



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS-UFAL
CAMPUS SERTÃO/DELMIRO GOUVEIA-AL
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

CRISTIANO DE ABREU TEIXEIRA

AS METAMORFOSES DO ESPAÇO URBANO ATRAVÉS DA DUPLICAÇÃO DA
RODOVIA AL-145 EM DELMIRO GOUVEIA-AL

DELMIRO GOUVEIA- AL
2022

CRISTIANO DE ABREU TEIXEIRA

**AS METAMORFOSES DO ESPAÇO URBANO ATRAVÉS DA DUPLICAÇÃO DA
RODOVIA AL-145 EM DELMIRO GOUVEIA-AL**

Trabalho de Conclusão de Curso – TCC apresentado ao
Curso de Geografia da Universidade Federal de Alagoas,
Campus do Sertão, como requisito para a obtenção do título
de Graduado em Geografia - Licenciatura.

Orientador: **Prof. Me. Kléber Costa da Silva.**

Catálogo na fonte

Universidade Federal de Alagoas

Biblioteca do Campus Sertão

Sede Delmiro Gouveia

Bibliotecária responsável: Renata Oliveira de Souza CRB-4/2209

T266m Teixeira, Cristiano de Abreu

As metamorfoses do espaço urbano através da duplicação da Rodovia AL-145, em Delmiro Gouveia - AL / Cristiano de Abreu Teixeira. – 2022.

78 f. : il. ; 30 cm.

Orientação: Kléber Costa da Silva.

Monografia (Licenciatura em Geografia) – Universidade Federal de Alagoas. Curso de Geografia. Delmiro Gouveia, 2022.

Bibliografia: f. 63-67.

1. Espaço urbano. 2. Paisagem urbana. 3. Duplicação da Rodovia AL-145. 4. Delmiro Gouveia – Alagoas. I. Silva, Kléber Costa da. II. Título.

CDU: 911.375.5

FOLHA DE AVALIAÇÃO

CRISTIANO DE ABREU TEIXEIRA

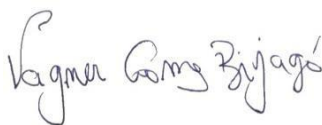
**METAMORFOSES DO ESPAÇO URBANO ATRAVÉS DA DUPLICAÇÃO DA RODOVIA AL-145
EM DELMIRO GOUVEIA-AL**

Trabalho de Conclusão de Curso de
Graduação em Geografia –Licenciatura
– submetida ao corpo docente da
Universidade Federal de Alagoas,
Campus do Sertão e aprovada em 03 de
março de 2022.

Banca Examinadora:



Prof. Me Kleber Costa da Silva, Universidade Federal de Alagoas (Orientador)



Prof. Me Vagner Gomes Bijagó, Campus do Sertão, UFAL (Examinador Interno)



Prof. Me Paulo Tavares Muniz Filho, IFPB, Campus Itabaiana (Examinador Externo)

AGRADECIMENTOS

Agradecer, segundo o dicionário Aurélio “dar graças, mostrar-se amável, render gratidão “. Essa palavra nos faz reconhecer que não conquistamos nada sozinhos, pois desde o início da vida contamos sempre com alguém para realizarmos as mais diferentes tarefas. O agradecimento é antes de tudo um reconhecimento de que nossa essência é composta por cada pessoa que nos doou de alguma maneira uma pequena parte dela.

Agradeço enormemente ao meu orientador, o professor Kleber Silva, que sempre me inspirou em suas aulas, e sucessivamente me deu orientações valiosas durante a graduação e depois como orientador. Através da sua contribuição, a geografia ficou ainda mais fascinante para mim.

Quero agradecer a minha família, que sempre estiveram presente de alguma maneira em meu projeto acadêmico, em especial a minha esposa que com paciência me compreendeu nas diversas vezes que precisei me dedicar mais aos estudos.

Também tenho que agradecer a todos os amigos e colegas que conheci durante a graduação, que foram parte fundamental no meu aprendizado. Em especial meu amigo Thiago Rocha, que foi meu incentivador nos momentos de dificuldade e sempre acreditou que eu conseguiria alcançar meus objetivos.

Por fim, quero agradecer a todos os professores que compartilharam de seus conhecimentos para formar profissionais e pessoas melhores, tenho certeza de que sem eles tudo ficaria mais difícil. Deixo aqui meu sincero agradecimento a todos, que direto ou indiretamente fizeram parte da minha formação acadêmica e pessoal no Campus Sertão em Delmiro Gouveia.

RESUMO

Este Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), tem como objetivo compreender como os impactos de duplicação da rodovia AL-145 influenciou as transformações da paisagem urbana no bairro Bom Sossego em Delmiro Gouveia – AL, bem como as consequências relativas as atividades humanas no referido bairro, partindo de um trabalho de campo onde se coletou registros visuais, fotografias antes da duplicação e pós-duplicação, entrevistas com moradores e indivíduos envolvidos direta ou indiretamente com a obra, levando-se em conta as demandas por melhorias de infraestrutura, saúde, educação e emprego. Haja visto que a duplicação além de impactos na paisagem urbana, produz influência quanto ao uso do solo, a dinâmica da economia local, além de conexões através do bairro Bom Sossego para o centro da cidade e outros bairros, bem como possibilita acesso a Universidade Federal de Alagoas, Batalhão de Polícia Militar e Corpo de Bombeiros e o novo Hospital Regional de Delmiro Gouveia, onde todos estão atrelados ao projeto de duplicação da AL-145 como ponto de recorte espacial o bairro Bom Sossego. O referido trabalho também procura identificar os pontos positivos e negativos, além de demandas que vieram a existir ou que não foram contempladas durante a obra de duplicação. Por fim, esse estudo feito com material fidedigno através de pesquisa de outros trabalhos semelhantes sobre duplicação de rodovias, trabalho existente sobre o próprio bairro, entre outros meios, fossem de órgão do Governo de Alagoas ou do Governo Federal, aliados ao trabalho de campo tem por finalidade não esgotar a temática sobre as transformações na paisagem urbana, mas contribuir para o debate e atentar para a necessidade de criação de novas políticas públicas que contribuam para a população e todos aqueles que utilizam o serviço viário através da AL-145.

Palavras-chaves: Transformações, Solo Urbano, Delmiro Gouveia, Paisagem, Cidades

ABSTRACT

This Course Completion Work (TCC) aims to understand the impacts of duplication of the AL-145 highway duplication project influenced the transformations of the urban landscape in the Bom Sossego neighborhood in Delmiro Gouveia - AL, as well as the consequences related to human activities in that area. Starting from a field work where visual records were collected, photographs, before duplication and post-duplication, interviews with residents and individuals directly or indirectly involved with the work, taking into account the demands for infrastructure improvements, health, education and employment. Given that the duplication, in addition to impacts on the urban landscape, produces influence on land use, the dynamics of the local economy, as well as connections through the Bom Sossego neighborhood to the city center and other neighborhoods, well as providing access to the Federal University of Alagoas, Military Police Battalion and Fire Department and the new Regional Hospital of Delmiro Gouveia, where all are linked to the project of duplication of the AL-145 as a spatial cutout point the Bom Sossego neighborhood. This work also seeks to identify the positive and negative points, as well as demands that came to exist or that were not contemplated during the duplication work. Finally, this study carried out with reliable material through research on other similar works on duplication of highways, existing work on the neighborhood itself, among other means, whether from the Government of Alagoas or the Federal Government, allied to fieldwork has in order not to exhaust the theme about the transformations in the urban landscape, but to contribute to the debate and to pay attention to the need to create new public policies that contribute to the population and all those who use the road service through AL-145.

Keywords: Transformations, Urban Land, Delmiro Gouveia, Landscape, Cities

LISTA DE FIGURAS

Figura 01. Mapa Político de Alagoas Adaptado para destacar Delmiro Gouveia	31
Figura 02. Vila da Pedra em 1929	32
Figura 03. Início da obra de duplicação na AL-145	41
Figura 04. Ponto de Retorno de segurança frente à UFAL	42
Figura 05. Foto aérea do ponto de segurança concluído	43
Figura 06. Rua Manoel Ribeiro (antes da duplicação)	48
Figura 07. Rua Manoel Ribeiro (depois da duplicação)	48
Figura 08. Escola Eliseu Norberto (antes da duplicação	49
Figura 09. Escola Eliseu Norberto (depois da duplicação)	49
Figura 10. Associação dos moradores do bairro Bom Sossego.....	50
Figura 11. Hospital Regional do Alto Sertão	54
Figura 12. Acesso à BR-423 (antes da duplicação)	56
Figura 13. Acesso à BR-423 (depois da duplicação).....	57
Figura 14. Mapa 2D da localização Delmiro Gouveia, AL-145, BR-423 (Adaptado).....	57
Figura 15. Placa de inauguração da obra	58

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09
1 PRESSUPOSTOS TEÓRICO-CONCEITUAIS.....	12
1.1 Espaço Urbano.....	12
1.2 Agentes de produção do espaço urbano	16
1.3 Paisagens Urbanas.....	21
1.4 Políticas públicas e planejamento	24
2 A CIDADE DE DELMIRO GOUVEIA	30
2.1 A constituição histórica da cidade de Delmiro Gouveia	30
2.2 A duplicação da rodovia AL-145.....	36
2.3 As transformações atuais decorrentes do início da duplicação da rodovia	44
2.4 Percepções iniciais sobre a duplicação da AL-145.....	46
2.5 As diferentes concepções sobre os impactos da duplicação da rodovia AL-145 no Bairro Bom Sossego	52
3 CONSIDERAÇÕES FINAIS	59
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	62
APÊNDICES	68

INTRODUÇÃO

Este estudo vem abordar as transformações da paisagem urbana na cidade de Delmiro Gouveia com recorte espacial o bairro Bom Sossego. O interesse pela temática e pela área de estudo se deu pelas transformações na paisagem urbana através do uso do solo, de modo que os impactos relacionados à obra de duplicação da rodovia AL-145, despertaram o interesse de se desenvolver este estudo, haja visto que diferentes impactos territoriais, econômicos e de infraestrutura diretos ou indiretos, poderiam influenciar além das transformações na obra, a vida do cotidiano das pessoas que moravam no bairro, além de pessoas que trabalhassem ou prestassem apenas serviços dentro do território a ser transformado.

A Ciência geográfica estuda a relação homem e natureza, bem como as atividades humanas e econômicas realizadas através do uso do solo urbano, visto que segundo Ribeiro (1998), o homem é o principal agente de transformação do solo, seja por seu uso ou pelas modificações feitas no tocante a uma infraestrutura a ser melhorada, ampliada ou feita segundo as necessidades dos que tem interesses ou vivem naquele território.

O centro urbano da cidade, bem como acessos a outros bairros, serviços dos mais diversos, a saber, educação, saúde, segurança e transportes, sejam locais, intermunicipais ou interestaduais, se dão com o acesso dentro do bairro Bom Sossego onde a AL-145 está localizada em Delmiro Gouveia, salienta-se ainda que a mesma dá acesso a BR-423 e o seu acesso tem forte conexão com outras cidades como Paulo Afonso no Estado da Bahia, além de ser essencial para o escoamento de alimentos e outros produtos comercializados no comércio delmireNSE.

Tendo essas informações como base para o desenvolvimento desse estudo, levantou-se o seguinte problema: Como os impactos de duplicação da rodovia AL-145 influenciou as transformações das paisagens urbanas do bairro Bom Sossego em Delmiro Gouveia-AL e quais as influências direta ou indireta na vida da comunidade e dos que utilizam o seu acesso viário?

Diante do referido problema, o trabalho teve como objetivo geral: Compreender como os impactos de duplicação da rodovia AL-145 teve influência nas transformações das paisagens urbanas do bairro Bom Sossego em Delmiro Gouveia-AL e quais influências a duplicação teve na vida da comunidade e dos que utilizam o acesso através da rodovia diariamente.

Tendo como objetivos específicos:

- a) Entender as concepções teóricas de espaço urbano, agentes de produção do espaço urbano, paisagens urbanas, políticas públicas e planejamento;

- b) Analisar o projeto original de duplicação da rodovia AL-145 segundo o ponto de vista de área de intervenção e as transformações espaciais ou territoriais;
- c) Construir uma síntese geográfica das principais vias e setores econômicos que caracterizam historicamente e no presente a cidade de Delmiro Gouveia-AL;
- d) Identificar as transformações atuais decorrentes do início da duplicação da rodovia por meio de fotografias e entrevistas junto a moradores e pessoas que trafegam pela rodovia.

Para que esse estudo fosse realizado foi utilizada a pesquisa bibliográfica de outros trabalhos e artigos acadêmicos sobre trabalhos semelhantes sobre a duplicação de rodovias no Brasil, trabalhos fidedignos que estão em repositórios de instituições de ensino superior em seus respectivos repositórios institucionais. Também foi realizada um trabalho e pesquisa de campo com o registro fotográfico das obras de duplicação sendo realizadas no bairro Bom Sossego, bem como após a conclusão da obra.

Também foi necessário entrevistar através de formulário impresso pessoas que vivem, trabalham no bairro ou prestam serviços de várias naturezas comerciais, além de possuírem algum laço familiar e tiveram experiências de vida no bairro Bom Sossego, foi de grande importância ao utilizar o trabalho de campo como ferramenta para coleta de dados pois o líder da Associação dos Moradores do bairro Bom Sossego, além de contribuir com a entrevista, relatou sobre as demandas antes e depois da duplicação, onde é importante salientar que o mesmo fez um estudo sobre a Associação de moradores que contribuiu para a construção deste estudo.

O acesso ao projeto de duplicação permitiu compreender as transformações que foram feitas durante a duplicação da AL-145 no local do estudo, além de permitir entender a relação econômica com o centro da cidade e outros bairros. Dessa forma se justifica o referido estudo, pois a contribuição dessa pesquisa não esgotará aquilo ao que se foi proposto, mas contribuirá para a formulação de políticas públicas e o oferecimento de melhores serviços a população através dos realizadores da obra de duplicação.

Por fim, o estudo foi fundamentado teoricamente com pressupostos teóricos-conceituais com a contribuição dos trabalhos realizados por Ribeiro (1998), Marconi e Lakatos (2003), Santos (2006), Santos e Silveira (2006), Moraes (2011), Carlos, Souza e Sposito (2018), órgãos das esferas estadual e federal, onde destacaram-se o IBGE, o DER/AL, SETRAND, dentre outros que valiosamente contribuíram para o desenvolvimento deste estudo.

Dessa maneira, o principal objetivo deste estudo, além dos resultados, discussões e reflexões advindas dessa pesquisa relacionada as transformações na paisagem urbana no bairro

Bom Sossego, é contribuir para o campo acadêmico com um trabalho que não procurou se esgotar, mas buscou produzir subsídios documentais de investigação em trabalho realizado em campo aliado a análise bibliográfica e do projeto da obra, de modo que exista a possibilidade de futuros trabalhos sobre a transformação da paisagem no referido bairro, bem como em outros bairros da cidade de Delmiro Gouveia, que já sofreram transformações ou venham a passar por processo semelhante, de modo que os impactos dessas transformações possam contribuir para identificar seus pontos positivos ou negativos na execução das obras.

1 PRESSUPOSTOS TEÓRICO-CONCEITUAIS

1.1 Espaço Urbano

Espaço Urbano, segundo Corrêa (1989, p.7), é o “uso da terra em suas diversas e diferentes formas” de usos pelo sistema capitalista, é a organização espacial da cidade, onde os diferenciados usos da terra são evidenciados pelas diferentes atividades executadas no território. Suas atividades vão desde atividades comerciais, de gestão, serviços, áreas industriais, residenciais, lazer, áreas para instalações médicas e de ensino, nesse caso, de ordem privada, além de áreas onde existe o objetivo de futura expansão, onde no sistema capitalista significa lucro.

Para isso, Corrêa (1989, p.7), afirma que:

Tais usos definem áreas, como centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este complexo conjunto de usos da terra é, na realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado (CORRÊA, 1989, p. 7).

É mister que se saiba que o Espaço Urbano, ou a chamada zona urbana, é um espaço com maior concentração de recursos e meios tecnológicos, áreas privilegiadas para determinadas atividades capitalistas, bem como maior concentração de atividades comerciais, prédios, casas comerciais, além de informações privilegiadas como bem evidencia Santos (2013, p.35), “[...] a construção ou reconstrução do espaço se dará com um crescente conteúdo de ciência, de técnicas e de informação”.

Para corroborar tal afirmação, Santos (2013, p. 35-36), diz que:

Esse meio técnico-científico (melhor será chama-lo de meio técnico-científico-informacional), é marcado pela presença da ciência e da técnica nos processos de remodelação do território essenciais às produções hegemônicas, que necessitam desse novo meio geográfico para sua realização. A informação, em todas as suas formas, é o motor fundamental do processo social e o território é, também, equipado para facilitar a sua circulação (SANTOS, 2013, p. 35-36).

Para tanto, é necessário que exista a compreensão de que o mundo atual e globalizado, interligado por redes de influência dos setores econômicos mundiais, controladas por atores hegemônicos do sistema neoliberal capitalista, cujo o movimento da economia mundial provém

de um sistema capitalista dominante, ou seja, o mundo é regido pelo modelo capitalista de mercado, as consequências são as constantes transformações da paisagem natural por uma paisagem artificial desenvolvida a fim de dar continuidade a um sistema de acumulação de capitais.

Para que se possa compreender melhor tal afirmação, Gobbi¹ (2020), trás à memória uma análise geo-histórica sobre as cidades brasileiras, destacando o modelo de urbanização que se desenvolve a partir do século XX no Brasil. Até a década de 1950, o Brasil era predominantemente um país rural, era um país cuja população vivia no ambiente do campo, estima-se que 80% da população brasileira vivia no meio rural cujas atividades econômicas ainda eram predominantemente a exportação do antigo modelo de plantation, produtos agrícolas, onde o café tinha grande destaque na exportação.

Entretanto, Gobbi (2020), pontua que o processo industrial iniciado nos anos de 1930, já criava no Brasil condições em que se começava a se desenhar no país um êxodo rural, onde os camponeses, os que viviam no meio rural agora buscavam as cidades que tinham o seu sistema industrial em desenvolvimento a busca de melhores condições de vida. Também é mister salientar que o êxodo rural brasileiro se deu a mecanização no campo aliada à uma crescente concentração fundiária monopolizada para o exclusivo uso dos proprietários de terras. Dessa forma o homem do campo, o camponês se via a cada dia privado da terra para usar como meio de sobrevivência e tinha como única alternativa vender a sua força de trabalho na cidade industrializada.

Foi nos governos de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek, entre as décadas de 1940 e 1950 que o processo de urbanização no Brasil teve um grande crescimento, decorrente de uma formação de “um mercado integrado” com uma maior e melhor estrutura que havia começado a se formar na região sudeste do Brasil, milhares de pessoas foram a essa região em busca de melhores condições de vida e de emprego (GOBBI, 2020).

Diferentemente do meio rural, a cidade, a área urbana oferecia serviços de melhor qualidade e mais fáceis de conseguir serem utilizados pela população, serviços essenciais como educação, transporte, saúde, além do maior atrativo que era o emprego atraíam cada vez mais pessoas as cidades que se desenvolviam no sudeste brasileiro, estima-se que em 1970 mais de 50% dos brasileiros já estavam em áreas urbanas. Sobre o aumento de pessoas na zona urbana,

¹ Por se tratar de matéria jornalística do grupo Globo, G1, não possui paginação por estar em leitura contínua em sítio digital na internet. Matéria intitulada: **Urbanização brasileira**, porém o autor da reportagem foi creditado bem como o veículo de informação. Reportagem disponível em: <<http://educacao.globo.com/geografia/assunto/urbanizacao/urbanizacao-brasileira.html>>. Acesso em 05 de setembro de 2020

Santos (2013, p. 30), diz que “[...] na década 70-80, o crescimento numérico da população urbana já era maior que o da população total. O processo de urbanização conhece uma aceleração e ganha novo patamar, consolidado na década seguinte”.

Para que melhor se entenda o processo de urbanização brasileira, se faz necessário o conhecimento histórico sobre a urbanização na região sudeste como ponto de partida na expansão do desenvolvimento urbano brasileiro, conhecer as dificuldades e buscar soluções através do conhecimento contribui para a vitória e o sucesso da empreitada, nesse ponto no que se refere ao conhecimento geográfico, Santos (2013, p. 35), retrata o meio técnico-científico-informacional como objeto de poder para os capitalistas que obtém a mais-valia da terra.

Dessa forma o uso do território consiste em saber as suas características físicas, diferenças regionais (terras planas ou elevadas), potencialidades do solo e/ou eventuais deficiências em seus aspectos minerais, solo fértil ou menos fértil. Para isso, Santos (2013, p.35), afirma que:

A fase atual, do ponto de vista que aqui nos interessa, é o momento no qual se constitui, sobre territórios cada vez mais vastos, o que estamos chamando de meio técnico-científico, isto é, o momento histórico no qual a construção ou reconstrução do espaço se dará com um crescente conteúdo de ciência, de técnicas e de informação (SANTOS, 2013, p. 35).

A região sudeste possuía todas as características necessárias para que o seu desenvolvimento como centro industrial tivesse êxito, seu solo, sua localização geográfica, seu sistema de malha viária favoreciam o seu potencial desenvolvimento. Para isso é necessário observar a história do Brasil na constituição e construção de sua malha viária, de seus meios de transportes e condições de suas estradas, observam-se as dinâmicas de cada região, de cada território mediante a importância de cada região no contexto econômico, político e social (SANTOS; SILVEIRA, 2006).

Segundo Santos (2006), o sistema de transportes no Brasil segue à uma lógica do Capital Hegemônico, estradas, sistemas de ferrovias, hidrovias, tráfego contínuo ou não, a qualidade das estradas e dos meios de locomoção automotiva seguem as estratégias em benefício do sistema capitalista para o benefício dos seus meios de (re)produção no território.

Santos & Silveira (2006, p. 21), explicam:

“O uso do território pode ser definido pela implantação de infra-estruturas, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação sistemas de engenharia, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluídas a legislação civil, fiscal e financeira, que, juntamente com o

alcance e a extensão da cidadania, configuram as funções do novo espaço geográfico (M. Santos, 1987; M.L. Silveira, 1997)” (p. 21).

Em um mundo globalizado e com as suas dinâmicas econômicas ditadas pelo grande capital financeiro, cujo objetivo é o lucro através do consumo de produtos, bens e serviços, o território terá importante papel na reprodução do sistema capitalista.

Para tanto o surgimento e crescimento das cidades teve o seu papel para isso, a migração das pessoas do campo em busca de melhores condições de vida as levou para as cidades mais desenvolvidas e conseqüentemente houve um aumento populacional, porém de forma desordenada e que trouxe inúmeras dificuldades para as pessoas no tocante ao direito à moradia. Diante disso fica evidente que a cidade terá papel importante para a acumulação de capital e sendo a cidade composta por uma imensa concentração de pessoas que desempenham diferentes funções e tem diferentes necessidades enquanto moradoras da cidade, certamente inúmeros e diferenciados usos serão feitos no solo urbano (SINGER, 1978).

Sendo assim o Espaço Urbano, segundo Corrêa (1989, p. 7), é “fragmentado e ao mesmo tempo é articulado”, onde cada parte mantém diversas relações entre si, umas com maiores intensidades, outras com menores intensidades, o Espaço Urbano é reflexo de transformações que ocorreram no passado retratadas no presente, bem como o presente é mutável devido aos diversos tipos de relações entre os atores que constituem as transformações no espaço habitado.

É no território onde será desenvolvida a reprodução continua da mais-valia segundo as regras do capital, áreas já conhecidas e cristalizadas, serão utilizadas nos meios de produção e ao mesmo tempo serão substituídas por outras áreas que serão privilegiadas quer por seus atributos naturais, como fertilidade do solo, ou pelo uso de informações privilegiadas e o uso de tecnologia, dessa forma “Todos esses novos instrumentos de trabalho colonizam o território de forma seletiva, de tal modo que os pedaços de maior densidade técnica acabam por oferecer mais possibilidades do que os menos dotados desses recursos de conhecimento” (SANTOS; SILVEIRA, 2006, p. 99).

Desse modo o território utilizado em benefício do sistema capitalista será melhor planejado e equipado em sua estrutura física e em seus serviços do que o território que será ocupado pela população trabalhadora. As áreas mais privilegiadas serão ocupadas pelo chamado setor produtivo capitalista enquanto que as áreas periféricas e com menos ou nenhuma estrutura serão ocupadas pela população.

Para isso o Estado será o maior responsável pela presença das empresas nos territórios privilegiados, fornecendo toda a estrutura necessária para o desenvolvimento do capitalismo no território, a ideia que é vendida para a população é a ideia de geração de emprego e renda através

da criação de novos empregos, dinamismo no comércio devido a circulação de capitais, onde na realidade esses capitais e o seu fluxo serão na região centralizada, os ativos tem lugar prioritário para fins econômicos (SANTOS; SILVEIRA, 2006).

Para isso, Corrêa (1989, p. 24), em relação ao Estado afirma que “O Estado atua também na organização espacial da cidade. Sua atuação tem sido complexa e variável tanto no tempo como no espaço, refletindo a dinâmica da sociedade da qual é parte constituinte”. Além disso pontua que:

É preciso considerar que a ação do Estado processa-se em três níveis político-administrativos e espaciais: federal, estadual e municipal. A cada um destes níveis sua atuação muda, assim como o discurso que encobre os interesses dominantes. É no nível municipal, no entanto, que estes interesses se tornam mais evidentes e o discurso menos eficaz. Afinal a legislação garante à municipalidade muitos poderes sobre o espaço urbano, poderes que advêm, ao que parece, de uma longa tradição reforçada pelo fato de que, numa economia cada vez mais monopolista, os setores fundiário e imobiliário, menos concentrados, constituem-se em fértil campo de atuação para as elites locais. A atuação do Estado se faz, fundamentalmente e em última análise, visando criar condições de realização e reprodução da sociedade capitalista, isto é, condições que viabilizem o processo de acumulação e reprodução das classes sociais e suas frações (CORRÊA, 1989, p. 26).

Desse modo surgem os contrastes da ocupação do território pelo sistema capitalista e da população, enquanto os setores de ocupação do solo são destinados ao sistema capitalista para a acumulação do capital, as áreas periféricas e com pouca estrutura é destinada para a população. Também é importante para a reprodução do sistema capitalista que os trabalhadores vivam em áreas periféricas, pois nessas áreas existe desemprego ou o subemprego, desse modo fornecendo mão de obra barata seja qualificada ou não, é um investimento para o capital usar em sua reprodução (BENKO; PECQUEUR, 2001).

O Espaço Urbano se diferencia do espaço rural por ter melhores condições de (re)produção do sistema capitalista no tocante aos recursos humanos e tecnológicos, serviços, logística e por concentrar as dinâmicas de fragmentação e articulações com os atores que compõem o seu território, dessa forma se faz necessário compreender o papel dos agentes de produção do Espaço Urbano, cujas atividades são complexas e importantes para a reorganização dentro do espaço urbano (CORRÊA, 1989).

1.2 Agentes de produção do espaço urbano

As cidades foram planejadas segundo uma lógica capitalista, tal lógica privilegia as áreas que serão utilizadas pelo sistema em sua reprodução e acumulação do capital. Desse modo

o território que será usado pelo setor produtivo será diferenciado daquele ao qual a população irá usar.

Segundo Monte-mór (2006, p. 71):

“O planejamento urbano e local, que se consolidou com a expansão do Taylorismo no processo industrial capitalista, buscou construir nas cidades e áreas urbanas periféricas a organização espacial que melhor atendesse às demandas crescentes da indústria, que capitaneava o crescimento econômico cada vez mais sob a égide do Fordismo” (MONTE-MÓR, p. 71).

Observando tal afirmação fica evidente que o espaço urbano é previamente e continuamente organizado por agentes de produção dentro do espaço urbano, seguindo uma lógica capitalista de acumulação de capital que determina a ocupação do solo urbano com a separação de áreas privilegiadas através do conhecimento e do uso da tecnologia, ao mesmo tempo em que atividades complexas e essenciais de cunho capitalista se desenvolvem dentro do território, através de agentes no espaço urbano que são os responsáveis pela organização e reorganização continua no espaço urbano (CORRÊA, 1989).

Corrêa (1989, p. 12), relata que na dinâmica capitalista no espaço urbano, existem os chamados agentes sociais que são os responsáveis pelas dinâmicas, estratégias e fazem ou refazem a cidade segundo a necessidade capitalista de reprodução de lucro e perpetuação de grupos dominantes dentro do território. Dessa forma os agentes sociais de produção do espaço urbano são:

- Os proprietários dos meios de produção, especialmente os grandes industriais;
- Os proprietários fundiários;
- Os promotores imobiliários;
- O Estado; e
- Os grupos sociais excluídos.

Sabendo quem são os agentes de produção do espaço urbano fica contatado que cada agente é responsável pelos diferenciados usos da terra no espaço urbano. Dessa maneira Corrêa (1989, p. 9-10) afirma que:

“Eis o que é o espaço urbano: fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. [...] O espaço urbano, como se indicou, é constituído por diferentes usos da terra. Cada um deles pode ser visto como uma forma espacial. [...] não tem existência autônoma, existindo porque nela se realizam uma ou mais funções, isto é, atividades como produção e vendas de

mercadorias, prestação de serviços diversos ou uma função simbólica, que se acham vinculadas aos processos da sociedade. Estes são, por sua vez, o movimento da própria sociedade, da estrutura social, demandando funções urbanas que se materializam nas formas espaciais” (p. 9-10).

Compreende-se que para cada agente de produção, o espaço urbano tem uma tarefa distinta para que cada um atue de forma fragmentada e ao mesmo tempo com maior ou menor interação no contexto social. As dinâmicas capitalistas dentro do território não são desenvolvidas separadamente, mas são previamente elaboradas privilegiando os atores hegemônicos, a saber, os donos dos meios de produção em oposição aos que são subordinados a lógica capitalista dos meios de produção dentro do espaço urbano. Para tanto, fica evidente que os agentes de produção trabalham para privilegiar um grupo específico dentro do centro urbano (CORRÊA, 1989).

Os proprietários dos meios de produção, ou seja, os grandes proprietários das grandes “empresas comerciais”, (CORRÊA, 1989, p.13), são agentes de produção que se destacam em suas atividades dentro do espaço urbano pela maneira em que são grandes consumidores de espaço, eles têm a grande necessidade de terrenos amplos que preencham os seus requisitos locacionais para o pleno desenvolvimento de suas atividades empresariais. Contudo, os terrenos devem ser baratos, e com localização privilegiada para suas atividades, preferencialmente junto aos portos, locais de ampla acessibilidade à população e acesso as vias férreas ou estradas de porte satisfatório para carga e descarga.

Segundo Corrêa (1989, p.14), para os proprietários dos meios de produção, a terra urbana tem um papel duplo em sua função capitalista, primeiro destaca-se a necessidade dos requisitos de “terra ampla e barata”, em segundo lugar a localização estratégica para suas atividades, onde o uso de informações privilegiadas, fornecem à esses agentes os meios de melhor desenvolver as suas atividades econômicas através do meio informacional (SANTOS, 2006).

Dessa forma pode-se explicar que existem diversas extensões de terra que se diferenciam umas das outras quanto as suas formas de atividades executadas pelos homens e as suas formas de desenvolvimento, com isso as melhores terras serão usadas de maneira mais eficiente pelos grandes industriais enquanto agentes de produção em determinado espaço urbano (GEIGER, 1969).

Os proprietários fundiários têm a sua atuação voltada para a obtenção da maior renda fundiária possível de suas propriedades, sendo donos de terras rurais, seu maior interesse é a conversão da terra rural em terra urbana, para que a valorização do solo seja maximizado em

termos financeiros, ou seja, o seu valor aumentado, para o uso residencial ou comercial. Para isso lhes interessa a expansão do espaço urbano, para eles interessa que as cidades cresçam direcionadas pelas áreas específicas de modo que obtenham ganho na terra e não em seu uso (CORRÊA, 1989).

Nesse sistema capitalista quanto ao uso do solo urbano, o papel dos promotores imobiliários fica definido de forma parcial ou completa nas seguintes operações:

- ✓ Incorporação;
- ✓ Financiamento;
- ✓ Estudos Técnicos;
- ✓ Construção ou produção física do imóvel, comercialização ou transformação.

Para que isso ocorra, é fundamental que os proprietários fundiários exerçam pressão junto ao Estado, a ação dos promotores imobiliários para a valorização das terras é de interesse dos proprietários fundiários, especialmente nos municípios brasileiros, sempre com o objetivo de interferir nos processos de Leis sobre o uso do solo e zoneamento urbano.

Atualmente o processo de ocupação da terra está mais ligado as políticas que são desenvolvidas pelos governos, ou seja, pelo Estado. Essas políticas seguem orientações no seu sentido de controle e esse sentido tem uma orientação das empresas privadas que redutam com os empreendimentos das empresas estatais. Com isso o desenvolvimento de uma região tem toda uma programação e segue um roteiro de desenvolvimento pré-estabelecido segundo a importância estratégica do centro regional a ser desenvolvido (GEIGER, 1969).

Para o grande capital é interessante que o território lhe forneça meios de se reproduzir por intermédio do Estado. Assim podemos citar algumas atribuições que o Estado faz em benefício das grandes empresas capitalistas para a sua instalação no território:

- Isenção Fiscal por 10 anos ou mais tempo;
- Créditos e empréstimos a baixos juros;
- Apoio e logística;
- Construção de estradas, ferrovias, hidrovias;
- Doação ou concessão de espaços privilegiados;
- Assistência técnica;

- Insumos;
- Proximidade de centros de tecnologia;
- Rede de alta velocidade de dados (Sinal de internet de alta qualidade)

Desse modo fica fácil compreender que as grandes empresas se territorializam e ao mesmo tempo cabe o Estado lhe dotar dos meios para a sua reprodução. O Estado é o maior responsável pela presença das empresas nos territórios privilegiados, para isso é feita uma série de acordos, muitas vezes não cumpridos em sua totalidade, para oferecer a ideia de geração de emprego e renda através da criação de novos empregos, dinamismo no comércio devido a circulação de capitais, onde na realidade esses capitais e o seu fluxo serão na região centralizada, os ativos tem lugar prioritário para fins econômicos (SANTOS; SILVEIRA, 2006).

O papel do Estado enquanto agente de produção do espaço urbano é privilegiar o sistema capitalista com Leis e ajuda logística e/ou financeira, de modo que exista a constante reprodução da mais-valia dentro das áreas urbanas privilegiadas e dotadas da melhor infraestrutura fornecida pelo Estado.

Por último e não menos importante, mas o agente urbano cuja ação no espaço urbano deve ser observada e estudada com grande atenção são os grupos sociais excluídos, cuja ação é observada com grande preocupação por diversos estudiosos das ciências sociais que dialogam com a ciência geográfica.

Numa sociedade que se divide em classes, verifica-se que determinados grupos sociais são menos privilegiados ao acesso de bens e serviços que são produzidos no sistema capitalista. A habitação é algo que para esses grupos, especialmente na América Latina, tem enorme dificuldade de acesso. A maior parte dessa população não tem renda suficiente para pagar o aluguel de uma habitação decente ou com no mínimo estrutura apropriada para o seu bem-estar social, a habitação que resta a esses agentes de produção urbana é a mais precária possível (CORRÊA, 1989).

Esse fenômeno ocorre por diversos fatores, dentre eles destacam-se: o baixo nível de escolaridade, conseqüentemente menor qualificação profissional que gera baixos salários, subemprego ou emprego com baixa remuneração ou até mesmo o desemprego que gera pobreza e exclusão social, fenômeno que ocorre nas grandes cidades brasileiras.

A pobreza é uma triste realidade nas cidades no Brasil, é um fenômeno produzido pelas contradições do sistema capitalista estendendo-se de forma local e global. Segundo Lewis

(1969, p. 115) apud Santos (2009), “a pobreza seria definida como a incapacidade de satisfação de necessidades materiais”.

A pobreza é um fenômeno urbano, muitas pessoas vivem nos grandes centros urbanos, muitos estão à busca de emprego, muitas vezes se sujeitando a viver com subempregos, ou em empregos flexíveis, recebendo apenas por uma insignificante quantidade de horas (SILVA, 2017). Assim cresce a pobreza e consequentemente a violência, os roubos, gerando medo na cidade (BAUMAN, 2009).

O crescimento demográfico contribui para ressaltar muitos dos problemas que se encontram nas cidades. O rápido crescimento populacional do mundo pós 2º guerra mundial e com o sistema capitalista, num mundo onde a concentração de riquezas ficam nas mãos de poucos também contribuem para o aumento da pobreza, onde o trabalhador remunerado muitas vezes em subempregos, não conseguem suprir as necessidades básicas de sua família (DAMIANI, 1991).

Diante disso o Estado Brasileiro tem papel de fundamental importância, apesar de suas contradições, de oferecer a população os meios necessários de sobrevivência e dignidade humana, que a Constituição Federal de 1988 (CF/88), assegura aos cidadãos brasileiros. A pobreza não implica unicamente a um estado de privação material, mas é um complexo conjunto de relações econômicas, sociais, culturais e políticas (SANTOS, 2009).

Assim cabe ao Estado através de suas políticas e programas sociais inserir os seus cidadãos no mundo do trabalho e na insuficiência de postos de trabalhos, oferecer meios financeiros, ainda que em menores valores que possam diminuir a pobreza e as desigualdades sociais ao qual vive a população nos centros urbanos, nas cidades brasileiras.

Dessa forma fica evidenciada a afirmação de Corrêa (1989, p. 7), de que “o espaço urbano é fragmentado e articulado simultaneamente”, a atuação distinta de cada agente de produção urbana é individual e ao mesmo tempo se interliga, de modo que o sistema capitalista se reproduz com suas contradições no espaço urbano.

1.3 Paisagens Urbanas

A paisagem urbana é a visualização de todo ecossistema urbano, é o meio natural que foi transformado pela ação do homem através da modificação de uma estrutura natural por uma estrutura construída que envolve as percepções mentais, sensoriais e estéticas, dessa maneira constituindo um ambiente construído que produz relações culturais na sociedade especialmente naquilo que se pode visualizar na transformação do solo urbano (HARDT, 2013).

Ao dar sua contribuição sobre a definição de paisagem urbana, Adam (2008, p. 63), afirma que: [...]paisagem urbana é a arte de tornar coerente e organizado, visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano.

A cidade, ou seja, a zona urbana, é um lugar diferenciado da zona rural e em constante transformação, seja em sua ocupação Horizontal ou vertical, de forma mais explícita, a cidade cresce de forma horizontal a medida em que avança pelo território no seu crescimento ocupacional do espaço, e verticalmente naquilo onde existe a mudança na estrutura das cidades, neste caso, na construção de edifícios que tem uma lógica capitalista no sentido de controle do circuito superior nas cidades, onde a sua influência terá grande impacto na acumulação de capitais no processo de acumulação de capital do sistema capitalista (SANTOS, 2006).

Para tanto, se faz necessário entender que para que isso ocorra, a cidade, o centro de influência local, regional ou até mesmo nacional, ao seguir toda a lógica capitalista, necessita que ocorram transformações em seu espaço na ocupação deste solo por meio de tecnologias e informações privilegiadas que irão transformar a paisagem natural em uma paisagem artificial (SANTOS, 2006).

As demandas crescentes do sistema capitalista necessitam que a construção das cidades, devem seguir uma lógica que atenda aos interesses dos agentes hegemônicos econômicos, a paisagem urbana e as suas futuras transformações devem seguir um planejamento de ocupação e uso do solo, de modo que o privilegio em sua grande totalidade atenda às necessidades do sistema capitalista (MONTE-MÓR, 2006).

Observa-se que cada um dos agentes de produção do espaço urbano tem o seu papel, existindo diferentes extensões de terra que são diferentes umas das outras, cada pedaço de solo terá um uso diferenciado para a obtenção de lucro. Dessa forma fica mais evidente que haverá transformações na paisagem natural, o urbano irá surgir através das transformações na paisagem, assim ficando evidente o papel dos agentes de produção do espaço urbano (CORRÊA, 1989).

O sistema natural, ou seja, o solo, a fauna e a flora serão modificados pelo sistema cultural, que correspondem a ocupação do solo bem como o seu uso, infraestrutura e serviços urbanos, bem como a própria população enquanto agente de constante atuação no ambiente socioeconômico (HARDT, 2013).

O Estado terá papel importante na transformação da paisagem urbana, além de oferecer os recursos necessários seja com a ajuda de ordem financeira e logística, criação de leis e/ou demais meios de auxiliar os agentes de produção do espaço urbano em sua tarefa de acumulação

de capital, o Estado também fornecerá informações privilegiadas para a ocupação e o uso do solo urbano.

A informação transmitida à população em geral, será de criação de uma cidade dotada de melhor infraestrutura, empregos, ocupação de novas áreas residenciais, nesse caso a construção de moradias, criação de um comércio dinâmico e diversificado, entre diversos meios de melhoria de vida para a população enquanto sociedade. O papel do Estado é privilegiar o sistema Capitalista com os recursos necessários para transformar as melhores áreas, em áreas urbanas privilegiadas dotadas de uma melhor infraestrutura, cujo o acesso de bens e serviços serão produzidos e oferecidos pelo sistema capitalista (SANTOS; SILVEIRA, 2006).

Para tanto, faz-se necessário que ocorram transformações na paisagem natural para uma paisagem artificial, para que o sistema capitalista operacionalize o seu projeto de ocupação e uso do território, a cidade necessita ser erguida, equipada e ordenada conforme a necessidade capitalista de acumulação de capital.

A cidade é feita de transformações no espaço pelo homem, o homem ao interagir modificando o meio natural cria um meio artificial que será um meio cultural na lógica capitalista. Para tanto as transformações na paisagem tem papel fundamental para o capital, além de mudar o meio natural para um meio sociedade-natureza, a paisagem urbana tem vínculo cultural para a população (CORRÊA, 1989).

Notadamente o meio rural se torna um meio urbano para a população, a paisagem de árvores, rios, bosques, dará lugar aos prédios comerciais, residenciais, condomínios fechados, áreas de comércios, indústrias, áreas centrais e periféricas, áreas nobres onde poucos terão acesso, somente aos que tiverem como pagar pelo uso dessa terra, bem como a favelização das populações marginalizadas, a paisagem urbana, a cidade, dará privilégios, recursos, empregos, bem como o medo, o desemprego, além de reivindicações da população por melhores condições de viver na cidade (BAUMAN, 2009).

O Brasil experimentou a partir de 1940 à 1996 um crescimento de quatro vezes o tamanho de sua população, saindo de uma população de cerca de 41 milhões para uma população aproximada de mais de 157 milhões de habitantes, dessa forma a evolução demográfica brasileira mostrou-se positiva e sua taxa de crescimento foi superior 25% por decênio (SANTOS; SILVEIRA, 2006).

O êxodo rural nos anos 1930 já mostrava que a população buscava melhores meios de sobreviver nas cidades com melhores condições de emprego, indo buscar emprego e melhor qualidade de vida, tal relato é observado quando Santos e Silveira (2006), mostram a evolução populacional no Brasil, para tanto os autores mostram houve uma multiplicação de cidades no

Brasil, com núcleos de mais de 20 mil habitantes, cidades de tamanho intermediário, seguidas pelo estágio de metropolização, com aumento significativo de cidades milionárias, onde fica evidente o uso do espaço urbano como fonte de mais-valia da terra, e grandes cidades médias, as últimas com cerca de 500 mil habitantes (GOBBI, 2020).

Nota-se que a revolução urbana brasileira demonstra que a cidade, dotada de uma paisagem urbana, uma paisagem modificada pela mão humana, atende a lógica capitalista de acumulação de capital. Para isso, os autores evidenciam que a paisagem urbana será dotada de uma infraestrutura auxiliada pelos agentes de produção do espaço urbano, principalmente pelo Estado, onde haverá a construção de estradas para o acesso ser eficiente à cidade e para que ocorra a ligação do centro de influência com as áreas subordinadas, ou periféricas, seja contínuo, construção de indústrias que serão beneficiadas pelas estradas para o escoamento de sua mercadoria, construção de áreas residenciais, comércios (SANTOS; SILVEIRA, 2006).

O Estado será um braço forte que auxiliará e dará os meios necessários para o desenvolvimento do sistema capitalista através da transformação da paisagem urbana, a construção de edifícios, de casas e conjuntos residenciais que irão transformar a paisagem urbana serão realizados e organizados pela força estatal do Estado, bem como as ruas e acessos serão organizados segundo um modo planejado de transformação do solo urbano (ADAM, 2008).

Contudo, a cidade também deverá ter uma infraestrutura que atenda a população como um todo, visto que os agentes de transformação do solo urbano trabalham segundo a lógica capitalista, a cidade em suas áreas menos privilegiadas necessitava de uma estrutura mínima para que ocorra a relação dos circuitos da economia, dessa forma o Estado, embora privilegie os atores hegemônicos capitalistas, deverá oferecer o mínimo de infraestrutura para a população através de seus agentes (CORRÊA, 1989).

Sabendo que existem conflitos na cidade, e que a paisagem urbana está em constante mudança, o Estado deverá através da criação de Leis específicas, regulamentar a cidade no tocante aos direitos de sua população, dessa forma, conforme já retratado por Santos e Silveira (2006), entra em cena o Estatuto das Cidades para regulamentar o uso do solo urbano pela população e pelos proprietários hegemônicos do solo urbano.

1.4 Políticas públicas e planejamento

Conforme anteriormente registrado, a paisagem natural é transformada mediante as interações homem e natureza, consequentemente sociedade e natureza, segundo a necessidade

de um mundo que se expande e se transforma conforme a lógica e a necessidade capitalista de ocupação do território e a geração de acumulo de capital através do uso da terra, desse forma, no uso do solo urbano, o Estado tem papel fundamental para a cumulação do capital através da produção do espaço urbano, ao exercer o “comando” e oferecer o “conhecimento” necessário para a reprodução capitalista (CARLOS; SOUZA; SPOSITO, 2018, p. 57).

O Estado, segundo Corrêa (1989, p. 24), “atua também na organização espacial da cidade”, sua atuação é bastante complexa ao mesmo tempo em que diversa, pois a lógica capitalista de acumulação de capital embora seja contraditória, segue uma lógica, dessa maneira, o Estado serve ao projeto capitalista de territorialização do capital, bem como em sua complexidade, promover a organização e o planejamento da instalação do capital na ocupação do solo urbano.

A democracia brasileira é jovem do ponto de vista da democratização brasileira se dar na década de 1980 em diante, a partir da Constituição Federal de 1988, onde o papel do Estado é definido como agente provedor de políticas públicas para a sociedade brasileira, dessa forma, diante das leis brasileiras e à luz da CF/88, também responsável pelo desenvolvimento da nação, dessa forma exercendo o seu papel de braço auxiliar do sistema capitalista na transformação e no uso do solo urbano.

Dessa maneira, o Estado, de forma constitucional e legítima poderá auxiliar o capital em sua “reprodução ampliada” dentro do território (CARLOS; SOUZA; SPOSITO, 2018, p. 57), de forma segura e amparada constitucionalmente pelas leis vigentes no Brasil. Portanto para isso, o Estado deverá oferecer meios que também beneficiem a população local, para que não ocorra em crime em apenas “auxiliar” o capital, dessa maneira em sua complexidade burocrática e estatal, o Estado ao permitir diante da lei a implantação do capital no solo urbano, o mesmo, deverá implantar e oferecer “serviços públicos, como sistema viário, calçamento, água, esgoto, iluminação, parques, coleta de lixo”, entre outros serviços que sejam de interesse tanto ‘das empresas’ já instaladas ou a serem instaladas no território, bem como a “população”, já existente no lugar (CORRÊA, 1989, p. 24).

Desse modo, eis a necessidade da implementação de políticas públicas e do planejamento estatal, para que o capital adentre no território a ser ocupado e explorado, visto que o mesmo já possa dispor de ocupação por meio da população, ao qual o Estado deve atender as suas demandas sociais diante da CF/88.

Para tanto se faz necessário compreender o conceito de políticas públicas para que melhor se compreenda do que se trata e o motivo do Estado a executar, de modo em que atenda os anseios do sistema capitalista, de modo em que não ocorra em crime por omissão ou

descumprimento daquilo que é o seu papel diante da carta magna brasileira, da Constituição Federal de 1988.

De uma forma geral muito se fala em política pública ou de políticas públicas, seja nos jornais televisivos, nas mídias sócias, no cotidiano das conversas entre pessoas, em debates, mas o que realmente constitui uma política pública ou um conjunto de políticas públicas a serem executados pelo Estado para o bem-estar da população, vai muito além do simples senso comum do simples entendimento.

A expressão “Política Pública” foi apresentada pela “primeira vez em 1936 nos Estados Unidos por Harold Dwight Lasswell”, onde procurava estabelecer o contato das ações governamentais de modo científico e acadêmico, e em seguida debatido por Herbert Simon, onde poderia haver o debate sobre um “meio racional de estruturas que pudesse satisfazer as necessidades daqueles que deveriam tomar decisões”, de modo em que a política pública sempre virá acompanhada de “uma série de fatores, questões e grupos” que serão atendidos onde os resultados da implantação e execução das mesmas sofrerão influência “direta de grupos de interesse”, dessa maneira a política pública é um sistema de diversas “interfaces” (AGUM; RISCADO; MENEZES, 2015, p. 14-15).

Com isso, compreende-se que já se tinha observado que as políticas públicas atendem diversos interesses das partes envolvidas, no tocante ao uso do solo urbano, os interesses estão distintos entre o capital, os agentes que transformam o espaço urbano, a população e especialmente o interesse estatal, aqui exercido e executado pelo Estado como auxiliar do sistema capitalista, bem como encarregado pela carta magna de 1988 de atender aos anseios da população.

Segundo Souza (2006, p. 24), “não existe uma única, nem melhor, definição sobre o que seja política pública”, mas que “política pública é a soma das atividades dos governos” que durante a sua execução agem de forma direta influenciando a vida da população, ouse seja, surgem perguntas na execução das políticas públicas: quem ganha com ela, por quê ganha e qual a diferença dessas ações na vida de quem as recebe.

No site da Assembleia Legislativa do Estado de Sergipe (2022), ao falar sobre políticas públicas diz que: “Políticas públicas são ações e programas que são desenvolvidos pelo Estado para garantir e colocar em prática direitos que são previstos na Constituição Federal e em outras leis”. Também consta no site da Assembleia Legislativa de Sergipe que a vida de todos os cidadãos, independentemente de escolaridade, sexo, raça, nível social ou posição religiosa e/ou ideológica são afetadas pelas políticas públicas, de modo em que deixa claro que o esperado

dessas políticas é que os resultados sejam satisfatórios em todas as diferentes esferas do governo, sejam municipais, estaduais ou federal.

Ainda segundo Nunes (2017), ao falar sobre Políticas Públicas no site da Enciclopédia Jurídica da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUCSP), uma outra conceituação de políticas públicas se dá na categoria jurídica onde as “ações do governo, e a sua institucionalização” se dá por meio do direito, visto que a política pública consiste da ação governamental, onde existe “competências, objetivos, iniciativas e medidas”, além de “orçamento” para que um objetivo seja “alcançado, em geral uma melhoria no aspecto econômico e/ou social” da comunidade atendida. Compreende-se que as políticas públicas visam atender as demandas da população, ao mesmo tempo em que sendo um braço auxiliar do sistema capitalista, o planejamento dessas políticas públicas, seguirão uma lógica dentro do território para transformar o espaço urbano.

Observa-se que existe todo um planejamento para a execução das políticas públicas, Nunes (2017), evidencia que a ação governamental tem “orçamento”, isto é, valores, dinheiro do contribuinte, dessa forma a comunidade a ser atendida por essas políticas públicas são pagadores de impostos, a CF/88 é clara que o Estado deve devolver a sociedade os impostos pagos em forma de ações sociais, que nesse caso serão as políticas públicas.

Dessa forma, nas palavras de Souza (2006, p. 24), sabendo que não existe uma única definição sobre o que é “política pública”, visto que existem diversas definições no meio acadêmico, no meio jurídico, no meio político, entre outros, pode-se dizer que o conjunto de políticas públicas é um conjunto de ações governamentais em suas diversas esferas, municipal, estadual e federal, que visam garantir o direito à população de terem suas necessidades atendidas e exercerem a sua cidadania ao cobrar os seus direitos de melhoria de vida de acordo com a Constituição Federal de 1988, ao mesmo tempo em que o Estado sendo um braço auxiliar do sistema capitalista, planeja as ações de políticas públicas de forma planejada conforme as necessidades do sistema capitalista no uso do solo urbano, que segundo Corrêa (1989, p. 29), são “alguns exemplos de atuação do Estado” na atuação do mesmo no espaço urbano, dessa maneira podemos citar o Estatuto da cidade, Lei 10.257, que é uma política pública de interesse da comunidade e ao mesmo tempo é planejada como forma de utilização do solo urbano.

O uso do solo urbano tem como finalidade a acumulação de capital no sistema capitalista, para isso o próprio sistema capitalista levou muitas pessoas a migrarem para as cidades grandes em busca de emprego através de promessas de emprego e geração de renda. O Estado beneficiou com a estrutura necessária os empreendimentos capitalistas, mas não preparou o solo urbano com infraestrutura no mínimo básica para as pessoas viverem.

A Lei 10.257, Estatuto da cidade, tem como princípio o planejamento da cidade através da participação da população e permitir o desenvolvimento urbano competente, baseado na Constituição Federal onde a população seja beneficiada com qualidade de vida nas cidades (ROLNIK, 2001). Através do Estatuto foram criadas regras que possibilitam a gestão e organização urbana com a função social da cidade e da propriedade urbana, é uma regulação federal na política urbana a ser praticada no país permitindo o desenvolvimento integrado e mais justo nas cidades.

O Estatuto da Cidade trás benefícios para as pessoas nas grandes cidades pois além de permitir que os serviços de infraestrutura sejam feitos no lugar onde moram, elas terão acesso aos serviços básicos de acesso à água e esgoto, energia, transporte público, hospitais e escolas através de estratégias que privilegiem o território ocupado pela população com a vinda e implantação desses serviços, além de deixar claro o que é permitido ou não quanto ao uso do solo urbano (ROLNIK, 2002).

Sabe-se que o solo é usado como meio de reprodução do capitalismo, um dos seus usos está na especulação imobiliária, como também a compra de lotes ou terrenos em lugares menos privilegiados à espera do serviço estatal para fazer melhorias no solo e com a valorização vender por um valor alto, assim deixando muitas pessoas sem direito a moradia em um espaço que poderia ser utilizado para construir casas populares (CORRÊA, 1989).

O Estatuto da Cidade corrige esse erro ao punir quem faz especulação do solo em benefício próprio, faz o especulador sofrer perdas financeiras até mesmo perder o terreno ou o bem sem uso, ao mesmo tempo o Estatuto em sua forma de Lei beneficia quem cede o solo urbano para a construção de casas populares com uma contrapartida em lotes ou casas dentro de condomínios feitas pela administração pública e com valor correspondente ao terreno (ROLNIK, 2002).

A Lei 10.257, também protege o meio ambiente, devido a ocupação desordenada e pela falta de esgotamento, os rios, nascentes ou lagos próximos as construções irregulares eram poluídas com esgoto das casas, a mata nativa era desmatada, tudo isso contribuindo para um desequilíbrio ambiental e doenças através da poluição, o Estatuto corrige esses problemas cuidando das pessoas e do meio ambiente.

O Estatuto da Cidade é obrigatório em cidades com mais de 20 mil habitantes através do Plano Diretor. Esse plano é criado por Lei Municipal e conta com a participação da sociedade. Também pode ser desenvolvido em cidades com menos habitantes, visto que o projeto irá beneficiar toda a população tanto a que vive na zona urbana bem como na zona rural.

O Estatuto da Cidade vem corrigir as injustiças cometidas contra a população num sistema capitalista que apenas se importa com a acumulação do capital, mas para isso é importante que a população esteja presente na formulação dessa política pública junto as audiências municipais junto a câmara dos vereadores, recomenda-se que a cada 10 anos uma revisão seja feita no Plano Diretor das Cidades, embora possa ser feito antes.

No Brasil a administração pública procura ter uma gestão que seja mais aberta e acessível às necessidades da população brasileira, as muitas reivindicações do sem teto, pessoas com baixa renda, tem sido atendidas por meio das ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social), essas áreas são destinadas em todo o país para reservar terrenos e prédios sem uso para construir moradias populares, é uma forma de permitir que as pessoas tenham uma casa, além disso, ao ter um endereço fixo as pessoas tem mais facilidade de conseguir um emprego, um crediário, a ação social é benéfica na vida das pessoas. Desse modo é importante a participação da população na construção do Plano Diretor e que as mesmas estejam reivindicando os seus direitos através da Lei (SILVA; VICENTIN, 2017).

Porém observando que existe uma Lei que regulamenta um dos muitos interesses da população, visto que diante da CF/88, existem outras garantias de exercer e reivindicar a cidadania, o planejamento de leis e programas sociais, mesmo que assegurados juridicamente e constitucionalmente, o papel do Estado é notório ao privilegiar os interesses do sistema capitalista. A formação das próprias cidades atende a essa lógica, a ocupação do território e o seu uso seguem a lógica de acumulação de riquezas no espaço urbano, para tanto se faz necessário observar a ocupação desses territórios através da constituição das cidades capitalistas.

Dessa forma se faz necessário compreender a origem, de modo em que nasceu a cidade de Delmiro Gouveia, bem como as potencialidades de cunho capitalista que a cidade oferece através da ocupação de seu solo.

2 A CIDADE DE DELMIRO GOUVEIA

2.1 A constituição histórica da cidade de Delmiro Gouveia

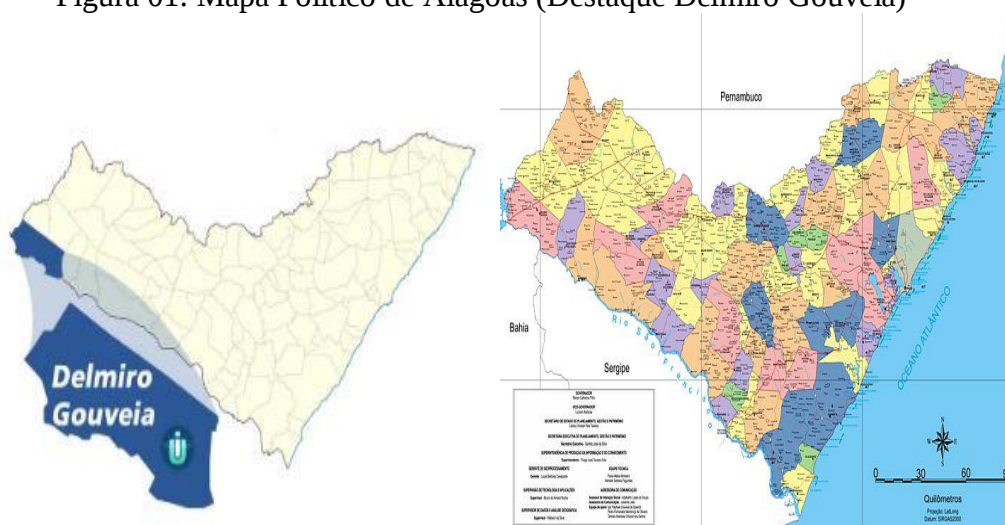
O projeto de construção das cidades no sistema capitalista e da evolução destas, o seu desenvolvimento, não apenas se relaciona com a transformação da paisagem natural, mas através de um sistema complexo de transformação do espaço urbano, onde “é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo” (CORRÊA, 1989, p. 11), dessa maneira para que se possa compreender as ações do sistema capitalismo na formação das cidades, se faz necessário antes de tudo se conhecer o contexto histórico da formação das cidades.

Para tanto, se faz necessário conhecer a história da cidade de Delmiro Gouveia, desde sua criação até os dias atuais, dessa maneira será possível conhecer as transformações que ocorreram na cidade e como o sistema capitalista moldou a paisagem urbana de modo que se possa compreender que “a construção ou reconstrução do espaço se dará com crescente conteúdo de ciência, de técnicas e de informação” (SANTOS, 2013, p. 35).

Segundo Batalha (2019, p. 30), o município de Delmiro Gouveia “está localizado na Mesorregião do Sertão Alagoano, microrregião do Sertão do São Francisco, com localização na latitude 9,38° e longitude 37,99°, estando acima do nível do mar a 256 metros e com uma área de aproximadamente 607,8 km² (Figura 01). O clima da cidade é “seco e saudável, sua temperatura varia de acordo com as estações do ano, sendo mais quente no verão e mais frio no inverno” segundo o IBGE². Ainda segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2021), a cidade de Delmiro Gouveia, segundo último censo realizado em 2010 tinha uma população aproximadamente de 48.096 habitantes, com uma população estimada de 52.501 habitantes, número estimado em 2021.

² Dados no sítio do IBGE em cidades, Delmiro Gouveia (AL). In: ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro: IBGE, 1957. v. 19. p. 44-47. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv27295_19.pdf>. Acesso em 06 de maio de 2021

Figura 01: Mapa Político de Alagoas (Destaque Delmiro Gouveia)



Fonte: TNH1 – Reprodução SEPLAG (Adaptado)

O município de Delmiro Gouveia, segundo o IBGE (1959, p. 46), possui um importante acidente geográfico que é o “rio São Francisco” ao mesmo tempo em que possui “riquezas naturais” que no modo de acumulação capitalista torna o município interessante para a pratica das atividades capitalistas. Relata o IBGE (1959):

[...]O acidente geográfico de mais vulto é o rio São Francisco. A altura do município, a navegação do rio é interrompida pela Cachoeira de Paulo Afonso, cuja fôrça hidráulica é calculada em 2 000 000 H.P. durante o período de enchente, e 700 000 H.P. durante o período de baixa das águas. A altura de sua queda é de 80 metros. Representa a cachoeira não só um quadro de sugestiva beleza, mas uma importante reserva econômica para tôda a região alagoana. [...] O município de Delmiro Gouveia possui em grande quantidade areia para construção que é extraída do leito do rio São Francisco. Das suas matas são extraídas madeiras para lenha ou para construção, e o seu maior explorador e proprietário é a Companhia Agro-Fabril Mercantil. (IBGE, 1959, p. 46).

Sobre a capacidade econômica da cidade, o IBGE (1959, p. 46), já pontua nas suas primeiras impressões ao fazer a enciclopédia de municípios, que “o comércio é bastante desenvolvido. Ao mesmo tempo em que suas “transações” já eram feitas com as importantes capitais alagoana e pernambucana, Maceió e Recife respectivamente, além de pontuar que exportava produtos como: tecidos, redes, fios, peles de animais e importava para o seu consumo, (p. 47), milho, feijão, algodão, arroz, ferragens e tecidos, dessa forma a importância do município de Delmiro Gouveia já se mostrava dinâmica e com capacidade de desenvolvimento econômico em potencial.

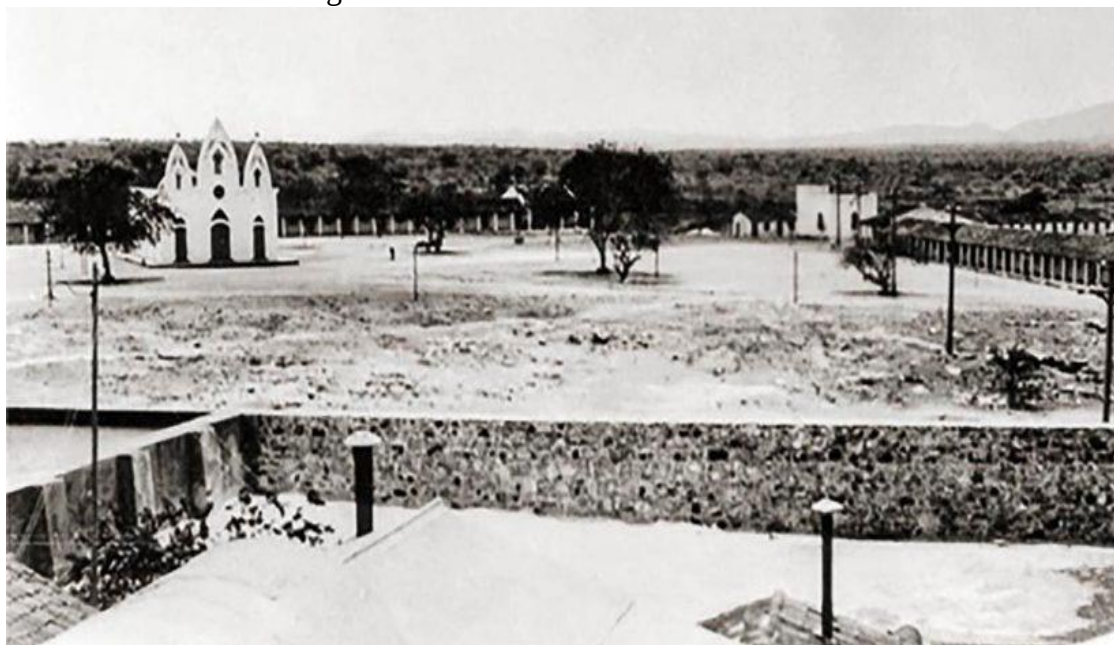
Ainda, segundo Silva e Viera (2014):

A cidade de Delmiro Gouveia se localiza no extremo oeste do estado de Alagoas e se limita a norte com os municípios de Pariconha (AL) e Água Branca (AL), a sul com Paulo Afonso (BA) e Canindé do S. Francisco (SE), a leste com Olho D' Água do Casado (AL) e a oeste com Jatobá (PE), Paulo Afonso (BA) e Glória (BA). Conta atualmente com cerca de 50.000 habitantes e uma economia ligada à agropecuária, ao comércio local e à Fábrica da Pedra, esta voltada a produtos têxteis. (SILVA; VIEIRA, 2014, p. 46).

Dessa forma se faz importante conhecer as origens de Delmiro Gouveia para que se tenha um melhor entendimento sobre a sua formação enquanto cidade, chegada e territorialização do capital e a sua importância enquanto cidade de atividades econômicas no sertão nordestino, visto que já anteriormente citado, a cidade possui riquezas naturais e localização geográfica privilegiada.

Para Sobreira e Almeida (2018, p. 54), “Delmiro Gouveia/AL antes da sua emancipação era uma vila chamada Pedra”, pertencia ao município de Água Branca – AL, sendo desmembrado em junho de 1952 através da Lei nº 1.623, passando a antiga vila da Pedra (Figura 02), a se chamar de Delmiro Gouveia, nome escolhido para homenagear o pioneiro Delmiro Augusto da Cruz Gouveia.

Figura 02: Vila da Pedra em 1929



Fonte: História de Alagoas³

³ História de Alagoas. Delmiro Gouveia, a antiga Vila da Pedra. Disponível em: < <https://www.historiadealagoas.com.br/delmiro-gouveia-a-antiga-vila-da-pedra.html>>. Acesso em 17 de novembro de 2021.

Dessa maneira ao contextualizar a história da cidade de Delmiro Gouveia encontramos uma informação sobre o pioneiro e o motivo pelo qual a cidade recebeu seu nome certamente tem uma relação no tocante a lógica capitalista.

Para que se possa melhor elucidar tal relação, Silva e Vieira (2014), rememoram que:

De simples vila pertencente ao município de Água Branca nas primeiras décadas do século XX, tornou-se, dada a sua localização estratégica, ponto de fluência do trem que se movimentava de Piranhas (AL), às margens do São Francisco, até Jatobá em Pernambuco – estrada de ferro esta que buscava ligar as terras do Sertão de Alagoas, de Pernambuco e de parte da Bahia ao litoral e ao mundo, através do Rio São Francisco. Notadas as potencialidades das quedas d'água do São Francisco nas proximidades da atual cidade de Paulo Afonso (BA) para a produção de energia elétrica, o então empresário e industrial cearense Delmiro da Cruz Gouveia, fugido do Recife (PE), buscou em terras sertanejas alagoanas oportunidades para a construção de uma nova vida; começou a montar em 1912 as estruturas exigentes à formação de uma indústria de tecidos local, a Fábrica da Vila da Pedra, e consolidou a cidade de Delmiro Gouveia na rede de produtores têxteis do Brasil. (SILVA; VIEIRA, p. 46-47).

A até então vila, a Pedra, tinha uma localização geográfica privilegiada e que nas palavras de Raffestin(1993) apud Sobreira e Almeida (2018, p. 54), evidenciam que “O sistema territorial garante a conexão de territórios e o controle social, formado pelas relações de poder do Estado e da sociedade, o sujeito tem papel fundamental na configuração deste sistema.”, Delmiro Gouveia ainda antes de se tornar um município independente e autônomo, já possuía uma estrutura natural, aqui não se trata da estrutura estatal, mas a sua localização privilegiada, que o sistema Capitalista provavelmente iria usar no processo de acumulação de capital.

Observa-se que nas palavras de Correia (1996, p. 32), Delmiro Gouveia introduziria “inovações técnicas” ao controlar a reprodução operária ao mesmo tempo em que iria explorar as potencialidades da indústria no sertão e além de tudo isso enfrentaria as “oligarquias estaduais” e os “trustes internacionais”, dessa maneira ficando evidente, além da visão empresarial de Delmiro Gouveia, a localização privilegiada da vila da Pedra enquanto território a ser utilizado como fonte de reprodução capitalista em pleno sertão nordestino.

Nas palavras de Sobreira e Almeida (2018, p. 55), “Pedra foi um lugar estratégico para desenvolvimento dos seus negócios, pois a estrada de ferro facilitava a locomoção das suas vendas”. Além de se um lugar estratégico, “A região já tinha como tradição o comércio de couros e peles, desde o início de sua colonização, a partir de 1769.

A atividade comercial foi a principal responsável pelo enriquecimento de Delmiro, com o valor em dinheiro de suas exportações sempre superior as exportações de linhas (SANT’ANA,1996 apud SILVA; CORRÊA, 2017, p. 200-201).

Tendo uma localização que privilegiava o seu empreendimento, Delmiro Gouveia conseguiu ter êxito em seu comércio que passaria a ter cunho empresarial, de grande porte, como bem pontua Santos (2006, p. 109), “uma informação privilegiada”, é poder. E certamente a localização geográfica da Pedra aliada a visão de mercado capitalista do empresário Delmiro Gouveia tornaram o seu empreendimento um sucesso.

Segundo Silva e Corrêa (2017, p. 202), “foram inauguradas a Usina Hidroelétrica de Angiquinho e a Fábrica de Linhas, em 1913 e 1914”, Delmiro Gouveia utilizou as quedas de água do Rio São Francisco para gerar energia e assim a utilizar para levar modernidade a vila da Pedra e utilizar a energia em sua fábrica de Linhas, dessa forma “empregando mão-de-obra sertaneja” e dando o início para que a vila da Pedra se desenvolvesse.

Entretanto, a pequena vila da Pedra após ganhar o mundo através da exportação de linhas, entrou em disputa com as grandes empresas internacionais. Correia (1996, p. 34), destaca:

A disputa entre a Machine Cotton e a Fábrica da Pedra se estendeu por longos anos, tendo-se acirrado na década de vinte, após a morte de Delmiro. Em matéria no Jorna/do Commercio de 1926, a Machine Cotton foi acusada de lançar mão, nesta disputa, de práticas desleais e desonestas, como a venda de mercadorias abaixo do custo e apressão sobre comerciantes para que suspendessem as vendas de linhas da Pedra (Carone, 1977, p.541 apud CORREIA, 1996, p. 34).

Correia (1996, p. 34), também relata que “os conflitos políticos entre Delmiro e o grupo liderado pelo oligarca Rosa e Silva são enfatizados, e a concorrência entre a Fábrica da Pedra e a Machine Cotton é colocada como ponto central de sua trajetória empresarial e como causa provável de sua morte”, a lógica capitalista de acumulação de riqueza é ao mesmo tempo contraditória, e segundo a autora em sua obra, os conflitos levaram a morte de Delmiro Augusto da Cruz Gouveia e trariam impactos a vila da Pedra.

Nas palavras de Maynard (2008, p. 177), “A morte de Gouveia foi, assim, descrita como uma catástrofe para o Nordeste”. Entretanto, a morte de Delmiro Gouveia tornou-se um fato histórico e triste para o nordeste e especialmente a Vila da Pedra, entretanto a vila se emanciparia de Água Branca e se tornaria cidade em 1952, conforme relatam Sobreira e Almeida, 2018, p. 54).

Aqui o papel do empresário e visionário Delmiro Gouveia seria de agente modelador do espaço urbano conforme descrevem Sobreira e Almeida (2018, p. 58-59):

O principal agente modelador do espaço urbano do município foi Delmiro Gouveia, o proprietário dos meios de produção mesmo após seu falecimento em 10 de outubro

de 1917, seus herdeiros e sucessores deram continuidade à transformação do espaço geográfico através do principal meio de produção da Pedra, o núcleo fabril. Os herdeiros de Delmiro Gouveia ficaram a frente dos negócios até o ano de 1927. No mesmo ano os irmãos Menezes assumem o comando da fábrica, Vicente Lacerda de Menezes que veio a falecer em 29 de janeiro de 1949, o herdeiro Antônio Carlos de Menezes assume o comando da Fábrica, e em 1960 instala uma indústria de confecções chamada camisaria, fato de fundamental importância para o processo de urbanização do município e ampliação da inserção do capital no sertão. A cidade desenvolveu-se outros bairros surgiram, de acordo com um antigo morador da cidade e ex-operário da fábrica, que escreveu um livro sobre a história do município, Irmão (2014), a Companhia Agro Fabril Mercantil sob o comando do Sr. Antonio Carlos cedeu terras para os operários que quisessem plantar algodão e outras culturas familiares, Criou ainda, a Cia. Imobiliária Camaragibe, dispondo das terras do grupo a preço acessível a todos, oferecendo condições diferenciadas para os operários. Rapidamente triplicou o tamanho da cidade, com definição altamente projetada: “Bairro Eldorado; Campo Grande; Expansão da Vila Operaria preenchendo os espaços baldios (que eram muitos) e Chácara São Vicente. (IRMÃO, 2014. p. 16 apud SOBREIRA; ALMEIDA, p. 58-59).

Nas palavras de Silva e Vieira (2014, p. 47). “a constituição do desenho original da vila operária pensada pelo homem Delmiro Gouveia, influenciou bastante a continuidade do traçado urbano da cidade e da paisagem, ao longo da sua história nas décadas seguintes”, dessa forma compreende-se que o homem Delmiro Gouveia cumpriu o seu papel como agente modelador da paisagem ao mesmo tempo em que depois de sua morte a dinâmica de transformação do espaço dentro do território usado na lógica capitalista não deixaram de acontecer as transformações na paisagem urbana com finalidade de novas acumulações de capital, visto que Delmiro Gouveia, antes de tudo era um empresário capitalista que se instalou no território da vila da Pedra e enriqueceu usando a terra nordestina no tocante ao desenvolvimento de atividades de compra e venda, primeiro de peles e couro, depois através de sua fábrica de linhas.

Dessa maneira fica evidente que, segundo Sobreira e Almeida (2018, p. 60), “O espaço geográfico delmirenses está organizado segundo interesse de quem o projetou e/ou seguindo determinadas “necessidades sociais”. Sua construção se dá a partir do processo histórico citado anteriormente, onde o homem se apropria do espaço natural e o transforma”, a apropriação do espaço e o seu uso tem finalidade de acumulação de capital, o homem Delmiro Gouveia, antes de tudo era um empresário, e de certo com uma notada visão empreendedora conforme citado por autores já citados, utilizou-se da privilegiada localização geográfica da antiga Pedra para desenvolver práticas capitalistas de acumulação de capital ao mesmo tempo em que foi um importante agente na modelagem da paisagem urbana.

Segundo Silva e Corrêa (2017, p. 210), “Após a morte de Delmiro, em 1917, até os dias de hoje⁴, a Fábrica da Pedra (nome atual) passou pelo comando de diversos grupos empresariais, na produção de linhas, jeans e artigos de cama e mesa. Com isso fica notório que o espaço é transformado e a lógica capitalista segue o seu curso de ocupar e transformar o espaço geográfico.

Diante dessas informações, Batalha (2019), contribui para corroborar que a cidade de Delmiro continua sofrendo transformações em seu espaço urbano ao mesmo em que continua a mostrar a sua importância econômica enquanto município ao dizer que:

Segundo Simões et al (2012), por fazer fronteira com outros estados, consequentemente com outras cidades, a posição geográfica privilegiada de Delmiro Gouveia lhe permite ter um comércio dinâmico, uma movimentada rede de transporte, com ônibus e vans trafegando diariamente no município, ocasionando um fluxo de pessoas diário, fluxo constante de carros de passeio e motos, utilizados pelos munícipes, visitantes e por muitos estudantes que se deslocam para a Universidade Federal de Alagoas (UFAL), através da Rodovia AL-145, cuja presença desde 2010 dinamizou o fluxo de pessoas, consequentemente a urbanização e o comércio local com a presença de pessoas vindas de outras cidades (BATALHA, 2019, p. 32).

Batalha (2019, p. 32), contribui com seu estudo para corroborar que a cidade de Delmiro Gouveia segue a lógica capitalista de transformação do espaço, dessa forma, em sua afirmativa, destaca-se que a presença da UFAL, contribuiu para o aumento no fluxo de pessoas, na cidade, ao tempo que trouxe pessoas de outras cidades e outros estados para estudar e/ou trabalhar nessa instituição, destaca também a localização privilegiada do município e o ponto chave de ligação, que é a AL-145.

2.2 A duplicação da rodovia AL-145

O Governo do Estado de Alagoas através de políticas públicas voltadas ao melhoramento e segurança no tráfego de sua malha rodoviária, desenvolveu melhorias em suas estradas através do programa Pró-Estrada, que de acordo com a Secretária de Estado de Transporte e Desenvolvimento Urbano (SETRAND), está presente em todas as regiões do Estado, onde contempla a total recuperação do asfalto de suas rodovias e seus acessos, pavimentação de vias urbanas e construção de novas e modernas estradas, cujo principal

⁴ Em 31 de janeiro de 2017, a Fábrica da Pedra encerrou as suas atividades no município de Delmiro Gouveia. Notícia disponível em: <<http://www.adalbertogomesnoticias.com.br/2017/01/apos-102-de-existencia-fabrica-da-pedra.html>>. Acesso em 02 de outubro de 2021

objetivo é a integração e segurança para seus usuários e os municípios contemplados pelo programa.

O programa Pró-Estrada foi lançado por Renan Filho o governador de Alagoas em 2016 e segundo dados da Agência Alagoas, até o ano de 2019, noventa municípios de alagoas já haviam sido contemplados por obras de pavimentação urbana, além de recuperação de suas rodovias e acessos, bem como construções de novas estradas. Dessa forma, até o referido ano, 1.200 quilômetros dos 1.800 quilômetros da malha viária estadual, já haviam sido contempladas com as obras do Pró-Estrada.

A duplicação da AL-145 em Delmiro Gouveia, de acordo com o Correio dos Municípios, teve o seu parecer técnico de projeto básico de engenharia aprovado pelo Ministério da Integração Nacional para iniciar as suas obras de duplicação em 2016, entretanto o projeto básico da obra desde 2009 aguardava sua aprovação e liberação de recursos, tendo análise e aprovação do projeto por parte do DRE/AL no ano de 2010 com publicação do edital de abertura em 2012, celebração de convenio em 2013 e finalmente a assinatura do convênio em 2015 e em 2016 aprovação total do projeto de duplicação da rodovia tendo início programado de suas obras em março de 2016.

Para que satisfatoriamente se possa compreender a necessidade e o motivo pelo qual ocorreu a duplicação da rodovia AL-145, além de outras rodovias no Brasil, é necessário fazer um contexto histórico brasileiro onde existem explicações lógicas para esse processo que não se dá apenas localmente, mas em todo território brasileiro, dessa forma tornando-se um fenômeno geográfico, naquilo em que se diz respeito as transformações do espaço urbano.

Dessa forma, segundo Ribeiro et al (2007, p. 3), “a década de 1970”, teve como forte marca da época, a aquisição de automóveis pela classe média no Brasil, destacando que isso decorreu pelos interesses dessa classe, visto que a mesma tinha melhores condições financeiras, de se locomover de uma forma mais confortável e podendo “extrapolar” os limites impostos pelo meio antigo de locomoção.

Com isso, compreende-se que a partir do desejo da classe média na década de 1970 em adquirir um meio de transporte mais rápido e confortável, rompendo com a “tradição” de transportes, existiu uma necessidade de melhores condições da malha rodoviária, visto que “o processo de urbanização é a atuação do homem[...] resultando na mobilidade urbana (BATALHA, 2019, p. 12).

Para que isso seja compreendido, Ribeiro et al (2007, p. 3), já relatava que “os interesses de locomoção da classe média” tiveram papel fundamental para uma nova concepção do que é

o espaço volátil, ou seja, é algo que extrapola os “limites impostos” pelos “antigos meios de locomoção”.

Porém a década de 1970 seria apenas o reflexo de uma demanda que aumentaria nas décadas seguintes, tal afirmação encontra-se no estudo feito por Silva & Farias & Cerqueira (2012, p. 3-4), onde os autores apontam que devido a uma “reestruturação das classes econômicas no Brasil” desde 2003, onde ocorreu um grande crescimento econômico e social, a renda das classes aumentou, ou seja, o quantitativo financeiro também se tornou qualitativo do ponto de vista de valor econômico, os salários maiores e mais valorizados fizeram com que indivíduos com maior poder de compra pudessem comprar automóveis, dessa forma dinamizando o fluxo de automóveis e consequentemente a necessidade de melhores estradas para transitar.

Com dados da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FEVABRAVE), observou-se que entre “2009 e 2010 houve um aumento de 12,42%” no emplacamento de veículos no Brasil, o maior poder de compra possibilitou que as pessoas adquirissem o seu próprio ‘meio de transporte’ (SILVA; FARIAS; CERQUEIRA, 2012, p. 3).

Para Ribeiro et al (2007, p.4), com a “difusão do automóvel” desde a década de 1970 já havia tido uma abertura de auto-estradas dentro das cidades, onde consequentemente com o aumento do poder aquisitivo da população a partir de 2003 observa-se que com a demanda por automóveis agora pelas classes que ascenderam socialmente ocorreu a necessidade de construção de novas estradas.

Ribeiro et al (2007, p. 4), destaca que “Nas últimas décadas, nossas cidades conheceram o processo de fragmentação do espaço urbano ocasionado, de forma dominante, pela abertura de novas avenidas, vias expressas e rodovias, cortando as cidades”, nessa empreitada certamente o Estado se fez e continuará se fazendo presente, tanto como planejador e organizador de políticas públicas, bem como agente modelador do espaço urbano ao mesmo tempo em que auxiliar o sistema capitalista.

Para tanto, é necessário observar as palavras de Souza (2006, p. 24), quando diz que as atividades do governo, aqui o Estado, quando executa determinada obra através de políticas públicas, tem que se observar quem irá ganhar, ou que parte terá maior ganho com a obra, o motivo pela qual será feita, visto que o uso do solo é de interesse do sistema capitalista para reprodução da renda através do solo e principalmente se tal obra executada pelo Estado produzirá impacto benéfico a população que será atendida por tal política.

Portanto, também é necessário observar do ponto de vista jurídico, já que a CF/88 determina para o exercício da cidadania das pessoas, que ocorra demanda de serviços públicos

que atendam a população ao mesmo tempo em que recursos financeiros serão disponibilizados para as obras, o Estado irá planejar, determinar e executar tais políticas que certamente terá diversas interfaces e não somente um grupo, mas “grupos” serão atendidos bem como terão interesses nas obras realizadas no rol de políticas públicas” (AGUM; RISCADO; MENEZES, 2015, p. 14-15).

Dessa forma tomando como referência a experiência de Ribeiro et al (2007, p.8), a “necessidade de se duplicar uma BR” ou até mesmo uma rodovia é devido a necessidade de se “atender ao crescente fluxo de veículos” que se deslocam seja para o trajeto residência-trabalho de pessoas, bem como para o crescente fluxo de pessoas, mercadorias, materiais dos mais diversos nas rodovias.

Para tal reflexão, Batalha (2019, p. 30-31), detalha a importância da malha viária da cidade de Delmiro Gouveia quando evidencia que a cidade sertaneja “limita-se ao norte com a cidade de Água Branca – AL, ao sul com os estados da Bahia e Sergipe, a leste com Petrolândia – PE e a oeste com Piranhas – AL, desse modo tem importante papel econômico nessa região”, dessa maneira observa-se a importância da localização geográfica da cidade no tocante ao transporte seja em questões de entrada e saída de bens, mercadorias e/ou pessoas, para o sistema capitalista é algo de grande valor.

Para corroborar a afirmativa de Batalha (2019), sabendo que a circulação de mercadorias é de interesse do sistema capitalista, Santos (2017, p. 50), realizou um trabalho sobre a feira de Delmiro Gouveia, onde relatando a sua organização espacial, destacou “o Polo Comercial, o Mercado Público Municipal e a feira”, a pesquisa evidencia que esses lugares públicos são administrados por empresa “terceirizada”, o polo é composto de “farmácias, bares, restaurantes, distribuidora de bebidas”, entre outras atividades comerciais, a feira é frequentada por pessoas da própria cidade além de cidades circunvizinhas que se deslocam para Delmiro Gouveia, certamente parte considerável do fluxo de pessoas e mercadorias irão trafegar pela AL-145, objeto desse estudo.

De acordo com o Departamento de Estradas de Rodagem de Alagoas (DER/AL), em seu sítio na internet, consta em planilha de acompanhamento de obras, duas denominações de obra (construção/reforma/ampliação), onde a primeira consta de “Implantação e Pavimentação da Rodovia AL-145, Água Branca/Mata Grande, com 28,23 km de extensão” com início em 18 de novembro de 2013 e previsão de término em 30 de janeiro de 2017 e “Melhoramento e Restauração da Rodovia AL-145, trecho Entre. BR-423 (Delmiro Gouveia)/Entre. AL-220, com 8,00 km de extensão” tendo sua execução exclusiva em Delmiro Gouveia com início previsto em 04 de abril de 2016 e previsão de entrega em 24 de dezembro de 2016, onde consta

na planilha que a população (pedestres e motoristas), serão os beneficiados, sendo esta última obra o objeto de estudo dessa pesquisa.

Porém necessário observar que segundo a planilha do DER/AL, o andamento da obra corresponde à 18,74% do percentual da execução da obra iniciada, estando a mesma com orçamento de R\$ 7.364.162,70 (sete milhões trezentos e sessenta e quatro mil e cento e sessenta e dois reais e setenta centavos), tendo como origem de seus recursos o Governo Federal e o Governo Estado de Alagoas.

A Agência Alagoas, órgão responsável pelas informações das ações desenvolvidas pelo Governo do Estado de Alagoas, em matéria de sete de março de 2016, destaca a obra de melhoramento e restauração da AL-145, obra que se estende por oito quilômetros. Consta no site da Agência Alagoas, que a ordem de serviço foi assinada na data da matéria, onde o governador Renan Filho assinou a ordem com a presença do prefeito Luiz Carlos Costa, o popular Lula Cabeleira, prefeito do município de Delmiro Gouveia em 2016.

A obra contou na época, em 2016, com a Secretária de Transporte e Desenvolvimento (Setrand), sendo a responsável pelos serviços de melhoramento e restauração a serem executados na rodovia junto ao DER-AL. Segundo Mosart Amaral, secretário de Transporte e Desenvolvimento Urbano do governo de Alagoas à época, a obra foi um “marco na caminhada administrativa do governador Renan Filho”, [...] é uma satisfação realizar um investimento tão significativo para esse povo trabalhador”.

A obra de restauração da AL-145 (Figura 03), teve grande repercussão em diversos meios de comunicação além dos órgãos vinculados ao Governo de Alagoas, o site PA4 do repórter baiano Ozildo Alves, já em três de março de 2016 já noticiava a obra entre “Maria Bode” e Delmiro Gouveia, dessa forma dando publicidade a ação de política pública a ser realizada pelo governo estadual alagoano.

Importante salientar que o repórter trabalhava nas rádios Delmiro e se deslocava da cidade de Paulo Afonso para Delmiro Gouveia, dessa forma tendo conhecimento da estrada bem como a sua importância para ligar as cidades circunvizinhas e com a restauração e duplicação da mesma, dinamizar o fluxo de veículos na rodovia.

Figura 03: Início da duplicação da AL-145 no bairro Bom Sossego



Fonte: Cristiano Abreu (2018)

Ao analisar o projeto de Implantação, Pavimentação, Drenagem, Obras e Proteção Ambiental, correspondente ao trecho correspondente a AL-145, que foi elaborado pela Cetera LTDA, o volume 2 que trata do projeto de execução da obra evidencia as melhorias a serem feitas na antiga rodovia. O projeto discrimina todos os aspectos desde o projeto geométrico, à terraplanagem, drenagem, pavimentação, interseção, obras complementares além do projeto de proteção ambiental.

Várias partes do projeto de duplicação chamam a atenção de como iria ocorrer a transformação da rodovia, está detalhado no projeto como seria a duplicação da mesma, pode-se ver que a duplicação tem um acostamento sentido Maria Bode, um eixo locado no centro, ocasionando uma divisão na rodovia, dessa forma protegendo os sentidos opostos, de forma que o outro acostamento segue em sentido contrário ao de Maria Bode sentido o Bairro Bom Sossego consequentemente tendo acesso ao centro da cidade, demais bairros e cidades circunvizinhas, como Olho D'Água do Casado, Piranhas em alagoas e Canindé de São Francisco em Sergipe.

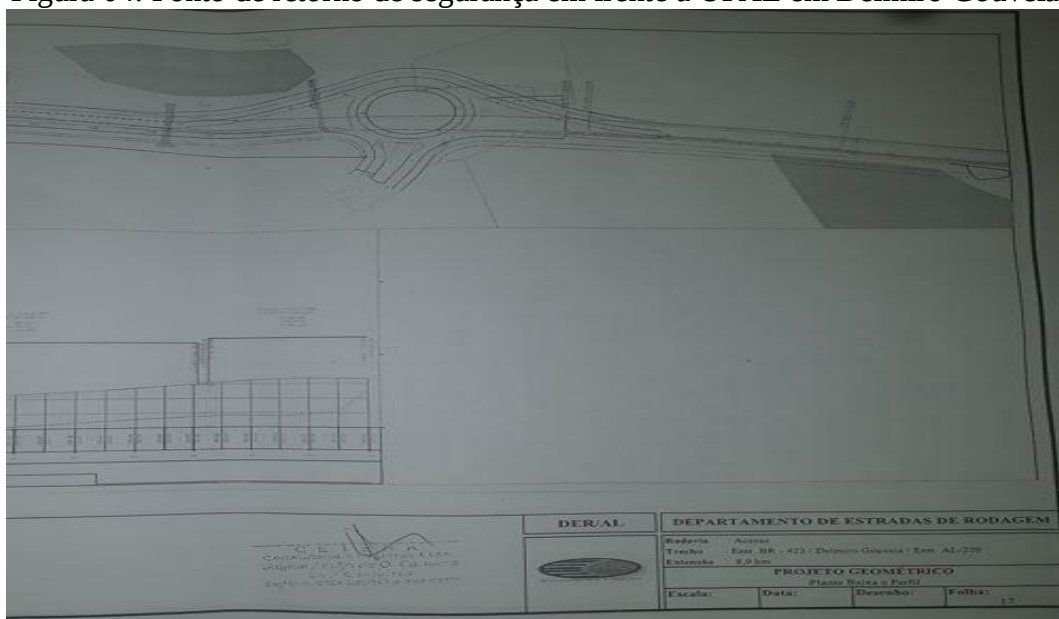
A duplicação, percebe-se no documento citado, beneficia os que trafegam na rodovia, além de dinamizar a outros acessos para outras localidades, visto com um olhar geográfico, a restauração e duplicação da AL-145 se deu devido à localização privilegiada de Delmiro Gouveia, já citado anteriormente.

Além da situação geográfica da cidade, a produção do espaço urbano continua através de políticas públicas, bem como o Estado enquanto auxiliar do sistema capitalista, também tem interesses diversos na execução da obra como já pontuou Agum & Riscado & Menezes (2015, p. 15), são diversos grupos atendidos durante a obra e cada grupo tem o seu próprio interesse, os pedestres e motoristas desejam uma rodovia mais segura e eficiente, os moradores que residem nas áreas onde passa a AL-145 desejam segurança, o Estado através de obras públicas deseja através de seus governantes permanecer no projeto político e o sistema capitalista deseja através da transformação do espaço urbano expandir o alcance e influência nos territórios.

Importante salientar que após a vinda e construção da Universidade Federal de Alagoas (UFAL), em Delmiro Gouveia, o fluxo de veículos e pessoas aumentou na rodovia, visto que a universidade recebe alunos e professores em seus três turnos de funcionamento, onde muitos alunos são de outras cidades e estados.

Dessa feita, o projeto em sua folha de número 17 (Figura 04), mostra o ponto de retorno e segurança frente a entrada da Universidade Federal de Alagoas, Campus do Sertão – Sede, onde se pode observar que nesse ponto da rodovia, devido ao fluxo de entrada e saída de pessoas da UFAL, houve a preocupação de assegurar segurança tanto para os condutores de veículos, sejam carros, motos ou caminhões, bem como de pedestres que precisam acessar o lado oposto da pista para pegar condução, visto que alunos de Paulo Afonso na Bahia, Pariconha e Água Branca ambas em Alagoas, embarcam e desembarcam de seus respectivos meios de transporte dentro do campus universitário ou fora dele, tendo como acesso à rodovia (Figura 05).

Figura 04: Ponto de retorno de segurança em frente a UFAL em Delmiro Gouveia



Fonte: Projeto de Execução (Elaboração CETERA LTDA, 2016)

Figura 05: Foto aérea do ponto de segurança concluído



Fonte: Luiz Siqueira e Márcio Ferreira via Agência Alagoas (2019)⁵

A duplicação da AL-145 não foi planejada apenas para atender as demandas anteriormente citadas, observando com um olhar mais atento, o projeto evidencia que o seu planejamento deixa a percepção de que outras atividades serão desenvolvidas posteriormente, para tanto a Agência Alagoas em agosto de 2019, já noticiava que o governador Renan Filho visitava as obras do novo hospital de Delmiro Gouveia, o Hospital Regional do Alto Sertão, além da construção desse novo empreendimento de política pública estadual, na mesma rodovia já se encontram construídos e operantes o batalhão da Polícia Militar e o batalhão dos Bombeiros do Estado de Alagoas, além de um polo de confecções.

Em março de 2021, a Associação dos Municípios Alagoanos (AMA), destaca em seu site que “Alagoas terá mais de 300 quilômetros de rodovias duplicadas até 2022”, onde destaca as obras do programa Pró-Estrada, onde a duplicação das rodovias alagoanas durante a gestão do governador Renan Filho tem permitido a integração de municípios em suas respectivas regiões além de facilitar o “escoamento da produção”, destacando a importância da obra da AL-145 ligando Delmiro Gouveia a Maria Bode no sertão alagoano além de outras cidades da região.

Entretanto, nota-se que na reportagem da Associação dos Municípios Alagoanos, o termo “escoamento de produção” tem destaque, observa-se que as obras de duplicação não

⁵ Agência Alagoas. Duplicação da AL-145 em Delmiro Gouveia garante desenvolvimento regional. Governo do Estado de Alagoas. 2019. Disponível em: <<http://www.agenciaalagoas.al.gov.br/noticia/item/30716-duplicacao-da-al-145-em-delmiro-gouveia-garante-desenvolvimento-regional>>. Acesso em 06 de dezembro de 2021

atendem somente as demandas da população, mas de outros grupos envolvidos no planejamento, implantação e execução da obra por meio do Estado. É o que Corrêa (1989, p. 12), relata sobre a dinâmica capitalista no espaço urbano, o Estado enquanto agente de produção do espaço urbano é um dos “responsáveis pelas dinâmicas e das estratégias” que constroem e reconstróem a cidade de acordo com as necessidades de reprodução das atividades capitalistas.

Também fica evidente que o papel do Estado é “exercer o comando, oferecer o conhecimento e os meios necessários” para a constante e contínua atividade capitalista (CARLOS; SOUZA; SPOSITO, 2018, p. 57). Tudo isso assegurado e legal diante da lei brasileira diante da CF/88, as atividades realizadas pelo Estado são amparadas dentro da lei e do direito, ao mesmo tempo em que atende a população através de políticas públicas que previamente durante o seu planejamento já são pré-concebidas com interesses para outros grupos com a finalidade capitalista através da transformação do espaço urbano.

Contudo, se faz necessário ao analisar o projeto de duplicação da AL-145, se o projeto trouxe benefícios para a população que mora no percurso da rodovia, além de se observar os tipos de impactos sociais positivos ou negativos durante e depois da obra de duplicação.

Para tanto, o recorte espacial será o bairro bom sossego como objeto de pesquisa para auxiliar o referido estudo a constatar os aspectos positivos e/ou negativos que a obra de duplicação trouxe para os moradores do bairro, além de procurar evidenciar as transformações que espaço urbano do bairro bom sossego sofreu na obra de duplicação da rodovia.

2.3 As transformações atuais decorrentes do início da duplicação da rodovia

Segundo Carlos (2015, p. 28-29), “o acesso ao solo urbano” produz um conjunto limitado de “escolhas e condições de vida”, onde a “localização” do terreno, a “acessibilidade” a lugares como escolas, centros de saúde, lazer, serviços ou acesso a infraestrutura como asfalto, vias de circulação, transporte, acesso à água, luz, esgoto, etc, “refletem nas possibilidades e custos de construção”.

Dessa maneira torna-se compreensível que o solo urbano dependendo de sua localização e da infraestrutura já existente ou que venha existir, determinará o seu valor segundo a lógica capitalista bem como as possíveis transformações que irão ocorrer dentro do território onde se localiza o espaço urbano a ser transformado através de interesses diversos, sejam os interesses da população ou dos agentes modeladores do espaço urbano que são os principais responsáveis pelas dinâmicas e estratégias na construção e reconstrução das cidades (CORRÊA, 1989, p. 12).

Segundo Carlos (2015, p. 30), “o Estado, com seus instrumentos legais, produz, assim, grandes transformações nos usos e funções dos lugares da cidade”, dessa maneira ao analisar o projeto de duplicação da AL-145, o projeto privilegia determinadas áreas da cidade de Delmiro Gouveia e lugares específicos, contudo, é necessário ir além do projeto e averiguar quais as transformações no espaço urbano que atendem as necessidades da população que vive as margens da AL-145 bem como dentro do perímetro urbano onde se desenvolveu a obra através do braço estatal do governo alagoano bem como a participação do ente federal e municipal de tal modo que transformou o espaço urbano ao mesmo tempo em que influencia o modo de vida das pessoas.

Para melhor entender as transformações atuais que passou o bairro Bom Sossego desde a duplicação da AL-145, se faz necessário conhecer e compreender os fatos que antecederam a obra, de modo em que através de uma contextualização histórica recente, se conheçam as demandas da população para que o ente público, aqui o Estado, auxiliado pelo governo estadual e municipal, desse início a essa grande obra de duplicação.

Dentre as necessidades da população do Bairro Bom Sossego destacam-se reivindicações por melhorias no tocante a segurança, mobilidade urbana e a diminuição de acidentes que aconteciam na rodovia. Em reportagem do site Cada Minuto de 2011 os vereadores já debatiam sobre a questão de segurança dos que indivíduos que transitavam na rodovia, visto que a AL-145 tem ligação com a BR-423 onde circulam muitos veículos, inclusive pesados e de transporte rodoviário.

A reportagem também destaca uma indicação de nº 006/2011 na Câmara de Vereadores, onde o ex-vereador Edvaldo Nascimento, na época solicitou ao Departamento de Estradas e Rodagens (DER), a construção de uma ciclovia até o Campus do Sertão da UFAL, visto que o fluxo de alunos era intenso e muitos alunos utilizavam bicicletas para se deslocar para a universidade.

Em reportagem do Minuto Sertão, reproduzida por Assis Ramalho em 2014, os moradores do bairro fecharam a rodovia e cobraram a instalação de lombadas, visto a grande quantidade de acidentes que aconteciam entre veículos e a denúncia de rachas praticados na rodovia sem sinalização. Na matéria uma foto ocupa a reportagem com uma imagem de descontentamento da população a não ser assistida através de políticas públicas que tragam segurança à população, tal descontentamento foi tanto que os moradores tocaram fogo em pneus, tamanha a revolta em busca de segurança.

A reivindicação da população é justa e tendo quebra-molas para que os veículos diminuam a velocidade na rodovia em seu perímetro urbano, certamente iria diminuir os

acidentes na rodovia. Importante destacar que um ano antes dessa reportagem, em 2013, o mesmo veículo de comunicação mostrava um acidente automobilístico onde um condutor em alta velocidade havia capotado seu carro, fato importante é que a reportagem relatou à época do acidente que em menos de 2 meses já havia ocorrido outros três acidentes, percebe-se que a luta dos moradores por segurança e a sua indignação não era momentânea, mas já vinha de outras tragédias.

Embora existam outras matérias sobre a situação da rodovia AL-145, bem como relatos da própria Associação de Moradores, as reportagens citadas são exemplos de reivindicação de pessoas que exercem a sua cidadania garantida pela Constituição Federal de 1988 ao exigir do governo em suas diversas esferas os meios de ir e vir na rodovia sem que suas vidas corram perigo. A carta magna determina que é direito e lei reivindicar por seus direitos, embora possa parecer fora da lógica bloquear com fogo uma rodovia, na verdade percebe-se a insatisfação da população diante da situação de perigo em que vivem.

Como já evidenciado anteriormente através da consulta ao Projeto de Duplicação da AL-145, um dos pontos que está no projeto é através da duplicação da rodovia foi a construção de sentido saindo do bairro Bom Sossego sentido UFAL, Maria Bode e sentido contrário indo até o bairro Bom Sossego para o centro da cidade e outros bairros de Delmiro Gouveia, desse modo tendo duas vias distintas e divididas por um muro de segurança e com o retorno em pontos estratégicos, de modo que fica impossibilitada a prática de rachas, bem como o batalhão da Polícia Militar fica próxima ao bairro.

Também fica observado que atualmente existem diversos quebra-molas tanto no perímetro urbano que se localiza o bairro Bom Sossego além de outros pontos estratégicos como o Hospital Regional e o Campus da UFAL. Dessa maneira deixando em evidencia algumas das transformações ocorridas no espaço urbano da AL-145 no Bairro Bom Sossego.

Entretanto se faz necessário através de um olhar geográfico averiguar as mais importantes transformações no bairro Bom Sossego além de eventuais problemas que possam não terem sido resolvidos ou que surgiram durante e depois da duplicação da AL-145, para tanto a pesquisa de campo se torna ferramenta necessária e eficaz para auxiliar o estudo proposto.

2.4 Percepções iniciais sobre a duplicação da AL-145

A transformação da paisagem de seu meio natural para um meio artificial se dá pela ação do homem, ou dos modeladores do espaço urbano conforme descreveu Côrrea (1989, p.

12), dessa maneira compreende-se que o espaço urbano através das ações do Estado, das empresas, indústrias e/ou comércio que irão se instalar no território, essencialmente, nos lugares privilegiados com os melhores acessos, bem como dos agentes imobiliários e os donos das terras, ao ser transformado trará benefícios para donos de terras, aos empreendedores que ocuparam o espaço urbano e ao mesmo tempo a sua população que anteriormente ocupava o território.

O empreendimento da duplicação da rodovia AL-145 trouxe impactos para o bairro Bom Sossego, bairros circunvizinhos, além de transformações na mobilidade urbana e de serviços aos usuários dessa malha rodoviária ainda que em parte de seu perímetro urbano.

Partindo desse pressuposto, observa-se que a pesquisa de campo e levantamento de dados se torna essencial para poder compreender a realidade local das pessoas que vivem, transitam ou mantêm algum vínculo de trabalho ou de prestação de serviços no bairro Bom Sossego e usam a rodovia como meio de locomoção.

Segundo Marconi e Lakatos (2003, p. 155), “A pesquisa, portanto, é um procedimento formal, com método de pensamento reflexivo, que requer um tratamento científico e se constitui no caminho para conhecer a realidade ou para descobrir verdade parciais”.

Dessa maneira, através de pesquisa de campo no bairro Bom Sossego documentada realizada através de registro de imagens fotográficas do antes (Figura 06) e depois da duplicação da rodovia (Figura 07) e entrevistas de pessoas que moram no bairro ou tem contato de ordem econômica na prestação de serviços particulares ou através de serviços públicos municipais, de sites do Governo do Estado de Alagoas, como Agência Alagoas, órgão responsável por diversas notícias de obras do governo alagoano, IBGE, DER/AL, AMA, entre outros meios, esse estudo buscou de forma coerente demonstrar as diferentes, ou até mesmo similares, concepções individuais sobre a duplicação da AL-145.

Figura 06: Início da duplicação (Rua Manoel Ribeiro)



Fonte: Cristiano Abreu (2018)

Figura 07: Depois da duplicação (Rua Manoel Ribeiro)



Fonte: Cristiano Abreu (2022)

Como descrito anteriormente a comunidade do bairro reivindicava por melhores condições de tráfego na rodovia, bem como de prestação dos serviços públicos, desde saúde e educação, além de melhorias na própria rodovia, como os buracos na pista, que traziam riscos para a população, bem como de motoristas que trafegavam diariamente pela rodovia, como os estudantes que estudam na UFAL Campus do Sertão em seus três turnos, feirantes, vans e ônibus de transporte municipal e interestadual, entre outros.

Importante salientar que existe uma escola no bairro que fica ao lado da rodovia, dessa maneira exigindo muita atenção dos motoristas, visto que existem muitas crianças atendidas pela escola municipal Eliseu Norberto (Figuras 08 e 09).

Figura 08: Escola Eliseu Norberto (antes da duplicação)



Fonte: Cristiano Abreu (2018)

Figura 09: Escola Eliseu Norberto (depois da duplicação)



Fonte: Cristiano Abreu (2022)

A Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), órgão da Prefeitura Municipal de Delmiro Gouveia, organizou e realizou um projeto nas escolas municipais, que teve o seu início justamente na escola Eliseu Norberto, sobre ações voltadas a educação no trânsito.

Conforme reportagem do Correio Notícia em 2019, em seu site na internet, o projeto da SMTT de Delmiro Gouveia, buscou estimular os alunos sobre seus hábitos, comportamentos, suas experiências de vida e situações relacionadas ao bairro em que vivem, dessa maneira alertando sobre educação no trânsito e contribuindo para a conscientização de cuidados sobre os meios de locomoção no bairro e relacionados a rodovia.

No bairro Bom Sossego já existiam padaria, mercadinho, alguns serviços de mecânica, lava-jato, concessionária de veículos, entre outros meios de atividade econômica no bairro, como serviços de moto-táxi que os residentes utilizam para ir ao centro da cidade ou outros bairros.

É muito importante salientar que o Bairro Bom Sossego tem uma Associação Comunitária do bairro (Figura 10), o papel da associação rendeu um Trabalho de Conclusão de Curso na UFAL Campus do Sertão, especificamente no curso de História, através de um dos líderes da associação do bairro, João de Deus Moreira Santos, que foi aluno do Campus e mantém fortes vínculos com a comunidade local.

Figura 10: Associação dos moradores do bairro Bom Sossego



Fonte: Cristiano Abreu (2022)

O líder João de Deus, destacou em seu trabalho que “as associações comunitárias de bairros surgem no intuito de buscar soluções para problemas sempre comuns até mesmo entre vizinhos”, Santos (2018, p. 10), o autor também através de suas experiências pessoais destaca que as associações buscam uma melhor infraestrutura, além de implementação de políticas públicas no tocante essencialmente à saúde e moradia. Destaca-se também na afirmativa de

João de Deus através do seu trabalho que os problemas do bairro podem ser comuns a outros bairros, faz-se essa observação, pois o acesso a outros bairros e ao centro da cidade se faz sim pela AL-145, porém entrada e saída é feita dentro do bairro Bom Sossego.

Em matéria do Correio Notícia de 2016, o então prefeito da cidade, Padre Eraldo, em reunião promovida pela Associação de Moradores e Produtores Rurais do Bairro Bom Sossego, falou publicamente que a duplicação da rodovia AL-145 teria a participação do povo, o mesmo afirmava que era necessário um entendimento e parceria entre os órgãos responsáveis pela obra e toda a comunidade, dessa feita salientando a necessidade da formação de representantes do bairro. Dessa maneira ficando evidente de que as reivindicações dos moradores através de sua associação beneficiam seus moradores bem como todos os que usufruem do tráfego rodoviário na rodovia.

Dessa maneira, Santos (2018, p. 15), destaca que ao se reivindicar os seus direitos, a comunidade se ajuda, sobretudo, ajuda os moradores mais carentes, ao modo em que cobram por mudanças de infraestrutura e de investimentos econômicos na localidade. Como bem destaca o autor, o trabalho teve a contribuição de seus membros e de entrevistados para se chegar a conclusões sobre a importância de se reivindicar por melhorias e sobre a força da união dos moradores do bairro.

Assim, conhecer as diferentes concepções sobre as mudanças no bairro através da duplicação da rodovia através de entrevistas, coleta de dados de campo através de registros fotográficos se justifica para a melhor compreensão das transformações urbanas através da obra, visto que são diferentes olhares e experiências daqueles que tem ligação com o lugar.

Dessa forma, salientando que o trabalho não busca esgotar a temática, ao fazer a apreciação de dados e informações através de entrevista, ainda que não seja uma única realidade pessoal, mas de algumas pessoas que vivem, trabalham, tem vínculos familiares ou de trabalho no bairro, o trabalho de campo através da análise de dados, contribuiu para que ocorram discursões e reflexões sobre os impactos da construção ou duplicação de rodovias em perímetro urbano localizado em bairros, assim ao se justificar que conforme Marconi e Lakatos (2003, p. 155), “a pesquisa é um “procedimento reflexivo sistemático, controlado e crítico, que permite descobrir novos fatos ou dados[...]”, é possível descobrir através de diferentes entrevistados os pontos positivos e negativos que a duplicação da obra da AL-145 trouxe ao bairro Bom Sossego.

2.5 As diferentes concepções sobre os impactos da duplicação da rodovia AL-145 no Bairro Bom Sossego

Para Marconi e Lakatos (2003, p. 155), a pesquisa permite descobrir novos fatos ou dados, dessa maneira compreende-se que uma visão da realidade local não é única e verdadeira ao ser descrita por uma única pessoa, visto que ainda que a realidade da comunidade seja a de todos, cada indivíduo como ser social, compartilha de crenças e valores semelhantes ao mesmo tempo em que tem uma visão de mundo diferentes.

Santos (2018, p. 14-15), ao demonstrar os resultados e discussão de seu estudo, ao relatar as entrevistas do seu trabalho, deixa evidente que cada entrevistado, ainda que sejam da mesma associação, tem diferentes visões sobre o bairro expressam diferentes demandas, pensamentos e contribuem para a formulação do desejo de buscar melhorias para o bairro.

Dessa forma, com anteriormente citado, o estudo buscou de forma uniforme construir um questionário com perguntas iguais e que ao mesmo tempo possibilitassem que cada entrevistado contribuísse com sua visão e experiência individual sobre os aspectos positivos e negativos sobre a duplicação, além de permitir que os entrevistados contribuíssem com suas sugestões ou demandas para que o debate não se encerre nesse estudo, mas que possibilite futuras discussões.

Entre os entrevistados tem moradores, trabalhadores e/ou prestadores de serviços, empresário local, professor, além de pessoas que moraram ou ainda moram no bairro, ou tem vínculos familiares com moradores, durante e após a duplicação da rodovia.

Ao iniciar o trabalho de campo com o registro fotográfico da obra antes, durante e depois, também se fez necessário conversar com os moradores do bairro, onde João de Deus como seu líder teve grande importância para compreender as necessidades dos moradores, bem como além a história transmitida oralmente, se tornou fundamental colher algumas entrevistas entre as pessoas que de forma direta ou indireta participaram como testemunhas visuais das transformações da paisagem urbana no bairro Bom Sossego, bem como a percepção individual de cada entrevistado.

Foram escolhidas quinze perguntas com repostas objetivas e/ou pessoais, que se encontram nos anexos desse trabalho, onde algumas demonstram demandas atendidas, outras novas demandas e sobre desenvolvimento econômico no bairro, entre outras pontuações que os entrevistados relataram.

Dentre as entrevistas, que este trabalho terá em anexo, destacará alguns pontos individuais de seus entrevistados, de modo em que se possa compreender a percepção individual sobre os impactos, sejam positivos ou negativos, da duplicação da obra.

A entrevista Fabiana Costa Ferro soares é atendente de farmácia e embora não tenha exercido atividade junto a duplicação destacou que antes da duplicação, já existiam serviços oferecidos no bairro, dentre eles algumas lojinhas, padaria, avícola, posto de saúde, escola municipal, embora saliente que após a duplicação os mesmos serviços continuaram, embora atualmente tenha mais mercadinhos e os que já existiam foram reformados e oferecem maior diversidade de produtos que antes só encontravam no centro da cidade, onde consequentemente o consumo no bairro aumentou localmente. A entrevistada também relata que houve valorização de casas e terrenos, onde muitas pessoas que não eram do bairro compraram terrenos para construir novas casas, onde na visão da mesma ocorreu um aumento de empregos, sobretudo para pedreiros da região.

O servidor público do Tribunal de Justiça de Pernambuco, Geomarques Feitosa, morador do bairro e que nesses últimos oito anos viaja diariamente para a cidade de Petrolândia em Pernambuco para trabalhar e mais recentemente se desloca para a cidade Paulo Afonso no Estado da Bahia para cursar Direito na Unirios, tem uma relação direta com a rodovia, visto que trafega por ela diariamente e é conhecedor das condições antes e depois da duplicação. O mesmo relata que muitas concessionárias de veículos se instalaram no bairro, inclusive a Honda, empresa conceituada no segmento de motos, saiu do centro da cidade para se instalar as margens da AL-145, dessa forma ocorrendo uma fomentação do comércio local com o aumento de empregos, ao mesmo tempo em que houve uma melhora na infraestrutura local, mas ainda existe um pequeno fluxo de pessoas em algumas partes da rodovia por falta de via adequada, como por exemplo uma via exclusiva de ciclistas.

A jovem empresária do ramo de autopeças, Heloíse Chaves, que atende muitas das oficinas mecânicas que já existiam e outras que se instalaram na rodovia, concorda com os anteriormente entrevistados e salienta a valorização do bairro com a venda e compra de imóveis, os serviços mecânicos aumentaram o emprego dentro do bairro, visto que muitos mecânicos e jovens aprendizes são do próprio bairro, essa forma o dinheiro é ganho e gasto no próprio bairro.

A entrevistada ao falar sobre o fluxo de veículos, pontua que a via dupla evita congestionamentos, haja visto que quando caminhões de distribuidoras descarregavam produtos em via única muitas vezes causava aborrecimentos e riscos de acidentes por falta de atenção de alguns pedestres e motoristas, ela por fim destaca que a vinda da UFAL, do Corpo de Bombeiros e atualmente o Hospital Regional do Alto Sertão (Figura 11), além de valorizar

o território, também trouxe mais serviços para a comunidade estudantil através dos cursos da universidade, maior sentimento de proteção caso ocorra algum acidente e a certeza de que não irão precisar se deslocar pra outras cidades em busca de atendimento hospitalar, visto que tem um hospital praticamente no bairro.

Figura 11: Hospital Regional do Alto Sertão



Fonte: Cristiano Abreu (2021)

O professor Daniel Cordeiro que conhece a realidade de muitas escolas do município de Delmiro Gouveia e é conhecedor da escola municipal no bairro Bom Sossego, destaca em sua fala que as vias individualizadas, de sentido indo a UFAL e sentido centro da cidade permitem uma maior segurança para que os alunos da escola, visto que com as ações de conscientização da SMTT para educação de trânsito transmite aos pais e professores mais segurança no tocante a integridade dos alunos, bem como de pais e dos profissionais que trabalham na instituição escolar. O professor também concorda com as colocações anteriores, mais faz uma observação de que algumas casas ficaram próximas a rodovia.

Na fala desse entrevistado algumas de suas colocações foram de forma oral além das respostas, mas na visão do profissional da educação já existia um cuidado com as crianças e adolescentes da escola, as ações da SMTT são de grande ajuda, mas por ser uma rodovia e por ter tráfego de veículos pesados e ônibus, ele pontua que existem novas demandas que a própria comunidade deve continuar lutando, sobretudo as relacionadas a segurança.

As entrevistas de dois prestadores de serviços foram bem interessantes no que se diz respeito aos aspectos econômicos, o senhor Marcos Maceno é eletricitista de automóveis, proprietário de auto-elétrica e estudante do curso de história da UFAL, enquanto que o senhor

José Aparecido, proprietário de estabelecimento de serviços de borracharia e de mecânica as margens da rodovia, ambos destacaram em suas entrevistas os serviços que eram oferecidos antes da duplicação e depois da duplicação, em muitos aspectos concordando com os anteriormente entrevistados, porém, para ambos, não houve impactos econômicos com a duplicação da rodovia.

Porém existem visões diferentes em outras perguntas, como por exemplo, para Marcos Maceno não houve nenhum impacto territorial, para José Aparecido em alguns pontos ocorreu a diminuição de casas residenciais e houve a construção de novos prédios comerciais, ele destaca as concessionárias ao redor da rodovia, que antes eram imóveis residenciais. No tocante aos impactos ligados ao fluxo de veículos, Marcos Maceno pontua que melhorou o fluxo, segundo o mesmo, a duplicação proporcionou espaço para tráfego de carros e motos, para José Aparecido, piorou, sua resposta teve como justificativa que ficou ruim para fazer ultrapassagens. Para ambos, os governos estadual e municipal são os principais responsáveis pelo projeto de duplicação e pelas transformações atuais na rodovia.

Para que não ocorra repetição de dados e a descrição das entrevistas sejam mais objetivas e não enfadonhas, as entrevistas anteriores são algumas das que foram feitas durante o trabalho de campo visitando essas pessoas, o bairro, fotografando a paisagem já modificada e em constante modificação, porém uma entrevista teve papel importante para que se pudesse compreender as transformações no bairro Bom Sossego através da duplicação da AL-145 e qual o verdadeiro impacto na vida das pessoas que moram ou dependem financeiramente de seus serviços prestados no bairro, sejam efeitos negativos ou positivos.

A entrevista de João de Deus, bem como o contato inicial possibilitou compreender as dinâmicas sociais e suas demandas dentro do território e compreender a relação do bairro com a rodovia em relação aos acessos aos outros bairros e centro da cidade.

João de Deus é professor, formado em História pela Universidade Federal Campus do Sertão em Delmiro Gouveia, atualmente é o líder da Associação de Moradores do Bairro Bom Sossego, produziu um estudo sobre a associação que se encontra no repositório da UFAL e serviu de grande valia para essa parte do estudo, haja visto que o mesmo é envolvido com ações sociais dentro do bairro.

O entrevistado concordou em grande maioria das afirmativas dos outros entrevistados, enfatizou a ampliação dos serviços oferecidos no bairro, sobretudo os já existentes, de forma que houve um fortalecimento do comércio local, conseqüentemente aumentou o número de empregos para as pessoas que vivem no bairro.

Semelhantemente ao professor Daniel falou sobre algumas casas muito próximas a rodovia, acrescentando que algumas casas também tiveram a diminuição de suas calçadas, lamentou a falta de uma ciclovia, como já anteriormente citado, foi feito um pedido pelo ex-vereador Edvaldo Nascimento, por muitos estudantes se utilizarem desse meio de transporte para ir ao campus da UFAL.

Diferentemente dos demais, foi mais preciso em colocações sobre conflitos sociais e territoriais, por sua maior proximidade e experiência com as pessoas do bairro e suas relações com os governos estadual e municipal, contribuiu com esclarecimentos sobre tais acontecimentos durante a duplicação.

O entrevistado, João de Deus, disse que surgiram conflitos sociais decorrentes da duplicação da rodovia, tais conflitos surgiram por reivindicações para melhorar e facilitar o fluxo e a segurança de pedestres, quanto aos conflitos territoriais houve reivindicações para desapropriação de algumas casas que não foram atendidas após os pedidos da população. Também pontua que sobre a acessibilidade ainda falta acostamento para os veículos e pedestres, ou seja, muitos se foi feito, mas ainda existem demandas não atendidas, solucionadas, entre outras que ainda virão.

Os entrevistados embora não concordem em alguns pontos, sejam positivos ou negativos, da duplicação da AL-145, possuem em sua visão individual e muita coisa em comum, dessa forma fica evidente que ocorreram muitas transformações no espaço urbano do bairro Bom Sossego e sendo a rodovia AL-145 elo de ligação não somente do bairro, mas de outros bairros com o centro e dando acesso até a BR-423 (Figuras 12, 13 e 14).

Figura 12: Acesso à BR-423 (antes da duplicação)



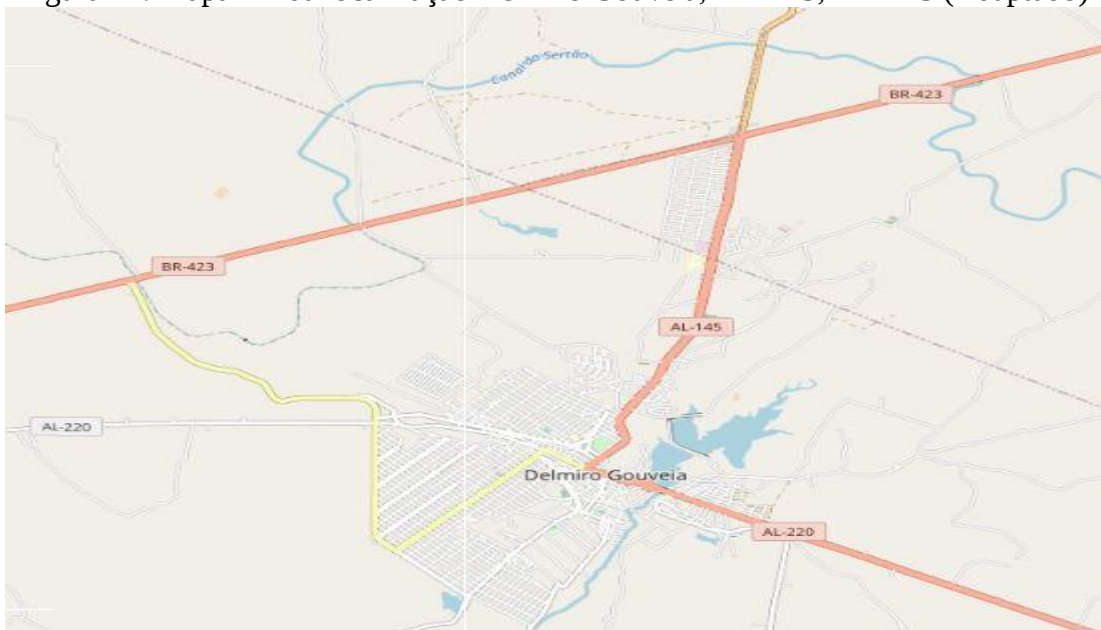
Fonte: Cristiano Abreu (2018)

Figura 13: Acesso à BR-423 (depois da duplicação)



Fonte: Cristiano Abreu (2019)

Figura 14: Mapa 2D da localização Delmiro Gouveia, AL-145, BR-423 (Adaptado)



Fonte: Governo do Estado de Alagoas (2022)⁶

Dessa maneira, durante o estudo realizado constatou-se que além do acesso dos estudantes da UFAL ao Campus do Sertão, da população aos serviços de segurança do Batalhão da PM/AL e Corpo de Bombeiros e ao Hospital Regional do Sertão, além de postos de combustíveis, polo de confecções, portanto, dessa maneira fica evidente que sua importância,

⁶ Governo do Estado de Alagoas. Malha Municipal de Delmiro Gouveia [KML]. Dados AL Gov. Creative Commons Atribuição. Disponível em: < <https://dados.al.gov.br/catalogo/dataset/municipio-de-delmiro-gouveia/resource/922b4aa1-ba64-48f0-ab40-899ee9e22c5e>>. Acesso em 28 de fevereiro de 2022

AL-145 (Figura 15), é notada durante o estudo realizado e que demandas ainda existem e virão outras demandas decorrentes de transformações ocorridas dentro desse espaço urbano.

Figura 15: Placa de inauguração da obra



Fonte: Cristiano Abreu (2022)

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho de conclusão de curso teve como principal objetivo compreender os impactos da duplicação de uma rodovia na paisagem urbana de um bairro e na vida das pessoas que residem ou tem ligações diretas ou indiretas com esse lugar, desde trabalhadores de estabelecimentos comerciais, prestadores de serviços, familiares e essencialmente todos que se utilizam do acesso dessa rodovia, haja visto que a rodovia liga o referido local ao centro da cidade de Delmiro Gouveia, tem acesso aos demais bairros circunvizinhos, além de acesso à Universidade Federal de Alagoas, Batalhão de Polícia Militar e Corpo de Bombeiros e recentemente o novo Hospital Regional.

O trabalho buscou através de pesquisa bibliográfica sobre outros projetos semelhantes aliada ao trabalho de campo que se deu por entrevista e documentação fotográfica analisar as transformações na paisagem, desde o início da obra até a sua finalização e o seus status atual do que se refere o uso de sua malha viária.

Durante o estudo até a finalização do mesmo, percebeu-se que a obra já era fruto de reivindicações dos próprios moradores do Bairro Bom Sossego, onde constatou-se a importância de sua Associação de Moradores do bairro na luta por acesso à saúde, segurança, moradia, educação e políticas públicas que atendessem a população, onde uma consequência que foi constatada nesse estudo entre muitas outras foi o aumento da oferta de empregos no bairro, consequentemente a renda gerada fica em sua maior parte no próprio lugar, assim trazendo significativas melhoria na qualidade de vida da população.

As transformações observadas na paisagem urbana, ainda que se saliente que ainda existem demandas da comunidade local, demonstraram que ocorreu um melhoramento na infraestrutura do bairro, dinamizando o acesso aos demais bairros, bem como ao próprio centro da cidade. A população teve melhoria no que se diz aos aspectos de segurança, visto que anteriormente era uma única pista de mão dupla, agora duplicada e com sinalização e iluminação em todo o percurso, além de algumas partes com muretas de concreto ou divididas por construções no meio da pista no trajeto desde o bairro Bom Sossego até o acesso a BR-423 em Maria Bode.

O trabalho de campo desenvolvido ao percorrer as vias do bairro, seus acessos e particularmente ao analisar o percurso da obra, aliado as entrevistas com pessoas que colaboraram para o estudo, se constatou que o acesso para o Campus da UFAL melhorou com a duplicação nos quesitos acesso, tempo de trajeto e essencialmente a segurança dos estudantes, bem como a sensação de maior segurança ao ter o Batalhão da Polícia Militar e do Corpo de

Bombeiros próximo ao bairro, além da satisfação de ter um novo hospital na cidade com maior capacidade de atendimento e serviços para a população que muitas vezes tinham que se deslocar para outras cidades em busca de tratamento de saúde.

Em quesitos econômicos constatou-se a geração de empregos durante e depois da duplicação da AL-145, observou-se ao mesmo em que foi constatado através das entrevistas e com o auxílio do líder da Associação do Bairro Bom Sossego, João de Deus, que os serviços que já existiam no bairro continuam os mesmos, porém mais eficientes e com empregos criados. Têm-se como exemplos, a reforma e ampliação de estabelecimentos comerciais já existentes, novos mercadinhos com mais opções de compra no bairro, concessionárias de moto e automóveis que se instalaram as margens da rodovia no bairro, destacando-se a Honda Motors, que anteriormente era no centro da cidade.

Muitas casas foram reformadas, maior procura de terrenos para construção de novas casas, haja visto que houve uma valorização dos terrenos do bairro, existe loteamento de terras para compra, construção de posto de gasolina, são exemplos de consequências positivas advindas com a duplicação da rodovia. Entretanto, ainda existem outras demandas que a comunidade ainda procura ser atendida, algumas partes da rodovia não possuem acostamento para automóveis e pedestres, tal demanda é justa, pois na rodovia o tráfego é o mais diversificado, desde motos e carros baixos, até caminhões pesados e ônibus rodoviários, visto que a cidade tem uma rodoviária e o seu acesso se dá através da AL-145 e os caminhões que abastecem a feira, comércio e supermercados da cidade.

Também existem casas muito próximas a rodovia em algumas partes e com calçadas das casas reduzidas, ainda existe por parte dos moradores o receio de algum acidente, visto que o bairro sofreu com muitos acidentes em seu território, como mostrado no trabalho. Também existe uma demanda sobre a construção de uma ciclovia para ciclistas, tal via seria muito bem-vinda tanto pela comunidade, esportistas da cidade e parte da comunidade acadêmica da UFAL que utiliza bicicletas para ir ao Campus.

Dessa forma, foram detectados muitos impactos na paisagem urbana, ao mesmo tempo em que os impactos foram também de ordem econômica e social, através da duplicação da rodovia AL-145 no Bairro Bom Sossego em Delmiro Gouveia.

Finalizando esse estudo que se desenvolveu através de um trabalho de campo aliado ao estudo bibliográfico e criterioso de fontes fidedignas, é um registro de ordem geográfica e histórica que buscou a produção de conhecimento para contribuir para o debate sobre as transformações no espaço urbano e ressaltar a necessidade da continuidade de novos estudos sobre a temática, sobretudo no bairro Bom Sossego por outros pesquisadores do Campus do

Sertão e outras instituições da região próxima a Delmiro Gouveia, visto que a AL-145 cria possibilidades de estudos complementares visto que o fenômeno de uso do solo urbano não se restringe a um fenômeno isolado, pelo contrário, esse estudo faz parte de um fenômeno geográfico.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADAM, Roberto Sabatella. **Analizando o conceito de paisagem urbana de Gordon Cullen.** Da Vinci, v. 5, n. 1, p. 61-68, 2008. Disponível em: <https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/37421491/Analizando_o_conceito_de_paisagem_urban_a_de_Gordon_Cullen-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1629841695&Signature=fb780JLlC~LgmjP3D6f~tvvOM9uw2T1X~7G~t89HqJjZVBNCWA6BI7ydoWaRbLIBiiHvbxU6Rj-1W8enwY~wSoDxXcVqJBMj1PDxQaz91xlcJFocWcnHJzr8n~wWZQG8DfhRrBTyRMTY9gxOqavtltRORzyHy7SjtkuHyPSFHA3GfDa4ai8jh~r9kbpkBIEmD5GPoHviJc5xxZTLA3mx~APdfMP05a52sKlZhsxi0W9p~TqDe6Ryz1hYzM75t0cG1xN~QVR3-q4~u~JFPrnMoh5~HeLTiyDai3OdJcdAyDi5TOfg2H8y8kbw97or1elvjfhKhbb04PS7PA7BV~epw__&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA>. Acesso em 01 de junho de 2021

Agência Alagoas. **Duplicação da AL-145 em Delmiro Gouveia garante desenvolvimento regional.** Governo do Estado de Alagoas. 2019. Disponível em: <<http://www.agenciaalagoas.al.gov.br/noticia/item/30716-duplicacao-da-al-145-em-delmiro-gouveia-garante-desenvolvimento-regional>>. Acesso em 06 de dezembro de 2021

Agência Alagoas. **Rodovia que liga Delmiro Gouveia a Maria Bode levará desenvolvimento para o Sertão.** Governo do Estado de Alagoas. 2016. Disponível em: <<http://www.agenciaalagoas.al.gov.br/noticia/item/1476-rodovia-que-liga-delmiro-gouveia-a-maria-bode-levara-desenvolvimento-para-o-sertao>>. Acesso em 06 de dezembro de 2021

Agência Alagoas. **Programa Pró-Estrada se consolida e já está presente em todas regiões de Alagoas.** INFRAESTRUTURA VIÁRIA. Disponível em: <<http://www.agenciaalagoas.al.gov.br/noticia/item/31774-programa-pro-estrada-se-consolida-e-ja-esta-presente-em-todas-regioes-de-alagoas>>. Acesso em 15 de dezembro de 2021

AGUM, Ricardo; RISCADO, Priscila; MENEZES, Monique. **Políticas públicas: conceitos e análise em revisão.** Revista Agenda Política, v. 3, n. 2, p. 12-42, 2015. ISSN: 2318-8499

AMA. **Alagoas terá mais de 300 quilômetros de rodovias duplicadas até 2022.** Associação dos Municípios Alagoanos. Infraestrutura. 2021. Disponível em: <<https://ama-al.com.br/alagoas-tera-mais-de-300-quilometros-de-rodovias-duplicadas-ate-2022/>>. Acesso em 08 de dezembro de 2021

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SERGIPE. **Políticas Públicas: o que são e para que existem.** Disponível em: <<https://al.se.leg.br/politicas-publicas-o-que-sao-e-para-que-existem/#:~:text=Pol%C3%ADticas%20p%C3%BAblicas%20s%C3%A3o%20a%C3%A7%C3%B5es%20e,Federal%20e%20em%20outras%20leis.&text=As%20pol%C3%ADticas%20p%C3%BAblicas%20afetam%20a,ra%C3%A7a%2C%20religi%C3%A3o%20ou%20n%C3%ADvel%20social.>>. Acesso em 08 de janeiro de 2022

Assis Ramalho. **Delmiro Gouveia-AL: Moradores fecham rodovia para cobrar instalação de lombadas. Prefeito tenta furar bloqueio e provoca confusão com manifestantes.** Disponível em: <<https://www.assisramalho.com.br/2014/02/delmiro-gouveia-moradores-fecham.html>>. Acesso em 04 de janeiro de 2022

BATALHA, Anderson Silva. **Ilhas de calor urbana: uma análise comparativa em dois pontos de coleta- Delmiro Gouveia-AL.** 2019. Disponível em: <<http://www.repositorio.ufal.br/bitstream/riufal/5149/1/Ilhas%20de%20calor%20urbana%3b%20uma%20an%c3%a1lise%20comparativa%20em%20dois%20pontos%20de%20coleta%20-%20Delmiro%20Gouveia%20-%20AL.pdf>>. Acesso em 28 de setembro de 2021

BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade.** Zahar, 2009.

BENKO, Georges; PECQUEUR, Bernard. **Os Recursos de Territórios e os Territórios de Recursos.** Geosul, v. 16, n. 32, p. 31-50, 2001.

Blog Adalberto Gomes Noticias. **Após 102 anos de existência Fábrica da Pedra encerra as atividades em Delmiro Gouveia.** Disponível em: <<http://www.adalbertogomesnoticias.com.br/2017/01/apos-102-de-existencia-fabrica-da-pedra.html>>. Acesso em 02 de outubro de 2021

BRASIL. Casa Civil. **LEI Nº 10.257 DE 10 DE JULHO DE 2001.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em 26 de junho de 2021

Cada Minuto. **Vereadores debatem sobre acidentes na AL 145.** Disponível em: <<https://www.cadaminuto.com.br/noticia/2011/02/11/vereadores-debatem-sobre-acidentes-na-al-145>>. Acesso em 04 de janeiro de 2022

Cada Minuto. **Motorista perde controle de veículo em alta velocidade e capota em Delmiro Gouveia.** Disponível em: <<https://www.cadaminuto.com.br/noticia/2013/09/23/motorista-perde-controle-de-veiculo-em-alta-velocidade-e-capota-em-delmiro-gouveia>>. Acesso em 04 de janeiro de 2022

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista.** Crise urbana, v. 1, p. 25-36, 2015. Disponível em: <http://img.travessa.com.br/capitulo/CONTEXTO/CRISE_URBANA-9788572448802.pdf>. Acesso em 19 de janeiro de 2022

CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão(orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios.** 1. ed., 6ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2018.

CORRÊA, Roberto Lobato et al. **O espaço urbano.** Ática, 1989.

CORREIA, Telma de Barros. **Delmiro Gouveia: a construção de um mito.** Cadernos de estudos sociais, v. 12, n. 1, 1996. Disponível em: <<https://periodicos.fundaj.gov.br/CAD/article/view/1178/898>>. Acesso em 06 de outubro de 2021

Correio dos Municípios. **Duplicação da AL-145 Delmiro-Maria Bode tem início em março.** Disponível em: <<https://www.correiodosmunicipios-al.com.br/2016/02/duplicacao-da-al-145-delmiro-maria-bode-tem-inicio-em-marco/>>. Acesso em 21 de agosto de 2021

Correio Notícia. **Projeto da duplicação da AL-145 será feito com a participação do povo, afirma Eraldo.** Disponível em: <<https://correionoticia.com.br/post/wellington-santos/homem-encontrado-morto-em-terreno-baldio-na-cidade-de-santana-do-ipanema/32/15625>>. Acesso em 19 de dezembro de 2021

Correio Notícia. **Projeto SMTT para Todos chega as escolas municipais e terá início pela Eliseu Norberto**. Disponível em: <<https://correionoticia.com.br/noticia/policia/projeto-smtt-para-todos-chega-as-escolas-municipais-e-tera-inicio-pela-eliseu-norberto/3/22730>>. Acesso em 04 de fevereiro de 2022

DAMIANI, Amélia Luísa. **População e geografia**. Editora Contexto, 1991.

Departamento de Estradas de Rodagem de Alagoas - DER/AL. Última Atualização: 07/12/2016. **Planilha de acompanhamento de Obras**. Disponível em: <<http://www.der.al.gov.br/obras-1/Obras%20Site%20Novembro.pdf>>. Acesso em 19 de dezembro de 2021

GEIGER, Pedro Pinchas. **Regionalização**. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, v. 31, n. 1, p. 5-25, 1969.

GOBBI, Leonardo Delfim. **Urbanização Brasileira**. Educação. Geografia. Disponível em: <<http://educacao.globo.com/geografia/assunto/urbanizacao/urbanizacao-brasileira.html>>. Acesso em 05 de setembro de 2020

Google Maps. **Delmiro Gouveia – AL**. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/place/Delmiro+Gouveia+-+AL/@-9.3465323,-38.0054636,5886m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x7092783a6623c43:0x591f760fb71cc762!8m2!3d-9.3859509!4d-37.998877>>. Acesso em 15 de outubro de 2021

Governo do Estado de Alagoas. **Implantação, Pavimentação, Drenagem, Obras e Proteção Ambiental. Entr. BR-423/ Delmiro Gouveia / AL-220**. Volume 2. Projeto de Execução. 2016

Governo do Estado de Alagoas. **Pró-Estrada**. Secretária de Estado de Transporte e Desenvolvimento Urbano (SETRAND). Disponível em: <<http://www.setrand.al.gov.br/acoes/58-estrutura/obras/196-pro-estrada>>. Acesso em 21 de agosto de 2021

Governo do Estado de Alagoas. **Malha Municipal de Delmiro Gouveia [KML]**. Dados AL Gov. Creative Commons Atribuição. Disponível em: <<https://dados.al.gov.br/catalogo/dataset/municipio-de-delmiro-gouveia/resource/922b4aa1-ba64-48f0-ab40-899ee9e22c5e>>. Acesso em 28 de fevereiro de 2022

HARDT, Leticia Peret Antunes. **Subsídios à gestão da qualidade da paisagem urbana**. 2013. Disponível em: <<https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/25816/T%20-%20HARDT%2c%20LETICIA%20PERET%20ANTUNES.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em 01 de junho de 2021

História de Alagoas. **Delmiro Gouveia, a antiga Vila da Pedra**. Disponível em: <<https://www.historiadealagoas.com.br/delmiro-gouveia-a-antiga-vila-da-pedra.html>>. Acesso em 17 de novembro de 2021

IBGE. Delmiro Gouveia (AL). In: **ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. v. 19. p. 44-47. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv27295_19.pdf>. Acesso em 06 de maio de 2021

IBGE. **Delmiro Gouveia**. Panorama. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/delmiro-gouveia/panorama>>. Acesso em 06 de maio de 2021

MAYNARD, Dilton Cândido Santos. **O senhor da pedra: os usos da memória de Delmiro Gouveia (1940-1980)**. 2008. Disponível em: <<https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/7103>>. Acesso em 16 de setembro de 2021

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed.-São Paulo: Atlas, 2003.

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Geografia histórica do Brasil: capitalismo, território e periferia**. Annablume, 2011.

NUNES, Andréia R. Schneider. **Políticas públicas**. Enciclopédia jurídica da PUC-SP. Celso Fernandes Campilongo, Alvaro de Azevedo Gonzaga e André Luiz Freire (coords.). Tomo: Direitos Difusos e Coletivos. Nelson Nery Jr., Georges Abboud, André Luiz Freire (coord. de tomo). 1. ed. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2017. Disponível em: <<https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/376/edicao-1/politicas-publicas>>. Acesso em 08 de janeiro de 2022

RIBEIRO, Edson Leite et al. **BR-230-EVOLUÇÃO E CONSEQÜÊNCIAS DE SUA DUPLICAÇÃO PARA O TRECHO METROPOLITANO DA CIDADE DE JOÃO PESSOA-PB**. IV SEMAGEO - Semana de Geografia da UFPB, 2007. Disponível em: <https://www.academia.edu/40986946/BR_230_EVOLU%C3%87%C3%83O_E_CONSEQ%C3%9C%C3%84NCIAS_DE_SUA_DUPLICA%C3%87%C3%83O_PARA_O_TRECHO_METROPOLITANO_DA_CIDADE_DE_JO%C3%83O_PESSOA_PB>. Acesso em 12 de janeiro de 2022

ROLNIK, Raquel et al. **Vamos mudar nossas cidades? Sim!**. 2002.

ROLNIK, Raquel. **Estatuto da Cidade: instrumento para as cidades que sonham crescer com justiça e beleza. Estatuto da Cidade: novas perspectivas para reformas urbanas**. Caderno Polis, v. 4, p. 64, 2001. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/814/814.pdf>>. Acesso em 14 de maio de 2021

SANTOS, Emerson Lopes dos. **GLOBALIZAÇÃO, FEIRA LIVRE E ENSINO DE GEOGRAFIA EM DELMIRO GOUVEIA-AL**. Trabalho de Conclusão de Curso. Licenciatura em Geografia. UFAL. 2017. Disponível em: <https://professorklebersilva.files.wordpress.com/2018/06/emerson_tcc_19062017.pdf>. Acesso em 22 de janeiro de 2022

SANTOS, João de Deus Moreira. **História de lutas e conquistas: uma reflexão sobre a Associação do Bairro Bom Sossego da cidade de Delmiro Gouveia-Alagoas**. 2018. Disponível em: <<http://www.repositorio.ufal.br/handle/riufal/3680>>. Acesso em 06 de julho de 2021

SANTOS, Milton, 1926-2001. **Pobreza Urbana** / Milton Santos; com uma bibliografia internacional organizada com a colaboração de Maria Alice Ferraz Abdala. - 3.ed. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** / Milton Santos. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos; 1)

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. Edusp, 2013.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 6ª edição. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SILVA, A. B.; FARIAS, Vitor Tavares; CERQUEIRA, Lucas Santos. **Consumidor de baixa renda: uma análise dos fatores que influenciam a aquisição de automóveis em Salvador**. SIMPÓSIO DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO E TECNOLOGIA, v. 9, 2012. Disponível em: <<https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos12/56416375.pdf>>. Acesso em 17 de janeiro de 2022

SILVA, Bruno Bianchi Gonçalves da; CORRÊA, Domingos Sávio. **Delmiro Gouveia: um empresário schumpeteriano e seu legado na organização espacial do Sertão Alagoano**. Geosul, v. 32, n. 65, p. 199-212, 2017. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/2177-5230.2017v32n65p199/35338>>. Acesso em 17 de outubro de 2021

SILVA, Fernando Antonio da et al. **A pobreza na região canavieira de Alagoas no século XXI: do Programa Bolsa Família à dinâmica dos circuitos da economia urbana**. 2017.

SILVA, Kleber Costa; VIEIRA, Rogéria Souza. **SERTÃO, CULTURA E “RURBANIZAÇÃO” EM DELMEIRO GOUVEIA, ALAGOAS**. Revista ComSertões, v. 2, n. 1, 2014. Disponível em: <<https://www.revistas.uneb.br/index.php/comsertoes/issue/view/70>>. Acesso em 01 de novembro de 2021

SILVA, Marcelo Rodrigues da; VICENTIN, Ivan Carlos. **Planejamento urbano e o Estatuto das Cidades: a institucionalização dos conselhos municipais de política urbana no Brasil**. Revista Capital Científico – Eletrônica, v.15, n.2, abr./jun. 2017. Disponível em: <<http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=1363>>. Acesso em 02 de junho de 2021

SINGER, Paul. **O Uso do Solo Urbano Na Economia Capitalista**. Boletim paulista de Geografia, n. 57, p. 21-36, 1978.

SOBREIRA, Jucileide da Silva; ALMEIDA, Ricardo Santos de. **O processo de territorialização do capital e a gênese do município Delmiro Gouveia/AL: da Vila Pedra a expansão urbana**. Diversitas Journal, v. 3, n. 1, p. 51-65, 2018. Disponível em: <https://diversitasjournal.com.br/diversitas_journal/article/view/599/533>. Acesso em 14 de novembro de 2021

SOUZA, Celina. **Políticas públicas: uma revisão da literatura**. Sociologias, p. 20-45, 2006. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/soc/a/6YsWyBWZSdFgfSqDVQhc4jm/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso em 18 de janeiro de 2022

TNH1. Cidades turísticas terão identificação diferenciada em novo mapa de Alagoas. Disponível em: < <https://www.tnh1.com.br/noticia/nid/cidades-turisticas-terao-identificacao-diferenciada-em-novo-mapa-de-alagoas/>>. Acesso em 19 de janeiro de 2022

APÊNDICE

APÊNDICE 01: Entrevistas

ENTREVISTAS – TCC de Geografia

TCC de Geografia, Campus Sertão, UFAL, 2022

*As metamorfoses do espaço urbano através da
duplicação da Rodovia AL-145 em Delmiro Gouveia-
AL – Cristiano de Abreu Teixeira (Estudante)*

NOME COMPLETO DO(A) ENTREVISTADO(A):

1. Lugar de moradia:

() Delmiro Gouveia

() Povoado:

() Outro município:

2. Profissão atual?

3. Exerce alguma atividade junto à duplicação da rodovia? Qual?

4. ANTES da duplicação da rodovia, quais eram os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

5. APÓS a duplicação da rodovia, quais são os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

6. Quais os principais IMPACTOS ECONÔMICOS sentidos com a duplicação da rodovia?

7. Quais os principais IMPACTOS TERRITORIAIS sentidos com a duplicação da rodovia?

8. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE PESSOAS sentidos com a duplicação da rodovia?

9. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE VEÍCULOS sentidos com a duplicação da rodovia?

10. Surgiram CONFLITOS SOCIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

11. Surgiram CONFLITOS TERRITORIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

12. A duplicação da rodovia trouxe avanços em relação à ACESSIBILIDADE junto aos bairros do entorno? Como?

13. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelo projeto de duplicação da Rodovia?

14. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelas TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS ATUAIS da Rodovia?

15. Como grandes projetos (UFAL, Hospital, Batalhão) influenciaram nas transformações territoriais da rodovia e do seu entorno?

Eu, abaixo assinado, concordo com a publicação das respostas desta minha entrevista junto ao Trabalho de Conclusão de Curso da estudante Cristiano de Abreu Teixeira, para fins acadêmicos e de produção de conhecimentos em Geografia.

Assinatura:

Data:...../...../.....

ENTREVISTAS – TCC de Geografia

TCC de Geografia, Campus Sertão, UFAL, 2022

As metamorfoses do espaço urbano através da
duplicação da Rodovia AL-145 em Delmiro Gouveia-
AL – Cristiano de Abreu Teixeira (Estudante)

NOME COMPLETO DO(A) ENTREVISTADO(A):

Fabiana Costa Ferro Soares

1. Lugar de morada:

(X) Delmiro Gouveia

() Povoado:

() Outro município:

2. Profissão atual?

Atendente

3. Exerce alguma atividade junto à duplicação da rodovia? Qual?

Não

4. ANTES da duplicação da rodovia, quais eram os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

A Vicolo, loja, padaria, posto saúde, escola.

5. APÓS a duplicação da rodovia, quais são os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

Os mesmos, além dos mesmos aumentou oficinas e comércio novo.

6. Quais os principais IMPACTOS ECONÔMICOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Gerou mais empregos

7. Quais os principais IMPACTOS TERRITORIAIS sentidos com a duplicação da rodovia?

Aconteceu um crescimento de valorização de terrenos.

8. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE PESSOAS sentidos com a duplicação da rodovia?

As pessoas estão transitando com mais segurança

9. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE VEÍCULOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Mais segurança para motoristas, ciclistas, pedestres.

10. Surgiram CONFLITOS SOCIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Não

11. Surgiram CONFLITOS TERRITORIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Não

12. A duplicação da rodovia trouxe avanços em relação à ACESSIBILIDADE junto aos bairros do entorno? Como?

Sim, mas precisa de melhoria e a acessibilidade aos pontos de deficiência.

13. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelo projeto de duplicação da Rodovia?

A gestão municipal e as gestões do estado.

14. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelas TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS ATUAIS da Rodovia?

Atuais gestões municipais e governamentais.

15. Como grandes projetos (UFAL, Hospital, Batalhão) influenciaram nas transformações territoriais da rodovia e do seu entorno?

UFAL: Geral Trabalho e Educação, Batalhão: Segurança para o município, Hospital: mais saúde, profissionais especializados em o paciente sair do seu município.

Eu, abaixo assinado, concordo com a publicação das
respostas desta minha entrevista junto ao Trabalho de
Conclusão de Curso da estudante Cristiano de Abreu
Teixeira, para fins acadêmicos e de produção de
conhecimentos em Geografia.

Assinatura:

Fabiana Costa Ferro Soares

Data: 17.12.2022

ENTREVISTAS – TCC de Geografia

TCC de Geografia, Campus Sertão, UFAL, 2022

As metamorfoses do espaço urbano através da
duplicação da Rodovia AL-145 em Delmiro Gouveia-
AL – Cristiano de Abreu Teixeira (Estudante)

NOME COMPLETO DO(A) ENTREVISTADO(A):

GEHARQUES F. P. DO NASCIMENTO

1. Lugar de morada:

☒ Delmiro Gouveia☐ Povoado:☐ Outro município:

2. Profissão atual?

SERVIDOR PÚBLICO ESTADUAL (TJPE)

3. Exerce alguma atividade junto à duplicação da rodovia? Qual?

NÃO

4. ANTES da duplicação da rodovia, quais eram os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

PANIFICADORIA, MERCADINHO, POSTO DE COMBUSTÍVEL, SERVIÇOS AUTOMOTIVOS, FERRACARIA

5. APÓS a duplicação da rodovia, quais são os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

CONCESSIONÁRIOS DE VEÍCULOS, LOJA DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO, ALÉM DOS DESCRITOS ACIMA.

6. Quais os principais IMPACTOS ECONÔMICOS sentidos com a duplicação da rodovia?

FOMENTACÃO DO COMÉRCIO LOCAL, COM AUMENTO DO EMPREGO E RENDA

7. Quais os principais IMPACTOS TERRITORIAIS sentidos com a duplicação da rodovia?

MELHORAMENTO DA INFRAESTRUTURA LOCAL, COM O CONSEQUENTE AUMENTO DA ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA, DEVIDO À VALORIZAÇÃO DOS IMÓVEIS AO LONGO DA RODOVIA.

8. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE PESSOAS sentidos com a duplicação da rodovia?

DIMINUIÇÃO DO FLUXO DE PESSOAS, DEVIDO À FALTA DE VIA ADEQUADA PARA PEDESTRES E CICLISTAS.

9. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE VEÍCULOS sentidos com a duplicação da rodovia?

MAIOR RAPIDEZ NO TRAJETO DUPLICAÇÃO, COM MAIOR SEGURANÇA EVITANDO-SE OS CONGESTIONAMENTOS.

10. Surgiram CONFLITOS SOCIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

NÃO

11. Surgiram CONFLITOS TERRITORIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

NÃO

12. A duplicação da rodovia trouxe avanços em relação à ACESSIBILIDADE junto aos bairros do entorno? Como?

NÃO. POIS A RODOVIA DUPLICADA FOI CONSTRUÍDA NO MESMO LUGAR DA ANTERIOR, FICANDO OS ACESSOS SEM OS DEVIDOS AJUSTES/MANUTENÇÃO NA O ADEQUADA ACESSO AOS BAIRROS.

13. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelo projeto de duplicação da Rodovia?

GESTORES PÚBLICOS (MUNICIPAL, ESTADUAL), ALÉM DE A DORA SEM O GOVERNO DO ESTADO.

14. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelas TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS ATUAIS da Rodovia?

A SOCIEDADE JUNTO/ALIADA À GESTÃO PÚBLICA.

15. Como grandes projetos (UFAL, Hospital, Batalhão) influenciaram nas transformações territoriais da rodovia e do seu entorno?

DEVIDO À ATENÇÃO DEDICADA A ESSES ORÇÃOS PÚBLICOS BEM COMO DEVIDO AO ESSENCIAL PAPEL QUE DESENVOLVEM PERANTE A SOCIEDADE.

Eu, abaixo assinado, concordo com a publicação das
respostas desta minha entrevista junto ao Trabalho de
Conclusão de Curso da estudante Cristiano de Abreu
Teixeira, para fins acadêmicos e de produção de
conhecimentos em Geografia.

Assinatura:

Cristiano de Abreu Teixeira

Data: 20.01.2022

ENTREVISTAS – TCC de Geografia

TCC de Geografia, Campus Sertão, UFAL, 2022

As metamorfoses do espaço urbano através da
duplicação da Rodovia AL-145 em Delmiro Gouveia-
AL – Cristiano de Abreu Teixeira (Estudante)

NOME COMPLETO DO(A) ENTREVISTADO(A):

Helgaíse Chaves da Cruz Moximailh

1. Lugar de morada:

(x) Delmiro Gouveia

() Povoado: Bom

() Outro município:

2. Profissão atual?

Empresária

3. Exerce alguma atividade junto à duplicação da rodovia? Qual?

não

4. ANTES da duplicação da rodovia, quais eram os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

Loba foto, panificadora, posto combustível,

5. APÓS a duplicação da rodovia, quais são os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

concessionárias, alinhamento

6. Quais os principais IMPACTOS ECONÔMICOS sentidos com a duplicação da rodovia?

aumento emprego,

7. Quais os principais IMPACTOS TERRITORIAIS sentidos com a duplicação da rodovia?

valorização do bairro, aumento da venda de imóveis.

8. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE PESSOAS sentidos com a duplicação da rodovia?

falta de espaço para motos, e bicicletas.

9. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE VEÍCULOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Falta congestionamento

10. Surgiram CONFLITOS SOCIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

não

11. Surgiram CONFLITOS TERRITORIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

não

12. A duplicação da rodovia trouxe avanços em relação à ACESSIBILIDADE junto aos bairros do entorno? Como?

não

13. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelo projeto de duplicação da Rodovia?

Município

14. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelas TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS ATUAIS da Rodovia?

Gestão pública

15. Como grandes projetos (UFAL, Hospital, Batalhão) influenciaram nas transformações territoriais da rodovia e do seu entorno?

O bairro em desprezo até essa valorização estética e aumento de empregos.

Eu, abaixo assinado, concordo com a publicação das respostas desta minha entrevista junto ao Trabalho de Conclusão de Curso da estudante Cristiano de Abreu Teixeira, para fins acadêmicos e de produção de conhecimentos em Geografia.

Assinatura:

Helgaíse Chaves da Cruz Moximailh

Data: 21/02/22

ENTREVISTAS – TCC de Geografia

TCC de Geografia, Campus Sertão, UFAL, 2022

As metamorfoses do espaço urbano através da
 duplicação da Rodovia AL-145 em Delmiro Gouveia-
 AL – Cristiano de Abreu Teixeira (Estudante)

NOME COMPLETO DO(A) ENTREVISTADO(A):

José Napoleão Bonfim de Azevedo

1. Lugar de morada:

(x) Delmiro Gouveia

() Povoado:

() Outro município:

2. Profissão atual?

Bommechano

3. Exerce alguma atividade junto à duplicação da rodovia? Qual?

Sim, proprietário de bommechano

4. ANTES da duplicação da rodovia, quais eram os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

Mercadinho, padaria, bar, loja, oficina e farmácia.

5. APÓS a duplicação da rodovia, quais são os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

Lugar de estacionamento e loja de farinha de trigo e casa deração.

6. Quais os principais IMPACTOS ECONÔMICOS sentidos com a duplicação da rodovia?

não houve

7. Quais os principais IMPACTOS TERRITORIAIS sentidos com a duplicação da rodovia?

Diminuiu a quantidade de casas e aumentou os prédios comerciais.

8. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE PESSOAS sentidos com a duplicação da rodovia?

Após a duplicação o fluxo diminuiu, ficou mais tranquilo.

9. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE VEÍCULOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Ficou mais tranquilo, principalmente para ultrapassagem.

10. Surgiram CONFLITOS SOCIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Sim, conflitos contra demarcação, que acabaram nas negociações por resistência.

11. Surgiram CONFLITOS TERRITORIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Não

12. A duplicação da rodovia trouxe avanços em relação à ACESSIBILIDADE junto aos bairros do entorno? Como?

Não, trouxe mais dificuldade, principalmente por falta de acostamento.

13. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelo projeto de duplicação da Rodovia?

O governo do estado.

14. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelas TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS ATUAIS da Rodovia?

Hospital, Corpo de Bombeiros e Polícia Militar.

15. Como grandes projetos (UFAL, Hospital, Batalhão) influenciaram nas transformações territoriais da rodovia e do seu entorno?

Sim.

Eu, abaixo assinado, concordo com a publicação das
 respostas desta minha entrevista junto ao Trabalho de
 Conclusão de Curso da estudante Cristiano de Abreu
 Teixeira, para fins acadêmicos e de produção de
 conhecimentos em Geografia.

Assinatura:

José Napoleão B. de Azevedo

Data 20.02.22

ENTREVISTAS – TCC de Geografia

TCC de Geografia, Campus Sertão, UFAL, 2022

As metamorfoses do espaço urbano através da
 duplicação da Rodovia AL-145 em Delmiro Gouveia-
 AL – Cristiano de Abreu Teixeira (Estudante)

NOME COMPLETO DO(A) ENTREVISTADO(A):

João Daniel Cordeiro Pereira

1. Lugar de morada:

☒ Delmiro Gouveia☐ Povoado:☐ Outro município:

2. Profissão atual?

Professor

3. Exerce alguma atividade junto à duplicação da rodovia? Qual?

Não

4. ANTES da duplicação da rodovia, quais eram os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

Mercado, Padaria e oficina mecânica

5. APÓS a duplicação da rodovia, quais são os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

Mercado, Padaria, Concessionárias de carros e motos, oficinas

6. Quais os principais IMPACTOS ECONÔMICOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Houve um aumento de emprego.

7. Quais os principais IMPACTOS TERRITORIAIS sentidos com a duplicação da rodovia?

A estrutura desordenada, as casas ficaram próximas da rodovia

8. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE PESSOAS sentidos com a duplicação da rodovia?

Falta de acesso para ciclistas e idosos.

9. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE VEÍCULOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Com a duplicação melhorou o congestionamento, diminuiu o risco de acidentes

10. Surgiram CONFLITOS SOCIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Não

11. Surgiram CONFLITOS TERRITORIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Não

12. A duplicação da rodovia trouxe avanços em relação à ACESSIBILIDADE junto aos bairros do entorno? Como?

Não

13. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelo projeto de duplicação da Rodovia?

Gestores das esferas municipal e estadual.

14. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelas TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS ATUAIS da Rodovia?

Gestão Pública

15. Como grandes projetos (UFAL, Hospital, Batalhão) influenciaram nas transformações territoriais da rodovia e do seu entorno?

Contribuíram para o bairro ser valorizado.

Eu, abaixo assinado, concordo com a publicação das respostas desta minha entrevista junto ao Trabalho de Conclusão de Curso da estudante Cristiano de Abreu Teixeira, para fins acadêmicos e de produção de conhecimentos em Geografia.

Assinatura:

João Daniel Cordeiro Pereira

Data: 21/02/2022

ENTREVISTAS – TCC de Geografia

TCC de Geografia, Campus Sertão, UFAL, 2022

As metamorfoses do espaço urbano através da
 duplicação da Rodovia AL-145 em Delmiro Gouveia-
 AL – Cristiano de Abreu Teixeira (Estudante)

NOME COMPLETO DO(A) ENTREVISTADO(A):

Pedro Henrique Lima Santos

1. Lugar de moradia:

☒ Delmiro Gouveia☐ Povoado:☐ Outro município:

2. Profissão atual?

Estudante

3. Exerce alguma atividade junto à duplicação da rodovia? Qual?

Não

4. ANTES da duplicação da rodovia, quais eram os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

Lojas de peças automotivas
Borracharias

5. APÓS a duplicação da rodovia, quais são os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

Segurança, algumas lojas de variedades, serviço de saúde e da comunidade

6. Quais os principais IMPACTOS ECONÔMICOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Mais geração de empregos em consequência da abertura de mais tipos de comércio e serviços

7. Quais os principais IMPACTOS TERRITORIAIS sentidos com a duplicação da rodovia?

Maior fluxo de pessoas e veículos

8. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE PESSOAS sentidos com a duplicação da rodovia?

O acesso (aos) aos serviços se tornou melhor e mais rápido, consequentemente atraiu muita gente

9. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE VEÍCULOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Maior e melhor mobilidade juntamente a um maior fluxo de veículos

10. Surgiram CONFLITOS SOCIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Poucos, referentes a alguns moradores que achavam que iam ficar prejudicados

11. Surgiram CONFLITOS TERRITORIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Não

12. A duplicação da rodovia trouxe avanços em relação à ACESSIBILIDADE junto aos bairros do entorno? Como?

Sim, o acesso melhorou e daí a mais segurança

13. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelo projeto de duplicação da Rodovia?

Governo Federal, Governo Estadual, Governo Municipal e o povo popular

14. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelas TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS ATUAIS da Rodovia?

Governo Municipal e a população

15. Como grandes projetos (UFAL, Hospital, Batalhão) influenciaram nas transformações territoriais da rodovia e do seu entorno?

Como não projetos grandes, que atrairiam muita população, se eu necessário a melhoria da rodovia

Eu, abaixo assinado, concordo com a publicação das
 respostas desta minha entrevista junto ao Trabalho de
 Conclusão de Curso da estudante Cristiano de Abreu
 Teixeira, para fins acadêmicos e de produção de
 conhecimentos em Geografia.

Assinatura:

Pedro Henrique Lima Santos

Data: 21/02/2022

ENTREVISTAS – TCC de Geografia

TCC de Geografia, Campus Sertão, UFAL, 2022

As metamorfoses do espaço urbano através da
duplicação da Rodovia AL-145 em Delmiro Gouveia-
AL – Cristiano de Abreu Teixeira (Estudante)

NOME COMPLETO DO(A) ENTREVISTADO(A):

Marcelo Maceno de Azeiteiro

1. Lugar de moradia:

(x) Delmiro Gouveia

() Povoado:

() Outro município:

2. Profissão atual?

Eletroeletricista

3. Exerce alguma atividade junto à duplicação da rodovia? Qual?

Sim, proprietário de Auto Elétrica.

4. ANTES da duplicação da rodovia, quais eram os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

Barracagem, Lanchonete e padaria, oficina mecânica, auto elétrica e loja de materiais.

5. APÓS a duplicação da rodovia, quais são os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

Barracagem, Lanchonete e padaria, oficina mecânica, auto elétrica e loja de materiais.

6. Quais os principais IMPACTOS ECONÔMICOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Não, percebi nenhum impacto econômico.

7. Quais os principais IMPACTOS TERRITORIAIS sentidos com a duplicação da rodovia?

Nenhum impacto percebido.

8. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE PESSOAS sentidos com a duplicação da rodovia?

Duplicação o fluxo de pessoas e veículos para a rodovia.

9. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE VEÍCULOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Melhorou, pois a duplicação proporcionou mais espaço.

10. Surgiram CONFLITOS SOCIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Sim, houve alguns problemas para a mediação da situação das moradoras do entorno.

11. Surgiram CONFLITOS TERRITORIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Sim, principalmente se na diminuição do espaço dos calçadões.

12. A duplicação da rodovia trouxe avanços em relação à ACESSIBILIDADE junto aos bairros do entorno? Como?

Não

13. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelo projeto de duplicação da Rodovia?

O governo, estadual e municipal.

14. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelas TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS ATUAIS da Rodovia?

Hotel, posto de gasolina, loja industrial.

15. Como grandes projetos (UFAL, Hospital, Batalhão) influenciaram nas transformações territoriais da rodovia e do seu entorno?

Sim.

Eu, abaixo assinado, concordo com a publicação das
respostas desta minha entrevista junto ao Trabalho de
Conclusão de Curso da estudante Cristiano de Abreu
Teixeira, para fins acadêmicos e de produção de
conhecimentos em Geografia.

Assinatura:

Marcelo Maceno Azeiteiro

Data: 22/08/22

ENTREVISTAS – TCC de Geografia

TCC de Geografia, Campus Sertão, UFAL, 2022

As metamorfoses do espaço urbano através da
duplicação da Rodovia AL-145 em Delmiro Gouveia-
AL – Cristiano de Abreu Teixeira (Estudante)

NOME COMPLETO DO(A) ENTREVISTADO(A)

Cristiano Ribeiro de Farias

1. Lugar de morada:

☒ Delmiro Gouveia☐ Povoado:☐ Outro município:

2. Profissão atual?

Vendedor

3. Exerce alguma atividade junto à duplicação da rodovia? Qual?

Não

4. ANTES da duplicação da rodovia, quais eram os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

mercado do bairro
vendas de lanches

5. APÓS a duplicação da rodovia, quais são os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

vendas de veículos
lojas de materiais
estabelecimentos para reformas

6. Quais os principais IMPACTOS ECONÔMICOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Aumento do
custo de vida.

7. Quais os principais IMPACTOS TERRITORIAIS sentidos com a duplicação da rodovia?

Não houve deslocamentos.

8. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE PESSOAS sentidos com a duplicação da rodovia?

maior dificuldade
para os pedestres
transpor a falta de calçada
de proteção de pedestres.

9. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE VEÍCULOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Melhoria o fluxo
para todos principalmente
nas horas de pico
diminuição de acidentes.

10. Surgiram CONFLITOS SOCIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Não

11. Surgiram CONFLITOS TERRITORIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Não

12. A duplicação da rodovia trouxe avanços em relação à ACESSIBILIDADE junto aos bairros do entorno? Como?

Não

13. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelo projeto de duplicação da Rodovia?

O governo do estado.

14. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelas TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS ATUAIS da Rodovia?

Primeiramente o polo
industrial, hospital
estabelecimento policial e comércio do bairro.

15. Como grandes projetos (UFAL, Hospital, Batalhão) influenciaram nas transformações territoriais da rodovia e do seu entorno?

Sim, devido ao
aumento do tráfego e
deslocamento após a
duplicação.

Eu, abaixo assinado, concordo com a publicação das
respostas desta minha entrevista junto ao Trabalho de
Conclusão de Curso da estudante Cristiano de Abreu
Teixeira, para fins acadêmicos e de produção de
conhecimentos em Geografia.

Assinatura:

Cristiano Ribeiro de Farias

Data: 22.02.22

ENTREVISTAS – TCC de Geografia

TCC de Geografia, Campus Sertão, UFAL, 2022

As metamorfoses do espaço urbano através da
duplicação da Rodovia AL-145 em Delmiro Gouveia-
AL – Cristiano de Abreu Teixeira (Estudante)

NOME COMPLETO DO(A) ENTREVISTADO(A):

João de Deus Moreira Santos

1. Lugar de moradia:

☒ Delmiro Gouveia☐ Povoado:☐ Outro município:

2. Profissão atual?

Professor

3. Exerce alguma atividade junto à duplicação da rodovia? Qual?

Sim, membro da associação de moradores.

4. ANTES da duplicação da rodovia, quais eram os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

Mercadinho, barrachão, para moto, loja de roupas e posto gasolina.

5. APÓS a duplicação da rodovia, quais são os principais tipos de comércio e serviços oferecidos?

Houve uma ampliação do comércio dos comerciantes locais e de menor porte.

6. Quais os principais IMPACTOS ECONÔMICOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Aumento no número de empresas.

7. Quais os principais IMPACTOS TERRITORIAIS sentidos com a duplicação da rodovia?

Falta de espaço de circulação e algumas casas.

8. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE PESSOAS sentidos com a duplicação da rodovia?

Falta de via, pista de caminhada e acostamento.

9. Quais os principais impactos ligados ao FLUXO DE VEÍCULOS sentidos com a duplicação da rodovia?

Melhora no traçado de veículos.

10. Surgiram CONFLITOS SOCIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Sim, foram reivindicados alguns melhorias junto a prefeitura para a melhoria de fluxo e segurança dos pedestres.

11. Surgiram CONFLITOS TERRITORIAIS advindos da duplicação da rodovia junto aos bairros do entorno? Quais?

Sim, houve reivindicação para desapropriação de algumas casas, que não foram atendidas após pedidos da população.

12. A duplicação da rodovia trouxe avanços em relação à ACESSIBILIDADE junto aos bairros do entorno? Como?

Falta acostamento para veículos e passarelas.

13. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelo projeto de duplicação da Rodovia?

O governo do estado

14. Na sua opinião, quem são os principais responsáveis pelas TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS ATUAIS da Rodovia?

Motel, Posto gasolina, UFAL, Hospital.

15. Como grandes projetos (UFAL, Hospital, Batalhão) influenciaram nas transformações territoriais da rodovia e do seu entorno?

Sim

Eu, abaixo assinado, concordo com a publicação das
respostas desta minha entrevista junto ao Trabalho de
Conclusão de Curso da estudante Cristiano de Abreu
Teixeira, para fins acadêmicos e de produção de
conhecimentos em Geografia.

Assinatura:

João de Deus Moreira Santos

Data: 24.02.22