



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

### URBAN MOBILITY IN THE CONTEXT OF THE TERRITORIAL EXPANSION OF MACEIÓ/ALAGOAS BENEDITO BENTES NEIGHBORHOOD

**Franklin Luiz Ramos André** – UFAL – Maceió – Alagoas – Brasil  
[franklinluizandre@gmail.com](mailto:franklinluizandre@gmail.com)

**Gilcileide Rodrigues da Silva** – UFAL – Maceió – Alagoas – Brasil  
[gilcileide.silva@igdema.ufal.br](mailto:gilcileide.silva@igdema.ufal.br)

#### RESUMO

Este artigo versa sobre as mudanças no espaço geográfico e a expansão do bairro Benedito Bentes, na cidade de Maceió, capital de Alagoas. O objetivo principal do estudo desenvolvido foi analisar as políticas públicas voltadas à mobilidade urbana do bairro, buscando conhecer seus avanços e percalços para assegurar um sistema viário seguro à população. A partir de uma fundamentação teórica relacionada à temática, foi feito um levantamento dos indicadores da quantidade de veículos que circulam no bairro, bem como do número de sinistros no período de 2018 a 2022. A pesquisa foi do tipo não aplicada e considerou o conceito de território formado pelo conjunto de ações e objetos dispostos pela ação humana no meio. Na análise, partiu-se da compreensão das políticas públicas como a soma de atividades dos governos executadas diretamente, ou através de delegação e da mobilidade urbana, para facilitar o deslocamento das pessoas e de bens na cidade, com o objetivo de desenvolver atividades econômicas e sociais no perímetro urbano de cidades ou aglomerações urbanas. Os resultados indicaram que ainda há muito a se fazer para as políticas públicas voltadas à mobilidade urbana sejam de fato efetivas, valorizando a harmonia de seus usuários para que o lazer, em larga escala, melhore sua qualidade de vida.

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

#### ABSTRACT

This article verses on spacial geographic changes that occurred in Benedito Bente's neighborhood, at Maceió, Alagoas. Its goal was to analyze social policies on urban mobility in the neighborhood, to discover its advances and difficulties to ensure a secure road system for society. The method consisted of a theoretical basis and a collection of indicators of how many vehicles circulate through the neighborhood, also the number of ministers through 2018 and 2022. It's basic research, non-applied, that methodological procedures had its basis on the territory concept, conceived as the set of actions and objects willing through human action on the environment. It understands public policies as a total of government activities, directly or through delegation, and urban mobility as a displacement

---

facility of people and assets in the city, aiming to develop socioeconomic activities at cities' urban perimeter, and urban agglomerations. It concludes that still have much work to do to make the public policies facing urban mobility and its search for harmony for its users, as well as the wide leisure to enhance the life quality.

**Keywords:** Territory. Public policies. Urban mobility.

---

## INTRODUÇÃO

Situado em Maceió-AL, o bairro Benedito Bentes possui 88.084 habitantes, conforme dados apurados pelo IBGE (2010 *apud* ANJOS, 2011). A população masculina representa 42.312 habitantes, enquanto a feminina representa 45.772 (quarenta e cinco mil setecentos e setenta e dois).

A rápida expansão do bairro, em virtude do grande número de complexos habitacionais, trouxe danos sociais e ambientais, causados pela falta de mobilidade, aos cidadãos, colocando em risco a sua qualidade de vida.

Maceió possui vários percalços quando se trata de mobilidade urbana. Até mesmo a realização de pequenos deslocamentos tem sido prejudicada, em razão da efetividade e da regularidade de transportes coletivos, por exemplo. Todavia, o Bairro Benedito Bentes tem contado com investimento do Governo do Estado de Alagoas e da Prefeitura de Maceió no que diz respeito à infraestrutura, com construção de novas vias e melhoria de outras para que a população do bairro tenha uma melhor mobilidade urbana e qualidade de vida. Mesmo assim, a cidade não se coloca como referência em se tratando da mobilidade. Posto isto, o objetivo central deste artigo consiste em apresentar uma análise das políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana do bairro.

## METODOLOGIA

A pesquisa aqui desenhada se qualifica como descritiva. Segundo Martinelli (2005), tais estudos buscam não só conhecer os significados de território, políticas públicas e mobilidade urbana, mas principalmente compreender como e por que a mobilidade urbana assume características essenciais para a melhoria do deslocamento de bens e pessoas em determinado lugar ou cidade.

---

Quanto aos procedimentos metodológicos, inicialmente foi feito um levantamento bibliográfico para aprofundamento teórico, com ênfase em quatro aportes legais específicos, quais sejam: o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei Nº 9.503, (BRASIL, 1997); e o Plano Diretor, assegurado pelo Estatuto da Cidade, Lei Nº 10.257 (10.07.2001) (MACEIÓ, 2005), que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição da República Federativa do Brasil (BRASIL, 1988). É relevante considerar que o Plano Diretor é um dos mais importantes instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, constituindo-se ferramenta eficiente para estruturar o planejamento do território municipal (NAIRANE; FERRAREZE FILHO, 2008).

Considerado um instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, o Plano Diretor deve ser aprovado pela Câmara Municipal, com obrigatoriedade para cidades com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes. O do Município de Maceió (aprovado em 13 de junho de 2005) completa dezoito anos em 2023 e, conforme previsto por lei, deverá ser revisto pelo menos a cada dez anos (BRASIL, 2008).

Os aportes normativos citados foram examinados considerando-se três conceitos essenciais. O primeiro conceito é o de território, que é sinônimo de espaço geográfico formado pelo conjunto de ações e objetos dispostos pela ação humana no meio (SANTOS; SOUZA, 1994). Os territórios são relações sociais projetadas no espaço, isto é, uma rede de relações sociais e produtivas capazes de produzir singularidades (SOUZA, 1994). Tais relações se manifestam no território do bairro Benedito Bentes.

O segundo conceito considerado foi o de políticas públicas, compreendidas como atividades realizadas pelos governos, que agem diretamente ou através de delegação, influenciando a vida dos cidadãos (SANTOS; SOUZA; SCARLATO, 2002).

Por último, tem-se o conceito de mobilidade urbana, que é a capacidade de realização de deslocamentos nas cidades e áreas urbanizadas. Trata-se de um conceito bastante trabalhado no âmbito da geografia urbana, sendo aplicado principalmente no planejamento urbano e nas políticas voltadas às cidades, referindo-se ao conjunto de condições normativas e infraestruturais, bem como individuais que permitem a circulação de pessoas e também de cargas nas cidades, garantindo a fluidez do espaço urbano (GUITARRARA, 2023).

---

A investigação empírica ocorreu através de visitas técnicas ao bairro Benedito Bentes, registrando-se, de forma espacial e territorial, as ruas e avenidas de maior fluxo de trânsito, com o uso de fotografias aéreas, obtidas por meio de drone.

Com o auxílio da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Maceió (SMTT), foram obtidos os dados estatísticos de sinistros no trânsito no período de janeiro de 2018 a dezembro de 2022. O referido órgão é responsável pelo monitoramento do quantitativo e 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 à SMTT de Maceió.

Uma vez que a pesquisa faz parte do Projeto extensionista “Educação para o trânsito”, os resultados foram apresentados em um evento sobre o “trânsito e mobilidade no bairro Benedito Bentes”, destinado ao público escolar da Educação de Jovens, Adultos e Idosos (EJAI) da Escola Municipal Paulo Henrique Costa Bandeira. O evento contou com apoio dos estudantes de licenciatura em Geografia, vinculados às Atividades Curriculares de Extensão (ACEs) do Instituto de Geografia, Desenvolvimento e Meio Ambiente da Universidade Federal de Alagoas (IGDEMA/UFAL), bem como de docentes da escola.

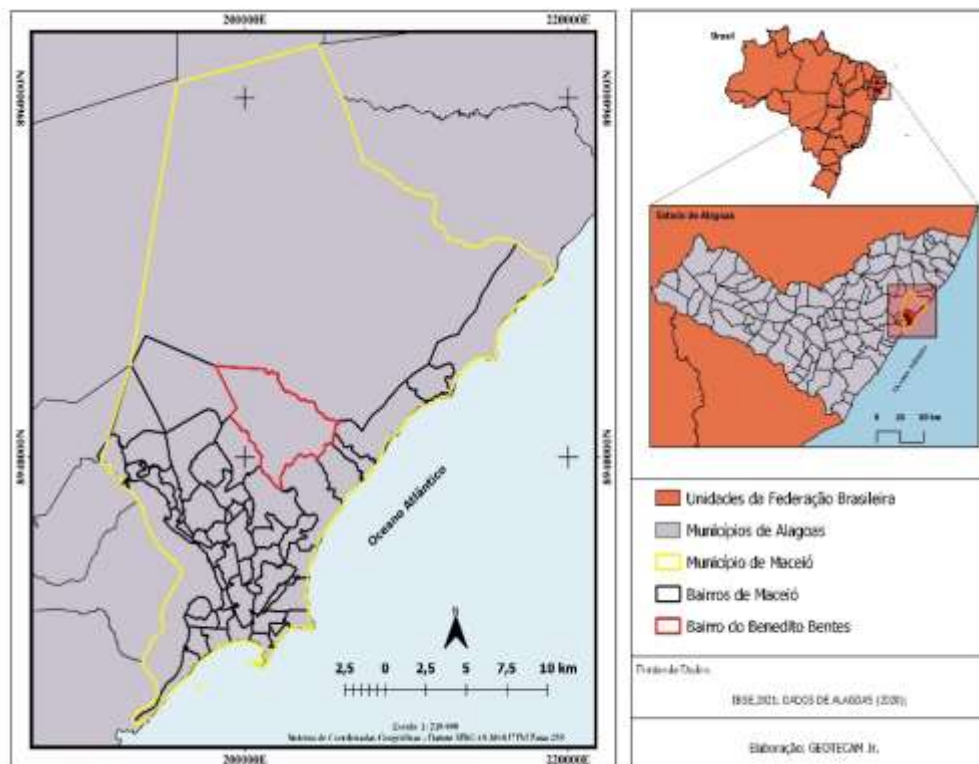
## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

O bairro Benedito Bentes está situado na periferia de Maceió. Santos e Souza (1994, p. 290) afirmam que a palavra periferia, em termos geográficos, não se define pela distância física entre um polo e as zonas tributárias, mas antes em termos de acessibilidade. Essa definição depende essencialmente da existência de vias e meios de transporte, além da efetiva possibilidade de sua utilização pelos indivíduos, com o objetivo de satisfazer necessidades ou sentidos reais, mas a incapacidade de acesso aos bens e serviços é, em si mesma, um dado suficiente para repelir o indivíduo e também se firma como uma situação periférica.

O perímetro do bairro Benedito Bentes abrange toda a área em vermelho no mapa (Figura 1), estando situado na cidade de Maceió-AL. Na divisão administrativa da

cidade, integra a Região Administrativa VI, compreendendo os bairros Benedito Bentes e Antares (MACEIÓ, 2005).

**Figura 1 – Mapa de Maceió, Alagoas e Brasil**



O Plano Diretor do Município de Maceió, aprovado em 13 de junho 2005, (MACEIÓ, 2005) é um instrumento normativo de grande relevância para o desenvolvimento e planejamento territorial municipal, mas está desatualizado, conforme o Estatuto da Cidade e a Lei nº 10.257 (BRASIL, 2001). Contudo, prevê, em seu art. 82, inciso XV, a abertura de uma via ligando o bairro Benedito Bentes ao litoral Norte.

Em respeito a essas exigências, foram feitas melhorias para a mobilidade urbana no referido bairro, como o projeto “Rota do mar” (MACEIÓ, 2022), uma obra que visou a melhoria da malha viária. Com tráfego seguro, essa infraestrutura liga o bairro Benedito Bentes à rodovia estadual AL-101 Norte, trazendo um deslocamento mais rápido para os usuários (Figuras 2 e 3).

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



Fonte: Dados da pesquisa (2023).

A rota do mar é de importância não apenas para os moradores do bairro Benedito Bentes, mas também para os dos bairros circunvizinhos, que necessitam chegar aos seus destinos com maior rapidez.

Em reunião organizada com membros da Câmara dos vereadores, das Secretarias municipais de Maceió, dos movimentos sociais e com professores da UFAL e do Instituto Federal de Alagoas (IFAL), representantes do bairro Benedito Bentes vêm propondo a revisão e atualização de um novo Plano Diretor para o Município de Maceió.

Com efeito, essa é uma medida de grande urgência para a cidade, devido aos impactos ambientais causados pela Braskem, por exemplo, indústria da cadeia produtiva da química e do plástico, que levou à desapropriação e à desocupação dos bairros do Pinheiro, do Bebedouro, do Mutange, do Farol e do Bom Parto, devido o afundamento do solo, após décadas de mineração. A tragédia impactou também na mobilidade urbana, com interdição do trânsito nas ruas e avenidas. Os veículos que transitavam pelos referidos bairros evitavam o trânsito nas três principais vias da cidade de Maceió — Avenida Fernandes Lima, Avenida Durval de Goés Monteiro e Avenida Menino Marcelo —, mas agora estão circulando normalmente por elas, graças à rota do mar.

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



Fonte: Dados da pesquisa (2023).

Não é difícil explicar as razões do surgimento do Complexo Habitacional do Benedito Bentes, em 1986: as pessoas que não podiam pagar aluguel nem comprar uma casa nas proximidades do centro se deslocaram para esse espaço (MACEIÓ, 2022). Sobre esses deslocamentos, assim afirma 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.

O bairro Benedito Bentes é o segundo colocado de Maceió quando se trata de estatística de sinistros de trânsito. No período compreendido entre os anos de 2018 e 2022, foram registrados 50 óbitos e 59 sequelados, totalizando 109 sinistros, dados obtidos pela Divisão de Acidente e Estatísticas de trânsito da SMTT de Maceió (MACEIÓ, 2023). Isso corresponde a 6% do total de 1.970 sinistros em toda região metropolitana de Maceió, dados estes obtidos através do Ministério de Infraestrutura, no Registro Nacional De Acidentes E Estatísticas De Trânsito (RENAEST) (BRASIL, 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 razão é que a palavra

---

“acidente”, semanticamente remete a algo inevitável ou que não poderia ter sido evitado.

Com esse entendimento, no fim de 2020, na revisão da NBR 106971, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) atualizou o termo “acidentes de trânsito” para “sinistros de trânsito”. O novo texto determina a adoção do termo “sinistro” em pesquisas e relatórios estatísticos e operacionais sobre o tema. Segundo a atualização, sinistro de trânsito é

[...] 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 (ABNT, 2020, p. 1).

Com base nos dados de sinistros apurados no ano em que a Lei nº 13.614, de 2018 (BRASIL, 2018), passou a vigorar, meta do PNATRANS é de, no período de dez anos, reduzir no mínimo à metade o índice nacional de mortos no trânsito por grupo de veículos e o índice nacional de mortos no trânsito por grupo de habitantes.

O plano se junta às ações positivas já existentes em prol da segurança no trânsito nacional, mas 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. Os pilares são: 1) Gestão da Segurança no Trânsito; 2) Vias Seguras; 3) Segurança Veicular; 4) Educação para o Trânsito; 5) Atendimento às Vítimas; e 6) Normatização e Fiscalização (BRASIL, 2021, p. 4).

No bairro Benedito Bentes, objeto deste estudo, o aumento da especulação imobiliária e, conseqüentemente, de conjuntos habitacionais, exigiu a duplicação das avenidas cachoeira do Meirim e Benedito Bentes, como também a implantação de espaços para uma melhor mobilidade urbana em ambas.

O volume de veículos motorizados que circulam no bairro nos horários de pico, em dias úteis, perfaz o total de 1.150. Aos sábados, o volume cai para 500 veículos motorizados. Diante desses dados, políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana devem ser estudadas e implantadas para diminuir a quantidade de veículos em circulação nos horários de pico.



---

Com esse propósito, na avenida Cachoeira do Meirim, além do canteiro central, foi instalada uma ciclovia nos dois sentidos, fazendo com que a mobilidade urbana do local não fique restrita à circulação de pedestres e veículos motorizados (Figura 4).

**Figura 4** – Vista aérea da avenida Cachoeira do Meirim



Fonte: Dados da pesquisa (2023).

Na avenida Benedito Bentes, igualmente foi instalada uma ciclofaixa em seus dois sentidos, bem como um corredor exclusivo para ônibus, além da retirada dos ambulantes do canteiro central, que prejudicavam muito a mobilidade no local.

**Figura 5** – Vista aérea da avenida Benedito Bentes



Fonte: Dados da pesquisa (2023).

Conforme demonstrado, dentre os vários percalços da mobilidade urbana no bairro Benedito Bentes estão aqueles relacionados: aos congestionamentos nas vias arteriais e coletoras; à falta de espaços públicos de qualidade; à insuficiência de acesso;

---

à falta de modais de transporte eficientes e integrados que propiciem deslocamentos seguros, eficientes, rápidos e de qualidade aos usuários das vias.

É importante esclarecer que as discussões sobre mobilidade urbana sustentável têm sido pauta não só das agendas de Maceió, mas de praticamente todas as grandes cidades do Brasil e do mundo. Sobre isso, Soares *et al.* (2017, p. 4) evidenciam:

As discussões que envolvem a mobilidade em áreas urbanas exercem efeitos diretos sobre a qualidade do ambiente e da própria vida das pessoas que no espaço urbano residem ou desenvolvem suas atividades diárias. Tais efeitos podem se apresentar de forma positiva ou negativa na qualidade de vida das pessoas a depender da qualidade desse espaço urbano que pode ser um espaço em que os indivíduos se sintam bem e queiram ali viver ou espaços que tornam a vida das pessoas mais estressante e cansativa.

Decerto, a solução da mobilidade urbana sustentável é e deve ser tema da política estratégica dos governos. Em concordância, Aduz Jacobs (2000 apud SOARES *et al.*, 2017, p. 4) expõe que “[...] os governos precisam desenvolver políticas que orientem a construção de espaços e cidades vivas”. Afinal, a mobilidade urbana está prevista na Constituição Federal de 1988, no artigo 182, que diz:

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (BRASIL, 1988, p. 127).

Mobilidade é deslocamento e isso precisa ser um direito garantido e efetivado a todo o momento, porquanto as pessoas precisam de espaços públicos seguros, amplos, confortáveis e de qualidade. Os deslocamentos precisam ser, de igual modo, seguros, rápidos, eficientes e de qualidade. Quanto ao território, é mera referência de extensão ou de delimitação administrativa (MORAES, 2013).

Ao tratar dos princípios de um sistema seguro de mobilidade, o PNATRANS (BRASIL, 2021) estabelece:

- Nenhuma morte no trânsito é aceitável;
- Os seres humanos cometem erros;
- Os seres humanos são vulneráveis a 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.

Para o Tribunal de Contas da União (BRASIL, 2010):

[...] o conceito mobilidade urbana apoia-se em quatro pilares, quais sejam: integração do planejamento do transporte com o planejamento do uso do solo; melhoria do transporte público de passageiros; estímulo ao transporte não motorizado; e uso racional do automóvel.

Em síntese, a pesquisa revelou que o bairro Benedito Bentes apresenta entraves quanto à mobilidade urbana de qualidade. Desse modo, torna-se necessário desenvolver um trabalho de Educação para o trânsito, a fim de resolver, além dos problemas de vias de acesso de automóveis, irregularidades das calçadas destinadas ao passeio de pedestres. Em consequência, é necessário revisar o Plano Diretor da cidade, pois essas irregularidades afetam a locomoção de cadeirantes e das demais pessoas com deficiência de mobilidade reduzidas.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A discussão apresentada buscou analisar as políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana do bairro Benedito Bentes, em Maceió-AL, a fim de conhecer seus avanços e percalços em assegurar espaços transitáveis para sociedade.

Embora o bairro não possua infraestrutura que permita o desenvolvimento da mobilidade urbana, foram implantadas políticas públicas de infraestrutura, como a duplicação da avenida Cachoeira do Meirim e a implantação de ciclovia nos dois sentidos da via, bem como a implantação de ciclofaixa e de corredor exclusivo de ônibus, além da construção da avenida Rota do Mar.

As ações propostas e realizadas pelas coordenações da Educação do Trânsito dos órgãos e entidades no bairro visa diminuir a falta de conscientização de uma parte da população, que é ainda algo preocupante, devido à cultura local em relação à

---

mobilidade urbana. Estudos, palestras e diversos eventos são feitos no bairro para que o poder Executivo, juntamente com o Legislativo, apresente mais projetos e propostas para contribuir na 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 da população.

## REFERÊNCIAS

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.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **ABNT NBR 106971**. Pesquisa de sinistros de trânsito — Terminologia. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://www.abramet.com.br/repo/public/commons/ABNT%20NBR10697%202020%20Acidentes%20de%20Transito%20Terminologia.pdf>. Acesso em: 12 maio 2023.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Sistema seguro e visão zero**. Brasília, DF, 2023a. 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](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm). Acesso em: 30 mar. 2023.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura; Secretaria Nacional de Trânsito. **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)**. Brasília, DF, 2021. Disponível em: [https://www.gov.br/transportes/pt-br/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/Anexo\\_I\\_pnatrans.pdf](https://www.gov.br/transportes/pt-br/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/Anexo_I_pnatrans.pdf). Acesso em: 12 maio 2023.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. **Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito**. 2023b. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>.

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/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm).

---

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/l9503compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm). Acesso em: 02 maio 2023.

BRASIL. Presidência da República. **Lei Nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018**. Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para abitar sobre regime de metas de redução de índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos. Brasília, DF, 2018. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm). Acesso em: 05 maio 2023.

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

IBGE. **Cidades e estados**. 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/al/maceio.html>. Acesso em: 12 maio 2023.

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

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/dmtt/sinalizacoes-garantem-seguranca-viaria-na-rota-do-mar>. Acesso em: 03 jun. 2023.

MACEIÓ. Prefeitura Municipal; Departamento Municipal de Transportes e Trânsito (DMTT). Estatísticas de acidentes de trânsito em Maceió. Maceió, 2023. Disponível em: <https://maceio.al.gov.br/secretarias-e-orgaos/dmtt>. Acesso em: 03 jun. 2023.

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

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

NAIRANE, Decarli; FERRAREZE FILHO, Paulo. 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.

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.

---

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.

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.

---

**Franklin Luiz Ramos André** – Possui graduação em CIÊNCIAS CONTÁBEIS pelo CENTRO DE ESTUDOS SUPERIORES DE MACEIÓ (2003) e graduação em Administração Pública pela Universidade Estadual de Alagoas (2018). Atualmente é agente de fiscalização de trânsito - Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito de Maceió (SMTT) e exerce a função de Assessor de Fiscalização de Coletivo.

**Gilcileide Rodrigues da Silva** - Graduação em Geografia pela Universidade Federal do Ceará (1995), Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente pela Universidade Federal do Ceará (1999), Doutorado em Geografia (Geografia Humana) pela Universidade de São Paulo (2010) e Pós-Doutorado pela Universidade de Lisboa - Portugal (2018). Faz parte do quadro funcional de Professor Associado na qualidade de professora do Curso de Mestrado em Geografia; Curso de Especialização em Ensino de Geografia; Curso de Licenciatura em Geografia, Curso de Bacharelado em Geografia e Curso de Licenciatura em Geografia EaD da Universidade Federal de Alagoas (UFAL). Experiência na área de Educação, com ênfase em Ensino-Aprendizagem de Geografia; Educação para o trânsito; Alfabetização ecológica; Cidade educadora; Espaço vivido; Território, Ambiente e saúde. Líder do Diretório do Grupo de Pesquisa: Espaço, Sociedade e Cultura.

---

Recebido para publicação em 10 de abril de 2023.

Aceito para publicação em 04 de agosto de 2023.

Publicado em 15 de agosto de 2023.