



## TRANSPORTE PÚBLICO E MOBILIDADE NA ILHA DO MARANHÃO

Juan Guilherme Costa Siqueira <sup>1</sup>

### RESUMO

Nos últimos anos, o transporte foi alvo de problemas de deslocamento à medida que as cidades cresceram e as empresas e poder público não conseguiram atender à população com a mesma capacidade. Na realidade brasileira, a mobilidade por transporte público está “desadaptada” (COCCO; 2013, p.41). Isto porque os pactos de poder regional e local favoreceram a expansão urbana dispersa, aliada ao capital imobiliário e ao enfraquecimento do Estado frente às políticas liberais (COCCO; 2013). O fato contundente é que as camadas sociais de baixa renda habitam bairros demasiadamente monofuncionais na RMGSL, pelo caso de que as configurações urbanas e territoriais ficaram cada vez mais segmentadas e fragmentadas. Essa urbanização seletiva na Região Metropolitana da Grande São Luís é causada pelas oportunidades de investimentos econômicos multinacionais que não priorizam o desenvolvimento, articulado pela redistribuição de renda local, mas sim o crescimento econômico.

**Palavras-chave:** Infraestruturas; Formação socioespacial; Equipamentos urbanos

### ABSTRACT

In recent years, transportation has been the target of displacement problems as cities grow and businesses and government authorities are unable to serve the population with the same capacity. In the Brazilian reality, mobility by public transport is "unadapted" (COCCO; 2013, p.41). This is because the pacts of regional and local power favored dispersed urban expansion, combined with real estate capital and the weakening of the state in the face of liberal policies (COCCO; 2013). The striking fact is that low-income social layers inhabit over-monofunctional neighborhoods in the RMGSL, because urban and territorial configurations have become increasingly segmented and fragmented. This selective urbanization in the Metropolitan Region of Greater São Luís is caused by opportunities for multinational economic investments that do not prioritize development, articulated by the redistribution of local income, but rather economic growth.

**Keywords:** Infrastructures; Sociospatial training; Urban equipments

### INTRODUÇÃO (JUSTIFICATIVA E OBJETIVOS)

Nos últimos anos, o transporte foi alvo de problemas de deslocamento à medida que as cidades cresceram e as empresas e poder público não conseguiram atender à população com a mesma capacidade. As cidades cresceram, predominantemente, por meio de ocupações

---

<sup>1</sup> Graduado em Geografia pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA), Mestre em Desenvolvimento Socioespacial e Regional pela Universidade Estadual do Maranhão (UEMA), Doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Membro do Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI), do Grupo de Estudos e Pesquisas em Edafologia e Pedologia (GEPEPE) e do Grupo de Estudos em Transporte Urbano-Regional (GETUR). [juan\\_siqueira16@hotmail.com](mailto:juan_siqueira16@hotmail.com).



desordenadas, incentivadas pela industrialização e próximos aos conjuntos habitacionais para garantir oportunidades de emprego. As referidas ocupações não dispõem de equipamentos urbanos, infraestrutura adequada e vias de acesso ao transporte coletivo, implicando na restrição de acesso aos serviços essenciais e a mobilidade.

Na realidade brasileira, a mobilidade por transporte público está “desadaptada” (COCCO; 2013, p.41). Isto porque os pactos de poder regional e local favoreceram a expansão urbana dispersa, aliados ao capital imobiliário e ao enfraquecimento do Estado frente às políticas liberais (COCCO; 2013). Na tentativa de modernização dos referidos espaços urbanos, os governos locais incrementaram equipamentos urbanos para a valorização das cidades, tais como bancos, praças, novos calçamentos, prédios comerciais etc. Todas essas políticas acarretaram na expulsão dos moradores de baixa renda da área central, os quais foram obrigados a migrar para as regiões periféricas.

Nos municípios de São Luís, São José de Ribamar, Raposa e Paço do Lumiar – que compõem a Ilha do Maranhão – bem como todos os municípios da Região Metropolitana da Grande São Luís, o principal meio de transporte público é o ônibus urbano, sendo que cerca de 550 mil usuários são atendidos diariamente e mais de 2 milhões de viagens são executadas todos os dias (SÃO LUÍS, 2020). No entanto, os usuários que o utilizam sofrem com longas distâncias de mobilidade, principalmente os residentes nos municípios supracitados.

Ferreira (2014) comentou que, em São Luís, a efetivação do plano diretor de 1977 pouco concretizou-se no tocante ao sistema de transporte público e a efetivação de projetos, sendo eles: implantação de via exclusiva para ônibus nas Avenidas Daniel de La Touche e a Avenida Médici; “articulação da Avenida dos Franceses com o Anel Viário” (Centro histórico); “articulação dos bairros aos eixos viários principais”; e a urbanização dos bairros e realização de “estudos urbanísticos”. Ao contrário, resultou-se na expansão urbana dispersa no Bairro Anjo da Guarda após a expulsão de “2000 famílias” que se localizavam nas palafitas e habitações insalubres do Bairro Goiabal (FERREIRA, 2014). A ação higienista realizada na administração de Jayme Tavares (em 1920) preocupou-se mais com o “distanciamento da pobreza em área nobre” do que com a infraestrutura e contribuiu para a expulsão de moradores do bairro Goiabal, objetivando valorizar o centro histórico de São Luís (FARIAS FILHO, 2004; FERREIRA, 2014).

Poucas foram as ações do Estado em conter o espraiamento urbano (VILLAÇA, 2001; CORRÊA, 1989) e dispersão urbana (SPOSITO; CHATEL, 2015; KARAKAYACI, 2016) – conhecido como urbanização *laissez-faire* (COCCO, 2013) – as quais foram determinantes no espaço urbano construído. O avanço das políticas neoliberais frente ao retrocesso das políticas



populistas deflagrou o aumento de fluxos e desafia a acomodação de fluxos nas grandes metrópoles brasileiras. Isso é fato de o Brasil ter um Estado afrouxado com vista a atender interesses corporativos e empresariais (NUNES, 2016).

Vale ressaltar que a logística de Estado (SILVEIRA, 2011) atende a interesses neoliberais e influi na estratégia de atender interesses semelhantes às corporações, seja na decisão de construir um Centro de Distribuição, um shopping center, etc., aliado à logística territorial. Essas decisões resultaram na expansão urbana dispersa e seletiva (COCCO, 2013; SIQUEIRA; FARIAS FILHO, 2020) sem provimento de infraestruturas capazes de comportar fluxos nas principais vias. São os casos das regiões metropolitanas brasileiras em escala nacional e, sobretudo, na Região Metropolitana da Grande São Luís (RMGSL).

Os elementos estruturantes da formação socioespacial de São Luís foram o patrimonialismo, o clientelismo e estrutura de poder ligada ao rentismo. Estes dificultaram o acesso das camadas de baixa renda a certos espaços da cidade, mediante a acessibilidade e ainda permeia o século XXI. O sistema de transporte público nos municípios da Ilha do Maranhão (São Luís, São José de Ribamar, Raposa, Paço do Lumiar) é composto por dois tipos: ônibus e vans, os quais são os principais veículos regulamentados e possuem caráter fundamental na mobilidade dos indivíduos.

Diante desse contexto, o presente artigo objetivou: 1) verificar os elementos de ordem histórica e política no crescimento urbano da região, a relação com os problemas de mobilidade e como estes são enfrentados pelos usuários; 2) compreender as razões do deslocamento com ênfase nos estudos de crescimento urbano e demandas de transporte e; 3) analisar dados sobre os possíveis polos geradores de mobilidade na Ilha do Maranhão, comparando com as condições de infraestrutura.

## **METODOLOGIA**

O presente artigo foi realizado com base no método do materialismo histórico e dialético, a partir dos estudos de Cheptulin (1982), que aborda os movimentos da sociedade como processos transformadores. Estes movimentos foram impostos pela formação socioespacial (SANTOS, 1977). A realidade “mundial” gera repercussões na realidade regional e “local”, o que faz com que a realidade mundial manifeste--se de maneiras distintas e assim torna-se possível compreender a “realidade espacial” e a “transformação do homem” (SANTOS, 1977, p. 81).



Optou-se em utilizar a contribuição de Milton Santos porque este desenvolveu um pensamento crítico e renovador nas ciências sociais e humanas, pela dita “ciência regional” (CASTILLO, 2008). Essas contribuições foram responsáveis pelas mudanças, a partir dos deslocamentos efetuados através de meios de transporte (COCCO, 2011). Por isso, foram discutidos os debates relacionados à política territorial (MIRALLES-GUASCH, 2014) e sobre a evolução do espaço urbano (CORRÊA, 2006; VILLAÇA, 2001).

Se tratando da realidade da Ilha do Maranhão, Farias Filho (2004) e Ferreira (2014) discutem a cidade e sua “modernização” nas primeiras décadas do século XX, com transformações e produções do espaço urbano, indicando problemas de mobilidade. Entretanto, há lacunas na abordagem da infraestrutura de transporte público e dos problemas de mobilidade urbana, o que justificou a realização da pesquisa que originou este artigo.

Quanto a formação socioespacial de São Luís, Siqueira e Farias Filho (2020); Trovão (2008); Cabral (1992); e Cunha (2015) estudaram os elementos estruturantes da ocupação da Ilha do Maranhão e as relações de produção. Siqueira e Farias Filho (2020) estudou o transporte público e mobilidade da Ilha do Maranhão relacionados aos problemas da oferta de transporte público, infraestruturas, demanda de usuários e estratégias logísticas das concessionárias.

Esta pesquisa foi realizada seguindo os seguintes procedimentos metodológicos:

- 1) revisão de literatura com base em dissertações, teses, livros e artigos científicos;
- 2) fez-se levantamento documental sobre a temática, abordando:
  - a) concessão do serviço de transporte público coletivo de passageiros do município de São Luís de (Concorrência pública n° 04/2016/CPL); Lei Estadual n° 9.431/2011, que dispôs sobre o sistema de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal e semiurbano remunerado de passageiros do Estado do Maranhão;
  - b) Jornal Diário Catarinense, terça-feira, 20 de agosto de 2013 em que foi apresentada a entrevista da Prof.<sup>a</sup> Dr. Carme Miralles-Guash e expostos os debates sobre a mobilidade nas realidades sociais, econômicas, políticas e culturais, o que a mídia e outros jornais (O Imparcial, Folha de São Paulo, Estado do Maranhão) não expõem com seriedade;
- 3) aplicação de questionários e realização de entrevistas semiestruturadas com 203 usuários;
- 4) elaboração de mapa de origem e destino de passageiros nos quatro municípios da Ilha do Maranhão (São Luís, São José de Ribamar, Raposa e Paço do Lumiar). A pesquisa foi desenvolvida em 2015.



Este artigo discorre sobre a formação socioespacial de São Luís pelas relações baseadas pelo patrimonialismo. Primeiramente será apresentado o contexto, em que as camadas de baixa renda pouco são atendidas com obras de acessibilidade, embora houve obras de mobilidade urbana, fundamentais para o deslocamento do cidadão. Em seguida, será exposto o debate relativo ao espraiamento urbano e em como isso implica na localização dos equipamentos urbanos e acessibilidade pelo usuário, bem como os principais problemas enfrentados pelos usuários na Ilha do Maranhão.

## **APORTE TEÓRICO**

Em relação à formação socioespacial (SANTOS, 1977) e, especialmente, do Maranhão (CUNHA, 2015; TROVÃO, 2008; CABRAL, 1992) e São Luís (FERREIRA, 2009; 2014; CUNHA, 2015; SIQUEIRA; FARIAS FILHO, 2020), o início da colonização do Brasil foi motivado pela pressão política de Portugal e Espanha pelo mercantilismo europeu (FURTADO, 2007). Por esse motivo e pelo contexto religioso, os franceses organizaram a primeira expedição de colonização em direção ao norte do Brasil, a qual se denominaria de “França equinocial”.

O início da formação socioespacial maranhense deu-se em duas frentes: a frente litorânea e a frente pastoril (CABRAL, 1992; TROVÃO, 2008). A terceira frente adveio do litoral maranhense e originou a civilização do babaçu, do arroz e do algodão até o início do século XX (TROVÃO, 2008).

Em consequência, surgiu uma estrutura socioespacial apoiada pela pecuária e com relações sociais de cunho feudal (CUNHA, 2015). Na segunda metade do século XVIII, a frente de vaqueiros atravessou o Rio Balsas e resultou na instalação de fazendas e a implantação de aldeias de São Félix de Balsas, próximo à confluência dos rios Balsas e Parnaíba, mais tarde uma vila e atualmente um município (CABRAL, 1992).

A frente da pecuária expandiu-se à medida que houve a ramificação da frente litorânea pelas reentrâncias do mar e rios em direção ao interior, instalação de portos fluviais e exportação de produtos agrícolas (cultivados do interior do Maranhão); e da frente pastoril, com a expansão da pecuária pelos vaqueiros e criadores de gado (TROVÃO, 2008).

Os elementos que configuraram a formação socioespacial de São Luís foram o patrimonialismo, o clientelismo e estrutura de poder ligada ao rentismo, dificultando o acesso das camadas de baixa renda a certos espaços da cidade, mediante a acessibilidade. A construção da Ponte do São Francisco em 1970 foi marcada pelo patrimonialismo e pelo discurso do centro



histórico ser “uma cidade velha” e elegeu a referida ponte de “ponte da esperança” para ligar “à cidade nova”, tudo idealizado pelo Governo de José Sarney (MORAIS, 2006).

O fato contundente é que as camadas sociais de baixa renda habitam bairros demasiadamente monofuncionais na RMGSL, pelo caso de que as configurações urbanas e territoriais ficaram cada vez mais segmentadas e fragmentadas. É o caso da Rua Grande (Centro comercial de São Luís), dos Bairros João Paulo (Centro comercial descentralizado) e Shopping Tropical (Renascença).

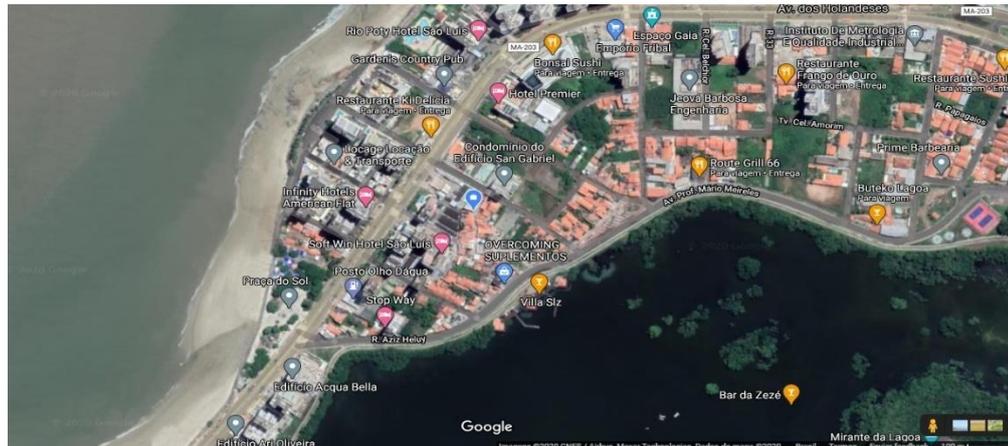
Por mais que sejam bairros comerciais e de grande movimento, durante os fins de semana e feriados estão vazios e os usuários de transporte público que se deslocam para acessar o lazer na Litorânea e Ponta D’areia sentem-se prejudicados devido à baixa oferta de ônibus. As populações de baixa renda, em muitos casos, para acessar bens, serviços e lazer, são obrigadas a se deslocarem a subcentros ou eixos de bairro de outros bairros, distantes, portanto, de suas residências: no caso entre o bairro Cidade Operária e João Paulo e; entre a sede municipal de Raposa e o Mercado Central de São Luís.

Em São Luís, por exemplo, há bairros e equipamentos urbanos seletivos – em geral voltados às camadas de alta renda – valorizados por uma acessibilidade diferenciada. É o caso do Bairro Calhau, onde está localizado o Golden Shopping Calhau, o Hotel Pestana e o Restaurante Cabana do Sol e; do Bairro Ponta D’areia, onde localizam-se hotéis, edifícios e restaurantes de alto padrão. Vale ressaltar que:

- 1) O edifício Francisco Neves Regadas; Condomínios Liberty Loft, San Gabriel, Tower Residence; e os hotéis Brisamar, Infinity, Soft Win, Premier e Rio Poty do Bairro Ponta D’areia contam com a Av. dos Holandeses. Entretanto, os usuários que trabalham nestes estabelecimentos e residem em outros bairros sofrem com pouca oferta de ônibus (apenas três linhas) e superlotação nos horários de pico da manhã e da tarde (Figura 1 e 2). Nos demais horários, os passageiros transportados nas três linhas de ônibus são menores, o que justifica o desinteresse das concessionárias em ampliar a oferta.

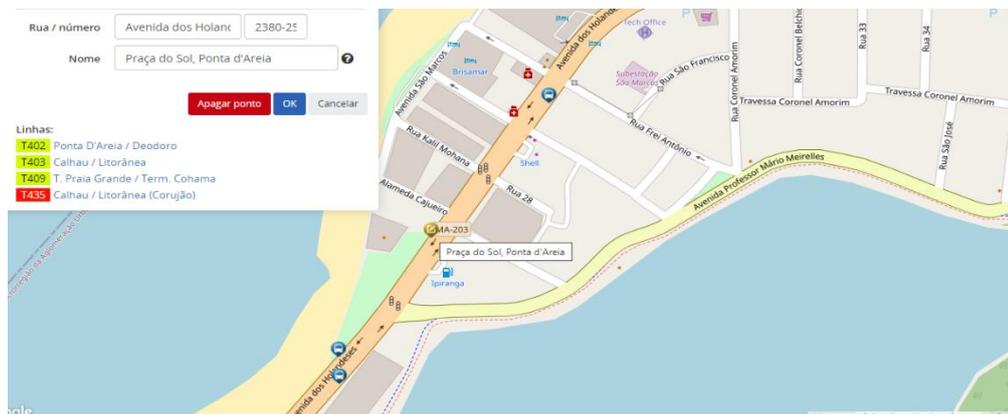


**Figura 1.** Equipamentos urbanos no Bairro Ponta D'areia



Org: Google Earth (28/08/2020).

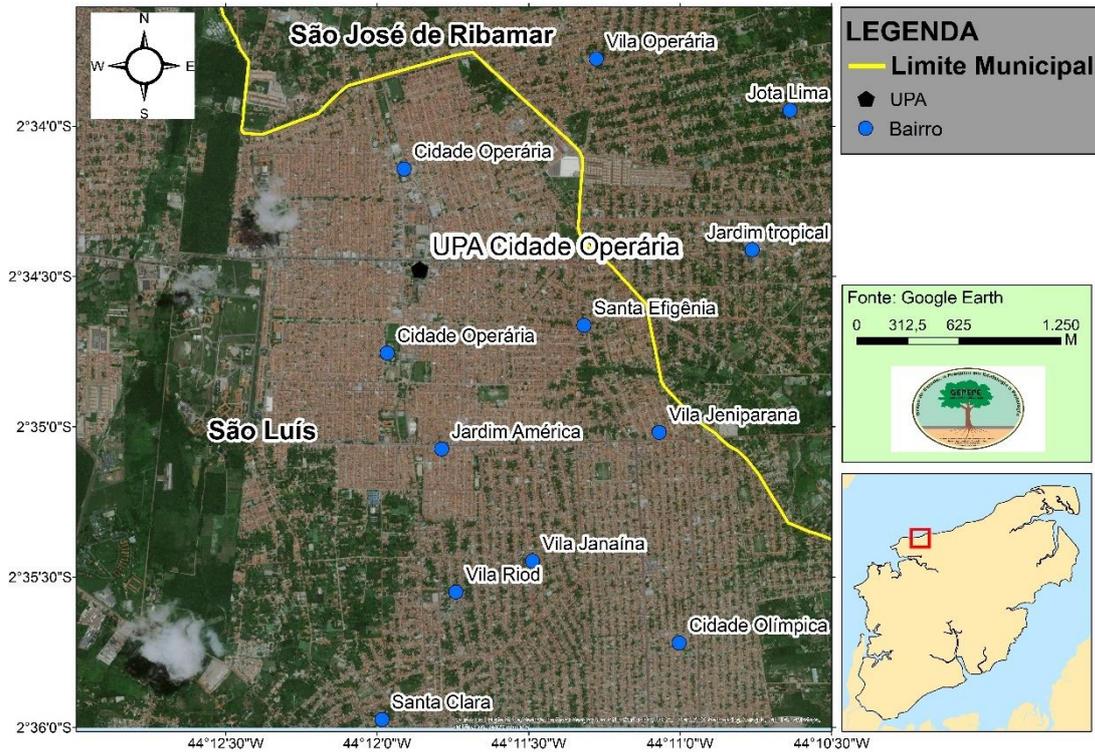
**Figura 2.** Oferta de linhas na Av. dos Holandeses



Org: Moovit (2021)

2) se tratam de serviços especializados para uma demanda de média e alta renda regionais. Enquanto isso, nos bairros de população de baixa renda e periféricos, tais como Coroadinho, Cidade Operária e Cidade Olímpica, se encontram equipamentos como Unidades de Pronto Atendimento (UPA), Postos de Saúde, comércios de calçados, roupas, frutas, farmácias e feiras (Figura 3), ou seja, comércios e serviços mais prosaicos.

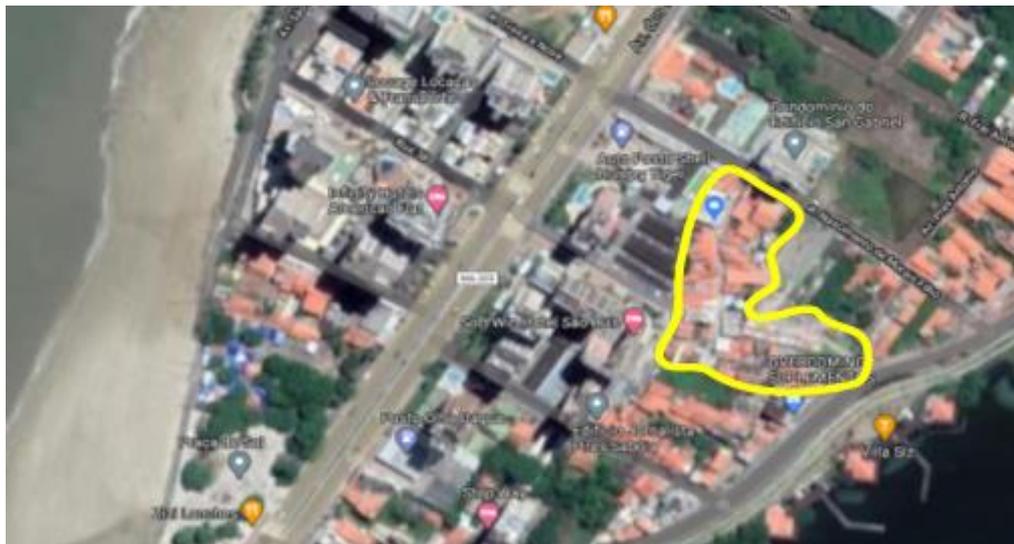
**Figura 3.** Localização da UPA Cidade Operária e bairros adjacentes periféricos



Org: SIQUEIRA (2021). Base de dados: Google Earth.

3) Também em bairros nobres, há bairros pobres, mas não periféricos (no caso o Bairro Ilhinha, Goiabal e Vila Passos e uma vila na Ponta D'areia) (Figura 4 e 5).

**Figura 4.** Uma “vila” com população de baixa renda no Bairro Ponta D’areia.



Org: SIQUEIRA (2021). Base de dados: Google Earth.



**Figura 5.** Bairro Ilhinha: um bairro de baixa renda e não periférico.



**Org:** SIQUEIRA (2021). **Base de dados:** Google Earth.

Vale ressaltar que, recentemente, o crescimento urbano e o típico *laissez-faire* (liberalismo econômico) com relação às normas e leis urbanísticas permitiram uma ampliação dos processos de dispersão urbana. Esses processos foram acompanhados por descontinuidades territoriais e vias urbanas com má conectividade, resultando em aumento dos tempos gerais de deslocamento da população.

Observa-se que a formação socioespacial de São Luís se materializou nas relações de produção determinadas na economia mundial, que é a produção de commodities (minério de ferro, soja, eucalipto) e os preços dos produtos locais estarem ligados à economia global (cotação do dólar na bolsa de valores).



## TRANSPORTE PÚBLICO E GESTÃO EM SÃO LUÍS, SÃO JOSÉ DE RIBAMAR, RAPOSA E PAÇO DO LUMIAR

O espraiamento urbano ocorrido em São Luís (após a construção da Ponte São Francisco, em 1970) afastou a camada de alta renda do Centro para ocupar bairros mais modernos e privilegiados. Ademais, trouxeram na sua direção de deslocamento as vias expressas (Av. Castelo Branco, Av. Colares Moreira, Av. dos Holandeses e Av. Jerônimo de Albuquerque, etc.), os serviços, Shopping centers, Instituições do Estado e demais equipamentos urbanos para usufruto das populações de alta renda para otimizar gastos com tempo de deslocamento (Figura 6). Tem-se então a produção do “perto” e do “longe” que exprimem motivos de deslocamento espacial e um instrumento de conflito nas classes sociais de alta renda e baixa renda (VILLAÇA, 2001).

**Figura 6.** Equipamentos urbanos no Bairro Calhau, em São Luís-MA

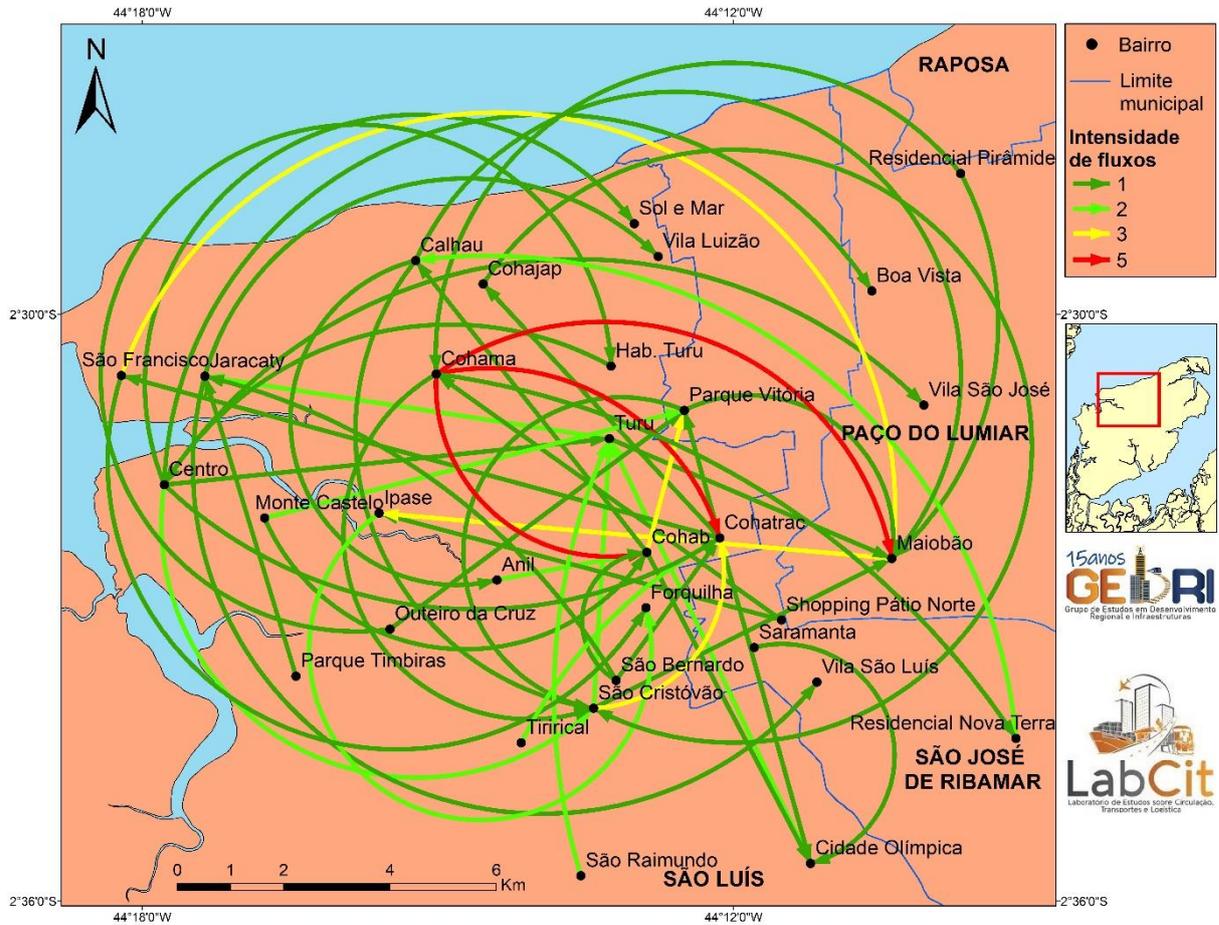


**Org:** SIQUEIRA (2021). **Base de dados:** Google Earth.

A população de baixa renda em São Luís e outros municípios da região metropolitana mora em bairros distantes do Centro e dos bairros que abrigam a população mais segregada (figura 7).



**Figura 7.** Fluxo de passageiros no Terminal Cohab, em São Luís-MA



Org: SIQUEIRA, 2021

A Figura 7 foi construída em atividade de campo no Terminal de Integração Cohab/Cohatrac, no dia 17/06/2015 (das 9:30 às 17:30), sendo que as amostras de origem-destino foram aplicadas com 203 usuários. Utilizou-se o *software* Arc GIS 10.5 para desenhar o *shape* da Ilha do Maranhão, os *shapes* de bairros e em seguida o *shape* traçado de Origem-destino. O primeiro mapa foi construído em 2015. Em 2020 esse mapa foi revisado, com alteração da metodologia do traçado e proporção de tamanho (modelo tradicional de fluxos), seleção de fluxos (pois não caberiam todos) e classificação de cor, sendo preservado o tamanho. Essa revisão foi necessária porque houve sobreposição de fluxos, o que dificultou a visualização.

Aquela figura demonstra a presença de uma quantidade expressiva de destinos para os fluxos de transporte público em São Luís. Expressa também a complexidade de destinos no espaço insular da Região Metropolitana da Grande São Luís, inclusive vários centros regionais ou subcentros em que não há apenas uma única centralidade.



O Bairro Cohama, um dos principais destinos, dispõe de muitos serviços e empregos para população em diversos segmentos, tais como: restaurantes, buffets, centro comercial, pizzarias, sorveterias, lojas de materiais de construção, supermercados e pet shops. Esses empregos são ocupados por uma população de baixa renda que necessita de transporte público para chegar aos seus locais de trabalho.

São Cristóvão é um bairro atravessado pela Avenida Guajajaras, um grande corredor que dispõe de muitas lojas de materiais de construção, de peças e acessórios para veículos e materiais elétricos, eletrônicos e metalmecânicos. Estes estabelecimentos comerciais geram muitos empregos e oportunidades de serviços para os consumidores, o que atrai muitos clientes e trabalhadores, gerando forte fluxo no local. O bairro é bem servido de linhas de ônibus.

O bairro Calhau, por ser uma área nobre da capital maranhense, concentra muitas atividades e serviços de diversas especialidades, tais como concessionárias de veículos e de autopeças, buffets de alto padrão, restaurantes, shopping, grandes centros comerciais, escolas particulares e prédios administrativos do Estado, da OAB e da Justiça Estadual. Esses equipamentos urbanos atendem a uma demanda solvável, mas também concentram empregos de baixa renda, tais como garçom, manicure, diarista, atendente, vendedor, recepcionista, secretária e muitos funcionários públicos.

A Cidade Olímpica, bairro de população de baixa renda, apresenta um espaço de alta densidade demográfica, concentra muitas habitações e pouca oferta de empregos que, em geral, são disponibilizados em feiras e comércios de pequeno porte de diversos setores. Os deslocamentos se dão do bairro em direções às diversas áreas mais centrais de São Luís. Os ônibus vêm superlotados e têm muita oferta de linhas, as quais são as troncais T077 – Cidade Olímpica/São Francisco; T078 – Cidade Olímpica/Ipase; T079 – Cidade Olímpica/Rodoviária; e alimentadoras A666 – Cidade Olímpica/Terminal São Cristóvão; A688 – Residencial Tiradentes/Terminal São Cristóvão; A687 – Residencial Nestor/Terminal São Cristóvão. Nesse bairro não tem Unidade de Pronto Atendimento, hospital público, lojas e supermercados que facilitem o deslocamento diário pelos usuários, incorrendo em trânsito intenso nas avenidas 163, 203 e 101 que já são congestionadas.

Anil e Turu são bairros de média densidade demográfica. Entretanto, o Anil apresenta moderada atividade comercial, pois, tem escolas e faculdades particulares que ocupam muitos trabalhadores. É servido pela via principal da Avenida Casemiro Junior, o que gera grande fluxo de veículos e pessoas na área. Por ser uma via de passagem, são servidos pelas linhas T063 – Jardim Tropical/Santos Dumont; 705 – Sol e Mar; T084 – Cohatrac IV; T061 – Santa Clara/João Paulo; C087 – Circula 1, etc., vindos de outros bairros populosos em direção ao



centro da cidade, incorrendo em alta mobilidade. Já o Turu concentra faculdades particulares, shopping e muito condomínios residenciais, além de estar situado em meio às diversas rotas em direção a muitos outros bairros de São Luís e de outras cidades da Ilha do Maranhão. Esses dois bairros e suas avenidas representam pontos significativos de gargalos no trânsito em que inúmeros usuários do transporte público coletivo perdem muito tempo nos seus deslocamentos cotidianos.

A população de baixa renda em São Luís e outros municípios da região metropolitana mora em bairros distantes do Centro e distantes dos bairros que abrigam a população mais rica. Fato relatado por Maricato (2012) em que a parcela da sociedade está “reproduzindo desigualdades e privilégios” (pág. 122) e, por isso, as camadas de baixa renda são expulsas em áreas de valorização imobiliária e essas camadas ocupam as Áreas de Proteção Ambiental (APA), mangues e encostas de rios, convivendo com alagamentos.

O maior tempo de espera nas paradas, superlotação, desconforto e pouca oferta de transporte público para os bairros São Marcos, Ponta D’areia, Calhau, Cohama, Barramar, Renascença (Figura 8) e Av. Litorânea faz com que haja dificuldades para chegar ao trabalho pelo transporte público onde apresentam maior oferta de emprego e de equipamentos urbanos comerciais. Esses equipamentos atendem a “uma demanda bem específica” (SANTOS, 2018[1979], pág. 45) e atraem fluxos em direção ao trabalho. Por isso respondem às diversas formas de segregação socioespacial entre moradias e trabalho (COCCO, 2011).

**Figura 8.** Concentração de usuários de transporte público no Bairro Renascença às 17hs.



Org: SIQUEIRA, 2019.

O aumento no número de moradias das camadas de baixa renda, impulsionadas pela expansão urbana dispersa, não acompanha a oferta de equipamentos urbanos nos bairros. Isso evidencia o tempo de deslocamento como reflexo das lutas de classe no ambiente construído,



em que a população luta por melhores condições de habitação, trabalho, transportes, saúde e qualidade de vida. Ao passo que os bairros vão sendo estruturados e o custo de vida aumenta, a população de baixa renda acaba sendo forçada a ocupar bairros mais distantes.

O sistema de transporte público da Ilha do Maranhão, durante o advento da pandemia COVID-19, sofreu diminuição de fluxos de casa-trabalho, casa-lazer e casa-compras como recomendações de distanciamento social, evitar aglomerações, uso de máscara e álcool-gel pela Organização Mundial da Saúde (OMS), Ministério da Saúde e Secretaria Estadual da Saúde (SES). Estas recomendações fizeram com que houvesse retração de fluxos e fechamento de certas atividades em determinados períodos.

Lembrando que, com aumento exponencial de casos de COVID-19 em relação a outros estados e colapso da rede de saúde do Maranhão (por não existir vacina), houve o primeiro lockdown do Maranhão e do Brasil durante os dias 5 a 18 de maio de 2020. Neste período, os fluxos foram apenas em atividades essenciais (compras, farmácia, trabalho em hospitais, imprensa e etc.) o que foi reduzido drasticamente. A frota de ônibus apenas recebeu enfermeiros e trabalhadores de serviços essenciais.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A pesquisa permitiu concluir que os principais problemas de mobilidade nos municípios da Ilha do Maranhão estão relacionados às demandas dos usuários do transporte coletivo, que saem de zonas periféricas e dirigem-se às zonas mais centrais para acessarem seus postos de trabalho, escolas, faculdades, comércios e opções de lazer. É válido ressaltar que grande parte desses deslocamentos ocorre porque a localização dos serviços não acompanha as demandas da população e, quase sempre, está concentrada em áreas tradicionalmente mais centrais.

Os bairros periféricos enfrentam um crescimento urbano espalhado e a quantidade de equipamentos urbanos não acompanha esse processo. O elevado tempo de deslocamento via transporte público reduz a sua qualidade e obriga grande parte da população a adquirir-se e locomover-se por meio de veículo de passeio, fato que resulta em congestionamentos e reduz a mobilidade de todos os usuários das vias, as quais não possuem dimensões e condições adequadas.

Durante a pandemia COVID-19 houve a redução da oferta de ônibus desde os primeiros momentos. Embora os órgãos responsáveis pela atuação tenham ordenado para pôr 100% da frota circulando, a frota ainda é reduzida e, nos horários de pico, há muitas aglomerações nos ônibus. Nos demais horários os ônibus andam com poucos passageiros, o que justifica a redução



de frota na média. Em consequência, houve suspensão em certas linhas que até o momento não retornaram.

## REFERÊNCIAS

CABRAL, Maria do Socorro C. **Caminhos do gado: conquista e ocupação do sul do maranhão**; prefácio de Manoel Correia de Andrade. – São Luís: SIOGE, 1992.

CHEPTULIN, Alexandre. **A dialética materialista: categorias e leis da dialética**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

COCCO, Rodrigo Giraldi. **Interações espaciais e sistemas de transporte público: uma abordagem para Bauru, Marília e Presidente Prudente**. Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente, São Paulo, 2011.

SILVEIRA, Márcio Rogério e COCCO, Rodrigo Giraldi. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos Avançados [online]**. 2013, v. 27, n. 79, pp. 41-53. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0103-40142013000300004>>. Acessado: 27 setembro de 2021.

\_\_\_\_\_. **Interações espaciais e transporte público: proposições para a Grande Florianópolis/SC**. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 14. Lima, 2013. **Anais...** Lima: EGAL, 2013. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14.html>>. Acesso em: 25 out. 2017.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

\_\_\_\_\_. Interações Espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de. GOMES, Paulo César da Costa. CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. 2. ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. (279-314).

CUNHA, Roberto César. Ocupação e o desenvolvimento das duas formações socioespaciais do maranhão. **Revista CaderNAU - Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas**, Rio Grande/RS, 2015, 8(1), 133-152.

FARIAS FILHO, Marcelino Silva. **Atuação das elites regionais na configuração e “modernização” do espaço urbano de São Luís nas décadas de 1920-1930: a administração municipal de Octacílio Saboya Ribeiro**. Monografia de Graduação em Geografia. Universidade Estadual do Maranhão, 2004.

FERREIRA, Antônio José de Araújo. **A Evolução da Geografia dos Transportes no Estado do Maranhão, Brasil: de ancoradouro a sistema multimodal**. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 12., 2009, Montevideo, Uruguay. Anais eletrônicos... Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12.html>>. Acesso em: 13 abr. 2019.

\_\_\_\_\_. **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro?** – São Luís: EDUFMA, 2014.



XIV ENCONTRO NACIONAL DE  
PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM

**GEOGRAFIA**



FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 34. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

MORAIS, Natércia Cristyna Freitas. **“Ponte da esperança”**: O símbolo da modernização e do desenvolvimento urbano no Governo Sarney (1966-1970). Monografia (Graduação) – Universidade Estadual do Maranhão, Centro de educação, ciências exatas e naturais. Curso de História. São Luís, 2006.

SANTOS, Milton. Sociedade e Espaço: a formação social como teoria e como método. In: **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, 1977, 54, 81-99.

SÃO LUÍS. **Prefeitura de São Luís**. Disponível em: <<http://www.saoluis.ma.gov.br/>>. Acesso em: 7 jun. 2020.

SIQUEIRA, Juan Guilherme; FARIAS FILHO, Marcelino Silva. A atual conjuntura do transporte público no espaço insular da região Metropolitana da Grande São Luís – Ma. **Revista Transporte Y Territorio**, (23), 108-130, 2020. <<https://doi.org/10.34096/rtt.i23.9659>>.

TROVÃO, J. R. **O processo de ocupação do território maranhense**. – São Luís: IMESC, 2008.