavras-chave *Avenida Liberdade*, *Abacatal*, *quilombo*, *impactos ambientais* e *COP-30 Belém*. Foram adotados os seguintes critérios de inclusão: (i) presença de relatos de moradores ou lideranças da comunidade quilombola; (ii) registro de impactos ambientais ou territoriais atribuídos ao avanço das obras; ou (iii) discussão de medidas compensatórias e processos de comunicação institucional. Matérias de caráter estritamente noticioso, sem relato de impactos ou perspectiva comunitária, foram excluídas. As informações extraídas foram organizadas comparativamente às medidas mitigatórias previstas no EIA/RIMA, permitindo identificar convergências e divergências entre o discurso institucional e os efeitos



relatados no território. Ressalta-se que, por se tratar de pesquisa documental e de análise de fontes públicas, não houve coleta de dados primários junto à comunidade, o que constitui uma limitação do estudo, discutida nas considerações finais.

A análise dos dados foi conduzida de forma interpretativa, buscando estabelecer relações entre os impactos ambientais descritos nos documentos oficiais, os conflitos socioterritoriais relatados na literatura e os marcos normativos que regulam o direito à consulta prévia e à proteção dos territórios quilombolas. Essa triangulação entre fontes bibliográficas, documentos técnicos e evidências jornalísticas possibilitou compreender o empreendimento não apenas como obra de mobilidade urbana, mas como processo de reconfiguração territorial com amplas implicações sociais, ambientais e jurídicas.

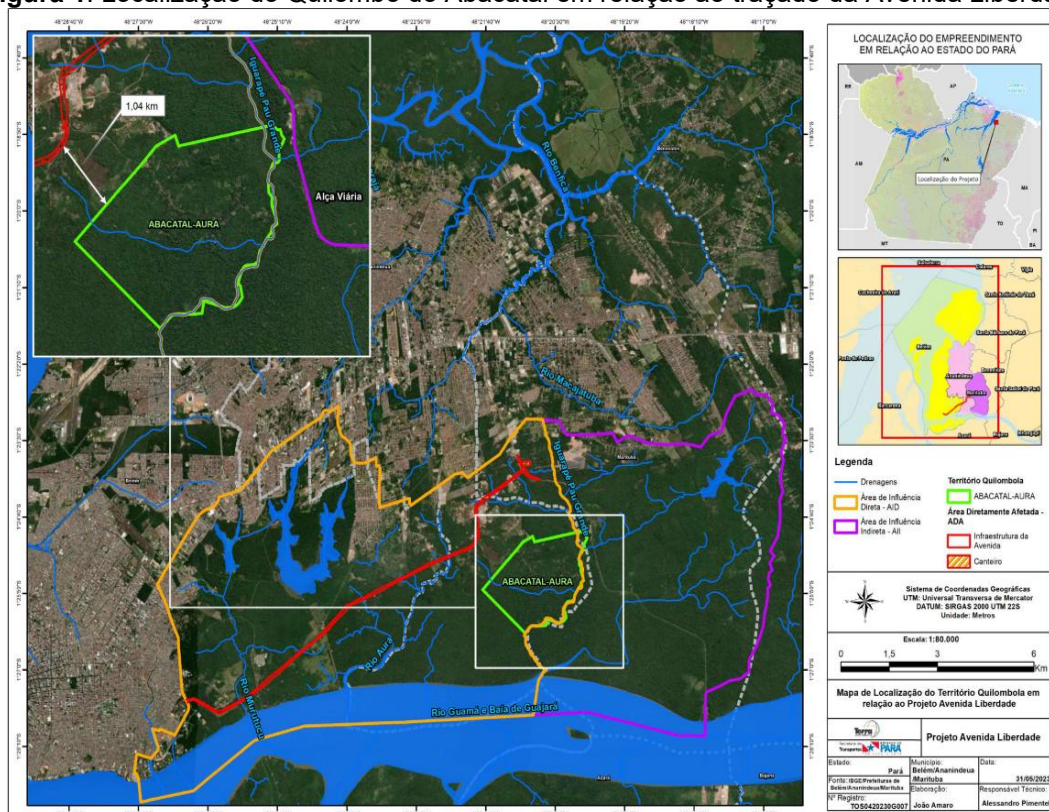
3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise dos impactos socioambientais da construção da Avenida Liberdade foi desenvolvida a partir da leitura crítica do relatório de impacto ambiental (RIMA), da literatura científica especializada, das manifestações registradas nas audiências públicas do licenciamento ambiental e dos relatos da comunidade quilombola divulgados em veículos de informação. Essa abordagem integrada permitiu confrontar o discurso técnico-institucional com a experiência concreta vivenciada pela comunidade quilombola do Abacatal.

O RIMA da Avenida Liberdade concentra a análise referente aos povos e comunidades tradicionais no tópico específico “povos e comunidades tradicionais” (p. 55), no qual reconhece que a comunidade remanescente de quilombo do Abacatal constitui o território tradicional mais próximo ao empreendimento, situado a pouco mais de 1 km do traçado final da via. Tal enquadramento é fundamentado na Portaria Interministerial nº 60/2015, que estabelece critérios para definição da área de influência direta e indireta dos empreendimentos. Nesse sentido, o documento reconhece formalmente a comunidade no processo de licenciamento.

Além do reconhecimento textual, o RIMA apresenta representação cartográfica do território quilombola, conforme mapa de localização constante na página 56, evidenciando a inserção do Abacatal na área de influência direta (AID) do empreendimento.

Figura 1. Localização do Quilombo do Abacatal em relação ao traçado da Avenida Liberdade



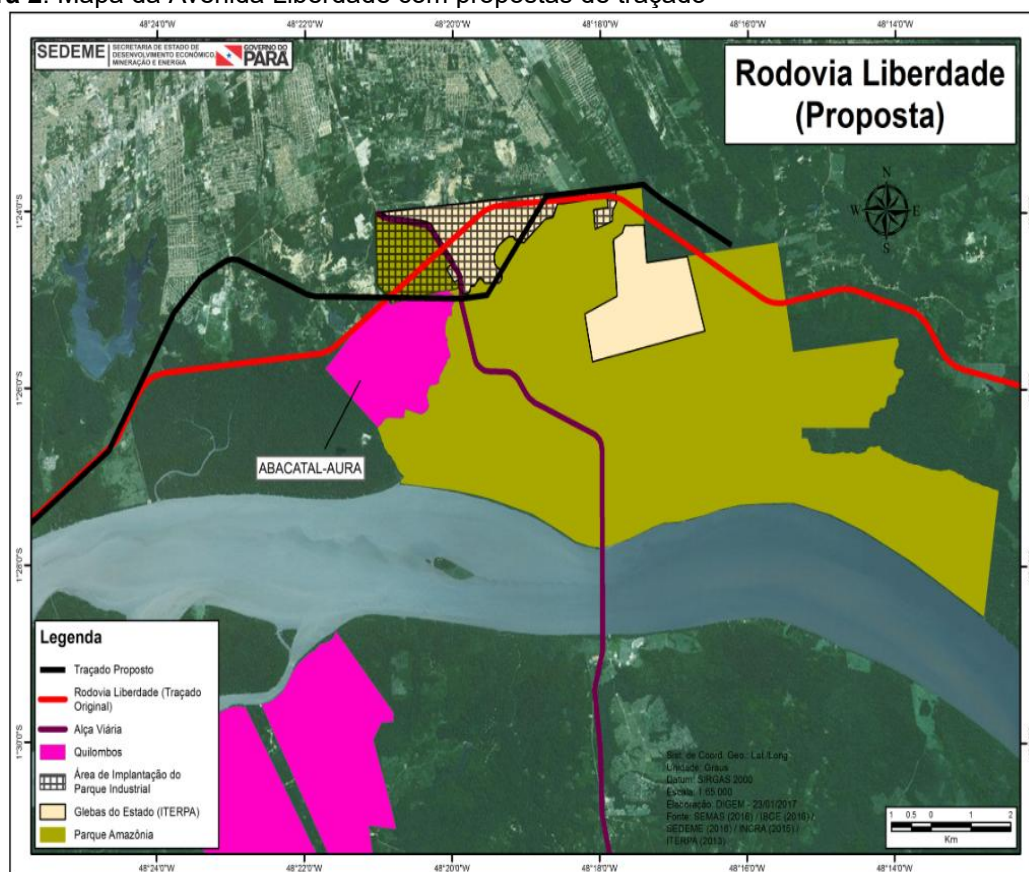
Fonte: RIMA Avenida Liberdade (2023, p. 56).

Apesar desse reconhecimento formal, a análise do conteúdo do RIMA revela que os impactos associados ao território quilombola são tratados de forma predominantemente genérica. O documento prioriza aspectos físico-ambientais e urbanísticos, enquanto as dimensões socioculturais, os usos tradicionais do território e as possíveis perdas imateriais recebem atenção limitada. Essa assimetria entre o reconhecimento cartográfico da comunidade e a profundidade da análise de seus impactos específicos evidencia limitações já apontadas na literatura sobre o papel dos estudos de impacto ambiental no licenciamento brasileiro, especialmente no que se refere à consideração de territórios tradicionais.

No que diz respeito às áreas de influência do empreendimento, o RIMA apresenta três categorias principais: área diretamente afetada (ADA), área de influência direta (AID) e área de influência indireta (AI). A AID, definida como área geográfica contígua à ADA, abrange quase toda a delimitação do território quilombola do Abacatal, o que indica que os impactos decorrentes da implantação e operação da rodovia incidem diretamente sobre os recursos ambientais, o uso e a ocupação do solo e as dinâmicas territoriais da comunidade.

Antes da definição do traçado final da Avenida Liberdade, duas propostas alternativas foram avaliadas, ambas apresentando elevado grau de contiguidade territorial com o quilombo do Abacatal, chegando a tangenciar seus limites fundiários e, em alguns trechos, a interceptar parcialmente a área reconhecida do território. Embora o traçado definitivo tenha sido deslocado para cerca de 1 km do limite territorial, esse afastamento não elimina a incidência do empreendimento sobre a área de influência direta, conforme reconhecido pelo próprio RIMA.

Figura 2. Mapa da Avenida Liberdade com propostas de traçado



Fonte: Brasil de Fato, 2017

A visualização cartográfica das alternativas de traçado evidencia que a decisão final não se limita a critérios técnicos de engenharia, mas envolve escolhas políticas e institucionais que produzem efeitos territoriais distintos. Ainda que o deslocamento do traçado seja apresentado como elemento de mitigação, a ênfase excessiva na distância física pode contribuir para a construção de uma narrativa de atenuação dos impactos socioterritoriais, mesmo quando o território permanece inserido na área de influência direta do empreendimento.



As audiências públicas realizadas no processo de licenciamento ambiental foram registradas como espaços formais de participação social. Entretanto, os relatos da comunidade e as informações divulgadas pela imprensa indicam que essas audiências tiveram caráter predominantemente informativo, com baixa capacidade de incorporar, de forma efetiva, as preocupações e reivindicações apresentadas pelos moradores do Abacatal. Durante esses encontros, lideranças quilombolas destacaram o risco de perda de áreas de uso tradicional, os impactos sobre igarapés utilizados para pesca e abastecimento doméstico e a ausência de garantias concretas quanto à implementação das medidas mitigatórias e compensatórias previstas.

Esses posicionamentos, embora registrados, não resultaram em alterações substanciais no projeto nem em maior detalhamento das ações destinadas à proteção do modo de vida quilombola. Tal constatação reforça a distinção entre audiência pública e consulta prévia, livre e informada, prevista na Convenção nº 169 da OIT, uma vez que a participação ocorreu de forma posterior e limitada, sem garantir à comunidade a possibilidade real de influenciar decisões centrais do empreendimento.

Os relatos da comunidade, amplamente divulgados por veículos de comunicação regionais como G1 Pará, O Liberal e Diário do Pará, reforçam essa percepção. Moradores do Quilombo Abacatal têm denunciado processos de assoreamento de igarapés, redução na disponibilidade de peixes e camarões, supressão de açazais e de outras áreas utilizadas para atividades extrativistas, além do aumento de poeira, ruído e da circulação de máquinas pesadas no território. Esses impactos afetam diretamente a segurança alimentar, o modo de vida agroextrativista e as práticas culturais da comunidade, produzindo efeitos que ultrapassam a dimensão ambiental estritamente mensurável e alcançam aspectos sociais e territoriais do cotidiano local.

Com o objetivo de complementar a análise documental do RIMA, realizou-se também um levantamento sistemático de evidências jornalísticas relacionadas à implantação da Avenida Liberdade e aos seus impactos sobre a Comunidade Quilombola de Abacatal. Foram analisadas reportagens publicadas entre 2023 e 2025, período correspondente ao avanço do processo de licenciamento ambiental e ao início da implementação das obras. A busca foi realizada nos portais digitais G1 Pará, O Liberal e Diário do Pará, utilizando combinações de palavras-chave como Avenida Liberdade, Abacatal, quilombo, impactos ambientais e COP-30 Belém.

Ao todo, foram consideradas reportagens que apresentavam relação direta com os impactos sociais ou ambientais associados ao empreendimento. Como critérios de seleção, priorizaram-se matérias que: (i) apresentassem relatos de moradores ou lideranças da comunidade quilombola; (ii) registrassem impactos ambientais ou territoriais atribuídos ao avanço das obras; ou (iii) discutissem medidas compensatórias e processos de comunicação institucional relacionados ao projeto. As



informações extraídas dessas reportagens foram posteriormente organizadas de forma comparativa com as medidas mitigatórias previstas no EIA/RIMA, permitindo identificar convergências e divergências entre o discurso institucional presente nos documentos oficiais e os efeitos relatados no contexto local.

Tabela 1. Medidas mitigatórias previstas no EIA/RIMA da Avenida Liberdade e evidências jornalísticas

Medida mitigadora prevista no EIA/RIMA	Objetivo declarado	Evidências jornalísticas (G1 Pará, O Liberal, Diário do Pará)
Programa de comunicação social	Informar e dialoga com comunidades afetadas	Reportagens registram que moradores do Quilombo do Abacatal relataram ausência de comunicação prévia e de diálogo efetivo antes do início das obras, com informações restritas a comunicados posteriores.
Compensações socioambientais	Compensar perda: ambientais e sociais	Matérias apontam atrasos e indefinições na execução de obras compensatórias prometidas à comunidade, como equipamentos públicos e melhorias de acesso.
Controle de impactos sobre recursos hídricos	Evitar assoreamento e degradação de igarapés	Reportagens locais registram denúncias de assoreamento, redução de peixes e alteração da qualidade da água em igarapés utilizados pela comunidade após o avanço das obras.
Medidas de mitigação social	Reduzir impactos sobre o modo de vida tradicional	Não há registros jornalísticos de ações específicas voltadas à proteção das práticas produtivas e culturais quilombolas, sendo as medidas tratadas de forma genérica.
Transparência e monitoramento ambiental	Acompanhar e divulgar impactos ambientais	Reportagens indicam ausência de divulgação acessível dos dados de monitoramento ambiental, dificultando o acompanhamento pela comunidade e pela sociedade civil.

Fonte: Elaboração própria, com base no EIA/RIMA do Projeto Avenida Liberdade (SETRAN/PA, 2023) e em reportagens do G1 Pará, O Liberal e Diário do Pará.

A análise integrada da literatura, do RIMA, das audiências públicas e das reportagens evidencia que as medidas mitigadoras associadas à Avenida Liberdade operam, em grande medida, como exigências formais do licenciamento ambiental, apresentando baixa efetividade prática no território quilombola. A ausência de ações específicas voltadas à proteção do modo de vida tradicional, aliada à limitada transparência no monitoramento ambiental e à fragilidade da comunicação institucional, contribui para a intensificação do conflito socioambiental.



Dessa forma, os impactos observados não decorrem apenas da implantação física da rodovia, mas de um modelo de planejamento e decisão que tende a subordinar territórios tradicionais a uma lógica infraestrutural centralizada. Essa dinâmica reforça assimetrias históricas, fragiliza direitos coletivos e evidencia os limites dos instrumentos tradicionais de licenciamento ambiental para lidar com a complexidade socioterritorial de contextos amazônicos.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados deste estudo indicam que a construção da Avenida Liberdade, embora apresentada institucionalmente como intervenção estratégica de mobilidade urbana vinculada à preparação de Belém para a COP-30, produz impactos socioambientais que extrapolam a dimensão técnica da engenharia viária. A análise integrada do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), da literatura científica, dos registros das audiências públicas e das evidências empíricas divulgadas pela imprensa evidencia que o empreendimento incide de forma significativa sobre o território quilombola do Abacatal, configurando um processo de reconfiguração territorial marcado por assimetrias institucionais e limitações nos mecanismos de participação social.

Embora o território quilombola seja reconhecido cartograficamente no processo de licenciamento, os impactos específicos sobre o modo de vida, os usos tradicionais do território e as dimensões socioculturais da comunidade são tratados de maneira genérica nos documentos oficiais. Tal constatação revela limitações recorrentes dos estudos de impacto ambiental, que tendem a privilegiar variáveis físico-ambientais mensuráveis em detrimento de impactos territoriais, culturais e cumulativos que estruturam a reprodução social de comunidades tradicionais.

No âmbito da participação pública, verificou-se que as audiências realizadas no processo de licenciamento cumpriram formalmente os dispositivos legais, porém apresentaram baixa capacidade de influenciar efetivamente as decisões sobre o empreendimento. Os registros analisados indicam que esses espaços operaram predominantemente como instâncias informativas, com reduzida incorporação das demandas da comunidade quilombola, especialmente no que se refere à proteção de áreas de uso tradicional, à segurança hídrica e à implementação concreta de medidas mitigatórias e compensatórias.

As evidências empíricas provenientes dos relatos da comunidade reforçam esse descompasso ao apontar alterações nos igarapés, redução de recursos pesqueiros, impactos sobre açcaizais e áreas de extrativismo, além de efeitos psicossociais associados à presença constante de máquinas, poeira e ruído. Esses fatores afetam diretamente a segurança alimentar, os sistemas



produtivos locais e a continuidade das práticas culturais da comunidade, demonstrando que os impactos da obra ultrapassam os parâmetros tradicionalmente considerados nos estudos técnicos.

Nesse contexto, a Avenida Liberdade revela-se não apenas como um projeto de mobilidade urbana, mas como parte de um modelo de planejamento infraestrutural que tende a reproduzir padrões de decisão centralizados e pouco sensíveis às especificidades socioterritoriais amazônicas. A análise evidencia a necessidade de fortalecer instrumentos de avaliação socioambiental capazes de integrar dimensões territoriais, culturais e políticas, bem como de ampliar mecanismos efetivos de participação das comunidades afetadas.

Assim, o estudo contribui para o debate sobre os limites dos atuais processos de licenciamento ambiental e planejamento urbano em contextos amazônicos, destacando a importância de alinhar projetos de infraestrutura a princípios de justiça territorial e justiça climática. Do ponto de vista acadêmico, a pesquisa oferece duas contribuições originais: (1) a sistematização dos impactos socioambientais da Avenida Liberdade sobre o Quilombo do Abacatal a partir de uma matriz analítica tridimensional (ambiental, territorial e sociocultural), e (2) a demonstração empírica do descompasso entre as medidas mitigatórias previstas no EIA/RIMA e os efeitos concretos relatados pela comunidade, mediante confronto sistemático de fontes documentais e jornalísticas.

Esta pesquisa apresenta, contudo, limitações que devem ser reconhecidas. A ausência de trabalho de campo direto junto à comunidade restringe a apreensão de dimensões subjetivas e de conhecimentos locais que não se encontram registrados em fontes secundárias. A dependência de fontes jornalísticas implica mediações editoriais e possíveis lacunas de cobertura. Adicionalmente, o estágio ainda em curso das obras impõe uma limitação temporal: muitos impactos têm caráter processual e cumulativo, de modo que seus efeitos plenos só poderão ser avaliados em um horizonte temporal mais longo.

Diante dessas limitações, recomenda-se que pesquisas futuras incorporem metodologias participativas e trabalho de campo etnográfico junto à Comunidade Quilombola do Abacatal, de forma a capturar as transformações territoriais e socioculturais em andamento. Sugere-se ainda o acompanhamento longitudinal dos impactos após a conclusão das obras, bem como estudos comparativos com outros casos de infraestrutura viária em territórios tradicionais amazônicos. Em um cenário de preparação para a COP-30, torna-se imperativo que políticas urbanas e projetos de mobilidade incorporem abordagens que conciliem desenvolvimento infraestrutural, proteção ambiental e garantia de direitos territoriais de povos e comunidades tradicionais.



REFERÊNCIAS

ARSHAD, Hassan; THAHEEM, Mohammad Junaid; BAKHTAWAR, Bushra; SHRESTHA, Anil. Evaluation of road infrastructure projects: a life cycle sustainability-based decision-making approach. *Sustainability*, Basel, v. 13, n. 7, p. 3743, 2021. DOI: <https://doi.org/10.3390/su13073743>.

PAULINO, Eraldo. Quilombo do Abacatal denuncia morosidade nas compensações para nova avenida de Belém. *Brasil de Fato*, Belém, 14 out. 2025. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2025/10/14/quilombo-do-abacatal-denuncia-morosidade-nas-compensacoes-para-nova-avenida-de-belem>. Acesso em: 6 fev. 2026.

CAMPINAS, Danielle do Socorro Nunes; SOUZA JUNIOR, Luiz Carlos Margalho de. O uso de geotecnologias na análise dos impactos causados na implantação da Avenida Liberdade na Região Metropolitana de Belém. 2025. 40 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Engenharia Cartográfica e de Agrimensura) – Universidade Federal Rural da Amazônia, Belém, 2025.

CARDOSO, Edinalva Seabra et al. Histórico geoespacial de ameaças e impactos no território quilombola de Abacatal, na Amazônia Metropolitana de Belém. *Journal of Media Critiques*, v. 11, n. 27, p. e240, 2025.

CARDOSO TEIXEIRA, Thamiris; PESSOA, Francisco Carlos Lira; CAVALCANTE BLANCO, Claudio José; LIMA BRITO, Fábio Sergio. Índice de salubridade ambiental (ISA) aplicado na comunidade quilombola rural de Abacatal, município de Ananindeua-PA. *Geoambiente On-line*, Goiânia, n. 52, 2025. Disponível em: <https://revistas.ufj.edu.br/geoambiente/article/view/77077>. Acesso em: 6 fev. 2026.

CRUZ, Everton et al. Socio-environmental conflicts and traditional communities in protected areas: a scientometric analysis. *Journal for Nature Conservation*, v. 75, p. 126936, 2025. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jnc.2025.126936>.

AMORIM, Daniel Meireles de; VASCONCELLOS SOBRINHO, Mário. Retórica de mobilidade, realidade de exclusão: simulação computacional e análise crítica dos impactos da Avenida Liberdade em Belém-PA. In: *COLÓQUIO ORGANIZAÇÕES, DESENVOLVIMENTO E SUSTENTABILIDADE (CODS)*, v. 16, 2025.

GOMES, Marina Morim; VITÓRIA, Flávia Constantino da; SILVA, Elenice Rachid da; ALMEIDA, Josimar Ribeiro de. Avaliação de impactos ambientais da duplicação da BR-101 RJ/Norte, trecho compreendido entre o km 144,2 e 190,3. *Revista Internacional de Ciências*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 1, p. 22–34, jan./abr. 2019. DOI: <https://doi.org/10.12957/ric.2019.35980>.

GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ. Secretaria de Estado de Transporte (SETRAN). Relatório de Impacto Ambiental (RIMA): Projeto Avenida Liberdade. Belém: SETRAN, 2023. Disponível em: <https://www.semas.pa.gov.br/wp-content/uploads/2015/10/RIMA.pdf>. Acesso em: 6 fev. 2026.

LIMA, Josiene Ferreira dos Santos; VILAR, José Wellington Carvalho; OLIVEIRA, Simone Soares. A duplicação da BR-101 na Bahia e as ações de mitigação ambiental em comunidades quilombolas. *Geografia*, Rio Claro, v. 46, n. 1, 2021.

OLIVEIRA DE SOUSA, Eliezilda; RIBEIRO, Priciane Cristina Correa; SANCHES, Heloisa Negri. Os reflexos socioambientais da expansão metropolitana de Belém sobre a Comunidade Remanescente



Quilombola de Abacatal (CRQA). *Revista Cerrados*, v. 18, n. 1, p. 129–158, 2020. DOI: <https://doi.org/10.22238/rc2448269220201801129158>.

RODRIGUES, Nikolas Gebrim; ALMEIDA, Alexandre Nascimento de. A percepção de analistas ambientais do Ibama acerca das limitações dos estudos de impacto ambiental (EIA/RIMA) no âmbito do licenciamento ambiental brasileiro. *Guaju: Revista Brasileira de Desenvolvimento Territorial Sustentável*, v. 9, p. 149–171, 2023. DOI: <https://doi.org/10.5380/guaju.v9i0.85557>

SALOMÃO, Pedro Emílio Amador et al. Environmental impacts generated by road construction and operation. *Research, Society and Development*, v. 8, n. 10, e0810101368, 2019. Disponível em: <https://rsdjournal.org/rsd/article/view/1368>
. Acesso em: 6 fev. 2026.

SENA, Bruno Eduardo Mendes de; SANCHES, Antonio Estanislau; PINHEIRO, Érika Cristina Nogueira Marques. Estudo de impactos ambientais gerados pelas obras em rodovias e o processo de elaboração do EIA/RIMA. *Brazilian Journal of Development*, v. 7, n. 12, p. 119838–119858, 2021. DOI: <https://doi.org/10.34117/bjdv7n12-320>

SIROTHEAU, José Luiz Terceros. Impactos socioterritoriais e identidade quilombola em espaço metropolitano: o caso da comunidade de Abacatal (Pará). 2012. 146 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

SILVA, Camila Karla Medeiros. Conflito socioambiental: implementação do parque eólico na comunidade do Cumbe. In: CONGRESSO NACIONAL DE PESQUISA E ENSINO EM CIÊNCIAS (CONAPESC), 7., 2022, Campina Grande. *Anais [...]*. Campina Grande: Realize Editora, 2022. Disponível em: <https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/86864>
. Acesso em: 6 fev. 2026.

THORKILDSEN, Kjersti. Social-ecological changes in a quilombola community in the Atlantic Forest of southeastern Brazil. *Human Ecology*, v. 42, p. 913–927, 2014. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10745-014-9691-3>.

VIEIRA, Bruno Soeiro et al. COP 30 em Belém/PA: desconexão entre discurso climático e práticas urbanas governamentais. *Revista Brasileira de Direito Urbanístico*, v. 11, n. 20, p. 377–400, 2025.

VIEIRA, Soliane dos Santos; CARVALHO, Luciana Gonçalves de. Consulta prévia e direitos dos quilombolas de Oriximiná. *Revista de Extensão da Integração Amazônica, Santarém*, 5 ago. 2022.