

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PIAUÍ – UESPI**  
**CAMPUS “POETA TORQUATO NETO”**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS – CCHL**  
**CURSO: LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

Allesson Vitor Rocha Melo

**DESTERRITORIALIZAÇÃO E RECONFIGURAÇÃO URBANA: IMPACTOS DA  
PONTE MESTRE JOÃO ISIDORO FRANÇA (PONTE ESTAIADA) SOBRE OS  
MORADORES DA AVENIDA ALAMEDA PARNAÍBA E NO SEU ENTORNO**

Teresina (PI), novembro de 2025

Allesson Vitor Rocha Melo

**DESTERRITORIALIZAÇÃO E RECONFIGURAÇÃO URBANA: IMPACTOS DA  
PONTE MESTRE JOÃO ISIDORO FRANÇA (PONTE ESTAIADA) SOBRE OS  
MORADORES DA AVENIDA ALAMEDA PARNAÍBA E NO SEU ENTORNO**

Monografia exigida como Trabalho de Conclusão do  
Curso de Licenciatura em Geografia da  
Universidade Estadual do Piauí – UESPI, sob a  
orientação do Prof. Esp. Manoel Afonso Campêlo  
Filho.

Teresina (PI), novembro de 2025.

M528d Melo, Allesson Vitor Rocha.

Desterritorialização e reconfiguração urbana: impactos da Ponte Mestre João Isidoro França (Ponte Estaiada) sobre os moradores da Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno / Allesson Vitor Rocha Melo. - 2025.

72 f.: il.

Monografia (graduação) - Licenciatura em Geografia, Campus Poeta Torquato Neto, Universidade Estadual do Piauí, Teresina, 2025.

"Orientador: Prof. Esp. Manoel Afonso Campêlo Filho".

1. Desterritorialização. 2. Reconfiguração Urbana. 3. Mobilidade. 4. Ponte Estaiada. 5. Teresina. I. Campêlo Filho, Manoel Afonso . II. Título.

CDD 918.122

Allesson Vitor Rocha Melo

**DESTERRITORIALIZAÇÃO E RECONFIGURAÇÃO URBANA: IMPACTOS DA  
PONTE MESTRE JOÃO ISIDORO FRANÇA (PONTE ESTAIADA) SOBRE OS  
MORADORES DA AVENIDA ALAMEDA PARNAIBA E NO SEU ENTORNO.**

Monografia apresentada como Trabalho de  
Conclusão de Curso de Licenciatura em  
Geografia da Universidade Estadual do Piauí –  
UESPI.

Aprovada em: 27 / 11 / 2025

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Esp. Manoel Afonso Campelo Filho  
Especialista em Geografia-UESPI  
Presidente

---

Profa. Dra. Marcela Vitória de Vasconcelos  
Doutora em Geografia-UESPI  
Membro

---

Prof. Dr. Jorge Martins Filho  
Doutor em Geografia-UESPI  
Membro

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus em primeiro lugar, pelo dom da vida e pela oportunidade a qual Ele me concedeu de chegar até aqui a Ele toda honra e toda a glória agora e para sempre!

Agradeço a minha família por sempre apoiar meus estudos e me incentivar a continuar estudando como meio de mudar a nossa realidade.

Agradeço a minha mãe e ao meu pai por sempre me apoiarem nas minhas decisões e em especial por terem me apoiado e me ajudado sempre que precisei durante a formação do curso.

Agradeço em especial a Professora. Dr. Maria Luzineide, e ao Professor. Dr. Jorge Eduardo por terem me ajudado em um momento difícil da minha vida, devido a um acidente de trânsito, a eles serei sempre grato pela ajuda a qual me deram no processo de indenização do acidente.

Agradeço a Professora. Dr. Elisabeth e ao Professor. Manoel Afonso pela compreensão nos prazos dessa pesquisa e pela ajuda nas dúvidas surgidas durante todo o projeto e em especial agradeço a ajuda e a compreensão dos dois no momento do acidente a qual tive, a vocês minha eterna gratidão.

Agradeço a turma pelo o carinho e a parceria durante todos esses anos de aprendizagem.

Agradeço aos meus amigos que fiz durante esses anos em especial ao Marcelo Antonny, Francisco Mateus, Luiz Felipe, Guilherme Nogueira, Lucas Santos e Ryan Sampaio a vocês obrigado por esses anos, pela amizade verdadeira e por todas as ajudas.

Agradeço a todos os professores da UESPI dos quais fui aluno, pois, essas jornadas são também construídas de lembranças.

“Todas as coisas cooperam para o  
bem daqueles que Te amam”.

Fernandinho, Todas as Coisas.

## RESUMO

Este estudo analisa os impactos gerados pela construção da Ponte Mestre João Isidoro França (Ponte Estaiada) sobre os moradores da Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno, em Teresina- PI. A pesquisa discute como esse grande projeto de infraestrutura desencadeou processos de desterritorialização, reconfiguração urbana e mudanças socioespaciais que transformaram profundamente a dinâmica do território e a vida dos residentes. O trabalho intitulado desterritorialização e reconfiguração urbana: impactos da Ponte Mestre João Isidoro França (Ponte Estaiada) sobre os moradores da Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno tem como problema de pesquisa a seguinte questão: quais os impactos que a construção da Ponte Estaiada trouxe para os moradores da Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno? O objetivo geral é analisar esses impactos, com ênfase nos processos de desterritorialização e reconfiguração urbana. Para tanto, foram definidos os seguintes objetivos específicos: identificar o processo de desterritorialização vivenciado pelos moradores da Avenida Alameda Parnaíba; reconhecer as mudanças na configuração urbana da região após a construção da ponte; e diferenciar as percepções dos moradores que permaneceram na Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno e daqueles que foram desterritorializados quanto aos impactos sociais, econômicos e urbanos decorrentes da construção da Ponte. A metodologia utilizada caracteriza-se por uma abordagem qualitativa e quantitativa, de natureza explicativa, fundamentada em pesquisa bibliográfica, documental e de campo, com aplicação de questionários, observações, registros fotográficos e análise documental. O trabalho está estruturado em três capítulos sendo eles Introdução; desenvolvimento e conclusão.

**Palavras-chave:** Desterritorialização. Reconfiguração Urbana. Mobilidade. Ponte Estaiada. Teresina.

## ABSTRACT

This study analyzes the impacts generated by the construction of the Mestre João Isidoro França Cable-Stayed Bridge (Ponte Estaiada) on the residents of Avenida Alameda Parnaíba and its surroundings, in Teresina, Piauí. The research discusses how this major infrastructure project triggered processes of deterritorialization, urban reconfiguration, and socio-spatial changes that significantly transformed the dynamics of the territory and the daily lives of local residents. The work, entitled *Deterritorialization and Urban Reconfiguration: Impacts of the Mestre João Isidoro França Bridge on the Residents of Avenida Alameda Parnaíba and Its Surroundings*, addresses the following research question: What impacts did the construction of the Ponte Estaiada bring to the residents of Avenida Alameda Parnaíba and its surrounding areas?

The general objective is to analyze these impacts, with emphasis on the processes of deterritorialization and urban reconfiguration. Accordingly, the specific objectives are: to identify the deterritorialization process experienced by the residents of Avenida Alameda Parnaíba; to recognize the changes in the urban configuration of the region after the construction of the bridge; and to differentiate the perceptions of residents who remained in the area from those who were displaced, regarding the social, economic, and urban impacts resulting from the project.

The methodology adopted is characterized by a qualitative and quantitative approach of an explanatory nature, based on bibliographic, documentary, and field research, including the application of questionnaires, observations, photographic records, and document analysis. The study is structured into three chapters: introduction, development, and conclusion.

**Keywords:** Deterritorialization. Urban Reconfiguration. Mobility. Cable-Stayed Bridge. Teresina.



## **LISTAS DE MAPAS**

Mapa 1 - Localização da área de estudo

36

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Área antes da construção da avenida	30
Figura 2 –	Área após a construção da avenida	31
Figura 3 –	Acidente na Avenida Alameda Parnaíba ( Ângulo 1)	32
Figura 4 –	Acidente na avenida Alameda Parnaíba (Ângulo 2)	33
Figura 5 –	Manifestação após acidente que matou criança	34
Figura 6 –	Trecho da Avenida Alameda com casas de moradores em 2011	37
Figura 7 –	Fotografia do trecho da Avenida Alameda Parnaíba sem casas dos moradores	38
Figura 8 –	Registros de casas dos moradores retiradas para processo de ampliação da avenida.	38
Figura 9 –	Presença do canteiro central na via	39
Figura 10 –	Ampliação da avenida sem a casa de moradores	40
Figura 11 –	Fotografia da Avenida Alameda Parnaíba em 2025	40
Figura 12 –	Fotografia da Avenida Alameda Parnaíba às 7:30 sentido Norte/Leste	41
Figura 13 –	Fotografia da Avenida Alameda Parnaíba às 7:30 sentido Leste/Norte	41
Figura 14 –	Fotografia da Avenida Alameda Parnaíba às 13:00 sentido Norte/Leste	42
Figura 15 –	Fotografia da Avenida Alameda Parnaíba às 13:00 sentido Leste/Norte	42
Figura 16 –	Fotografia da Alameda Parnaíba às 16:30h	43
Figura 17 -	Fotografia da rua 19 de novembro	43
Figura 18 –	Fotografia da rua Mestre Antônio Marvão	44
Figura 19 –	Avenida Alameda Parnaíba no ano de 1976	47
Figura 20 -	Fotografia da Alameda Parnaíba no ano de 2025	47

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 –	Tempo de Residência dos moradores da área de estudo	46
Gráfico 2 –	Comunicação durante a obra com os moradores permanentes na área de estudo.	48
Gráfico 3 –	Efeitos na comunidade após a remoção de moradores	50
Gráfico 4 –	Impactos ambientais decorrentes da construção da ponte	52
Gráfico 5 –	Relação com o lugar	54
Gráfico 6 –	Tempo de residência que os moradores desterritorializados tinham na área de estudo.	56
Gráfico 7 –	Comunicação no processo de remoção dos moradores desterritorializados	57
Gráfico 8 –	Processo de indenizações recebidas pelos moradores desterritorializados	58
Gráfico 9 –	Relação com a comunidade	60
Gráfico 10 –	Impactos Ambientais perceptíveis para os moradores desterritorializados	62
Gráfico 11 –	Impactos da obra <i>versus</i> benefícios para a cidade	64

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>12</b>
<b>1.1</b>	<b>Metodologia</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>DESTERRITORIALIZAÇÃO E RECONFIGURAÇÃO URBANA: FUNDAMENTOS TEÓRICOS</b>	<b>14</b>
<b>2.1</b>	<b>Análise do conceito de desterritorialização e reconfiguração urbana</b>	<b>14</b>
<b>2.2</b>	<b>Impactos da desterritorialização e reconfiguração urbana</b>	<b>21</b>
<b>2.3</b>	<b>Mudanças e exemplos a partir da desterritorialização e reconfiguração urbana</b>	<b>24</b>
<b>2.4</b>	<b>Exemplo de Desterritorialização e Reconfiguração Urbana em Teresina - PI</b>	<b>26</b>
<b>2.5</b>	<b>Desterritorialização dos moradores ao entorno da Ponte Estaiada em Teresina</b>	<b>28</b>
<b>2.6</b>	<b>Impactos da reconfiguração urbana na Avenida Alameda Parnaíba</b>	<b>31</b>
<b>3</b>	<b>ÁREA EM ESTUDO: DESCRIÇÃO E CARACTERIZAÇÃO</b>	<b>36</b>
<b>4</b>	<b>A CONSTRUÇÃO DA PONTE MESTRE JOÃO ISIDORO FRANÇA E O PROCESSO DE DESTERRITORIALIZAÇÃO NA PERSPECTIVA DOS MORADORES</b>	<b>45</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO</b>	<b>65</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>67</b>
	<b>APÊNDICE A – questionário 1: moradores que permaneceram na área</b>	
	<b>APÊNDICE B – questionário 2: moradores que foram desterritorializados (removidos da área)</b>	

## 1 INTRODUÇÃO

A urbanização, enquanto fenômeno dinâmico e multifacetado, tem promovido transformações significativas nas estruturas territoriais das cidades brasileiras. A cidade de Teresina, capital do estado do Piauí, vivencia essas transformações de forma constante, sobretudo, a partir da implementação de grandes obras de infraestrutura urbana. Nesse contexto, destaca-se a construção da Ponte Mestre João Isidoro França, conhecida popularmente como Ponte Estaiada, que liga as zonas leste e norte da capital e tornou-se um dos principais símbolos urbanos da cidade.

Diante disso, o presente estudo tem como problema de pesquisa a seguinte pergunta: quais os impactos que a construção da Ponte Estaiada trouxe para os moradores da Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno? A indagação visa compreender os efeitos da obra não apenas do ponto de vista estrutural ou viário, mas principalmente sob a percepção dos sujeitos que vivenciam o território e que, muitas vezes, não são contemplados nos discursos oficiais sobre progresso e desenvolvimento urbano.

A justificativa deste estudo se assenta na necessidade de se problematizar os efeitos colaterais de grandes obras públicas sobre populações locais, sobretudo aquelas que são inviabilizadas nos processos decisórios. Apesar dos evidentes benefícios que a ponte trouxe à mobilidade urbana de Teresina, é necessário refletir sobre os processos que a antecederam, especialmente no que diz respeito ao deslocamento compulsório de moradores, transformações no uso e ocupação do solo, além das mudanças nas relações sociais e identitárias dos residentes da Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno. Soma-se a isso o fato de que o pesquisador é também morador da região e, portanto, testemunhou de forma direta o processo de construção da ponte e suas consequências no espaço urbano e na vida cotidiana da população afetada.

Deste modo, o objetivo geral é analisar os impactos causados pela construção da Ponte Mestre João Isidoro França (Ponte Estaiada) sobre os moradores da Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno, com ênfase nos processos de desterritorialização e reconfiguração urbana. Para alcançar esse propósito foram definidos os seguintes objetivos específicos: Identificar o processo de desterritorialização vivenciado pelos moradores da Avenida Alameda Parnaíba; Reconhecer as mudanças na configuração urbana da região após a construção da ponte; e diferenciar as percepções dos moradores que permaneceram na Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno com a daqueles que foram desterritorializados, verificando aspectos sociais, econômicos e urbanos decorrentes da construção da ponte.

O estudo caracteriza-se por uma abordagem qualitativa e quantitativa, de natureza explicativa, buscando compreender os impactos sociais e espaciais provocados pela reconfiguração urbana decorrente dessa obra. Para alcançar os objetivos propostos, foram utilizados procedimentos bibliográficos, documentais e de campo, que possibilitaram a análise das transformações urbanas e das percepções dos moradores da região. Detalhes sobre a coleta e o tratamento dos dados serão apresentados na seção de Metodologia deste trabalho.

Ao tratar dessas questões, este estudo busca contribuir para a compreensão crítica dos impactos socioespaciais provocados por grandes intervenções urbanas em áreas habitadas, promovendo uma reflexão necessária sobre os rumos do planejamento urbano e sobre os direitos à cidade dos seus moradores.

Contudo, o trabalho foi dividido em seções sendo ela a metodologia, os fundamentos teóricos, descrição e caracterização da área de estudo, resultados por meio das perspectivas dos moradores que permaneceram na área em estudo e daqueles que foram desterritorializados e conclusão.

### **1.1 Metodologia**

O presente estudo aconteceu na cidade de Teresina-PI, especificamente na Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno, área essa afetada diretamente pela construção da Ponte mestre João Isidoro França. A escolha desta localidade está diretamente relacionada à vivência pessoal do pesquisador, que é morador da região, o que possibilitou uma observação direta e contínua das mudanças ocorridas no espaço urbano ao longo do tempo.

A pesquisa caracteriza-se por uma abordagem qualitativa e quantitativa, de natureza explicativa, tendo como finalidade analisar os impactos sociais e espaciais provocados pela reconfiguração urbana decorrente da construção da ponte. A abordagem qualitativa justifica-se pela necessidade de captar percepções, sentimentos e experiências vivenciadas pelos moradores, aspectos que não podem ser mensurados numericamente, enquanto a abordagem quantitativa permitiu uma análise estatística dos dados obtidos por meio dos questionários.

Quanto aos procedimentos metodológicos, foram adotadas três estratégias complementares, sendo elas pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e pesquisa de campo. Na primeira etapa, realizou-se a pesquisa bibliográfica com base em autores clássicos e contemporâneos da Geografia e dos estudos urbanos, como Milton Santos (2001) e Rogério Haesbaert (2004), bem como em artigos acadêmicos, dissertações e teses relacionadas ao tema da desterritorialização e reconfiguração urbana.

Paralelamente, a pesquisa documental incluiu a análise de notícias veiculadas em portais jornalísticos confiáveis, como G1 Piauí, a fim de identificar eventos relevantes na região, como acidentes de trânsito, protestos e manifestações de moradores. Esses documentos foram utilizados para contextualizar os impactos urbanos e sociais ocorridos ao longo do tempo na área em estudo.

Na segunda etapa, foi realizada a pesquisa de campo onde a pesquisa se estruturou em dois questionários complementares aplicados a grupos distintos. O primeiro, direcionado aos moradores que permaneceram na Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno após a construção da Ponte Mestre João Isidoro França, e o segundo, voltado para aqueles que foram desterritorializados em decorrência da obra.

O primeiro questionário permite compreender as transformações percebidas no espaço vivido, abordando aspectos como infraestrutura, mobilidade urbana, segurança viária e relações comunitárias. Já o segundo evidencia as experiências de remoção, as dificuldades enfrentadas no processo de deslocamento, as percepções quanto às indenizações recebidas e a adaptação a novos territórios. A análise conjunta dos dois instrumentos possibilita estabelecer um diálogo entre permanência e deslocamento, revelando tanto as continuidades quanto as rupturas sociais, culturais e territoriais decorrentes da reconfiguração urbana. Dessa forma, a utilização dos dois questionários assegura uma visão mais ampla e crítica sobre os impactos da obra, permitindo compreender as diferentes dimensões da desterritorialização vivenciada pela população afetada.

Ao tratar sobre o universo das pesquisas, o universo da primeira pesquisa corresponde aos moradores da Avenida Alameda Parnaíba e de seu entorno, em uma distância de 400 metros da ponte, totalizando aproximadamente 200 pessoas. A amostra foi composta por 20 entrevistados, selecionados de forma aleatória, residentes na avenida e em duas ruas próximas sendo elas, a Rua 19 de Novembro e a Rua Mestre Antônio Marvão.

Os dados do segundo questionário foram em relação aos moradores que foram desterritorializados após a construção da ponte e ampliação da avenida, adotamos como método a quantidade de casas que existiam na área em que foi afetada fazendo assim o universo da pesquisa que continha cerca de 30 pessoas em 12 residências. A amostra foi composta por 6 moradores que foram desterritorializados e localizados durante a pesquisa onde foi considerado a resposta de somente um membro familiar por casa.

É importante destacar o processo de localização dos moradores participantes da pesquisa, os quais foram encontrados em diferentes regiões da cidade. Dois deles residem atualmente no bairro Morro da Esperança, situado nas proximidades da área onde viviam antes

do processo de desterritorialização. Nesse caso, observa-se a ocorrência de um movimento de reterritorialização, uma vez que esses indivíduos retornaram ao espaço anteriormente ocupado, ainda que agora em condições distintas, morando em imóveis alugados.

Outros três moradores foram contatados por meio de ligação telefônica, sendo posteriormente encaminhado o questionário de forma online, do qual obtivemos retorno satisfatório. Por fim, um dos participantes foi localizado no bairro Monte Verde, especificamente no conjunto Leonel Brizola, onde atualmente reside.

Os instrumentos utilizados para a coleta de dados foram questionários impressos e digital com perguntas abertas, registros fotográficos da área observada e análise comparativa de imagens de satélite, obtidas por meio de plataformas como Google Earth e Google Maps, com o objetivo de identificar alterações no espaço urbano antes e depois da construção da ponte.

Os dados coletados foram organizados e analisados de forma qualitativa, utilizando categorias temáticas como deslocamento de moradores, mudanças na configuração espacial, segurança viária, tempo de moradia na área, comunicação durante a obra, laços sociais e impactos socioeconômicos. A análise buscou identificar padrões recorrentes nos relatos, comparando-os com as informações obtidas na bibliografia e nos documentos consultados. A utilização de múltiplas técnicas e abordagens metodológicas proporcionaram uma visão mais ampla e integrada do objeto de estudo, permitindo compreender tanto os aspectos objetivos das transformações urbanas quanto as experiências dos moradores afetados.



## **2 DESTERRITORIALIZAÇÃO E RECONFIGURAÇÃO URBANA: FUNDAMENTOS TEÓRICOS**

A presente seção apresenta algumas definições e os principais conceitos sobre desterritorialização e reconfiguração urbana. Para uma melhor compreensão da temática, está estruturada em cinco subseções, na primeira será abordado a análise do conceito de desterritorialização e reconfiguração urbana, na segunda os impactos da desterritorialização e reconfiguração urbana, na terceira as mudanças e exemplos a partir da desterritorialização e reconfiguração urbana, na quarta desterritorialização dos moradores ao entorno da ponte Estaiada em Teresina e na quinta, os impactos da reconfiguração urbana na Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno.

### **2.1 Análise do conceito de desterritorialização e reconfiguração urbana**

A desterritorialização e reconfiguração urbana é um conceito amplamente discutido nas Ciências Sociais e na Geografia, particularmente em relação às transformações geradas pela globalização e pelas dinâmicas econômicas e sociais contemporâneas.

O estudo das transformações urbanas, sobretudo, aquelas impulsionadas por grandes projetos de infraestrutura, como a Ponte Mestre João Isidoro França, demanda um entendimento profundo sobre a natureza do espaço geográfico na contemporaneidade. O geógrafo Milton Santos (2001) oferece um instrumental teórico fundamental para compreender como a lógica do capitalismo global se materializa e interfere na organização dos territórios urbanos. Para o autor, os espaços das cidades tornam-se atravessados por forças externas que impõem novas formas de uso e controle, gerando tensões entre projetos hegemônicos e a vida cotidiana das comunidades locais. Essa dinâmica evidencia como a ação da globalização opera sobre os lugares, produzindo rupturas, desigualdades e desarticulações sociais. Conforme afirma Santos:

O território tanto quanto o lugar são esquizofrênicos, porque de um lado acolhem os vetores da globalização, que neles se instalam para impor sua nova ordem, e, de outro lado, neles se produz uma contra-ordem, porque há uma produção acelerada de pobres, excluídos, marginalizados. (Santos, 2001, p. 52).

Essa compreensão do espaço como campo de conflitos entre a ordem global imposta, que, no caso desta pesquisa, se materializa na construção da Ponte Mestre João Isidoro França e nos projetos de modernização urbana, e o cotidiano vivido pelas populações locais, como a

comunidade da Avenida Alameda Parnaíba, sustenta a reflexão sobre processos de desterritorialização. A presença dos vetores da globalização e a consequente produção de exclusão e marginalização, descritas por Santos, evidenciam a perda de domínio dos moradores sobre o espaço e a reorganização forçada de seus modos de vida, resultando na desarticulação comunitária.

Ao conceituar desterritorialização nos fundamentamos nas ideias do geógrafo Rogério Haesbaert (2004), que afirma que ao falar sobre o processo de desterritorialização, é essencial compreender o conceito de território, que constitui a base estruturante das relações sociais, políticas, culturais e identitárias. Isso porque, para Haesbaert (2004), não existe desterritorialização dissociada da territorialização; ambos os processos são simultâneos, complementares e fundamentais para explicar as dinâmicas espaciais. O autor afirma: “Devemos antes de tudo pensar a territorialização e a desterritorialização como processos concomitantes, fundamentais para compreender as práticas humanas.” (Haesbaert, 2004, p. 101). Nessa perspectiva, Haesbaert destaca que o território pode ser definido a partir de diferentes abordagens teóricas. Cada uma dessas concepções, por sua vez, produz uma forma distinta de compreender a desterritorialização, o que demonstra a complexidade e a multiplicidade do fenômeno. Como explica: “Assim como território é comumente abordado sob diferentes perspectivas, [...], cada uma dessas concepções acaba adquirindo uma espécie de desterritorialização.” (Haesbaert, 2004, p. 112).

Entre essas interpretações, destaca-se a perspectiva cultural, segundo a qual a desterritorialização está associada ao enfraquecimento dos vínculos identitários locais, substituídos por pertencimentos ampliados e transnacionais. Nesse sentido, o autor aponta: “Desterritorialização, assim, é vista como resultado do enfraquecimento das lealdades locais e nacionais em prol das comunidades transnacionais.” (Haesbaert, 2004, p. 222). Mas também pode ser compreendida como movimento físico e simbólico de abandono do território de origem. Ele esclarece: “A desterritorialização é o movimento pelo qual se abandona o território, ‘é a operação da linha de fuga’, e a reterritorialização é o movimento de construção do território.” (Haesbaert, 2004, p. 127).

Dessa forma, a compreensão de Haesbaert evidencia que desterritorializar não significa apenas perder um território, mas vivenciar um processo complexo que articula continuidade e ruptura, deslocamento e reconstrução, desestruturação e reorganização. Esse olhar permite analisar os impactos de grandes intervenções urbanas, como no caso estudado, para além da simples saída dos moradores de um espaço físico, reconhecendo também os modos pelos quais novos territórios, identidades e vínculos são produzidos.

Além disso, o termo Desterritorialização não deve ser compreendido de forma simplista como a mera perda do território. Haesbaert (2004) critica veementemente essa visão ingênua, classificando-a como um mito. Para ele o discurso de que os indivíduos e as sociedades estão sem território é politicamente imobilizante e academicamente insuficiente, pois ignora a capacidade humana de se reterritorializar constantemente.

A crítica central do autor é que a desterritorialização é apenas uma parte de um processo dialético, conforme expresso em sua obra: “O mito da desterritorialização é o mito dos que imaginam que o homem pode viver sem território, que a sociedade pode existir sem territorialidade, como se o movimento de destruição de territórios não fosse sempre, de algum modo, a sua reconstrução em novas bases” (Haesbaert, 2004, p. 15).

Essa perspectiva é crucial para a análise da reconfiguração urbana em Teresina, pois permite ir além da simples constatação do deslocamento ou da perda. O processo vivido pela comunidade do entorno da Ponte Estaiada não é apenas uma desterritorialização, mas um complexo movimento de destruição-reconstrução do território. As forças globais e estatais discutida por Santos (2001) impõem uma desterritorialização com a remoção ou mudança na função do espaço, mas a comunidade, ao resistir, se reorganizar ou se adaptar discutido por Haesbaert, realiza uma reterritorialização em novas bases. O foco, portanto, muda da “perda” para a multiterritorialidade, onde o antigo e o novo, o físico e o simbólico, coexistem e se rearticulam na busca por novas formas de domínio e apropriação do espaço.

Octavio Ianni (1992) também contribui de forma significativa para a compreensão do conceito de desterritorialização ao analisá-lo no contexto da sociedade global. Para o autor, esse processo não se restringe às dimensões econômicas, mas envolve transformações amplas nas esferas política, cultural e simbólica.

O conceito de desterritorialização aplica-se não apenas ao óbvio, como as corporações transnacionais e as mercadorias monetárias, mas também a grupo étnicos, lealdades ideológicas e movimentos políticos que atuam crescentemente em moldes que transcendem fronteiras e identidades territoriais específicas (Ianni, 1992, p. 95).

Essa perspectiva dialoga diretamente com as reflexões de Santos (2001) e Haesbaert (2004), pois evidencia como as dinâmicas globais redefinem o uso e o significado do território, ao mesmo tempo em que provocam resistências e reorganizações locais. Assim, as populações afetadas por grandes projetos de infraestrutura, como a Ponte Mestre João Isidoro França, vivenciam simultaneamente processos de desterritorialização, impostos por forças externas, e de reterritorialização, construídos pela adaptação e pela reconstrução de laços simbólicos e espaciais.

Para complementar esse conceito, analisamos também um estudo de caso da autora Pracidina Moura (2023), mostrando como os impactos da desterritorialização não são apenas econômicos, mas também culturais e sociais. Em seu trabalho sobre uma comunidade no Tocantins, ela descreve as dificuldades de adaptação e a perda de identidade cultural dos grupos deslocados.

Nesse trabalho a autora se fundamenta no conceito de desterritorialização, segundo Haesbaert (2004), deve ser entendido como um processo que não se limita à simples perda de um território, mas que também implica em sua reconstrução e ressignificação em outro espaço, a partir de movimentos de reterritorialização “[...] a desterritorialização pode ser compreendida como a perda de um território, mas, ao mesmo tempo, envolve um processo de reconstrução e ressignificação desse território em outro espaço, através da reterritorialização” (Haesbaert, 2004, *apud* Moura, 2023, p. 41).

Essa compreensão se amplia quando a autora destaca que a desterritorialização não significa ausência de território, mas sim a vivência de múltiplos territórios em constante transformação, o que caracteriza a multiterritorialidade: “[...] a desterritorialização não significa ausência de território, mas a vivência de múltiplos territórios em constante mudança, caracterizando o processo de multiterritorialidade” (Haesbaert, 2009, *apud* Moura, 2023, p. 43).

No caso dos moradores do povoado Canela, esse processo se manifesta de forma clara. Segundo Moura (2023), a construção da Usina Hidrelétrica Luís Eduardo Magalhães provocou a remoção forçada dos moradores do povoado Canela, ocasionando uma ruptura com seu território de origem. No entanto, ao serem reassentados na área urbana de Palmas, esses moradores buscaram ressignificar suas práticas culturais e religiosas, dando início a um processo de reterritorialização que se expressa na preservação de costumes, festas e vínculos comunitários “[...] como no caso a desterritorialização dos moradores do povoado Canela e a sua reterritorialização no espaço urbano de Palmas e assim, uma das formas em que essas características se manifestam é por meio da preservação de costumes e festas locais, como as festas do Divino.” (Moura 2023, p.65). Observa-se que a desterritorialização vivida pelo povoado Canela não representou o fim da territorialidade, mas a emergência de novas formas de pertencimento que evidenciam a multiterritorialidade contemporânea.

Comparando as abordagens dos autores, nota-se que há um consenso sobre os impactos profundos da desterritorialização nas comunidades e nos territórios urbanos. Santos (2001) e Ianni (1996) fornecem uma visão mais macro, abordando os processos estruturais e globais que moldam os territórios. Enquanto isso, Haesbaert (2004) e Moura (2023) trazem análises mais localizadas e práticas, explorando como essas dinâmicas afetam comunidades específicas.

A principal diferença entre as abordagens está na ênfase dada à resistência e à adaptação. Haesbaert (2004) destaca o papel ativo das comunidades em reterritorialização e ressignificar seus espaços, enquanto Santos (2001) e Ianni (1992) enfatizam os impactos estruturais e globais, muitas vezes deixando pouco espaço para a autonomia local. Moura (2023), por sua vez, exemplifica os desafios e as possibilidades enfrentadas por populações deslocadas, oferecendo uma visão rica e detalhada das transformações sociais e culturais em contextos específicos.

Ao conceituar Reconfiguração Urbana temos que a Reconfiguração Urbana e Gentrificação pode ser vista como um processo articulado, visto que a reconfiguração urbana promovida por grandes obras de infraestrutura, como avenidas ampliadas, pontes estaiadas e projetos de modernização viária, pode ser compreendida como parte de um processo mais amplo que dialoga diretamente com a gentrificação. Esse fenômeno envolve intervenções que alteram o uso, a valorização e o perfil social de determinadas áreas da cidade, provocando deslocamentos populacionais e redefinindo as dinâmicas territoriais. Conforme apontado pela literatura clássica, a gentrificação é entendida como o processo pelo qual áreas tradicionalmente ocupadas por populações de menor renda passam a ser valorizadas e progressivamente apropriadas por grupos de maior poder aquisitivo, gerando substituição social e mudanças profundas no tecido urbano. Essa definição aparece de forma explícita quando Gevehr e Berti afirmam que:

O termo gentrificação é atribuído originalmente à socióloga Ruth Glass, que em 1964 utilizou a expressão para descrever o processo em que áreas residenciais deterioradas, tradicionalmente ocupadas por operários, estavam sendo transformadas em áreas para grupos de status socioeconômico mais elevado (GEVEHR; BERTI, 2017, p. 87).

Ao relacionar esse conceito à realidade brasileira, observa-se que a reconfiguração urbana frequentemente ocorre de forma articulada a políticas públicas e investimentos estatais que visam à “revitalização” ou modernização de determinadas áreas, mas que acabam produzindo efeitos sociais assimétricos. No caso de Teresina, a construção da Ponte Estaiada Mestre João Isidoro França e a consequente transformação da Avenida Alameda Parnaíba evidenciam essa lógica: houve valorização da área, mudanças na acessibilidade, reorganização funcional do espaço e deslocamento compulsório de moradores. A reconfiguração urbana, portanto, não foi apenas material, mas também social e territorial.

Essa leitura encontra respaldo direto na obra de Ana Fani Carlos, cuja análise da produção capitalista do espaço demonstra que processos de reestruturação urbana

frequentemente implicam expulsão de moradores, destruição de referências sociais e redefinição dos usos tradicionais do território, aproximando-se estruturalmente da dinâmica da gentrificação. Como afirma a autora: “A renovação urbana que permitiu a extensão do eixo empresarial-comercial [...] derrubou 380 casas, eliminou uma praça e erradicou uma área de favela, liberando a área para a instalação de uma nova atividade econômica” (CARLOS, 2007, p. 82).

O exemplo utilizado por Carlos ilustra que grandes intervenções urbanas não se limitam à transformação física do espaço elas impõem desterritorializações, rompendo vínculos, substituindo práticas cotidianas e impondo novas funcionalidades orientadas pelas demandas do capital e do planejamento tecnocrático. Esse movimento também caracteriza o caso estudado nesta monografia, em que a obra da Ponte Estaiada gerou deslocamentos de moradores, modificação do tecido social da Alameda Parnaíba e reorganização espacial em função da mobilidade urbana. Assim, a reconfiguração urbana observada pode ser entendida como uma forma localizada de gentrificação, uma vez que articula valorização do solo, intervenção estatal, expulsão de grupos vulneráveis e redefinição da paisagem socioespacial.

## **2.2 Impactos da desterritorialização e reconfiguração urbana**

Após a definição do conceito e abordagens de diferentes autores podemos concluir também que a desterritorialização e reconfiguração urbana causam diferentes impactos no meio onde ela acontece, afetando não apenas a organização física do território, mas também as relações sociais, econômicas e culturais.

Ao tratar sobre os impactos sociais da desterritorialização temos que eles não se limitam à mera mudança física de endereço, mas atinge a estrutura de pertencimento e as redes de apoio mútuo das comunidades gerando exclusão social. Haesbaert (2004) argumenta que a exclusão social gerada pela força dissolvente do capitalismo frequentemente resulta em um efeito contrário e paradoxal. O autor propõe que a desterritorialização impulsiona um movimento de reterritorialização onde a identidade e o local se tornam um refúgio ativo de dignidade:

A exclusão social que tende a dissolver os laços territoriais acaba em vários momentos tendo o efeito contrário: as dificuldades cotidianas pela sobrevivência material levam muitos grupos a se aglutinarem em torno de ideologias e mesmo de espaços mais fechados visando assegurar a manutenção de sua identidade cultural, último refúgio na luta por preservar um mínimo de dignidade. (Haesbaert, 2004, p.92).

A partir dessa análise, percebe-se que os impactos sociais no contexto da construção da Ponte Estaiada se manifestam na tensão sócio-espacial que se estabelece a perda do domínio territorial, imposta pelo poder vertical, força a comunidade a recorrer à apropriação simbólico-cultural do espaço. A exclusão social atua como um catalisador que impulsiona a aglutinação e o fortalecimento da coesão social, transformando a luta pela manutenção da identidade cultural em uma estratégia de resistência contra o esvaziamento de sua dignidade. Esse processo dialético é essencial para compreender a capacidade de agência dos moradores da Avenida Alameda Parnaíba.

Ao abordar os impactos econômicos da reconfiguração urbana, a análise da globalização por Santos (2001) se torna indispensável. O autor observa que a globalização não gera um espaço homogêneo, mas sim uma fragmentação que se manifesta na valorização seletiva do território. O capital, em sua lógica de acumulação, apropria-se de áreas estratégicas, transformando-as em pólos de consumo em detrimento da população local. Essa dinâmica é um reflexo direto da imposição das forças globais sobre o local, onde o espaço se torna uma mercadoria:

O espaço é, pois, um campo de forças cuja materialidade resulta da superposição de duas estruturas: a vertical e a horizontal. O que chamamos de verticalidade é o conjunto dos vetores globais que se impõem ao território: grandes empresas, capitais, infraestruturas de comunicação. A horizontalidade é a vida no lugar, a coexistência, as normas, a solidariedade e a vizinhança (Santos, 2001, p. 77).

Nesse sentido, a fragmentação socioespacial promovida pela construção da Ponte Estaiada intensifica as desigualdades econômicas no ambiente urbano. A reconfiguração da área próxima à Ponte promovendo o aumento da circulação e a atração de novos empreendimentos configura-se como a apropriação vertical do território pelo capital, transformando-o em um produto de consumo. Como consequência, áreas urbanas tornam-se pólos de atração para investimentos e especulação imobiliária, enquanto a população tradicionalmente estabelecida na Alameda Parnaíba é deslocada (seja física ou economicamente) ou submetida a condições precárias, confirmando a marginalização das áreas que não servem à lógica hegemônica do capital.

Com os impactos culturais Marc Augé (1994), ao discutir os “não-lugares”, relaciona a reconfiguração urbana à perda de espaços de identidade cultural. “Os não-lugares são as autoestradas, os aeroportos, as grandes cadeias hoteleiras, os supermercados, as redes de cartões de crédito e de telecomunicações” (Augé, 1994, p. 74). Nesse sentido, os não-lugares,

como aeroportos e grandes avenidas, podem simbolizar a ausência de laços históricos e culturais, característica da desterritorialização urbana.

Logo, Augé (1994) ao falar sobre os “não-lugares”, contribui para a compreensão dos impactos culturais da reconfiguração urbana no contexto da globalização. Esses espaços, caracterizados pela ausência de laços históricos e culturais, simbolizam uma desterritorialização urbana que transforma cidades em ambientes funcionais e despersonalizados. Em paralelo às desigualdades territoriais apontadas por Milton Santos, a homogeneização promovida pelos “não-lugares” intensifica a perda de identidade cultural, dificultando a formação de vínculos comunitários e o sentimento de pertencimento. E por tanto, essa dinâmica ressalta a necessidade de pensar em projetos urbanos que conciliam funcionalidade com a preservação da história e da cultura locais, mitigando os impactos da desterritorialização.

Já nos impactos urbanísticos temos que dizem respeito às alterações nas formas, funções e fluxos do espaço urbano, resultantes das intervenções estruturais. Villaça (2001, p. 94) observa que grandes obras modificam a acessibilidade, reorganizam centralidades e afetam o padrão de deslocamento da população, repercutindo na vida cotidiana e no funcionamento geral da cidade. Corrêa (1995, p. 43) reforça que a intervenção estatal ou privada no espaço urbano “redefine estruturas espaciais e reorganiza as dinâmicas territoriais”, podendo gerar maior circulação, mudanças na paisagem, novos usos e até situações de risco, como aumento de acidentes viários impacto especialmente relevante no caso analisado. Assim, a ampliação da avenida e o incremento no fluxo de veículos transformaram radicalmente a mobilidade local e aumentaram tensões relacionadas à segurança dos moradores.

Por fim conceituamos os impactos ambientais que correspondem às alterações provocadas no meio físico, biológico e social devido à ação humana. Para Sánchez (2013, p. 56), impacto ambiental é “qualquer alteração benéfica ou adversa produzida por determinado projeto sobre o meio ambiente”, sendo essencial a análise integrada dos efeitos diretos e indiretos das intervenções urbanas. Dias (2004, p. 73) reforça que tais impactos representam modificações que “afetam a qualidade e o equilíbrio ambiental”, podendo manifestar-se sob a forma de poluição, supressão de vegetação ou mudanças no microclima local.

Além disso, a Resolução CONAMA nº 01/1986 define impacto ambiental como qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente que afete diretamente a saúde, a segurança e o bem-estar da população (CONAMA, 1986, Art. 1º). Essa dimensão é essencial no caso estudado, considerando a retirada de áreas verdes, aumento da



circulação de veículos, ruídos intensos, poeira, riscos ambientais e a percepção de degradação apontada pelos moradores.

### **2.3 Mudanças e exemplos a partir da Desterritorialização e Reconfiguração Urbana**

A desterritorialização e a reconfiguração urbana provocam diversas transformações nas cidades, mudando tanto suas dinâmicas sociais como econômicas e culturais. Esses processos moldam os espaços urbanos, fragmentando territórios e impactando a vida das populações locais. Ao mesmo tempo que promovem modernização, geram desigualdades, exclusão e perda de identidade, evidenciando a necessidade de um olhar crítico sobre as mudanças que moldam o ambiente urbano contemporâneo.

Sobre as mudanças podemos analisar as novas territorialidades que surgem com esse processo, a fragmentação espacial, a urbanização desigual e a perda de espaços tradicionais. Ao falar do surgimento de novas territorialidades a partir das mudanças ocasionadas pelo processo de desterritorialização e reconfiguração urbana, Haesbaert (2004) introduz o conceito de “reterritorialização”, que se refere à capacidade das populações afetadas de reconstruir suas identidades e práticas em novos espaços.

Embora a desterritorialização possa ser vista como perda, ela também abre caminho para a criação de novas territorialidades, reconfigurando as relações socioespaciais. Nesse sentido a ideia de Haesbaert (2004), ressalta a dinâmica das interações socioespaciais, falando que, mesmo em face da perda de território, as comunidades encontram maneiras de reestruturar suas identidades e práticas. Este procedimento demonstra a resiliência e a criatividade das comunidades impactadas, que convertem novos territórios em locais de identificação e renovação cultural, alterando as dinâmicas sociais e econômicas locais.

Já na fragmentação espacial Ianni (1992) observa que a desterritorialização contribui para a fragmentação dos espaços urbanos, criando áreas altamente conectadas ao sistema global e outras isoladas, a reconfiguração urbana fragmenta os territórios, reforçando desigualdades e separações físicas e sociais entre diferentes grupos.

Nesse sentido, a fragmentação espacial evidencia o efeito da desterritorialização na reestruturação urbana. Este procedimento intensifica as desigualdades ao gerar regiões fortemente integradas ao sistema mundial e regiões à margem, com acesso restrito a infraestrutura e oportunidades. A globalização econômica intensifica essa polarização, formando cidades que satisfazem as necessidades do capital, em prejuízo da coesão social e da

inclusão. É crucial entender essa dinâmica para avaliar os obstáculos da urbanização atual e sugerir soluções que fomentem um maior equilíbrio socioespacial.

Santos (2001) aborda a “urbanização corporativa”, em que áreas urbanas são moldadas para atender às demandas do capital global, muitas vezes em detrimento das populações locais. Segundo Santos (2001, p.138), “o dinheiro regulador e homogeneizador agrava heterogeneidades e aprofunda as dependências, contribuindo para quebrar a solidariedade nacional, criando ou aumentando as fraturas sociais e territoriais e ameaçando a unidade nacional.” A reestruturação do território leva a uma urbanização desigual, em que áreas de grande valor coexistem com áreas marginalizadas e precárias. Esta dinâmica evidencia a lógica seletiva da globalização, que privilegia os interesses econômicos em prejuízo das comunidades locais, favorecendo a exclusão social e a debilitação das identidades culturais.

Ao analisar os diferentes níveis de impactos e as mudanças que ocorrem com os processos de desterritorialização e reconfiguração urbana é cabível abordar exemplos de como tal efeito pode acontecer a nível nacional. Como um exemplo claro e de grande expressão nacional, podemos trazer os impactos e as mudanças que ocorreram com a construção da barragem de Sobradinho, no rio São Francisco, na década de 1970, que se tornou um dos maiores exemplos no Brasil de desterritorialização em larga escala.

Marquês (2017, p. 61) afirma que: “A barragem de Sobradinho atingiu cerca de 72.000 pessoas, enquanto, Itaparica foi responsável pelo deslocamento de aproximadamente 65.000, entre as quais 169 indígenas que foram obrigados a sair de suas terras”. Esse deslocamento se deu pela criação de um lago artificial, que inundou vastas áreas e provocou a remoção compulsória de milhares de famílias de suas terras ancestrais e causou mudanças profundas na organização espacial e socioeconômica da região.

Entre as cidades atingidas encontram-se Casa Nova, Remanso, Sento Sé e Pilão Arcado onde as antigas cidades foram inundadas, e seus habitantes foram realocados para uma nova área, onde a cidade foi reconstruída. Essa obra monumental não apenas alterou a geografia e o meio ambiente, mas também causou mudanças significativas no tecido social, econômico e cultural da região (Marquês, 2017).

Quando se fala sobre desterritorialização dessa localidade, é possível observar a perda de laços entre as populações e os territórios que ocupavam. No caso de Sobradinho, a remoção das famílias das suas terras de origem causou o enfraquecimento dos vínculos sociais que existiam entre os moradores. O deslocamento forçado muitas vezes resultou na imposição de novas formas de organização urbana ou agrícola, com as populações enfrentando dificuldades para se adaptar ao novo contexto, o que intensificou o sofrimento e as tensões sociais.

O sentimento de deslocamento e a dificuldade de encontrar um pertencimento no novo território são características típicas desse tipo de mudança. Assim como foi discutido por Marquês (2017), afirmando que:

Uma das características dos deslocamentos populacionais em São Francisco foi a quebra dos vínculos das pessoas com seus lugares, com seus espaços identitários. Não se trata apenas de uma lembrança traumática, mas de uma busca de sentido na dinâmica de organização da identidade sociocultural e das suas dimensões subjetivas (Marquês, 2017, p. 61).

A reconfiguração econômica da região também foi afetada pela construção da barragem se deu por meio da introdução de novos interesses no território. Enquanto a barragem trouxe inegáveis benefícios econômicos para a produção de energia e para a exploração das áreas alagadas, as populações locais se viram desprovidas das condições necessárias para manter suas atividades econômicas anteriores, como a agricultura.

As terras reassentadas ofereciam menor potencial de aproveitamento, o que resultou em uma escassez de recursos e em condições de vida muito precárias para os que foram deslocados. Dessa forma, o processo gerou uma grande disparidade entre as áreas que passaram a ser valorizadas e aquelas que foram marginalizadas, com as comunidades necessitando buscar alternativas em condições de vulnerabilidade econômica.

Nesse sentido, podemos afirmar que a ligação com o rio São Francisco, por exemplo, representava não apenas uma fonte de sustento, mas também um ponto central de práticas culturais e tradições. A criação do lago de Sobradinho resultou na submersão de espaços que carregam significados históricos e culturais profundos para a população, e a adaptação aos novos ambientes urbanos ou agrícolas muitas vezes levou à desestruturação das práticas culturais anteriores. Baseado nisso, surgiram os “não-lugares” como já discutido por Augé (1994) a qual é abordado espaços sem vínculos culturais ou históricos, que representam a perda das referências locais essenciais para a formação de uma identidade comunitária sólida.

Por tanto, a construção da barragem de Sobradinho teve um impacto profundo sobre as populações afetadas, gerando mudanças significativas nos aspectos sociais, econômicos e culturais. O deslocamento forçado resultou em um processo de desterritorialização que levou à perda de identidade e agravou as desigualdades regionais.

## **2.4 Exemplos de Desterritorialização e Reconfiguração Urbana em Teresina-PI**

A cidade de Teresina apresenta uma trajetória marcada por intervenções urbanas que produziram deslocamentos forçados, remoções compulsórias e profundas transformações socioespaciais. Esses processos, ainda que variem conforme o período histórico e o tipo de obra realizada, mantêm um padrão comum, a reorganização do território em favor da modernização urbana, frequentemente às custas da desterritorialização de populações vulneráveis. Esse histórico se articula diretamente com o objeto deste estudo, os impactos da construção da Ponte Mestre João Isidoro França (Ponte Estaiada) sobre os moradores da Avenida Alameda Parnaíba.

Um exemplo emblemático desse processo é o Programa Lagoas do Norte, considerado um dos mais significativos casos de remoção forçada e desterritorialização já registrados em Teresina. Como observa Rocha (2020, p. 44), “as remoções forçadas sempre foram a prática do poder público piauiense”, evidenciando que a retirada de moradores de áreas valorizadas ou estratégicas não constitui um episódio isolado, mas um padrão histórico. O autor relata que comunidades inteiras, com mais de cinco décadas de ocupação, foram classificadas como “áreas de risco”, o que legitimou sua realocação compulsória. A resistência dos moradores expressou-se em cartazes e manifestações que afirmavam: “50 anos não são 50 dias” e “Não existe Lagoas sem Boa Esperança” (ROCHA, 2020, p. 44), revelando o sentimento de pertencimento ao território e os efeitos identitários da desterritorialização.

Esse cenário se repete quando se analisam os deslocamentos provocados pela construção da Ponte Estaiada, que demandou a retirada de moradores da Avenida Alameda Parnaíba e a posterior reconfiguração funcional e paisagística do entorno. Ambos os casos demonstram que obras de grande porte reconfiguram o espaço, valorizam o território, atraem novos fluxos e usos e, simultaneamente, desestruturam comunidades locais, comprometendo vínculos sociais historicamente construídos.

A compreensão desses processos exige o reconhecimento dos instrumentos legais e urbanísticos que os sustentam. Em Teresina, o Plano Diretor e as legislações de desapropriação constituem os principais mecanismos normativos que permitem ao poder público executar intervenções que resultam em desterritorialização.

O Plano Diretor Local Integrado (PDLI) de 1969 já apresentava diretrizes voltadas para o disciplinamento espacial da cidade, estabelecendo bases para futuras intervenções urbanas amplas (ROCHA, 2020, p. 46). Posteriormente, o I Plano Estrutural de Teresina (PET) de 1977 reforçou zonas específicas para expansão urbana e critérios de densidade, legitimando práticas recorrentes de remanejamento populacional em nome do “desenvolvimento” (ROCHA, 2020, p. 29). Esses instrumentos mostram que a reconfiguração urbana que atinge comunidades

como a Alameda Parnaíba não emerge de decisões isoladas, mas de uma lógica estatal consolidada no planejamento urbano da capital.

Outro eixo fundamental para a operacionalização das remoções é a legislação de desapropriação, especialmente o Decreto-Lei nº 3.365/1941, o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) e o art. 182 da Constituição Federal, que regulam a atuação estatal na reorganização do território urbano. Como explica Rocha (2020, p. 151), a desapropriação por utilidade pública tem como finalidade a “recuperação urbanística de regiões citadinas atingidas por deterioração”. Em complemento, o autor distingue a desapropriação urbanística geral daquela aplicada como sanção pelo descumprimento da função social da propriedade (ROCHA, 2020, p. 152). Tais dispositivos legais amparam intervenções como a implantação da Ponte Estaiada, justificando a retirada de famílias que ocupavam a Alameda Parnaíba.

Além das bases jurídicas, os programas habitacionais historicamente influenciaram realocações em massa na cidade. A partir da década de 1960, políticas habitacionais conduzidas pelo Banco Nacional da Habitação (BNH) já haviam provocado deslocamentos significativos, como no caso do Conjunto Parque Piauí, que absorveu populações removidas de áreas valorizadas ou consideradas impróprias para ocupação (FAÇANHA, 1998, p. 47). Essa mesma lógica de reassentamento periférico reaparece de forma semelhante nas remoções ligadas à Ponte Estaiada, em que moradores foram realocados para conjuntos habitacionais distantes, como o Leonel Brizola, conforme apontado na análise dos resultados deste trabalho.

A análise histórica e documental revela que a desterritorialização vivenciada pelos moradores da Avenida Alameda Parnaíba integra um ciclo mais amplo de intervenções urbanas praticadas em Teresina ao longo das últimas décadas. O Plano Diretor, as leis de desapropriação e os programas habitacionais funcionam como pilares institucionais que permitem ao poder público reconfigurar áreas urbanas estratégicas, promovendo valorização, novas dinâmicas territoriais e, simultaneamente, remoções forçadas e rupturas sociais. Assim, o caso da Ponte Estaiada não é um evento isolado, mas expressão de um modelo estrutural de reorganização socioespacial que afeta principalmente populações vulneráveis.

## **2.5 Desterritorialização dos moradores ao entorno da ponte estaiada em Teresina**

A construção da Ponte Estaiada Mestre João Isidoro França em Teresina gera um processo de desterritorialização que possui elementos notáveis de impacto urbano e social, particularmente nas imediações da Avenida Alameda Parnaíba. O principal propósito da construção da ponte foi aprimorar a mobilidade urbana entre as regiões centro/norte e leste da

cidade, diminuindo os engarrafamentos e proporcionando novas alternativas de tráfego. Contudo, assim como em várias intervenções urbanas de grande porte, isso levou à remoção de moradias gerando desterritorialização de antigos moradores e a mudanças relevantes na área circundante gerando uma reconfiguração urbana no local e trazendo problemas à população.

Durante o processo de desterritorialização alguns moradores tiveram que ser retirados de suas casas para a ponte ser concluída. Tal fato nos permite pensar como ocorreu esse processo de desterritorialização, quais foram os impactos e quais mudanças aconteceram ao longo dessa área modificada.

De acordo com o Portal 180 graus em uma matéria lançada no dia 09/10/2009, “[...] a construção da ponte e seu entorno teve como um problema principal a desocupação das propriedades privadas e as indenizações para os moradores que tiveram que ser deslocados”. O principal ponto discutido pelos moradores foi que embora tenha havido uma avaliação das residências pela Caixa Econômica Federal, muitas famílias relataram dificuldades relacionadas à compensação financeira, pois o valor oferecido a indenizações era muito baixo e não dariam para comprar outro imóvel no mesmo bairro. Essas remoções levaram à perda de laços sociais e culturais, um fenômeno característico de processos de desterritorialização.

A partir desse ponto conseguimos observar que as populações deslocadas enfrentaram desafios econômicos e sociais, como a reconstrução de suas redes de apoio e a adaptação a novos contextos urbanos. Outro ponto observado foi de dois impactos comentados anteriormente e citados por Santos (2001) e Haesbaert(2004), que seria o impacto social e o impacto econômico, ou seja, esses impactos nos fazem pensar que grande parte desses moradores que foram desapropriados acabaram que tendo um enfraquecimento das identidades locais ao serem alocados para outros lugares, pois conforme o portal 180 graus “[...] a esses moradores foram dadas a possibilidades deles irem para o conjunto habitacional Leonel Brizola, no bairro Monte Verde, porém muitos moradores recusaram devido a distância do local oferecido”.

Isso traz à tona a ideia que Haesbaert (2004) discute, que essa mudança pode trazer de fato conflitos entre as populações que foram deslocadas e criar as novas dinâmicas territoriais, criando tensões socioespaciais. O outro impacto que podemos comentar nessa perspectiva é o econômico baseado na análise que Santos (2001) descreve sobre os territórios que se tornam produtos de consumo, apropriados pelo capital, pois a partir da análise da percepção do autor, percebemos que a Ponte Estaiada se transformou em um marco turístico e cultural de Teresina, com a criação de um mirante e áreas de lazer, como trilhas, academia ao ar livre e espaço para eventos.

Essas melhorias urbanísticas contribuíram para uma valorização imobiliária da região, mas também reforçaram a fragmentação socioespacial, criando áreas com alto nível de investimento em infraestrutura ao lado de zonas negligenciadas. Por tanto, grande parte dessa população que foi afetada e desapropriada não tem condições financeiras, devido à baixa indenização de seus imóveis, de comprar outro imóvel neste mesmo local visto que a área se valorizou por essa obra urbana e a única solução apresentada pelo poder público foi a dispersão para bairros mais distantes do centro da cidade como o conjunto habitacional Leonel Brizola localizado no bairro Monte Verde.

Nesse sentido percebemos que a Ponte Estaiada, assim como a construção da barragem de Sobradinho, ilustra a contradição das grandes intervenções urbanas ao mesmo tempo que fomenta o desenvolvimento econômico e a integração territorial, ela também intensifica as desigualdades sociais e revela a fragilidade das comunidades que residem em áreas vitais para o progresso urbano.

A título de identificação da área onde ocorreu o processo de desterritorialização dos moradores, a figura 1 apresenta a área antes da construção da avenida, sendo possível observar o início da construção da ponte logo atrás com as estruturas de concreto para receber o asfaltamento nessa área, contudo, sem a presença da avenida delimitada. Podemos perceber também diversas residências nessa área como também moradores sentados na porta, a rua não pavimentada, ou seja, rua de terra e sem delimitação apresentando características tortas e com pouco tráfego de veículos e uma presença de áreas verdes.

Figura 1 – Área antes da construção da avenida



Fonte: Acervo Belfort Filho, 2008.

Já na figura 2, tirada no ano de 2025, temos a imagem tirada no mesmo ângulo e no mesmo local da fotografia anterior, agora podemos perceber a avenida já construída, o fluxo constante de veículos e a ausência de algumas casas bem como a ausência de moradores sentados na porta é possível observar que de fato houve um processo de reconfiguração urbana da área desde da mudança da vegetação com predomínio no canteiro central, aumento do fluxo de trânsito, sistema de iluminação e pavimentação.

Figura 2 – Fotografia da área após a construção da Avenida



Fonte: do próprio autor, 2025.

## 2.6 Impacto da reconfiguração urbana na Avenida Alameda Parnaíba

Os impactos que ocorreram na Avenida Alameda Parnaíba devido à construção da Ponte Estaiada Mestre João Isidoro França provocaram mudanças significativas na dinâmica local, afetando tanto a infraestrutura quanto a segurança viária de residentes e visitantes. Essas alterações físicas evidenciaram um problema constante como o crescimento expressivo no número de acidentes de trânsito, intensificado pela inadequação das ações de segurança no trânsito bem como falta de sinalização da via.



Com a edificação da Ponte Mestre João Isidoro França, a Avenida Alameda Parnaíba passou a ser cenário de acidentes de trânsito frequentes, intensificados pelo excesso de velocidade e pela falta de redutores apropriados. Um exemplo que podemos mencionar é de um carro que, durante um “racha”, (corrida ilegal entre veículos em vias públicas), perdeu o controle e invadiu a residência de uma moradora. Conforme cita o portal G1 PI em uma matéria lançada no dia 22 de setembro de 2014:

Um veículo derrubou um poste e destruiu a fachada de uma casa na Alameda Parnaíba, Zona Norte de Teresina. Segundo testemunhas, a colisão aconteceu na madrugada desta segunda-feira (22), quando o motorista que participava de um racha tentou desviar de um veículo estacionado na avenida e invadiu a residência. O condutor e uma passageira fugiram do local, deixando uma outra mulher que estava ferida dentro do carro (G1 PIAUÍ, 2014).

Esse incidente gerou grande preocupação e reforçou os pedidos da comunidade por melhorias na sinalização e instalação de redutores de velocidade na via. Moradores denunciaram que a alta velocidade de veículos é recorrente na avenida e colocaram em pauta a urgência de ações para coibir práticas perigosas, como rachas. Isso demonstra que a reestruturação urbana, embora tenha modernizado a região e aprimorado a mobilidade urbana entre os diferentes setores da cidade, não trouxe benefícios significativos para a mobilidade urbana, negligenciando elementos essenciais para a segurança da população local.

A título de ilustração as figuras 3 e 4 mostram as imagens do acidente que aconteceu na avenida onde o carro desgovernado que estava participando do racha invadiu a casa da moradora e provocou danos materiais a ela e a cidade.

Figura 3 – Acidente na Avenida Alameda Parnaíba (Ângulo 1)



Fonte: Victor Leonardo (2014).

Figura 4 – Acidente na Avenida Alameda Parnaíba (Ângulo 2)



Fonte: Victor Leornado (2014).

Ademais, um episódio marcante relatado pelo portal de notícias G1 Piauí envolveu a morte de uma criança de 9 anos, atingida por um carro na avenida, provocando indignação entre os residentes. A matéria descreve que em manifestação, os habitantes da região bloquearam a estrada com pneus e pedaços de madeira, reivindicando aprimoramentos na sinalização e implementação de ações eficazes para diminuir a velocidade dos automóveis. De acordo com os residentes, o crescimento do tráfego provocado pela ponte, juntamente com a ausência de infraestrutura apropriada, levou a uma série de catástrofes que poderiam ter sido prevenidas com um planejamento mais aprimorado.

A figura 5 mostra a população fazendo manifestação na avenida fechando seu acesso para cobrar dos governantes justiça pela morte da criança de 9 anos e segurança na avenida por meio de radares de velocidades.

Figura 5 – Manifestação após acidente que matou criança



Fonte: Hérlon Moraes (2014).

Esses acontecimentos demonstram que a reestruturação urbana não só modifica o espaço físico, mas também modifica a dinâmica social, revelando vulnerabilidades no planejamento urbano. A falta de uma avaliação mais minuciosa dos efeitos na segurança do trânsito indica uma deficiência na execução de políticas públicas focadas na defesa dos cidadãos em regiões afetadas por grandes intervenções urbanas.

A insegurança no trânsito na Avenida Alameda Parnaíba, além dos acidentes e tragédias já mencionados, também tem provocado impactos sociais mais extensos. A ausência de uma infraestrutura apropriada e os frequentes incidentes criaram um clima de insegurança para pedestres e residentes, que relataram evitar atividades cotidianas, como caminhar pela região ou permitir que crianças se divirtam nas áreas próximas à avenida. Isso evidencia um efeito considerável na qualidade de vida dos habitantes, cujas rotinas são restringidas pelas condições inseguras do ambiente.

No entanto, para mitigar os impactos da reconfiguração urbana na Avenida Alameda Parnaíba, é fundamental que sejam implementadas medidas eficazes de segurança viária, como redutores de velocidade, fiscalização e educação no trânsito. Além disso, a participação ativa da comunidade no planejamento de intervenções futuras pode garantir que as demandas locais sejam atendidas, promovendo maior equilíbrio entre desenvolvimento urbano e qualidade de vida.

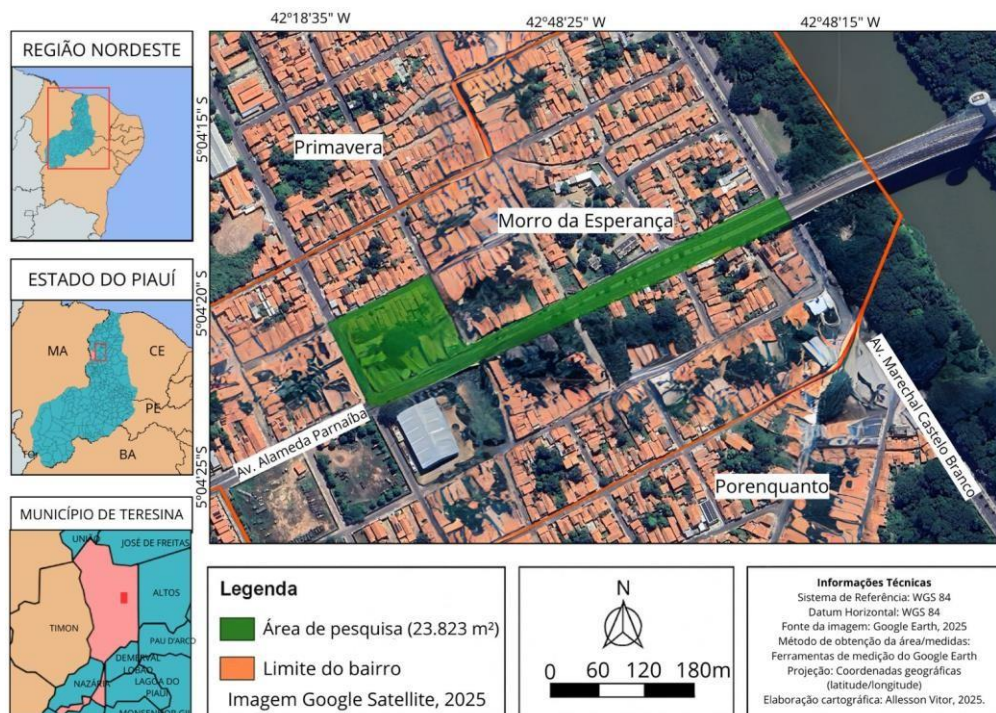
Assim, é essencial que o planejamento urbano contemporâneo vá além da simples execução de obras. É necessário adotar uma abordagem holística que considere os impactos sociais, econômicos e culturais das intervenções, promovendo um desenvolvimento que respeite e valorize as comunidades envolvidas.

### 3 ÁREA DE ESTUDO: DESCRIÇÃO E CARACTERIZAÇÃO

Nessa seção apresentam-se os registros fotográficos de autoria própria, bem como imagens de satélites por meio de softwares como o Google Maps e Google Earth com o objetivo de identificar as alterações no espaço urbano da Avenida Alameda Parnaíba depois da construção da ponte. Esse levantamento visual possibilita a comparação de diferentes etapas da configuração da avenida e fortalece a análise das alterações observadas pelos moradores. Assim, as imagens servem como um meio para interpretar as mudanças observadas ao longo do percurso.

O mapa 1 apresenta a área de estudo, sendo destacada em amarelo a delimitação da área percorrida para aplicação de questionários, iniciando no trecho sentido Norte/Leste da cidade.

Mapa 1 – Localização da área de estudo



Fonte: do próprio autor, 2025.

A Figura 6 apresenta o trecho da Avenida Alameda Parnaíba sentido Leste ao Norte da cidade de Teresina, onde existiam as residências de moradores no ano de 2011, ao todo existiam 12 casas nessa área e essas casas precisaram ser removidas para acontecer o



alargamento da via e tal fato acabou que desterritorializando os moradores dessas residências, que foram afetados diretamente pela obra.

Figura 6 – Trecho da Avenida Alameda com casas de moradores em 2011



Fonte: Google Maps (2011).

Esse episódio evidencia um dos efeitos sociais das obras de infraestrutura urbana, nas quais o avanço físico da cidade nem sempre é acompanhado por políticas adequadas de compensação e reassentamento. A remoção dessas famílias representa mais do que uma simples mudança espacial: trata-se de uma ruptura nos vínculos sociais, econômicos e afetivos construídos ao longo do tempo, revelando a tensão existente entre o desenvolvimento urbano e o direito à permanência no território.

Além disso, tal processo expõe a forma como as políticas públicas de urbanização, ao priorizarem a modernização estrutural, tendem a invisibilizar os impactos humanos e comunitários das intervenções. A ausência de planejamento participativo agrava a sensação de perda e exclusão vivenciada pelos antigos moradores, que passam a ocupar posições marginalizadas dentro da nova configuração urbana. Essa realidade reforça a necessidade de se repensar modelos de desenvolvimento que integrem crescimento urbano e justiça social.

Na figura 7, apresenta-se a mesma área, agora com uma reconfiguração urbana do espaço estudado, onde podemos perceber a retirada das casas e a presença de veículos na avenida, num intervalo de 14 anos após o registro anterior.

Figura 7 – Fotografia do trecho da Avenida Alameda Parnaíba sem casas dos moradores



Fonte: do próprio autor (2025).

Já na Figura 8, a imagem mostra a área no ano de 2012 no mesmo lugar, porém, no sentido Norte ao Leste da cidade podemos observar a presença de profissionais trabalhando no processo de alargamento da via. Cabe destacar que nessa localização haviam 12 residências de moradores e essas 12 casas que existiam no local foram derrubadas para que assim a obra iniciasse, consequentemente ao início dessa obra os moradores que residiam nessa área já haviam se retirado do local para que assim a obra pudesse ser iniciada.

Figura 8 – Registro de casas dos moradores retiradas para processo de ampliação da Avenida



Fonte: Google Maps (2012).

Na figura 9, mostra o mesmo trecho da área, só que agora 13 anos depois da figura anterior, podemos perceber uma reconfiguração urbana na via pois além da ampliação da via a imagem apresenta um canteiro central que antes não tinha, havia somente uma linha contínua em amarelo separando as duas vias. A presença do canteiro central agora pode ser pensada como uma medida de segurança para pedestres ao atravessar a avenida, mesmo que ainda não tenha a presença de uma faixa de trânsito ou semáforos, a presença do canteiro ajuda na redução de acidentes no caso de tráfego e ultrapassagem de pedestres na via. Além disso, serve para reduzir acidentes até para os veículos visto que com a presença do canteiro fica inviável fazer o retorno reduzindo assim colisões nessa parte da avenida.

Figura 9 – Presença do canteiro central na via



Fonte: do próprio autor (2025).

A Figura 10, referente ao ano de 2012, apresenta a obra de alargamento da via já totalmente finalizada. Observa-se que a Avenida Alameda Parnaíba passou a contar com mais duas faixas de tráfego, o que contribuiu para a melhoria da fluidez no trânsito no sentido Leste/Norte da cidade. Nota-se também que parte do terreno onde antes se localizavam as residências removidas foi convertida em calçadas, com o objetivo de ampliar a mobilidade e a segurança dos pedestres que circulam por essa área.



Figura 10 – Ampliação da avenida sem a casa de moradores



Fonte: Google Maps (2012).

A figura 11 apresenta a área 13 anos depois da conclusão da ampliação da via e mais uma vez o espaço se reconfigura, seja no aumento do trânsito, na modernização do sistema de iluminação pública, na presença de mais vegetação no canteiro e a presença de outdoor de propaganda para visualização de empresas em áreas de grande movimento.

Figura 11 – Fotografia da Avenida Alameda Parnaíba em 2025



Fonte: do próprio autor (2025).

Por fim, apresenta-se nas figuras 12, 13, 14, 15 e 16 o trânsito da avenida no sentido Norte/Leste e Leste/Norte da cidade. É importante frisar que a área de estudo foi visitada em dois dias consecutivos, especificamente nos dias 08 e 09 de outubro de 2025, em horários de

pico, às 7:30h e 13h, horários em que o trânsito se apresenta de forma mais intensa no deslocamento sentido Norte/Leste da cidade. Também ocorria o fluxo de veículos no sentido Leste/Norte, no entanto, com menos intensidade do que o lado oposto da via.

Mas em geral, percebemos por meio do registro que a obra da ponte melhorou a fluidez do trânsito, sendo ele mais intenso em horário de pico e mais ameno em horários não considerados de pico, como às 16:30h conforme é possível observar na fotografia da figura 16 a título de comparação de horário. Em seguida, apresenta-se o registro fotográfico com os respectivos horários.

Figura 12 – Fotografia da Avenida Alameda Parnaíba às 7:30h sentido Norte/Leste



Fonte: do próprio autor (2025).

Figura 13 – Fotografia da Avenida Alameda Parnaíba às 7:30 sentido Leste/Norte



Fonte: do próprio autor (2025).



Figura 14 – Fotografia da Avenida Alameda Parnaíba as 13:00h sentido Norte/Leste



Fonte: do próprio autor (2025).

Figura 15 – Fotografia da Avenida Alameda Parnaíba as 13:00h sentido Leste/Norte



Fonte: do próprio autor (2025).

Figura 16 – Fotografia da Avenida Alameda Parnaíba as 16:30h



Fonte: do próprio autor (2025).

Já as figuras 17 e 18, apresentam o registro fotográfico de duas ruas no entorno da avenida, 19 de novembro e a mestre Antônio Marvão, onde a pesquisa aconteceu respectivamente.

Figura 17 – Fotografia da Rua 19 de Novembro



Fonte: do próprio autor (2025).



Figura 18 – Fotografia da Rua Mestre Antônio Marvão



Fonte: do próprio autor (2025).

Mediante os registros fotográficos e as observações realizadas aqui permitem constatar a melhoria na fluidez do trânsito após a construção da ponte, sobretudo nos horários de pico, além de contribuírem para a caracterização física e funcional da área de estudo e de seu entorno imediato.

#### **4A CONSTRUÇÃO DA PONTE MESTRE JOÃO ISIDORO FRANÇA E O PROCESSO DE DESTERRITORIALIZAÇÃO NA PERSPECTIVA DOS MORADORES**

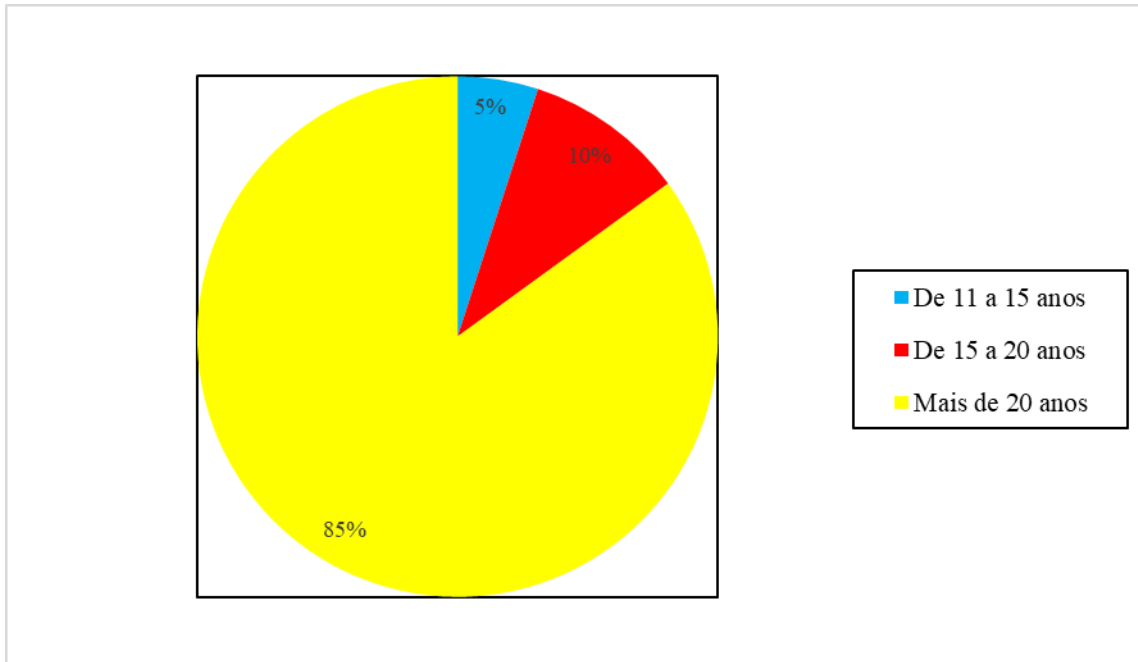
Nesta seção são apresentados e analisados os resultados dos dois questionários aplicados e obtidos a partir da pesquisa qualitativa e quantitativa realizada. Para isso, utilizamos gráficos em algumas perguntas com o intuito de possibilitar uma melhor compreensão dos dados levantados. Os resultados foram organizados de forma clara e objetiva, permitindo identificar padrões, comparações e tendências relevantes para a investigação. Além disso, foi feita uma análise interpretativa dos achados, relacionando com os objetivos propostos e discutindo suas implicações dentro do contexto estudado.

##### **Questionário 1- Moradores que permaneceram na área de estudo.**

A primeira pergunta tratou a respeito do sexo dos moradores permanentes na área de estudo foi possível verificar que dos 20 participantes que responderam predominou as pessoas do sexo feminino correspondendo ao percentual de 45%, seguindo as do sexo masculino com 35%. Foi deixado no questionário a opção “prefiro não responder” caso algum participante não quisesse se identificar, e essa opção ficou com um percentual de 20%. Essas informações são importantes para contextualizar o perfil da amostra da pesquisa, ajudando a compreender possíveis variações de percepção a partir de recortes sociais como o gênero.

Já a pergunta 2 foi sobre a quanto tempo o morador reside na área de estudo em questão, nessa questão utilizamos de gráficos para uma melhor compreensão e exemplificação dos resultados obtidos, além de também facilitar com o entendimento acerca do tempo de moradia que os moradores desterritorializados tinham no questionário 2.

Gráfico 1 – Tempo de Residência dos moradores da área de estudo



Fonte: Elaboração própria (2025).

O gráfico 1, mostra o tempo de residência dos moradores na área de estudo e podemos perceber que dos 20 participantes que responderam ao questionário 85% reside na área há mais de 20 anos, indicando que essas pessoas esteve presente antes, durante e após a construção da ponte, evidenciando vínculos profundos com o território. 10% dos participantes indicaram tempo de residência entre 15 e 20 anos, demonstrando também que a população impactada possui longa permanência no local, 5% é o tempo daqueles que vivem no local entre 11 e 15 anos e esses viram a obra de construção da ponte acontecer, porém, não viveram muito tempo na região antes da obra ter acontecido visto que a ponte tem 15 anos de obra finalizada. Esses dados reforçam que os impactos da obra afetam uma população com laços consolidados com o espaço urbano, o que pode agravar os efeitos de mudanças ou processos de desterritorialização.

A título de ilustração, apresentamos a seguir a Figura 19, que retrata a Avenida Alameda Parnaíba no ano de 1976. Considerando uma escala temporal de mais de 40 anos e relacionando-a ao Gráfico 2, no qual se observa que muitos moradores residem na área há mais de 20 anos, é possível que alguns deles tenham vivenciado diretamente o cenário mostrado na imagem, acompanhando o processo de construção e transformação da avenida ao longo do tempo. Dessa forma, torna-se evidente que a Alameda Parnaíba se desenvolveu em consonância com o crescimento da cidade, reforçando, consequentemente, os laços de pertencimento e proximidade dos moradores com o local. Já a Figura 20, apresenta a mesma área no contexto atual, ou seja, no ano de 2025, 49 anos depois.

Figura 19 – Avenida Alameda Parnaíba no ano de 1976



Fonte: O Dia. Acervo digital Teresina Antiga (2016).

Figura 20 – Fotografia da Alameda Parnaíba no ano de 2025



Fonte: do próprio autor (2025).

Observa-se que a área mudou muito, pois antes a avenida se entendia até um certo ponto delimitado e que a partir desse ponto o acesso ficava difícil, pois dava-se início a uma rua não pavimentada. É possível verificar também a construção da caixa de água do bairro, nos dias atuais percebemos a avenida continua, casas delimitadas com calçadas feitas e sistema de

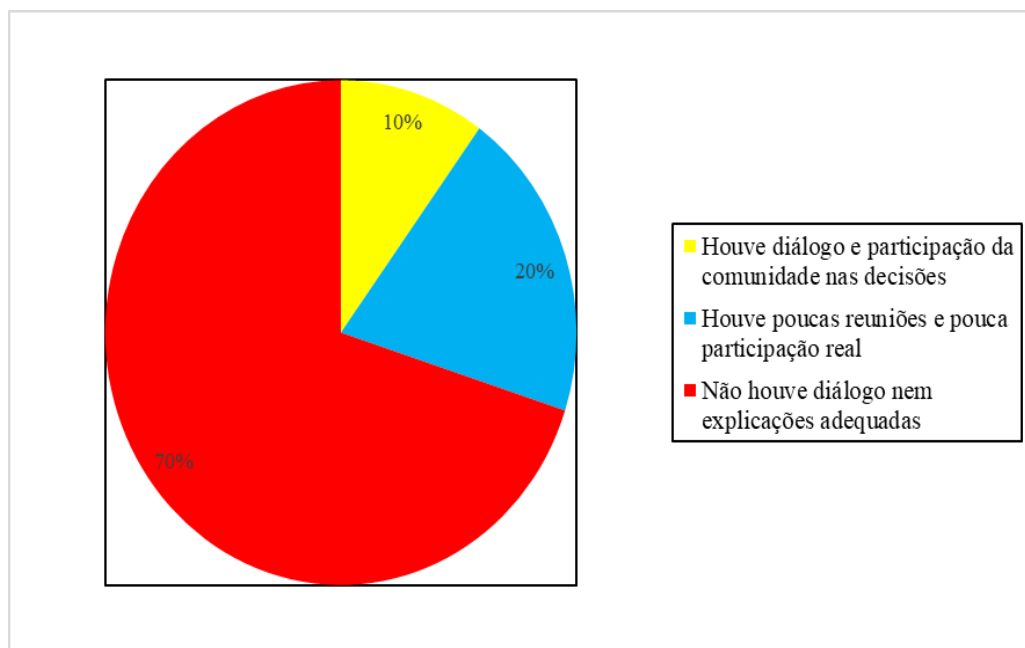


iluminação pública mostrando que a cidade se reconfigurou urbanamente com o passar dos anos.

Esses resultados reforçam o que Haesbaert (2004) denomina “territorialidade existencial”, caracterizada pela permanência prolongada em um mesmo espaço e pela construção de vínculos simbólicos e afetivos. A forte presença de moradores antigos evidencia um território consolidado, cuja ruptura pode gerar impactos identitários significativos, como discutido por Marquês (2018, p. 61) ao tratar da “quebra de vínculos com espaços identitários”.

Deste modo, indagou-se aos moradores a respeito da comunicação sobre o processo de construção da obra e obteve-se um maior percentual negativo. Conforme apresentado no gráfico 2.

Gráfico 2 - Comunicação durante a obra com os moradores permanentes na área de estudo.



Fonte: Elaboração própria (2025).

Ao analisar o Gráfico 2, observa-se que 70% dos questionados afirmaram não ter havido qualquer diálogo prévio sobre a execução da obra da Ponte Estaiada. Esse dado evidencia a ausência de um planejamento participativo e a fragilidade dos mecanismos de comunicação adotados pela prefeitura junto aos moradores da Avenida Alameda Parnaíba e de seu entorno. Além disso, 20% relataram que ocorreram poucas reuniões, caracterizadas por baixa efetividade na participação popular, enquanto apenas 10% indicaram que houve diálogo e envolvimento da comunidade no processo decisório.

Esses resultados revelam um cenário de comunicação limitada e desigual, indicando que o processo de informação pode ter sido direcionado apenas aos diretamente atingidos, negligenciando moradores do entorno que, embora não removidos, também integram o território afetado pela intervenção. Tal prática contribui para a exclusão social em decisões de grande relevância para a coletividade e reforça a percepção de que a população local não foi considerada como agente ativo na produção do espaço urbano.

Essa ausência de diálogo entre o poder público e os moradores contraria diretamente os princípios da gestão democrática estabelecidos pelo Estatuto da Cidade (2001), que prevê a participação da sociedade em todas as etapas de planejamento urbano. Conforme destaca Ana Fani Carlos (2007), decisões tomadas de forma unilateral aprofundam os processos de produção desigual do espaço, transformando os moradores em meros espectadores de intervenções que incidem sobre seu cotidiano e suas territorialidades.

A quarta pergunta apresenta como os residentes da avenida e da área ao redor avalia as mudanças na infraestrutura da área de estudo após a construção da ponte; e ao analisar os resultados, verifica-se que 63% dos respondentes afirmaram que a infraestrutura da Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno melhorou de forma significativa após a construção da Ponte, indicando que, para a maioria, houve avanços concretos em relação à condição anterior da área. Contudo, 21% avaliaram que a melhoria foi apenas parcial, o que sugere que a obra, embora tenha trazido benefícios, também gerou novos desafios que limitaram os impactos positivos esperados. Já 10% dos participantes declararam que a situação permaneceu inalterada, enquanto 6% consideraram que houve uma piora nas condições locais.

Esses dados revelam um cenário ambíguo ao mesmo tempo em que a infraestrutura foi percebida como melhorada, parte da população identificou problemas decorrentes da obra. Entre os aspectos negativos, destaca-se o aumento do tráfego na região, um efeito típico de empreendimentos urbanos de grande porte, que podem provocar sobrecarga viária e, consequentemente, reduzir a qualidade de vida da comunidade afetada. Como já apresentado na seção descrição da área de estudo onde foi possível verificar o aumento do trânsito na avenida principalmente nos horários de picos sendo às 7:30 e às 13:00h. Assim, os resultados evidenciam que os impactos da construção não foram uniformes, mas distribuídos de maneira desigual, reforçando a importância de uma avaliação crítica sobre os reais efeitos do projeto para a coletividade.

A questão 5 trouxe os resultados a respeito da mobilidade urbana e o transporte público buscando identificar de que forma foram afetados pela obra se melhoraram o trânsito ou piorou. A partir da análise dos resultados, constata-se que 60% dos participantes afirmaram que

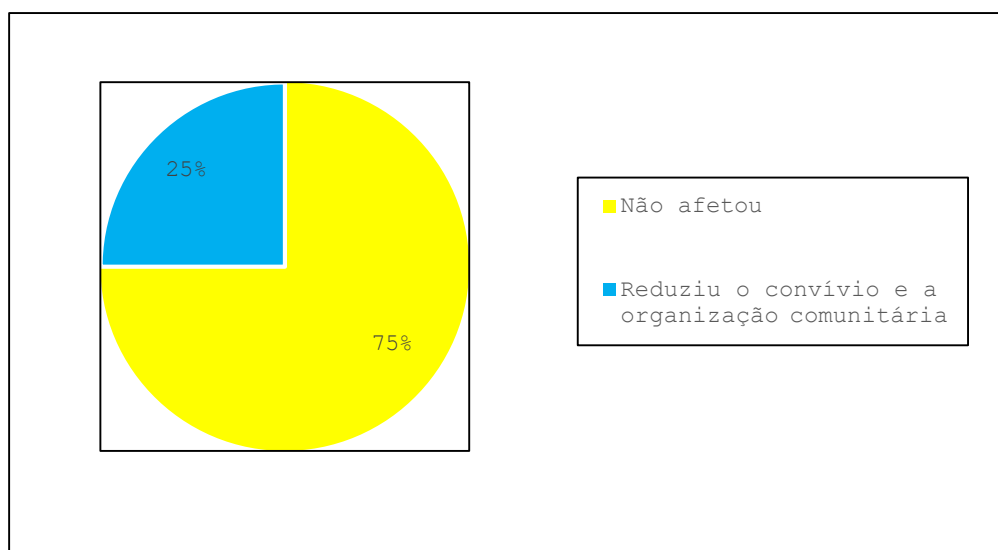
a situação piorou, destacando o aumento do congestionamento. Esse cenário pode estar relacionado ao fato de que a ponte ampliou a acessibilidade entre diferentes zonas da cidade, o que, ao mesmo tempo em que favoreceu a integração urbana, também sobrecarrega a infraestrutura viária da Avenida Alameda Parnaíba.

Já 25% dos respondentes consideraram que houve uma melhora, embora tenham ressaltado dificuldades persistentes quanto à mobilidade urbana e ao transporte público, especialmente pela ausência de linhas de ônibus que atendem diretamente à avenida. Além disso, 10% relataram que a obra proporcionou maior fluidez no tráfego, ajudando a reduzir engarrafamentos em outras áreas da cidade ao redistribuir o fluxo de veículos. Por fim, 5% indicaram que não perceberam mudanças significativas.

Esses resultados evidenciam que a obra impactou diretamente a configuração urbana da região, revelando tanto ganhos quanto contradições. De um lado, a ponte possibilitou maior integração viária; de outro, gerou novos gargalos de mobilidade, principalmente pela falta de planejamento integrado entre a construção e o sistema de transporte coletivo. Tal aspecto dialoga com o que foi observado no Gráfico 3, que fala sobre a ausência de diálogo entre prefeitura e moradores com a falta de participação popular e de estratégias de planejamento mais inclusivas pode ter contribuído para que os efeitos positivos da obra fossem limitados, além de reforçar processos de exclusão urbana e social.

O gráfico 3 apresenta os resultados de como a remoção de moradores afetaram a comunidade local, se reduziu o convívio com moradores ou se prejudicaram laços sociais, respondendo à pergunta 6 do questionário 1.

Gráfico 3 – Efeitos na comunidade após a remoção de moradores



Fonte: Elaboração própria (2025).

De acordo com o Gráfico 3, a maioria dos participantes (75%) afirmaram que a relação com os moradores que foram removidos não sofreu alterações. Por outro lado, 25% relataram que houve uma redução no convívio e na organização comunitária, indicando que, para uma parte da população, a obra impactou negativamente as dinâmicas sociais locais. Nenhum dos participantes apontou prejuízos diretos aos laços sociais ou às redes de apoio existentes.

Embora a maioria não perceba mudanças expressivas, é importante destacar que mesmo os 25% que sentiram impactos revelam uma dimensão significativa de perda da coesão comunitária. Esse resultado deve ser analisado em comparação com os dados dos moradores que foram desterritorializados, pois somente a partir dessa confrontação será possível compreender de forma mais ampla o sentimento daqueles que foram diretamente afetados e identificar eventuais processos de fragilização das relações sociais.

Assim, evidencia-se que apesar de parte da população não reconhecer alterações, há indícios de reconfiguração do tecido social, sobretudo para os grupos que vivenciaram a remoção. Logo cabe fazer uma diferenciação das percepções daqueles que se foram (os desterritorializados) com essa população que ficou e analisar as duas visões de sentimentos experimentadas por diferentes grupos.

Na pergunta 7 de como a construção da ponte afetou cada morador pessoalmente foi possível observar por meio da análise dos dados que há um panorama marcadamente heterogêneo em relação aos impactos percebidos pela população local após a construção da ponte. Embora uma pequena parcela dos participantes tenha identificado determinados benefícios, como a melhoria na mobilidade entre regiões e o potencial de valorização imobiliária, a maioria dos participantes relatou não ter observado alterações significativas em seu cotidiano. Além disso, uma proporção considerável da amostra destacou a ocorrência de impactos negativos, especialmente nos âmbitos social, financeiro e de segurança.

Entre os respondentes, 30% afirmaram ter sido diretamente prejudicados pelas mudanças provocadas pela obra, apontando como principais problemas o surgimento de desníveis nas calçadas, a redução nas vendas do comércio local em função da alteração no fluxo de pedestres e veículos, o aumento do congestionamento no entorno e dificuldades relacionadas ao estacionamento, sobretudo em horários de pico. Também foram mencionadas questões ligadas à saúde e ao bem-estar, como o excesso de ruído proveniente do tráfego intenso e o consequente desconforto para os moradores da região.

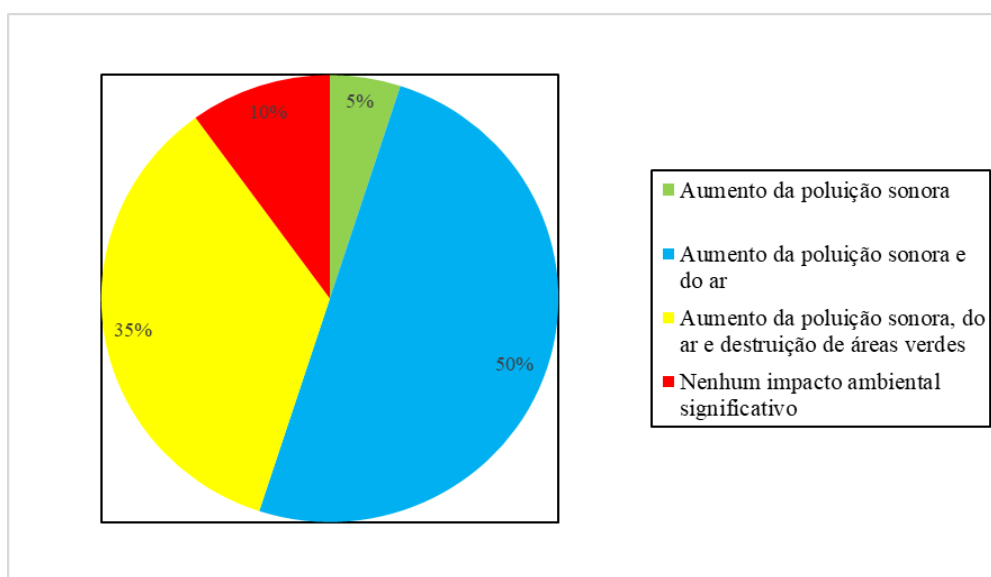
Por outro lado, 60% dos questionados declararam não perceber transformações significativas em sua qualidade de vida, o que sugere uma sensação de neutralidade diante das mudanças urbanas ocorridas. Apenas 10% consideraram que a situação melhorou de forma

concreta, relatando uma pequena ampliação nas possibilidades de deslocamento e acesso a outros bairros.

Esses resultados evidenciam que, apesar dos avanços pontuais reconhecidos por uma minoria, predominam percepções de estagnação ou até mesmo de retrocesso. Tal cenário indica que a obra, embora concebida com o intuito de promover o desenvolvimento urbano e facilitar a mobilidade, não alcançou plenamente os objetivos de gerar benefícios efetivos à população local. Pelo contrário, a implantação da ponte parece ter acarretado novas problemáticas urbanas, expondo lacunas no planejamento e na gestão pública, sobretudo no que diz respeito à mitigação dos efeitos indiretos da construção sobre a comunidade.

O gráfico 4 aborda os resultados a respeito dos impactos ambientais que a construção da ponte trouxe nas perspectivas dos moradores respondendo à pergunta de número 8.

Gráfico 4 – Impactos ambientais decorrentes da construção da ponte



Fonte: Elaboração própria (2025).

No Gráfico 4, observa-se que alguns participantes marcaram mais de uma alternativa. Os dados indicam que 50% dos respondentes consideraram que a construção da ponte provocou aumento da poluição sonora e do ar; 35% relataram simultaneamente o acréscimo da poluição sonora, atmosférica e a destruição de áreas verdes; 5% assinalaram apenas o aumento da poluição sonora; e 10% afirmaram que não houve impactos ambientais significativos. Entre os problemas mais citados pelos moradores, destacam-se os ruídos constantes como descargas de motocicletas, buzinas e tráfego intenso, a derrubada de árvores e a intensificação da poluição atmosférica provocada pelas emissões veiculares.

Esses dados revelam uma clara insatisfação da maioria dos moradores quanto aos efeitos ambientais da obra, evidenciando não apenas um impacto isolado, mas a sobreposição de problemas como poluição sonora, piora da qualidade do ar e diminuição da cobertura vegetal. Esse conjunto de efeitos demonstra a ausência de medidas preventivas e mitigadoras durante a execução do projeto, reforçando críticas à lacuna de planejamento socioambiental.

Do ponto de vista teórico, esses resultados dialogam com a compreensão de reconfiguração urbana apresentada por Ana Fani Carlos (2007), para quem intervenções estruturais promovidas pelo poder público frequentemente produzem descontinuidades ambientais e sociais, alterando o modo como os moradores se relacionam com o espaço vivido. A destruição de áreas verdes e o aumento da poluição sonora, por exemplo, são expressões materiais de uma reestruturação urbana que redefine a paisagem e compromete o bem-estar cotidiano.

Além disso, a percepção dos moradores se alinha ao entendimento de Haesbaert (2004) sobre a desterritorialização como ruptura de referências ambientais e simbólicas, uma vez que a modificação brusca do ambiente, supressão de árvores, mudança do microclima e novos ruídos altera o território vivido e fragiliza vínculos construídos ao longo do tempo.

Nesse contexto, também vale lembrar que o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) estabelece que qualquer intervenção urbana deve assegurar a função social da cidade, o que inclui a preservação da qualidade ambiental. Quando a população local identifica prejuízos ambientais expressivos, como mostram os dados, evidencia-se um descompasso entre o objetivo de modernização da mobilidade e a garantia de sustentabilidade socioambiental.

Assim, os resultados do Gráfico 4 demonstram que os impactos ambientais decorrentes da construção da ponte ultrapassaram a dimensão física da obra, afetando diretamente a qualidade de vida, o conforto térmico, o ambiente sonoro e a paisagem da região. Esse conjunto de evidências confirma que os benefícios estruturais do novo equipamento urbano não vieram acompanhados de políticas efetivas de mitigação, configurando um desequilíbrio entre desenvolvimento urbano e sustentabilidade, tema central discutido na fundamentação teórica desta monografia.

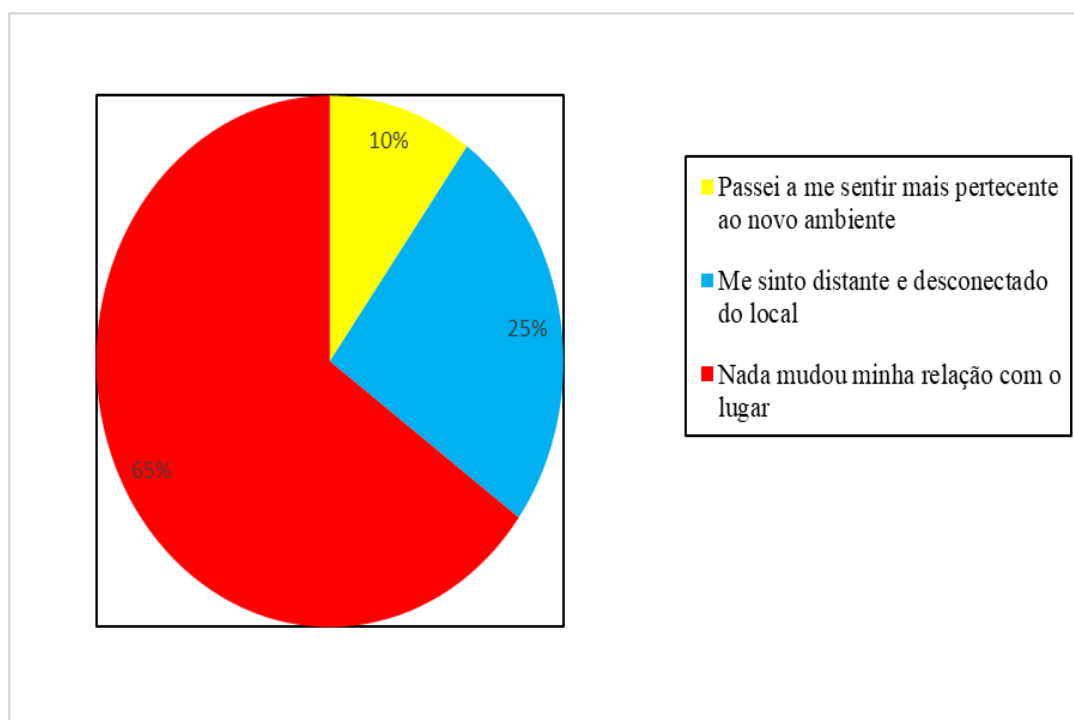
Na pergunta 9 ao ser questionado sobre os impactos causados pela obra da construção da ponte se foram justificados pelos benefícios que ela trouxe a cidade na visão dos moradores. Temos que 80% dos participantes respondeu “Sim”, indicando que considera que os impactos gerados pela obra foram compensados pelos benefícios proporcionados. Já 15% afirmaram que os impactos foram apenas parcialmente justificados, enquanto 5% responderam “Não”, ou seja, não reconheceram compensação suficiente para os efeitos negativos.

Esse resultado evidencia uma avaliação predominantemente positiva por parte dos moradores, sugerindo que, mesmo diante dos problemas apontados em outras dimensões como ambientais, sociais e de mobilidade urbana, prevalece a percepção de que a construção da ponte trouxe vantagens significativas ao contexto urbano da cidade.

Contudo, é importante observar que a visão favorável da maioria não elimina os conflitos e contradições presentes. O fato de 20% dos participantes expressarem insatisfação parcial ou total aponta para a existência de impactos não resolvidos, que merecem atenção no planejamento urbano e nas políticas públicas. Assim, ainda que a obra seja amplamente reconhecida como benéfica, os dados revelam a necessidade de uma análise crítica sobre a forma como os custos sociais e ambientais foram distribuídos, pois nem todos os grupos sentiram os efeitos positivos de maneira igualitária.

O gráfico 5 trata sobre como a relação com o lugar do questionado mudou em relação ao lugar onde ele vive atualmente após a construção da obra da ponte analisando os resultados da última questão do questionário dos moradores.

Gráfico 5 – Relação com o lugar



Fonte: Elaboração própria (2025).

Nos dados representados no Gráfico 5, 65% dos questionados declararam que nada mudou em sua relação com o lugar, mesmo após a obra. Já 25% afirmaram sentir-se mais distantes ou desconectados do ambiente, o que pode indicar um processo de desterritorialização ou perda de identidade com o espaço vivido. Apenas 10% relataram sentir-se mais pertencentes

ao novo ambiente após a construção da ponte. Esses resultados demonstram que, embora a maioria não tenha percebido alterações significativas, há uma parcela relevante da população que se sente menos integrada ao território, revelando transformações sociais e urbanas decorrentes da obra. Isso reforça a importância de analisar os impactos não apenas em termos físicos e estruturais, mas também sob a ótica da identidade, pertencimento e coesão comunitária.

Além disso os resultados dos gráficos demonstram que, embora a ponte seja vista pela maioria como um empreendimento que trouxe benefícios urbanos, seus efeitos não foram distribuídos de forma homogênea. Houve ganhos estruturais e simbólicos para a cidade como um todo, mas também custos sociais, ambientais e identitários que recaíram sobre parcelas específicas da população. Essa ambivalência reforça a necessidade de um olhar crítico sobre a obra, entendendo-a não apenas como um marco de modernização urbana, mas também como um processo que gerou reconfigurações sociais, territoriais e ambientais na região estudada.

Esse fechamento prepara o terreno para a análise seguinte, que trata especificamente dos moradores que foram desterritorializados, permitindo compreender de maneira mais profunda como esses impactos foram vivenciados por aqueles que sofreram de forma mais direta as consequências da obra.

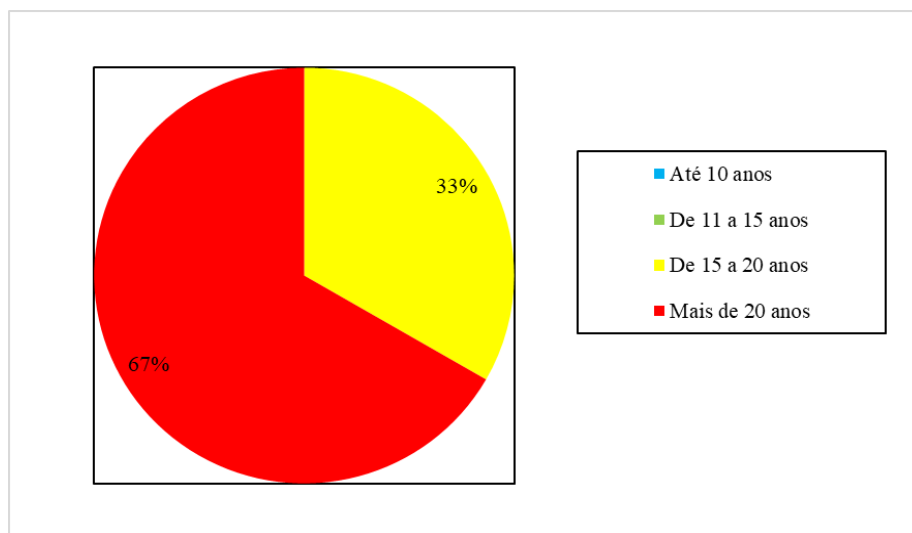
### **Questionário 2- Moradores que foram desterritorializados da área de estudo**

A primeira pergunta do questionário 2 sobre os moradores desterritorializados trata a respeito do sexo dos participantes. Os resultados revelaram que 67% dos participantes são do gênero feminino e 33% do masculino. É importante destacar que esses participantes representam os responsáveis pelo núcleo familiar de cada residência removida, distribuídos atualmente em diferentes áreas da cidade. Esse dado permite compreender não apenas a composição social dos deslocados, mas também a relevância do papel feminino na condução das estratégias de adaptação após a desterritorialização.

Já a pergunta dois trata a respeito do tempo de residência que esses moradores viviam na área antes da construção e ampliação da avenida que gerou a desterritorialização dos mesmos. Analisaremos os resultados por meio do gráfico 6 para uma melhor compreensão.



Gráfico 6 – Tempo de residência que os moradores desterritorializados tinham na área de estudo.



Fonte: Elaboração própria (2025).

O Gráfico 6 revela que 67% dos moradores removidos residiam na área há mais de 20 anos, evidenciando vínculos profundos e duradouros com o território. Além disso, 33% afirmaram viver no local entre 15 e 20 anos, o que igualmente reforça a presença de laços sólidos com o espaço habitado. Esses dados indicam que a maior parte das famílias afetadas pela remoção não ocupava a área de forma recente ou provisória, mas desenvolveu uma relação estruturada com o lugar ao longo de décadas.

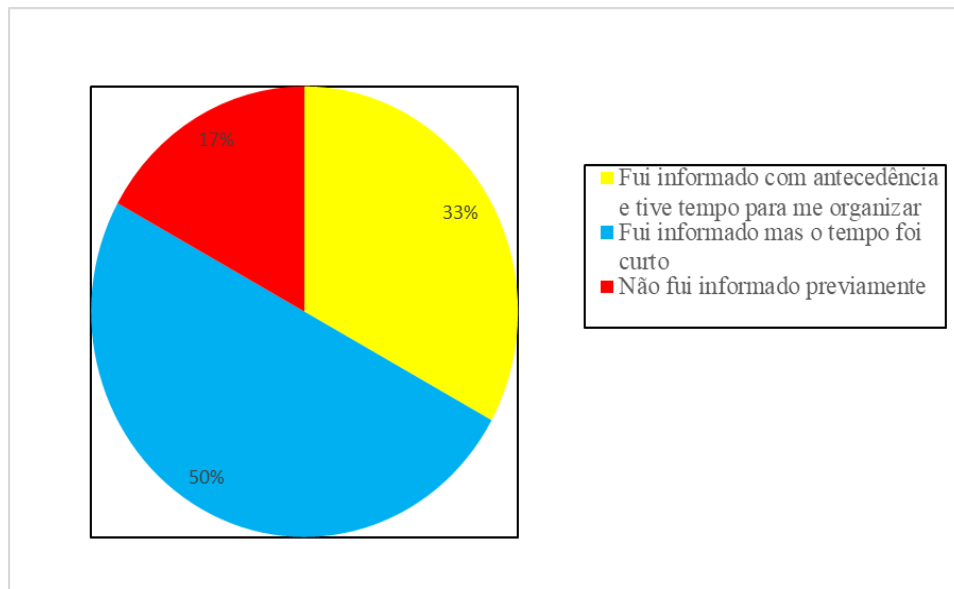
Essa realidade dialoga diretamente com o que afirma Haesbaert (2004): o tempo de permanência é um dos elementos centrais na formação da identidade territorial e no sentimento de pertencimento. Nesse sentido, a retirada dessas famílias não representou apenas uma mudança física de moradia, mas uma ruptura afetiva, marcada por sentimentos de perda, descontinuidade, desenraizamento e verdadeira desterritorialização, entendida aqui como a quebra dos vínculos simbólicos, materiais e sociais construídos ao longo do tempo. Observa-se também que nenhum dos moradores removidos vivia na área há menos de 15 anos, o que evidencia que todos possuíam um período significativo de enraizamento no território.

Tal dado reforça que a desterritorialização não afetou populações recém-chegadas, mas sim indivíduos e famílias que já haviam consolidado relações sociais, memoriais, ambientais e cotidianas com o lugar. A remoção, portanto, significou a perda de um território vivido, o que Ana Fani Carlos (2007) descreve como ruptura das práticas espaciais que organizam o cotidiano e sustentam a vida urbana.

Assim, os resultados apresentados no Gráfico 6 confirmam que o processo de remoção associado à construção da Ponte Estaiada ultrapassou a dimensão material, acarretando impactos profundos na experiência cotidiana dos moradores, na estabilidade das relações construídas e na própria continuidade territorial dos modos de vida que caracterizavam a Alameda Parnaíba.

Já o gráfico 7 apresenta os resultados de como ocorreu o processo de remoção dos moradores, respondendo à pergunta de número 3 do questionário que indaga como ocorreu o processo de remoção em relação ao tempo de aviso.

Gráfico 7- Comunicação no processo de remoção dos moradores desterritorializados



Fonte: Elaboração própria (2025).

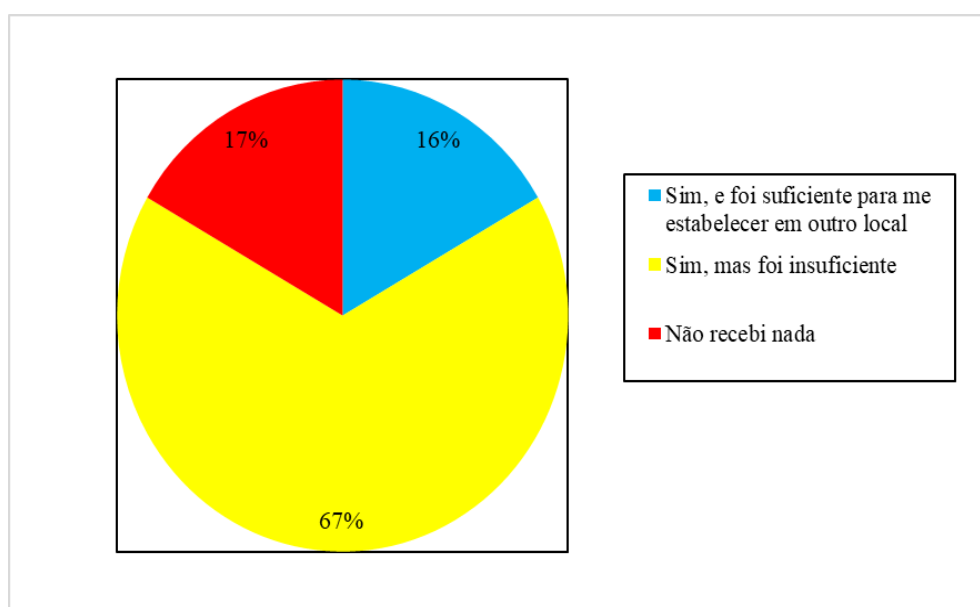
Em relação ao processo de remoção, 50% dos participantes relataram que foram informados sobre a remoção, porém com prazo curto para reorganização. Outros 33% afirmaram ter sido comunicados com antecedência adequada, enquanto 17% disseram não ter recebido nenhuma informação prévia. Essa discrepância revela fragilidades no processo comunicacional, reproduzindo um problema já identificado no questionário 1 (Gráfico 3), referente aos moradores que permaneceram na área de estudo, surgem diferenças significativas nas percepções dos dois grupos.

Entre os que ficaram, 70% declararam que não houve diálogo prévio sobre a obra, o que já revela fragilidades no processo de comunicação e participação popular. No entanto, esses moradores, apesar de relatarem falhas de planejamento, mantiveram sua relação territorial, ainda que marcada por impactos como aumento do trânsito e problemas ambientais. Já no caso

dos desterritorializados, o cenário é mais crítico, além da ausência de diálogo e da falta de planejamento inclusivo, a obra significou a perda do próprio território, afetando vínculos identitários construídos ao longo de décadas. Enquanto os moradores que permaneceram sentem os efeitos sobretudo na infraestrutura, mobilidade e convivência comunitária, os removidos vivenciam uma experiência de ruptura mais profunda, em que o impacto não é apenas urbano ou ambiental, mas também emocional e sentimental.

O gráfico 8 mostra os resultados a respeito das indenizações recebidas pelos moradores que precisaram ser removidos da área, respondendo à questão de número 4.

Gráfico 8 – Processo de indenizações recebidas pelos moradores desterritorializados



Fonte: Elaboração própria (2025).

O levantamento demonstra que apenas 16% dos respondentes consideraram as indenizações recebidas suficientes para recomençar a vida em outro local. Em contrapartida, 67% avaliaram os valores como insuficientes, reforçando a percepção de que o processo indenizatório não contemplou de forma justa a dimensão das perdas materiais e simbólicas sofridas. Esse dado dialoga diretamente com a fundamentação teórica, que aborda a insatisfação gerada pela discrepância entre o valor pago e o real impacto da desterritorialização, uma vez que o montante financeiro oferecido dificilmente compensa o rompimento com o território de origem, os laços comunitários e a desvalorização patrimonial.

Além disso, 17% dos respondentes afirmaram não ter recebido qualquer indenização, embora um dos participantes tenha relatado ter sido contemplado com uma moradia em uma outra área da cidade. Essa divergência de informações evidencia contradições e possíveis falhas

no processo de registro, comunicação e transparência administrativa, apontando para a necessidade de maior acompanhamento institucional e fiscalização das etapas que envolvem o reassentamento.

Alguns moradores também relataram que o pagamento foi feito de forma parcial, permanecendo até hoje em trâmite judicial a resolução sobre o valor restante, o que reforça a morosidade e a falta de efetividade das políticas públicas voltadas à reparação. Tal quadro não apenas revela a precariedade do sistema indenizatório, mas também evidencia uma dimensão profunda de injustiça social, uma vez que, enquanto a construção da ponte gerou benefícios estruturais e visuais para a cidade, os custos e prejuízos recaíram de maneira desigual sobre os moradores diretamente afetados.

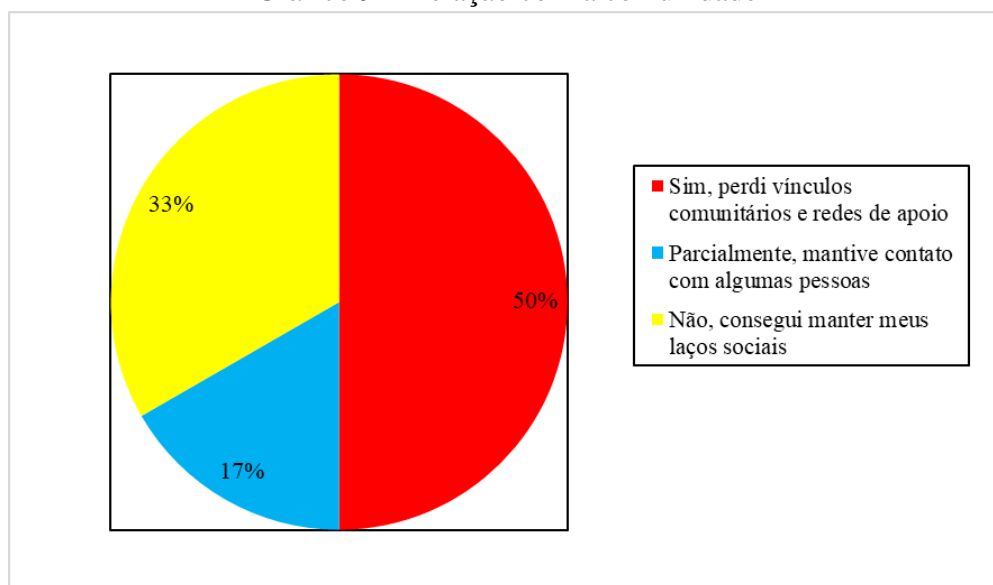
Em síntese, a análise dos dados indica que o processo de indenização, longe de representar um mecanismo de compensação justa, acabou reproduzindo desigualdades e ampliando vulnerabilidades sociais, especialmente entre as famílias de menor poder aquisitivo. Isso reforça a importância de repensar as práticas de planejamento urbano e de reassentamento, de modo a garantir maior equidade, transparência e respeito aos direitos dos atingidos em futuras intervenções urbanas.

A pergunta 5 buscou identificar como foi a adaptação dos moradores que foram removidos no novo local de moradia. Os dados da pesquisa revelaram que metade dos questionados 50% classificaram o processo de adaptação ao novo local de moradia como regular, enquanto a outra metade o avaliou como difícil. Nenhum participante considerou a adaptação boa ou satisfatória. As principais queixas relatadas pelos moradores referem-se à localização distante dos serviços essenciais, ao difícil acesso ao transporte público, à perda de vínculos sociais construídos ao longo do tempo e à distância do local de trabalho e de familiares, fatores que contribuíram para a sensação de isolamento e desconforto.

Esse cenário demonstra que a realocação não assegurou condições equivalentes às anteriormente vivenciadas, resultando em um sentimento generalizado de insatisfação e descontentamento entre os reassentados.

O gráfico 9 mostra os resultados de como a remoção dos moradores afetaram a relação deles com a comunidade anterior.

Gráfico 9 – Relação com a comunidade



Fonte: Elaboração própria (2025).

O Gráfico 9 demonstra que 50% dos moradores reconheceram prejuízos nas relações comunitárias, destacando a perda de vínculos afetivos e redes de apoio anteriormente estabelecidas. Outros 33% afirmaram não ter havido impacto, possivelmente por permanecerem em áreas próximas ou manterem contato com antigos vizinhos por meio de moradia temporária no mesmo bairro. Já 17% relataram que os efeitos foram parciais, indicando que, embora tenham mantido alguns laços, o convívio comunitário se enfraqueceu com o tempo.

Ao comparar esses resultados com os do Gráfico 3 do questionário 1, observa-se uma diferença significativa os moradores que permaneceram na Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno relataram poucas alterações no convívio social, enquanto os desterritorializados evidenciaram um enfraquecimento mais acentuado dos laços sociais e de vizinhança. Essa diferença reforça a compreensão de que a distância física imposta pela remoção impactou diretamente a dimensão social e simbólica da vida em comunidade.

Essa constatação está em consonância com a análise de Marquês (2018) já abordada na fundamentação teórica, ao afirmar que “[...] a quebra dos vínculos das pessoas com seus lugares, com seus espaços identitários, não se trata apenas de uma lembrança traumática, mas de uma busca de sentido na dinâmica de organização da identidade sociocultural e das suas dimensões subjetivas.” (Marquês, 2018, p. 61).

Dessa forma, é possível perceber que a experiência vivenciada pelos moradores realocados se aproxima daquilo que o autor descreve, uma vez que a desterritorialização não representou apenas uma mudança espacial, mas um rompimento profundo com o território de

pertencimento, afetando identidades, memórias e relações de solidariedade. Portanto, o impacto da obra transcende o campo físico e urbano, atingindo diretamente a esfera simbólica, relacional e emocional da comunidade, o que reforça a importância de considerar o sentido de lugar nas políticas de reassentamento e intervenção urbana.

A pergunta 7 buscou identificar a percepção em relação a comparação da antiga moradia com a atual, e como o participante avalia a qualidade de vida na nova casa. E de acordo com os dados obtidos, 67% dos participantes afirmaram que a nova moradia apresenta condições inferiores em relação à residência anterior. As principais críticas se referem ao tamanho reduzido das casas, à padronização imposta pelos conjuntos habitacionais e à localização distante, que dificulta o acesso a serviços, comércio e infraestrutura urbana. Em contraste, 33% dos moradores consideraram que a qualidade de vida se manteve inalterada, enquanto nenhum participante relatou melhorias decorrentes da mudança.

Esses resultados indicam que, sob a perspectiva dos desterritorializados, a realocação resultou em perda de qualidade de vida, revelando um descompasso entre a experiência concreta dos moradores e a narrativa oficial, que associa a obra a avanços urbanos e progresso. Dessa forma, observa-se que os impactos negativos da desterritorialização não se restringem apenas à mudança física de endereço, mas se refletem também em dimensões sociais, funcionais e simbólicas da vida cotidiana.

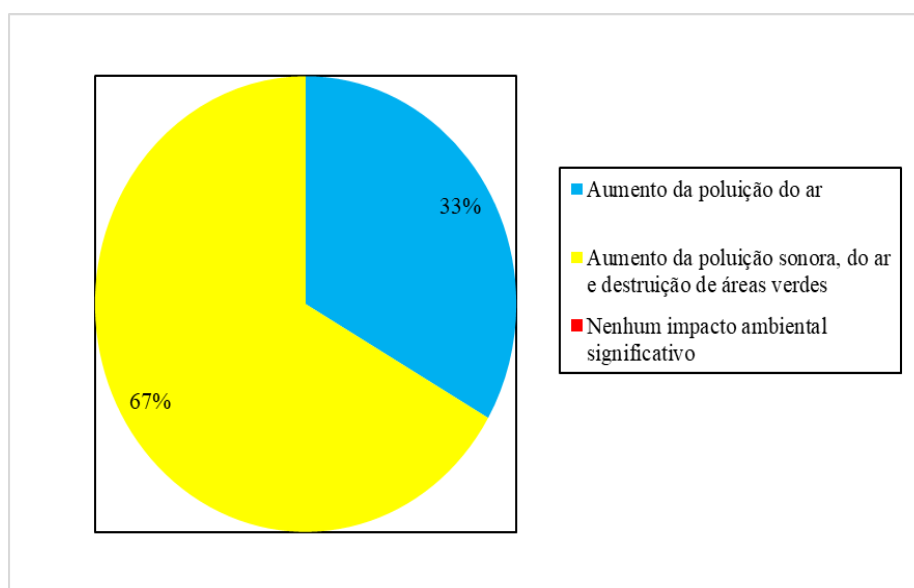
Além disso, as novas moradias, muitas vezes construídas em áreas periféricas e com pouca oferta de transporte público, ampliam a sensação de isolamento dos moradores e dificultam a reinserção plena desses sujeitos no espaço urbano. Tal realidade reforça as desigualdades territoriais existentes e demonstra a ausência de políticas habitacionais integradas que considerem as necessidades socioculturais das populações removidas. Nesse sentido, a desterritorialização assume um caráter não apenas espacial, mas também social e existencial, afetando profundamente o modo de vida e a identidade coletiva desses indivíduos.

A pergunta 8 buscou identificar os resultados a respeito do processo de remoção e alocação para uma área mais próxima buscando verificar as opiniões a respeito dos questionados. Como resultados teve que 83% dos participantes afirmaram acreditar que seria possível terem sido realocados em áreas mais próximas, o que permitiria a manutenção de vínculos afetivos, sociais e territoriais já consolidados. Por outro lado, 17% consideraram que essa alternativa não seria viável. Tal resultado evidencia um debate relevante no campo do planejamento urbano, relacionado à adoção de soluções habitacionais alternativas, como a construção de conjuntos verticais na mesma área ou em locais adjacentes, medida que poderia ter minimizado o rompimento das redes de convivência estabelecidas entre os moradores.

A ausência de tais iniciativas revela lacunas significativas na gestão urbana, uma vez que a realocação para regiões mais distantes contribuiu para o sentimento de desenraizamento entre os atingidos. Ademais, a carência de um diálogo efetivo entre o poder público e a população afetada agravou esse quadro, pois as decisões foram tomadas de forma centralizada e com baixa participação comunitária. Essa postura comprometeu o senso de pertencimento dos moradores e desarticulou práticas cotidianas e relações de vizinhança essenciais à coesão social local. Assim, o processo de realocação ultrapassa a dimensão física, alcançando também aspectos simbólicos e identitários do território urbano.

O gráfico 10 apresenta os resultados sobre quais impactos são possíveis identificar após a construção da ponte na perspectiva dos moradores desterritorializados, respondendo assim a nona pergunta.

Gráfico 10 – Impactos Ambientais perceptíveis para os moradores desterritorializados.



Fonte: Elaboração própria (2025).

O Gráfico 10 demonstra que 67% dos moradores desterritorializados perceberam simultaneamente aumento da poluição sonora, intensificação da poluição atmosférica e destruição de áreas verdes, enquanto 33% identificaram apenas o agravamento da poluição do ar. Importante destacar que todos os participantes apontaram algum tipo de impacto ambiental, o que evidencia a unanimidade na percepção de danos após a construção da Ponte Estaiada.

Comparando esses resultados com os dados do Gráfico 8, referente aos moradores que permaneceram na área de estudo, percebe-se que ambos os grupos reconhecem a existência de impactos ambientais significativos. Entretanto, entre os desterritorializados observa-se uma

intensificação na percepção de múltiplos impactos simultâneos, o que pode estar diretamente relacionado à experiência subjetiva de perda territorial.

Conforme argumenta Haesbaert (2004), a desterritorialização envolve não apenas a perda do espaço físico, mas a ruptura das referências simbólicas, sociais e afetivas que estruturam o território vivido. Assim, a percepção ampliada de impactos pelos moradores removidos pode refletir essa condição de desenraizamento: ao serem deslocados, a degradação ambiental do antigo local de moradia tende a ser sentida como parte do conjunto de perdas, somando elementos materiais e imateriais.

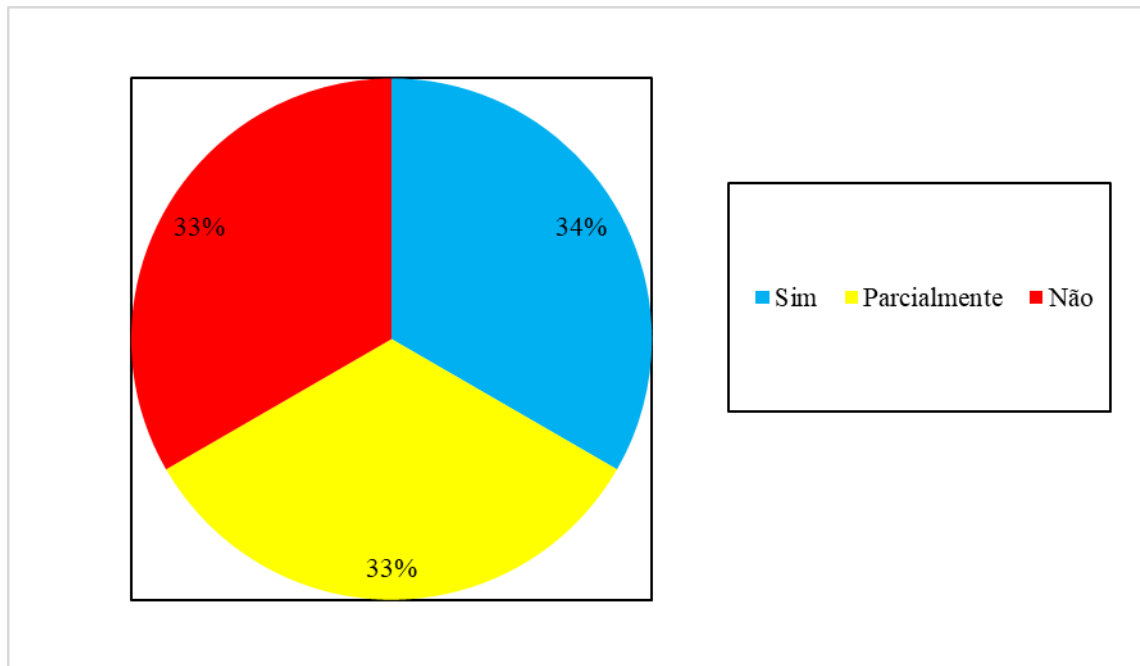
Além disso, como ressalta Carlos (2007), o território não é apenas o espaço material, mas o conjunto de práticas, vínculos e significados que ordenam o cotidiano. Dessa forma, quando há ruptura dessas relações, os impactos ambientais associados à intervenção urbana são interpretados de forma mais intensa, pois se articulam à memória do lugar e à ruptura das dinâmicas de vida que ali se desenvolviam.

Assim, a diferença entre os dois grupos reforça que os efeitos da obra foram amplos e heterogêneos, sendo sentidos de maneira distinta conforme a posição dos moradores no processo. Enquanto aqueles que permaneceram lidam cotidianamente com os impactos ambientais no território reconfigurado, os desterritorializados tendem a percebê-los de maneira mais abrangente e negativa, associando-os não apenas às transformações físicas da área, mas também à ruptura dos vínculos afetivos, sociais e territoriais construídos ao longo dos anos.

O Gráfico 11 analisou e apresentou os resultados referentes às opiniões dos moradores removidos sobre os impactos causados pela obra e se esses prejuízos foram, de alguma forma, compensados pelos benefícios que a intervenção trouxe para a cidade. Os dados demonstram que a maioria absoluta dos questionados não percebe proporcionalidade entre os danos vivenciados e as melhorias urbanísticas decorrentes da construção da ponte, revelando uma percepção predominante de injustiça e desequilíbrio no processo.

Desse modo, o Gráfico 11 evidencia que, para os removidos, os benefícios urbanos amplamente divulgados pelo poder público não foram capazes de legitimar os sacrifícios impostos, reforçando a necessidade de políticas mais justas, transparentes e participativas nas dinâmicas de planejamento urbano.



Gráfico 11 – Impactos da obra *versus* benefícios para a cidade

Fonte: Elaboração própria (2025).

As respostas se dividiram de maneira equilibrada, 34% acreditam que sim, 33% parcialmente e 33% que não. Essa distribuição revela que não há consenso entre os desterritorializados. Enquanto alguns reconhecem benefícios gerais para a cidade, outros não os consideram suficientes para justificar os custos sociais, ambientais e identitários.

Logo, em comparativa entre os moradores que permaneceram na Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno e aqueles que foram desterritorializados revela percepções distintas sobre os impactos da construção da Ponte Estaiada. De modo geral, os que permaneceram reconhecem ganhos estruturais, embora apontem problemas como aumento do trânsito e poluição, mas mantêm relativa continuidade em suas redes sociais e em seu vínculo territorial.

Já os removidos expressam perdas significativas com laços comunitários fragilizados, piora na qualidade de vida, dificuldades de adaptação e insatisfação com o processo indenizatório. Assim, enquanto a permanência no território permitiu aos primeiros experimentar os efeitos urbanos da obra de forma menos traumática, os segundos vivenciaram um processo de deslocamento que produziu não apenas rupturas materiais, mas também sentimentais, confirmando o caráter desigual dos impactos sociais, econômicos e ambientais da intervenção urbana.

## 5 CONCLUSÃO

A pesquisa buscou compreender os impactos da construção da Ponte Estaiada Mestre João Isidoro França sobre os moradores da Avenida Alameda Parnaíba e no seu entorno. A partir da análise dos questionários, verificou-se que os efeitos abrangeram dimensões sociais, ambientais, urbanísticas e identitárias, com intensidade distinta entre os que permaneceram no território e os desterritorializados.

No campo social, os que permaneceram relataram poucas mudanças na convivência, enquanto os removidos sofreram maior perda de vínculos, redes de apoio e identidade com o lugar. Quanto ao ambiente urbano, ambos os grupos reconheceram poluição e degradação ambiental, sendo que, para os desterritorializados, esses impactos estiveram associados à perda territorial.

Em termos de mobilidade, parte da população reconheceu melhorias, mas também apontou congestionamentos e dificuldades de transporte público, revelando ausência de planejamento integrado. Já no sentimento de pertencimento, os moradores que ficaram mantiveram vínculo relativo ao território, ao passo que os removidos evidenciaram desenraizamento e dificuldades de adaptação.

De modo geral, os impactos da obra foram ambivalentes, trouxe ganhos de infraestrutura e tornou-se símbolo de modernização, mas também gerou custos sociais, ambientais e identitários, recaindo de forma desigual sobre a população. Conclui-se que a ponte deve ser entendida não apenas como obra de mobilidade, mas como processo de reconfiguração territorial marcado por falhas no planejamento participativo e na mitigação de impactos.

No mais, enquanto pesquisador e morador da área em questão, deixo minha perspectiva sob os impactos que a construção da ponte trouxe para a população e as reconfigurações urbanas da mesma, no sentido de infraestrutura acredito que área melhorou muito principalmente quando se trata de mobilidade e fluidez no trânsito a construção da ponte permitiu uma maior integração entre outras zonas da cidade sendo um ponto positivo para a cidade. Porém, devido esse aumento de trânsito acredito que seja necessário mais investimentos em segurança por exemplo em criação de faixas de pedestres ou semáforos para uma melhor travessia de pedestres em horários de pico.

Em relação aos moradores desterritorializados, acredito que faltaram diálogos, organização e falta de planejamento adequado no processo de reassentamentos dos mesmos, assim como alguns moradores acreditam que davam para ser removidos para áreas mais

próximas eu também acredito que seria possível por meio de imóveis verticais e assim ter evitado a quebra de laços sociais e desterritorialização das famílias removidas.

Quanto aos impactos ambientais, concordo com os resultados obtidos a reconfiguração urbana que teve na região favoreceu a poluição sonora, do ar e a destruição de algumas áreas verdes causando incomodo ou até mesmo doenças para a população. Em suma, os resultados reforçam a necessidade de políticas urbanas mais inclusivas e sustentáveis, capazes de conciliar desenvolvimento com preservação das relações sociais e comunitárias, evitando novos processos de exclusão em futuros projetos urbanos.

## REFERÊNCIAS

AMARAL, Adzamara Rejane Palha. **A nova Sento-Sé e os impactos socioambientais provocados pela construção da barragem de Sobradinho**. Revista Ouricuri, Juazeiro, v. 13, n. 1, p. 88–101, 2023. DOI: 10.59360/ouricuri.vol13.i1.a17046. Disponível em: <https://revistas.uneb.br/ouricuri/article/view/17046> . Acesso em: 19 nov. 2024.

AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papirus, 1994. Disponível em: <https://we.riseup.net/assets/322018/Marc+Aug%C3%A9+N%C3%A3o-lugares+%281%29.pdf>. Acesso em: 22 nov. 2024.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana. Diário Oficial da União, Brasília, 11 jul. 2001.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2007.

CONAMA. Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução nº 01, de 23 de janeiro de 1986**. Dispõe sobre critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental. Diário Oficial da União, Brasília, 17 fev. 1986.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1995. Documentário: barragem de sobradinho notícia. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=FhGCyaCozws&t=1274s>

DIAS, Genebaldo Freire. **Educação Ambiental: princípios e práticas**. 8. ed. São Paulo: Gaia, 2004.

G1 PIAUÍ. **Menino de 9 anos morre atropelado e moradores protestam em Teresina**. G1, 10 nov. 2014. Disponível em: <https://g1.globo.com/pi/piaui/noticia/2014/11/menino-de-9-anos-morre-atropelado-e-moradoresprotesta-m-em-teresina.html>. Acesso em: 18 nov. 2024.

GEVEHR, Darlan Christiano; BERTI, Bruna. **Gentrificação e produção do espaço urbano**: notas sobre o processo e suas implicações sociais. Revista de Geografia – PPGEU/UFPE, v. 34, n. 2, p. 83-99, 2017.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004. Disponível em: <https://toaz.info/haesbaert-rogerio-o-mito-da-desterritorializaao-pr/download> . Acesso em: 15 nov. 2024.

IANNI, O. **A sociedade global**. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1992.

MARQUES, Juracy; WAGNER, Alfredo; MENEZES, Luciano (Orgs.). **Barrando as barragens: o início do fim das hidrelétricas**. Paulo Afonso-BA: SABEH, 2018. Disponível em: <https://sabeh.org.br/wp-content/uploads/2018/07/livro-completo-barrando-barragens.pdf> . Acesso em: 19 nov. 2025.

MOURA, Pracidina Chaves. **A desterritorialização dos moradores do povoado Canela e a sua reterritorialização no espaço urbano de Palmas-TO**. 2023. 94 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Universidade Federal do Tocantins, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Nacional, 2023. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11612/6271>. Acesso em: 20 nov. 2024.

O DIA. **Alameda Parnaíba no trecho do Morro da Esperança (1976)**. Acervo digital Teresina Antiga. Disponível em: <https://teresinaantiga.com/lugares-que-mudaram-bastante>. Acesso em: 26 ago. 2025.

ROCHA, Márcio Giorgi Carcará. **Direito à cidade e remoções forçadas em Teresina: uma análise do Programa Lagoas do Norte**. 2020. 170 f. Dissertação (Mestrado em Direito) — Centro Universitário Santo Agostinho, Teresina, 2020.

SÁNCHEZ, Luis Enrique. **Avaliação de Impacto Ambiental: conceitos e métodos**. 2. ed. São Paulo: Oficina de Textos, 2013.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

TERESINA (Município). Plano de Desenvolvimento Local Integrado – PDLI. Teresina: Prefeitura Municipal de Teresina, 1969.

TERESINA (Município). Plano Diretor de Teresina. Teresina: Prefeitura Municipal de Teresina, 2006.

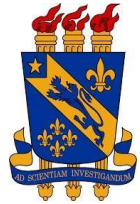
TERESINA (Município). Plano de Estruturação Territorial – PET. Teresina: Prefeitura Municipal de Teresina, 2008.

VILLAÇA, Flávio. Espaço Intraurbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

180 GRAUS. **Ponte do Sesquicentenário: Há denúncia de ameaça**. Disponível em <https://180graus.com/>. Acesso em 08 jun. 2016.

**APÊNDICE**  
**QUESTIONÁRIO 1: MORADORES QUE PERMANECERAM NA ÁREA**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PIAUÍ- UESPI**  
**CAMPUS “POETA TORQUATO NETO”**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS- CCHL**  
**COORDENAÇÃO DE GEOGRAFIA**



**Nota de Esclarecimento**

Este questionário faz parte de uma **pesquisa acadêmica** vinculada ao **Trabalho de Conclusão de Curso (TCC)** do curso de **Geografia da Universidade Estadual do Piauí (UESPI)**. As informações coletadas têm **finalidade exclusivamente didática e científica**, sendo utilizadas para fins de análise no contexto acadêmico.

Garantimos que todas as respostas serão tratadas com **sigilo e anonimato**, não sendo divulgadas individualmente sob nenhuma hipótese.

**A sua participação é voluntária e essencial para o desenvolvimento desta pesquisa. Agradecemos pela sua colaboração.**

**Questionário 1 – Moradores que permaneceram na área**

**1. Qual o seu gênero?**

☐ Feminino    ☐ Masculino    ☐ Outro

**2. Há quanto tempo você reside na área afetada pela construção da ponte?**

☐ Há 10 anos    ☐ De 11 a 15 anos    ☐ De 15 a 20 anos    ☐ Mais de 20 anos

**3. Durante o processo de construção da Ponte Estaiada, como foi a comunicação entre os responsáveis pela obra e os moradores?**

- ☐ Houve diálogo e participação da comunidade nas decisões
- ☐ Houve poucas reuniões e pouca participação real
- ☐ Não houve diálogo nem explicações adequadas

**4. Após a construção da ponte, como você avalia as mudanças na infraestrutura da região?**

☐ Melhorou muito   ☐ Melhorou um pouco   ☐ Permaneceu igual   ☐ Piorou

**5. A mobilidade urbana e o transporte público foram afetados pela obra?**

- ☐ Sim, melhorou o acesso e a fluidez no trânsito
- ☐ Melhorou, mas ainda há dificuldades
- ☐ Não houve mudanças significativas
- ☐ Piorou, aumentou o congestionamento

**6. Como a remoção de moradores afetou a comunidade local?**

- ☐ Não afetou
- ☐ Reduziu o convívio e a organização comunitária
- ☐ Prejudicou laços sociais e redes de apoio
- ☐ Outros: \_\_\_\_\_

**7. Como a construção da ponte afetou você pessoalmente?**

- ☐ Melhorou minha qualidade de vida
- ☐ Não houve mudança significativa
- ☐ Me prejudicou socialmente e/ou financeiramente
- ☐ Outros: \_\_\_\_\_

**8. A construção da ponte causou impactos ambientais perceptíveis?**

- ☐ Aumento da poluição sonora
- ☐ Aumento da poluição do ar
- ☐ Destruição de áreas verdes
- ☐ Nenhum impacto ambiental significativo
- ☐ Outros: \_\_\_\_\_

**9. Você acredita que os impactos causados pela obra foram justificados pelos benefícios que ela trouxe para a cidade?**

☐ Sim   ☐ Parcialmente   ☐ Não

**10. Após a construção da ponte, como mudou sua relação com o lugar onde você vive atualmente?**

- ☐ Passei a me sentir mais pertencente ao novo ambiente
- ☐ Me sinto distante e desconectado do local
- ☐ Nada mudou na minha relação com o lugar
- ☐ Outros: \_\_\_\_\_

**APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO 2: MORADORES QUE FORAM  
DESTERRITORIALIZADOS (REMOVIDOS DA ÁREA)**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO PIAUÍ- UESPI  
CAMPUS “POETA TORQUATO NETO”  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS- CCHL  
COORDENAÇÃO DE GEOGRAFIA**



**Nota de Esclarecimento**

Este questionário faz parte de uma **pesquisa acadêmica** vinculada ao **Trabalho de Conclusão de Curso (TCC)** do curso de **Geografia da Universidade Estadual do Piauí (UESPI)**. As informações coletadas têm **finalidade exclusivamente didática e científica**, sendo utilizadas para fins de análise no contexto acadêmico.

Garantimos que todas as respostas serão tratadas com **sigilo e anonimato**, não sendo divulgadas individualmente sob nenhuma hipótese.

**A sua participação é voluntária e essencial para o desenvolvimento desta pesquisa. Agradecemos pela sua colaboração.**

**Questionário 2 – Moradores que foram desterritorializados (removidos da área)**

**1. Qual o seu gênero?**

☐ Feminino      ☐ Masculino      ☐ Prefiro Não informar

**2. Há quanto tempo você morava na área antes da remoção?**

☐ Até 10 anos      ☐ De 11 a 15 anos      ☐ De 15 a 20 anos      ☐ Mais de 20 anos

**3. Como ocorreu o processo de remoção?**

- ☐ Fui informado com antecedência e tive tempo para me organizar  
☐ Fui informado, mas o tempo foi curto  
☐ Não fui informado previamente

**4. Você recebeu alguma indenização ou suporte financeiro?**

- ☐ Sim, e foi suficiente para me estabelecer em outro local  
☐ Sim, mas foi insuficiente  
☐ Não recebi nada

**5. Como foi sua adaptação no novo local de moradia?**



- ☐ Boa, consegui me estabelecer sem grandes dificuldades
- ☐ Regular, tive algumas dificuldades de adaptação
- ☐ Difícil, enfrentei muitos problemas

Justifique sua resposta: \_\_\_\_\_

**6. A remoção afetou sua relação com a comunidade anterior?**

- ☐ Sim, perdi vínculos comunitários e redes de apoio
- ☐ Parcialmente, mantive contato com algumas pessoas
- ☐ Não, consegui manter meus laços sociais
- ☐ Outros: \_\_\_\_\_

**7. Comparando sua antiga moradia com a atual, como você avalia sua qualidade de vida? ( ) Melhorou**

- ☐ Permaneceu igual
- ☐ Piorou

Justifique sua resposta: \_\_\_\_\_

**8. Você acredita que dava para ser removido(a) para uma área mais próximo do local que morava?**

- ☐ Sim ( ) Não

**9. Na sua visão a construção da ponte causou impactos ambientais perceptíveis?**

- ☐ Aumento da poluição sonora
- ☐ Aumento da poluição do ar
- ☐ Destruição de áreas verdes
- ☐ Nenhum impacto ambiental significativo
- ☐ Outros: \_\_\_\_\_

**10. Você acredita que os impactos causados pela obra foram justificados pelos benefícios que ela trouxe para a cidade?**

- ☐ Sim ( ) Parcialmente ( ) Não