

A MOBILIDADE URBANA NO CONTEXTO DA EXPANSÃO TERRITORIAL DO BAIRRO BENEDITO BENTES, EM MACEIÓ/AL

Franklin Luiz Ramos André ¹
Gilcileide Rodrigues da Silva ²

RESUMO

Esta pesquisa, do tipo básica, não aplicada, versa sobre as transformações no espaço geográfico e sobre a expansão do bairro Benedito Bentes, na cidade de Maceió, capital de Alagoas. O objetivo principal foi analisar as políticas públicas voltadas à mobilidade urbana do bairro, buscando conhecer seus avanços e percalços para garantir um sistema viário seguro para a sociedade. O estudo se desenvolveu a partir de uma revisão da literatura e do levantamento dos indicadores da quantidade de veículos que circulam no bairro, bem como do número de sinistros no período de 2018 a 2022. A discussão foi baseada no conceito de território – sinônimo de espaço geográfico – que nada mais é do que o espaço com intervenção humana. Partiu-se da compreensão das Políticas Públicas como a soma de atividades dos governos, em atuação direta ou através de delegação, para facilitar o deslocamento das pessoas e dos bens. Essa mobilidade urbana tem por objetivo não só o deslocamento em si, mas o desenvolvimento de atividades econômicas e sociais no perímetro urbano de cidades ou aglomerações urbanas de forma segurança, para que, em larga escala, haja uma melhora na qualidade de vida da população.

Palavras-chave: Território, Políticas públicas, Mobilidade urbana.

ABSTRACT

The research focuses on the transformations in geographic space and the expansion of the Benedito Bentes neighborhood, in the city of Maceió, capital of Alagoas. The main objective was to analyze public policies aimed at urban mobility in the neighborhood, seeking to understand their advances and setbacks in ensuring a safe road system for society. The methodology was developed based on theoretical foundations and a survey of indicators for the number of vehicles circulating in the neighborhood, as well as the number of accidents in the period from 2018 to 2022. It is a basic, non-applied research, whose methodological procedures were based on the concept of territory, which is synonymous with geographic space, which is nothing more than space with human intervention. It starts from the understanding of Public Policies as the sum of government activities, acting directly or through delegation, and Urban Mobility, as a facility movement of people and goods in the city, with the aim of developing economic and social activities in the urban perimeter of cities and urban agglomerations. Urban mobility, as it seeks not only the movement itself, but productivity and safety, so that on a large scale it improves your quality of life.

Keywords: Territory, Public policies, Urban mobility.

¹ Mestrando do Curso de Geografia da Universidade Federal de Alagoas - UFAL, franklin.andre@igdema.ufal.br;

² Coautor/Professor orientador: Doutora, Universidade Federal de Alagoas – UFAL, gilsilvaxxi@yahoo.com.br;

INTRODUÇÃO

Nos dias atuais, a população mundial está enfrentando fenômenos que dificultam a convivência entre os povos e as nações, por essa razão, têm surgido estudos com a abordagem de conceitos como território e espaço urbano revisitados e reformulados. Espaço e território não são termos equivalentes e por isso não podem ser usados sem critério, como fizeram muitos geógrafos em suas análises, ao mesmo tempo que, justamente por isso, se privaram de distinções úteis e necessárias (Raffestin, 1993, p. 143). Território é um espaço no qual se projeta um trabalho, seja energia, seja informação, e que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder. O espaço é a “prisão original”, enquanto o território é a prisão que os homens constroem para si (Raffestin, 1993, p. 144).

Comumente, os conceitos de mobilidade urbana e de trânsito também são confundidos, mas deve-se ficar claro que não são a mesma coisa. O trânsito é o deslocamento em si, já a mobilidade urbana está relacionada à produtividade, à qualidade de vida e à segurança. Sobre deslocamentos, assim diz Rodrigues (2015, p. 80):

Deslocar-se cotidianamente é uma necessidade comum a todos; no entanto, as propriedades do deslocamento – como frequência, motivo, meio de transporte escolhido, fluidez, conforto e segurança – são determinadas e, muitas vezes, contingenciadas por atributos individuais, familiares, relativos aos bairros e às cidades.

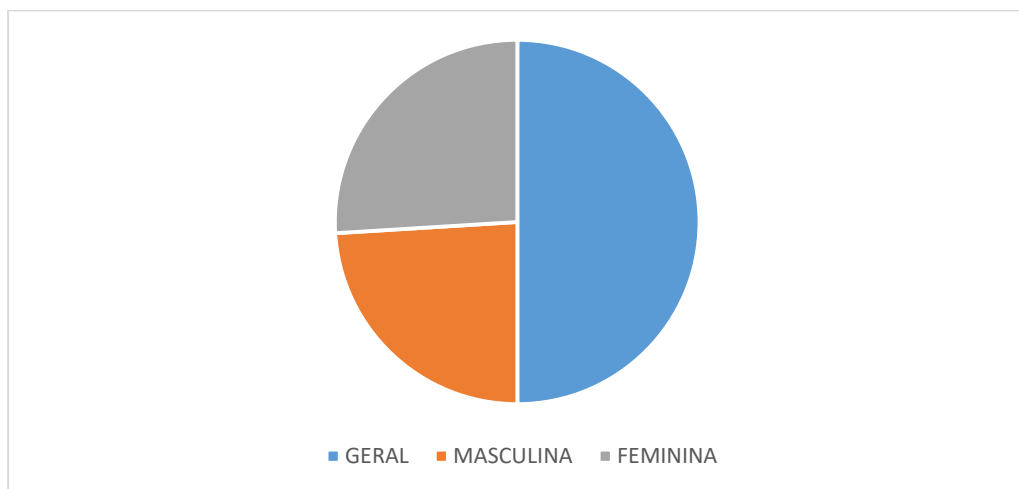
No cerne dessa discussão, é importante atentar para o fato de que o território está em constante mudança em relação à sua configuração primária e que é fortemente caracterizado pelo fluxo e pela concentração de atividades humanas.

A partir do entendimento dos conceitos abordados e do seu uso, buscou-se refletir sobre a desenvoltura da mobilidade urbana no bairro do Benedito Bentes, em Maceió/AL. Assim, o objetivo geral deste estudo consistiu em analisar as políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana do bairro.

Benedito Bentes é um bairro com 88.084 (oitenta e oito mil e oitenta e quatro) habitantes (IBGE, 2010), representando a população masculina 42.312 (quarenta e três mil trezentos e doze) desse total e a feminina 45.772 (quarenta e cinco mil setecentos e setenta e dois). Essa distribuição populacional pode ser melhor entendida a partir do Gráfico 1, logo a seguir.



Gráfico 1: População do bairro Benedito Bentes



Fonte: IBGE, 2010.

A expansão desse território, que aconteceu de maneira desordenada, propiciou a elaboração de políticas públicas em favor da mobilidade urbana dos seus moradores e de bens de consumo. Apesar disso, o bairro continuou com escassez de investimentos na área de infraestrutura, o que tem retardado a aceleração de novos investimentos na sua malha viária.

Recentemente, a Prefeitura de Maceió investiu na infraestrutura do bairro com a construção de novas vias e melhorias para que a população fosse presenteadada com uma melhor qualidade de vida, em virtude da melhoria da mobilidade urbana, mesmo assim, Bendito Bentes não se coloca como referência em se tratando dessa mobilidade.

METODOLOGIA

Uma vez que busca não só conhecer os significados de território, de políticas públicas e de mobilidade urbana, mas compreender como e por que a mobilidade urbana assume um papel importante nos territórios urbanos, a pesquisa se classifica como descritiva.

Para compreensão desses conceitos e seus usos, além da consulta bibliográfica, foram analisados documentos fornecidos pelos gestores do Departamento Municipal de Transporte e Trânsito de Maceió/AL (DMTT), bem como um material disponibilizado pelo Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas (DETRAN/AL).

Um aprofundamento teórico foi realizado usando-se quatro aportes legais específicos, quais sejam: o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a Lei N° 9.503 (Brasil, 1997), o Plano Diretor, assegurado pelo Estatuto da Cidade (Maceió, 2005), e a Lei N° 10.257 (Brasil, 2001),



que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição da República Federativa do Brasil (Brasil, 1988).

No que concerne à abordagem adotada, foi do tipo qualitativa, uma vez que, por sua diversidade e flexibilidade, não admite regras precisas e aplicáveis a uma ampla gama de casos (Martinelli, 2005). A abordagem teve como base o conceito de território, que é uma referência implícita à noção de limite que, mesmo não sendo traçado, como ocorre em geral, exprime a relação que um grupo mantém com uma porção do espaço. A ação desse grupo gera, de imediato, a delimitação e delimitar é isolar ou subtrair momentaneamente, ou, ainda, manifestar poder numa área precisa (Raffestin, 1993, p. 153).

A investigação empírica ocorreu através de visitas técnicas ao bairro Benedito Bentes, registrando-se, de forma espacial e territorial, as ruas e as avenidas de maior fluxo de trânsito com o uso de fotografias aéreas, obtidas por meio de drone. Os dados estatísticos de ocorrência no trânsito foram obtidos pelo Departamento Municipal de Transportes e Trânsito de Maceió (DMTT) de Maceió, no período de janeiro de 2018 a dezembro de 2022. O referido órgão também é responsável pelo monitoramento do quantitativo de tipos de veículos circulantes no bairro do Benedito Bentes em horário de maior fluxo veicular, em especial através do Núcleo de Operações Integradas (NOI), vinculado a DMTT de Maceió.

REFERENCIAL TEÓRICO

Do Estado ao Indivíduo, passando por todas as organizações, pequenas ou grandes, encontram-se atores sintagmáticos que “produzem” o território nacional. O Estado está sempre organizando o território nacional por intermédio de novo recortes, de novas implantações e de novas ligações (Raffestin, 1993, p. 152). As “imagens” territoriais revelam, portanto, as relações de produção e, conseqüentemente, as relações de poder (Quadro 1), logo, é decifrando-as que se chega à estrutura profunda.

Quadro 1 - O sistema territorial e as relações de produção e poder

Sistemas de objetivos e ações Conhecimentos e práticas	Econômicos	Políticos	Sociais	Culturais
Elementos do Espaço				
Superfícies	Tessituras	Tessituras	Tessituras	Tessituras
Pontos	Nós	Nós	Nós	Nós
Linhas	Redes	Redes	Redes	Redes

Fonte: Raffestin (1993).

A soma das atividades dos governos, que agem diretamente ou através de delegação e que influenciam a vida dos cidadãos (Souza, 2002) constituem as Políticas Públicas. Estas também compreendem o conjunto das decisões e ações relativas à alocação imperativa de valores. Nesse sentido, é necessário distinguir política pública e decisão política: uma política pública geralmente envolve mais do que uma decisão e requer diversas ações estrategicamente selecionadas para implementar decisões tomadas. Já uma decisão política corresponde a uma escolha entre um leque de alternativas, conforme a hierarquia das preferências dos atores envolvidos, expressando — em maior ou menor grau — certa adequação entre os fins pretendidos e os meios disponíveis. Assim, embora uma política pública implique decisão política, nem toda decisão política chega a constituir uma política pública (Atique, 2019).

Os espaços inteligentes, os espaços da racionalidade, coincide com as frações do território marcadas pelo uso da ciência, da tecnologia e da informação (Santos, 1997, p. 177). Em outra perspectiva, Saquet (2007) destaca não somente as vertentes político-culturais, mas também a econômica, porque o território é constituído de relações sociais e (i) materialidade, tendo a mobilidade e a permanência como dialéticas. Em complemento, o autor afirma:

Um território não é construído e, ao nosso ver, não pode ser definido apenas enquanto espaço apropriado política e culturalmente com a formação de uma identidade regional e cultural/política. Ele é produzido, ao mesmo tempo, por relações econômicas, nas quais as relações de poder inerentes as relações sociais estão presentes num jogo contínuo de dominação e submissão, de controle dos espaços econômico, político e cultural. O território é apropriado e construído socialmente, fruto do processo de territorialização (Saquet, 2007, p. 24).

Nesse contexto, não é raro, por exemplo, ouvir que um determinado grupo “tem menos mobilidade” do que outro, quando, na verdade, o correto seria dizer que esse grupo apresenta piores condições de acessibilidade (Pereira, 2023, p. 17). Assim, é importante esclarecer que há uma diferença entre acessibilidade e mobilidade – conceitos muito presentes em nosso dia a dia – entretanto, essa diferença é frequentemente ignorada, mesmo por pesquisadores e planejadores que lidam com esses temas diariamente.

Não se pode negar, por outro lado, a existência de uma grande intersecção temática entre a acessibilidade e o que se entende por “mobilidade urbana” enquanto área de pesquisa e política pública: uma área que lida com os deslocamentos das pessoas e que está relacionada ao planejamento de sistemas de transporte coletivo e individual, de redes cicloviárias e de pedestres etc. Segundo Raffestin (1993, p. 201) “a mobilidade comportaria duas faces: a

circulação (transferência de seres e bens) e a comunicação (transferência de informação). Em todo o transporte, há circulação e comunicação, simultaneamente”.

No que diz respeito ao termo *acessibilidade* é comumente utilizado para se referir a questões de padrões e normas de *design* universal e de construção e planejamento para inclusão de pessoas com diferentes graus de dificuldades motoras e cognitivas. A *acessibilidade urbana*, por sua vez, pode ser entendida como *macroacessibilidade*, pois trata do acesso de uma maneira mais ampla.

Os níveis de acessibilidade urbana são estabelecidos por três componentes distintos, descritos a seguir:

- 1) Infraestrutura: a facilidade de acessar atividades depende da infraestrutura e dos serviços de transporte existentes. Isso inclui, por exemplo, a capilaridade da rede de transporte público.
- 2) Conectividade da rede viária, a existência de corredores de transporte de alta capacidade, como trens e metrô etc. Aqui, tanto a eficiência quanto a conectividade espacial e temporal da rede de transportes são de extrema importância.
- 3) Uso do solo: o quão facilmente atividades podem ser acessadas também depende da codistribuição espacial de pessoas e atividades, como escolas, serviços de saúde, áreas de lazer etc. Esse componente diz respeito à proximidade geográfica entre pessoas e oportunidades: quanto mais longe, mais difícil é o acesso às atividades.
- 4) Pessoas: por fim, é importante ressaltar que a facilidade de acesso a atividades também é afetada pelas características individuais de cada pessoa. Fatores como dificuldades motoras e cognitivas, idade, gênero, cor e renda, por exemplo, podem influenciar de maneira importante a capacidade das pessoas de se locomoverem, de utilizarem determinados modos de transporte e de circularem pela cidade sem medo de algum tipo de violência ou discriminação (PEREIRA, 2023, p. 14).

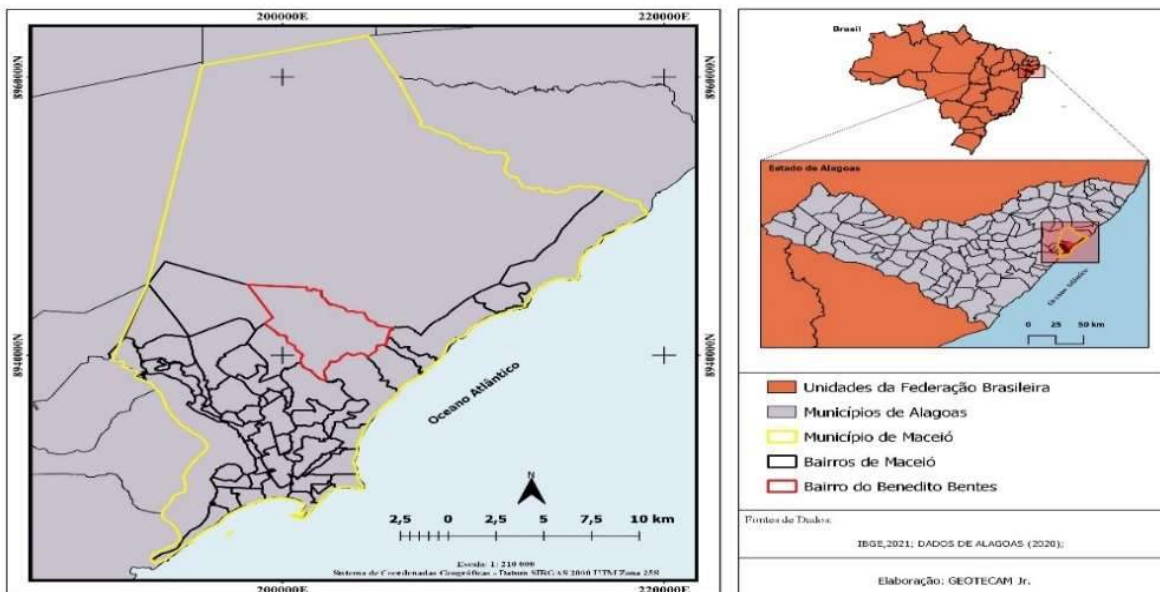
Neste estudo, a acessibilidade urbana está relacionada a questões estruturais de planejamento e de desenvolvimento urbano do bairro Benedito Bentes, na cidade de Maceió/AL, a fim de perceber como a disposição de corredores de transportes e a distribuição espacial de pessoas e atividades impactam a capacidade dos moradores de acessar oportunidades (Pereira, 2023, p. 15).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O perímetro do bairro Benedito Bentes abrange toda a área destacada no mapa (Figura 1), estando situado na cidade de Maceió/AL. A divisão administrativa da cidade integra a Região Administrativa VI, compreendendo os bairros Benedito Bentes e Antares (Maceió, 2005).



Figura 1 – Mapa nº 1: Maceió, Alagoas e Brasil



Fonte: ANDRÉ (2023).

O planejamento territorial do bairro teve por base o Plano Diretor do Município de Maceió, aprovado em 13 de junho 2005, que consiste em um instrumento normativo de grande relevância para o desenvolvimento e planejamento territorial municipal. Esse Plano previa, em seu artigo 82, inciso XV, a abertura de uma via que ligasse o bairro Benedito Bentes ao litoral Norte. A obra, denominada “Rota do mar” (Figura 1), em tese melhoraria a mobilidade urbana, aumentando a malha viária do bairro (Maceió, 2022).

Figura 2 – Rota do mar no início da Rodovia AL-101 Norte



Fonte: Dados da pesquisa (2023).

A Rota do mar liga o bairro Benedito Bentes à rodovia estadual AL-101 Norte e trouxe um deslocamento mais rápido tanto para os moradores do bairro do Benedito Bentes quanto para os dos bairros circunvizinhos (Figura 3).

Figura 3 – Rota do mar no limite do bairro Benedito Bentes



Fonte: Dados da pesquisa (2023).

O bairro do Benedito Bentes é o segundo colocado quando se trata de estatística de sinistros de trânsito. No período compreendido entre os anos de 2018 e 2022, foram registrados, pela Divisão de Acidente e Estatísticas de trânsito do DMTT de Maceió, 50 (cinquenta) sinistros com óbitos e 59 (cinquenta e nove) sinistros sequelados, totalizando 109 (cento e nove). Isso corresponde a 6%, total de 1.970 (mil novecentos e setenta) dos sinistros ocorridos na região metropolitana de Maceió, em conformidade com o registro nacional de acidentes e estatísticas de trânsito do Ministério de Infraestrutura (RENAEST, 2023).

Em alinhamento aos conceitos da abordagem de sistemas seguros adotados pelo Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), entende-se que o uso do termo “acidente de trânsito” deve ser revisto. A palavra “acidente” remete, semanticamente, a algo inevitável ou que não poderia ter sido evitado. No fim de 2020, a revisão da NBR 106971, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), determinou a adoção do termo “sinistro” em pesquisas e relatórios estatísticos e operacionais sobre o tema. Logo, atualizou-se o termo “acidentes de trânsito” para “sinistros de trânsito”, que significa:



[...] todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga, e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público (PNATRANS, 2021, p. 5).

O Plano se junta às ações positivas já existentes em prol da segurança no trânsito e dá um passo adiante ao propor iniciativas pautadas em seis pilares fundamentais para o desenvolvimento das propostas, permitindo que a questão seja abordada em suas diversas vertentes, a saber: Pilar 1 - Gestão da Segurança no Trânsito; Pilar 2 - Vias Seguras; Pilar 3 - Segurança Veicular; Pilar 4 - Educação para o Trânsito; Pilar 5 - Atendimento às Vítimas; e Pilar; 6 - Normatização e Fiscalização (PNATRANS, 2021, p. 4).

A quantidade de volume de veículos que circula no bairro do Benedito Bentes em dias úteis perfaz o total de 1.150 (mil cento e cinquenta) veículos motorizados. Quando se trata de dias de sábado, o volume cai para 500 (quinhentos) veículos motorizados. Considerando esse fluxo, políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana devem ser estudadas e implantadas para diminuir a quantidade de veículos em circulação nos horários de pico.

Com o aumento de conjuntos habitacionais no bairro em análise, houve a duplicação das avenidas Cachoeira do Meirim e do Benedito Bentes, além da implantação de espaços para uma melhor mobilidade urbana em ambas, como um corredor exclusivo para ônibus e uma ciclofaixa nos dois sentidos (Figuras 4 e 5). Para isso, foram retirados os ambulantes do canteiro central, que prejudicavam a mobilidade no local.

Figura 4 – Vista aérea da Avenida Benedito Bentes



Fonte: Dados da pesquisa (2023).



Figura 5 – Vista aérea da Avenida Cachoeira do Meirim



Fonte: Dados da pesquisa (2023).

Ratzel (1993), ao examinar o fenômeno da mobilidade no território, definiu dois tipos distintos: as “verdadeiras”, classificadas como movimentos incessantes de deslocamentos, como uma forma política elementar de mobilidade de ocupação de espaços e fenômeno muito presente entre os chamados povos primitivos; e a “mobilidade das fronteiras”, também conhecida como mobilidade comandada por processos políticos e territoriais (Costa, 2010, p. 39). Essa última acontece ao passo que o grau de civilização aumenta.

Nos bairros urbanos, à medida que o tamanho da aglomeração aumenta e que se estabelecem diferenças de função ou de nível social, multiplicam-se as ocasiões e a necessidade de deslocamentos cada vez mais longos e frequentes. Esses movimentos podem se classificar em duas grandes categorias: os que provêm de necessidades de trabalho e os outros (Bejeau-Garnier, 2010, p. 156).

O crescimento desses espaços também traz consigo vários percalços da mobilidade urbana. No bairro Benedito Bentes, em específico, há aqueles relacionados aos congestionamentos nas vias arteriais e coletoras, à falta de espaços públicos de qualidade, à insuficiência de acesso e à falta de modais de transporte eficientes e integrados que propiciem deslocamentos seguros, eficientes, rápidos e de qualidade aos usuários das vias.



Visando um sistema de mobilidade seguro, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS, 2021) estabeleceu como princípios:

- nenhuma morte no trânsito é aceitável;
- os seres humanos cometem erros;
- os seres humanos são vulneráveis à lesões no trânsito;
- a responsabilidade é compartilhada por quem projeta, constrói, gerencia, fiscaliza e usa as vias e os veículos e pelos agentes responsáveis pelo atendimento às vítimas; e
- a gestão de segurança no trânsito é integrada e proativa.

Segundo Fábio Duarte (2017), a forma de uma cidade é o resultado de diversos agentes e fatores combinados no espaço e no tempo, como o Estado, o setor privado e a dinâmica social e econômica. Nesse contexto, a mobilidade urbana surge como um dos principais fatores de desenvolvimento e de orientação do crescimento da cidade e, por conseguinte, da localização dos assentamentos habitacionais. Sendo assim, os Planos Diretores Municipais precisam incorporar medidas concretas que respondam aos seguintes objetivos ligados à qualidade da mobilidade urbana:

- Promover a regulamentação das imensas parcelas informais da cidade, inserindo – as na malha urbana consolidada, contribuindo para reduzir as necessidades de deslocamentos permanentes;
- Desestimular o zoneamento excessivamente especializado do território, pois este gera um padrão pendular de viagens, sendo importante promover usos de solos mistos e diversificados;
- Promover uma política habitacional voltada à consolidação das áreas já ocupadas, mediante políticas destinadas a melhorar a sua qualidade;
- Prever na expansão das áreas urbanas a implantação de uma rede integrada de transportes e trânsito;
- Controlar a implantação de novos polos geradores de trânsito e áreas pouco adensadas;
- Estimular a distribuição equilibrada das atividades econômicas, promovendo uma economia diversificada que contribua para a sustentabilidade da cidade e da região. (Duarte, 2017, p. 14).

Tendo em vista o que foi discutido sobre mobilidade urbana, pode-se considerar que o Benedito Bentes será mais uma vez beneficiado, com a abertura da “Via Integração”, que dará acesso à Rota do Mar. As obras de pavimentação do corredor D, por exemplo, estão em andamento, com 1,5 km de extensão que passam pelos serviços de terraplenagem. O trecho vai contar com ciclovia, passeio e diversos equipamentos para garantir ainda mais comodidade à população. O referido corredor começa no Conjunto Parque dos Caetés, no Benedito Bentes, e

segue até o aterro sanitário, no mesmo bairro. Já foram pavimentados 600 metros, restando ainda 900 para serem concluídos.

Atualmente, os caminhoneiros gastam pelo menos duas horas para chegar ao depósito de resíduos. No entanto, após a conclusão da obra, é esperado que o tempo de viagem seja reduzido para 20 minutos. Em contrapartida, o corredor principal, que vai da AL-101 Norte até a avenida Benedito Bentes, já está concluído. Sua pavimentação asfáltica é de 5,9 km na ciclovia e 4,8 km na avenida. Essa localidade comporta quatro faixas de trânsito, com canteiro central e iluminação. Ainda nesse trecho há mais 1,1 km de asfalto com duas faixas com mão e contramão, totalizando mais de 5,9 km de via asfaltada em todo o trecho (Maceió, 2023).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A discussão aqui estabelecida visou analisar as políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana do bairro Benedito Bentes, em Maceió, buscando conhecer seus avanços e percalços em assegurar-se um bairro transitável para a sociedade. Também procurou evidenciar os conceitos de território, políticas públicas e mobilidade urbana, além de verificar a diferença entre mobilidade urbana e acessibilidade urbana.

Embora o Benedito Bentes não possua infraestrutura que permita o desenvolvimento da mobilidade urbana, foram implantadas políticas públicas de infraestrutura para a mobilidade urbana em seu interior em virtude da duplicação da avenida cachoeira do Meirim e da implantação de ciclovia nos dois sentidos da via, bem como da implantação de ciclofaixa e de corredor exclusivo de ônibus, além da construção da avenida rota do Mar.

Em síntese, pode-se afirmar que bairro Benedito Bentes apresenta determinados entraves quanto à mobilidade urbana de qualidade, de modo que se torna necessário desenvolver trabalho de Educação para o trânsito, resolver irregularidades das calçadas destinadas ao passeio de pedestres e construir com a sociedade o plano diretor da cidade, pois essas irregularidades também afetam a locomoção de cadeirantes e das demais pessoas com deficiência de mobilidade reduzidas.

A partir da realidade do bairro, entende-se que o planejamento urbano de uma cidade deve fazer parte das políticas públicas contidas nos Planos Diretores Municipais e que a necessidade de ações propostas e realizadas pelas coordenações da Educação do Trânsito dos órgãos e entidades diminuiria a falta de conscientização de uma parte da população, que é ainda algo preocupante, devido à cultura local em relação à mobilidade urbana.

Dito isso, sugere-se estudos, palestras e diversos eventos no bairro que exijam do poder Executivo, juntamente com o Legislativo, mais projetos e propostas que contribuam com a melhoria da mobilidade urbana local (onde o espaço de lazer em larga escala deve sempre existir) e, conseqüentemente, para a melhoria da qualidade da vida a população.

REFERÊNCIAS

ANDRÉ, Franklin Luiz Ramos; DA SILVA, Gilcileide Rodrigues. A MOBILIDADE URBANA NO CONTEXTO DA EXPANSÃO TERRITORIAL DO BAIRRO BENEDITO BENTES, EM MACEIÓ/ALAGOAS. **Revista Tocantinense de Geografia**, v. 12, n. 28, p. 100-113, 2023.

ANJOS, José Ademir dos. IBGE divulgou censo realizado e estratificado por bairro em Maceió. **Blog Bairros de Maceió**. 2011. Disponível em: <http://www.bairrosdemaceio.net/noticias/ibge-divulgou-censo-realizado-e-estratificado-por-bairro-em-maceio> Acesso em: 10 jun. 2023

ATIQUÊ, Mariana Wik. **Dois ensaios sobre subcentralidade urbana no Brasil**. 2019. 87 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Paraná. Ciências Sociais Aplicadas. 2019.

BEJEAU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia Urbana**. 3.ed. Lisboa: fundação Calouste Gulbenkian, 2010.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Sistema seguro e visão zero**. [S.l.], 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/pnatrans/sistema-seguro-e-visao-zero>. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. Presidência da República. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito**. [S.l.], 26 set. 2021, 20h00. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. Presidência da República. **Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. Presidência da República. **Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 30 mar. 2023.



COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Política e Geopolítica: Discursos sobre o Território e o Poder**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

DUARTE, Fábio. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2017.

GOMES, Thiago. **Prefeitura de Maceió potencializa ações para desenvolvimento contínuo do Benedito Bentes**. Maceió, AL 2023. Disponível em: <https://maceio.al.gov.br/noticias/secom/prefeitura-de-maceio-potencializa-acoes-para-desenvolvimento-contínuo-do-benedito-bentes>. Acesso em: 30 mar. 2023.

GUITARRARA, Paloma. "Mobilidade urbana". **Brasil Escola**. 2023. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana.htm>. Acesso em: 30 mar. 2023.

MACEIÓ. Prefeitura Municipal; Departamento Municipal de Transportes e Trânsito (DMTT). **Sinalizações garantem segurança viária na Rota do Mar**: Corredor liga os bairros de Guaxuma e Benedito Bentes, nas partes alta e baixa da Capital. Maceió, 2022. Disponível em: <https://maceio.al.gov.br/noticias/dmmt/sinalizacoes-garantem-seguranca-viaria-na-rota-do-mar>. Acesso em: 03 jun. 2023.

MACEIÓ. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Maceió**. Maceió: Prefeitura Municipal de Maceió, 2005.

MARTINELLI, Maria Lúcia. Pesquisa qualitativa: elementos conceituais e teórico-metodológicos. **Encontro de pesquisadores do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional**. Campos dos Goytacazes: 2005. p. 8-15.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território na Geografia de Milton Santos**. São Paulo: Annablume, 2013.

NAIRANE, Decarli; FILHO, Paulo Ferrareze. Plano diretor no estatuto da cidade: uma forma de participação social no âmbito da gestão dos interesses públicos. **Senatus**, Brasília, v. 6, n. 1, p. 35-43, mai. 2008.

PEREIRA, R. H. M. **Introdução à acessibilidade urbana**: um guia prático. Brasília: IPEA, 2023.

RODRIGUES, Juciano Martins; LEGROUX, Jean. A questão da mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro: reflexões a partir dos projetos de infraestrutura para os megaeventos esportivos. *In*: CASTRO, G. D. *et al.* **Rio de Janeiro**: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Editora Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 2ª. Ed. Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia de; SILVEIRA, Maria Laura. **Território, globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994.



SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia de; SCARLATO, Francisco Capuano; ARRYO, Mônica. **O novo mapa do mundo**: natureza e sociedade de hoje - uma leitura geográfica. São Paulo: Hutitec/Annablume, 2002.

SAQUET, Marcos Aurélio. **Abordagens e concepções de território**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SOARES, Joyce Aristércia Siqueira. *et al.* Mobilidade urbana sustentável: fatores determinantes da escolha pelo transporte alternativo na percepção dos usuários que fazem a rota Campina Grande - PB/Alagoa Nova - PB. **GeAS**, v. 6, n. 2, maio/ago. 2017.

SOUZA, Celina. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, p. 20-45, 2006.