



## INTERAÇÕES ESPACIAIS E TRANSPORTE PÚBLICO NA REESTRUTURAÇÃO DA ILHA DO MARANHÃO<sup>1</sup>

Juan Guilherme Costa Siqueira<sup>2</sup>

Rodrigo Giraldi Cocco<sup>3</sup>

Márcio Rogério Silveira<sup>4</sup>

### RESUMO

O transporte público enfrenta desafios da organização espacial nas cidades à medida que influencia as estruturas econômicas, sociais e políticas em que os investimentos em transportes são em capital intensivo. O Estado impõe barreiras institucionais na ingerência de grupos políticos conservadores; normas regulatórias defasadas e sem segurança jurídica que permita seu imperativo; baixa quantidade e qualidade de técnicos extremamente capazes de analisar os problemas complexos da mobilidade e transporte público impostos pela dinâmica territorial. A acessibilidade e a mobilidade pelo transporte público da Ilha do Maranhão são heranças dos aspectos singulares e gerais da formação socioespacial e da estruturação urbana na região. São Luís apresenta ineficácia do transporte público e da sua capacidade em atrair usuários de automóvel; os usuários têm seus tempos de deslocamento despendidos no transporte público; não há corredores de BRT e os corredores exclusivos de ônibus não são efetivos; as obras e projetos de mobilidade urbana providas pelo Estado não acompanham a dinâmica da circulação viária e contribuem para os gargalos. São Luís constituiu bairros dotados de serviços diferenciados, compondo centralidades de tais serviços. Estas centralidades não apresentam infraestruturas que estabeleçam ligações ágeis no espaço urbano da Ilha do Maranhão. Neste sentido, o artigo põe em evidência as contradições existentes entre o espaço urbano e o sistema de transportes a qual se aborda as infraestruturas e o serviço de transporte da Região Metropolitana da Grande São Luís.

**Palavras-chave:** Transporte público, mobilidade, interações espaciais, expansão urbana.

### ABSTRACT

Public transport faces challenges of spatial organization in cities as it influences economic, social and political structures in which transport investments are capital intensive. The State imposes institutional barriers to the interference of conservative political groups; outdated regulatory norms and lack legal certainty that allows their imperative; low quantity and quality of technicians who are extremely capable of analyzing the complex problems of mobility and public transport imposed by territorial dynamics. The accessibility and mobility by public transport of the Island of Maranhão are legacies of the singular and general aspects of the socio-spatial formation and urban structuring in the region. São Luís presents the inefficiency of public transport and its ability to attract car users; users have their commuting times

---

<sup>1</sup> Este artigo completo é resultado do projeto de pesquisa, financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Maranhão (FAPEMA) e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

<sup>2</sup> Doutorando do Curso de Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, [juan\\_siqueira16@hotmail.com](mailto:juan_siqueira16@hotmail.com);

<sup>3</sup> Professor adjunto do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, [rodrigo.giraldi@ufsc.br](mailto:rodrigo.giraldi@ufsc.br);

<sup>4</sup> Professor adjunto do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, [marcio.silveira@ufsc.br](mailto:marcio.silveira@ufsc.br);

spent on public transport; there are no BRT lanes and the exclusive bus lanes are not effective; the urban mobility works and projects provided by the State do not follow the dynamics of road circulation and contribute to bottlenecks. São Luís constituted neighborhoods endowed with differentiated services, composing centralities of such services. These centralities do not have infrastructures that establish agile connections in the urban space of the Island of Maranhão. In this sense, the article highlights the contradictions between the urban space and the transport system which addresses the infrastructures and the transport service of the Metropolitan Region of Greater São Luís.

**Keywords:** Public Transport, Mobility, Spatial Interactions, Urban Sprawl

## INTRODUÇÃO

Historicamente as singularidades e especificidades referentes aos transportes públicos e mobilidade de São Luís e região foram influenciadas pela morfologia urbana (em situar-se em uma colina) que influenciou a construção do Forte São Luís; conquista e defesa territorial portuguesa; e implantação do Porto de São Luís no Bairro Praia Grande (por estar localizado entre a foz dos Rios Anil e Bacanga e em ser o único trajeto dos navios e barcos) como entreposto comercial a qual promoveu uma dinâmica de circulação entre São Luís e a metrópole portuguesa (SPIX e MARTIUS, 2017; LACROIX, 2020; FERREIRA, 2014; VIVEIROS, 1954). O referido porto – pelas atividades que exercia na exportação de arroz, açúcar, algodão e cana-de-açúcar e importação de gêneros alimentícios da metrópole portuguesa– influenciou na urbanização da cidade de São Luís e nas necessidades de mobilidade em direção ao porto, no Bairro Praia Grande, caracterizando como cidade portuária.

Após a consolidação do Porto de São Luís e a dinâmica exercida, o Estado implantou a Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão para impulsionar a dinâmica comercial e consequentemente a urbanização de São Luís. Por outro lado, as necessidades de mobilidade em direção ao porto foram ampliadas e as ações do Estado no investimento em transportes públicos (Bonde animálico, Bonde elétrico, ônibus) não redundaram em eficácia social por ingerência de grupos políticos conservadores.

Em 1970, o Programa Corredores de Exportação contemplou a implantação do Porto do Itaqui (FERREIRA, 2014) e o Programa Grande Carajás (PGC), responsáveis pela vinda da CVRD (como principal mineradora) e ALUMAR (na produção de alumina e alumínio) em São Luís, resultado por sua capacidade de transportar os recursos minerais em navios gigantes pela Baía de São Marcos (50 metros de profundidade) para o mercado externo e dinamismo que estes proporcionaram na complexidade territorial de São Luís (MONTEIRO; COELHO; BARBOSA, 2011; COSTA, 2003). Ambos o Porto do Itaqui e o Porto Ponta da Madeira (da



CVRD) implantaram serviços (estivador, operador de empilhadeira, mecânico, inspetor, engenheiro, operador de máquina, fiscal, administrador de software etc) que demandaram mobilidade em São Luís em direção aos portos. A operação destes portos e os serviços, a qual não exercem diretamente em São Luís e sim em escala regional e global, influenciaram na mobilidade urbana de São Luís a partir de 1970 como agentes econômicos.

O artigo objetiva compreender a contradição histórica entre os aspectos singulares no que se refere a organização espacial, estruturação do espaço urbano, transportes públicos e a mobilidade na Ilha do Maranhão. Se realizou neste artigo: 1) Pesquisas bibliográficas dos bancos de livros, documentos, artigos, dissertações e teses referentes aos aspectos singulares, transportes públicos, mobilidade e estruturação urbana da Ilha do Maranhão; 2) Elaboração de mapas através de softwares (ArqGIS e QGIS) sendo enfatizada a urbanização, estruturação urbana, polos geradores de tráfego, tempo de deslocamento e origens-destinos da Ilha do Maranhão; 3) Realização de 50 entrevistas envolvendo cada empresa de transporte público; (técnicos/gerentes de tráfego/logística de empresa de transporte público, gestores/executivos dessas empresas); funcionários públicos ligado à secretarias de do transporte público e desenvolvimento urbano (das prefeituras municipais e do governo estadual); 4) Realização de 20 entrevistas semiestruturadas com usuários de transporte público na Região Metropolitana da Grande São Luís com um teor mais qualitativo para obter informações sobre a qualidade e eficácia do transporte público, percebida pelo usuário.

São Luís apresenta ineficácia do transporte público e da sua capacidade em atrair usuários de automóvel, em consequência os usuários têm seus tempos de deslocamento despendidos no transporte público; as infraestruturas providas pelo Estado contribuem para o aumento da frota de veículos e em consequência os congestionamentos no sistema viário; não há corredores de BRT e os corredores exclusivos de ônibus não são efetivos; as obras e projetos de mobilidade urbana providas pelo Estado não acompanham a dinâmica da circulação viária e contribuem para os gargalos (Av. Jerônimo de Albuquerque, Av. Guajajaras, MA-201, Av. dos Holandeses e Av. São Luís Rei de França); e os segmentos sociais (população de baixa renda, desempregados e moradores de áreas de ocupação) são expulsos das áreas mais “centrais” pelos processos de valorização e especulação imobiliária, tendo suas interações espaciais restringidas.

O método de investigação se baseia no Materialismo Histórico e Dialético, com base na categoria de Interações espaciais e mobilidade. As atividades humanas no modo de produção, à medida que permitem a reprodução da vida social, demandam mobilidade para a ampliação das interações espaciais. Considerando as questões norteadoras da pesquisa, seus objetivos, hipótese e método acima referida, realizamos os seguintes processos operativos: 1) Pesquisas bibliográficas dos bancos de livros, documentos, artigos, dissertações e teses nas bibliotecas da UFMA, UEMA, Benedito Leite (Centro histórico de São Luís), SMTT, MOB-MA, IMESC, ANTP, Arquivo público do Estado do Maranhão (impressos ou eletrônicos), referentes à temática de transportes públicos de São Luís, urbanização, mobilidade e estruturação urbana de São Luís; 2)Elaboração de mapas através de softwares ArqGIS sendo enfatizada a visualização dos polos geradores de tráfego; 3) Realização de 50 entrevistas envolvendo cada empresa de transporte público; (técnicos/gerentes de tráfego/logística de empresa de transporte público, gestores/executivos dessas empresas); funcionários públicos ligado à secretarias de do transporte público e desenvolvimento urbano (das prefeituras municipais e do governo estadual); planejadores; políticos ligados ao transporte público; pessoal mais antigo que poderia relatar como se organizava o transporte público (em 1970, 1980, 1990, 2000 etc); 3) Levantamento e registro fotográfico das principais vias utilizadas pelas linhas de ônibus (Av. Colares Moreira) para identificar pontos de congestionamento e como incrementa o tempo de percurso; 4) Realização de 20 entrevistas semiestruturadas com usuários de transporte público na Região Metropolitana da Grande São Luís com um teor mais qualitativo para obter informações sobre a qualidade e eficácia do transporte público, percebida pelo usuário.

A atuação do Porto do Itaqui e dos empreendimentos minero-metalúrgicos (CVRD e ALUMAR) elevaram o poder de atração da cidade de São Luís que registou crescimento urbano expressivo a partir de 1970 e influenciou na expansão urbana (Tabela 1).

**Tabela 1** – Evolução da população de São Luís entre 1970 e 2000

<b>ANO</b>	<b>POPULAÇÃO TOTAL</b>
1970	265.486
1980	449.433
1991	696.371
2000	870.028

Fonte: IBGE

Entre 1962 a 1965; conjuntos e cooperativas habitacionais financiadas pela Companhia de Habitação do Maranhão (COHAB-MA); Companhia Hidrelétrica da Boa Esperança (COHEB), Cooperativa Habitacional do Maranhão (COHAMA), Cooperativa Habitacional dos Funcionários da Universidade Federal do Maranhão (COHAFUMA), Conjunto Habitacional Jardim Primavera (COHAJAP), Cooperativa Habitacional dos Trabalhadores do Comércio (COHATRAC), Cooperativa Habitacional dos Servidores do Estado do Maranhão (COHASERMA) e conjuntos habitacionais financiados pelo Banco do Estado do Maranhão (BEM) (FERREIRA, 2014) promoveram a urbanização de São Luís desacompanhado de infraestrutura viária, acessibilidade a escola, supermercado, hospital e outros serviços próximos aos conjuntos habitacionais. As linhas de transporte público nos novos conjuntos foram ineficazes, com 3 viagens ao dia e poucos horários disponíveis, dificultado a mobilidade dos residentes ao trabalho e na reprodução social.

Conforme os trabalhadores empregados demandaram moradia, infraestrutura, saúde, educação etc. As COHABs (Cohab Anil I, II e III); COHEB Sacavém; Cidade Operária; Angelim; Vinhais e Bequimão, em São Luís; Maiobão, (em Paço do Lumiar) e o COHATRAC aqueceram a economia urbana pelo capital investido e atraiu a população em busca de emprego, saúde e qualidade de vida. A população, em busca de emprego e mão de obra pelas oportunidades que agentes econômicos ofereciam, ocupou os Bairros Sá Viana, Anjo da Guarda, Vila Embratel, Liberdade, Cidade Olímpica, Coroadinho e Coroadó e ocupou locais adjacentes as COHABs e palafitas (Vila Isabel Cafeteira; Coroadó; Coroadinho; Cidade Olímpica; Janaína-Riod; Piquizeiro e Pão de Açúcar, em São Luís; Vila Cafeteira; Vila São José e Luís Fernando, em Paço do Lumiar; Jardim Tropical; Vila Sarney Filho e Vila Kiola, em



São José de Ribamar), incrementando a necessidade de mobilidade da população e na atuação do Estado na oferta de transporte público. A complexidade territorial gerada pelo dinamismo do Estado, os baixos níveis históricos de investimento do Estado em mobilidade urbana, infraestruturas e as baixas capacidades institucionais de planejamento (COCCO, 2019) são determinações históricas de iniquidade social no acesso ao sistema de transporte público de São Luís.

São Luís exerceu centralidade pelos serviços que ofereceram a população a qual promoveram imigração da população dos municípios da Região Metropolitana da Grande São Luís (RMGSL)<sup>5</sup>, da Microrregião da Baixada Maranhense<sup>6</sup> e outros municípios maranhenses para São Luís em busca de oportunidades de emprego nos empreendimentos. Diante disso, as ações estatais estruturantes resultaram: 1) Construção das pontes do São Francisco (1970); Ponte Newton Belo (1969 – 1970); 2) Extensão da Avenida Beira Mar até o Bairro Praia Grande (1970) (FERREIRA, 2014); 3) Aterros do portinho e do Bacanga (para implantação da Av. dos Portugueses/BR-135, em 1970); 4) implantação do Porto do Itaqui em razão do assoreamento do Porto de São Luís para a ampliação e expansão das atividades comerciais que não se restringem mais a São Luís e sim com o exterior.

A centralidade dos serviços exercida em São Luís concentrou polos de mobilidade em direção ao centro histórico. As linhas de ônibus coletivo em São Luís trafegam pelo centro da cidade porque este se constituía e ainda se constitui em ponto de referência do setor comercial. Independentemente do itinerário que faziam, seja pelo bairro do Ipase, São Francisco, Terminal Rodoviário, João Paulo e Anil, o destino final é o centro histórico.

O centro da cidade possui uma atração na maioria dos usuários de transporte coletivo, segundo o alcance espacial máximo e pelos diversos serviços que os atendem. Com a expansão urbana, houve a descentralização nos Bairros Cohab, São Cristóvão, Ipase, Cohatrac, Cidade Operária, Cohama, João Paulo e nos Shoppings Centers. O espraiamento urbano ocorrido em São Luís afastou a camada de alta renda do Centro para ocupar bairros mais modernos. 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

---

<sup>5</sup> A Região Metropolitana da Grande São Luís (RMGSL) é composta em 13 municípios, conforme a Lei complementar n° 174, de 25 de maio de 2015, os quais são: São Luís, São José de Ribamar, Raposa, Paço do Lumiar, Alcântara, Bacabeira, Santa Rita, Rosário, Axixá, Icatu, Morros, Cachoeira Grande e Presidente Juscelino.

<sup>6</sup> A Microrregião da Baixada Maranhense é formada em 21 municípios: Anajatuba, Arari, Bela Vista do Maranhão, Cajari, Conceição do Lago Açu, Igarapé do Meio, Matinha, Monção, Olinda Nova do Maranhão, Palmeirândia, Pedro do Rosário, Penalva, Peri-Mirim, Pinheiro, Presidente Sarney, Santa Helena, São Bento, São João Batista, São Vicente Ferrer, Viana e Vitória do Mearim,

populações de alta renda para otimizar gastos com tempo de deslocamento. Tendentes então a produção do “perto” e do “longe” a qual exprimem motivos de deslocamento espacial e um instrumento de conflito nas classes sociais de alta renda e baixa renda (VILLAÇA, 2001).

Os municípios de São Luís, São José de Ribamar, Raposa e Paço do Lumiar passam por um processo de espraiamento urbano na construção das habitações do Programa “Minha casa minha vida” e de condomínios fechados oferecido pelas Empresas Lua Nova, Cyrela e Canopus, concentrando muita quantidade de população nessas áreas. Quando tais equipamentos urbanos são construídos, a exemplo do Shopping Pátio Norte e Mix Mateus do Maiobão, provocam aumento dos pólos geradores de tráfego por conta das oportunidades e empregos que eles fornecem (VILLAÇA, 2001).

Os vazios urbanos localizam-se na Santa Bárbara, Jasmims, Residencial Pinheiro, Jardim Eldorado e Barramar (São Luís); Mata, Saramanta, Maiobinha, Residencial Nova Terra e Vila Sarney Filho (São José de Ribamar); Pindaí, Novo Horizonte, Novo Aurora, Vila Rio São João e Vila Pirâmide (Paço do Lumiar). A enorme quantidade de fluxos advindos nessas habitações e de automóveis particulares condiciona a concentração de tráfego na Estrada de Ribamar (MA-201) e Estrada da Maioba (MA-202). Essa quantidade de fluxos causa um agravante para operação do transporte coletivo para quem a utiliza, obtendo perdas relativas de passageiros paulatinamente. Soma-se com isso a dispersão urbana, espraiamento urbano (empreendidos pelos agentes produtores do espaço) e altas taxas de motorização.

A concentração é bastante intensa, pois são as únicas vias principais de ligação em direção a São Luís. As vias secundárias apresentam buracos, asfalto irregular, ondulações e sem asfalto, com prejuízos na mobilidade e acessibilidade para o transporte público. São elas a Rua Ambude (Figura 1) e Rua Boa Esperança (São Luís); Av. Tancredo Neves e Rua da Vitória (São José de Ribamar); Av. Epitácio Cafeteira e Av. Edson Lobão (Paço do Lumiar). Entre esses conjuntos estão o residencial Nova Terra; Pitangueiras I, II e III (Figura 2); Recanto Verde I, II, III e IV; Village do Bosque I e II; Vitória São Luís; Riviera I e II; Sítio Natureza; Turiúba; Maracajá; Cidade Verde; Cohabiano; Conjunto Maiobão; Abdalla; Paranã; Vila Cafeteira e Vila São José.



**Figura 1.** Rua Ambude, no Bairro Maracanã, em São Luís-MA



Fonte: SIQUEIRA, 2017

**Figura 2** – Ônibus passando ao lado do buraco no Residencial Santo Antônio, em São Luís-MA



Fonte: SIQUEIRA, 2017

O usuário de transporte público caminha entre 15 a 20 minutos de sua casa até a parada de ônibus porque o ônibus não transita na via onde mora e costuma desviar a rota ou alterar o itinerário da linha para evitar buracos nas vias, assaltos ou para otimizar a rota no custo



operacional (IPK, passageiros atendidos na rota, combustível, tempo de viagem e intervalo entre viagens). A operação da linha T073-Tibiri, por exemplo, que conecta as localidades de Rio do Meio e Tibirizinho, foi suspensa em 5 de maio de 2018 e durou um mês por causa buracos e assaltos de bandidos no Bairro Tibiri.

As empresas utilizaram estratégias logísticas pondo em vista a otimização da operação do transporte público de São Luís. Em 2010, a linha T020-Vila Itamar alterou seu itinerário. O itinerário deixou de trafegar na Av. Santos Dumont nos sentidos centro e bairro e trafega pela Av. dos Franceses nos sentidos centro e bairro. Em 2016, a linha T036-Maracanã alterou seu itinerário. O itinerário trafega na Av. Santos Dumont no sentido centro e no sentido bairro deixou de trafegar na Av. Santos Dumont e trafega pela Av. dos Franceses. Em 14 de maio de 2022, houve alteração do itinerário da linha T073. O itinerário trafega na Av. Santos Dumont no sentido centro e no sentido bairro deixou de trafegar na Av. Santos Dumont e trafega pela Av. dos Franceses. Por um lado, as linhas T036-Maracanã; T073-Tibiri; T031-Estiva e T067-São Raimundo/João Paulo trafegam na Av. Santos Dumont no sentido centro. Por outro lado, as linhas T063-Tropical/Santos Dumont; T031-Estiva e T067-São Raimundo/João Paulo são as únicas que trafegam na Av. Santos Dumont no sentido bairro. Estas alterações prejudicaram a mobilidade urbana via transporte público a qual os usuários contam com apenas 3 opções de linhas que trafega na Av. Santos Dumont no sentido bairro.

Por outro lado, a população de baixa renda em São Luís e outros municípios da região metropolitana habitam bairros distantes do Centro e distante dos bairros que abrigam a população de alta renda (tais como Janaína, Cidade Olímpica, Residencial Tiradentes, São Raimundo, Pontal da Ilha, Vila São José, etc.), caracterizando uma condição de segregação socioespacial. Assim, o maior tempo de espera nas paradas de ônibus, superlotações recorrentes, desconforto e pouca oferta de transporte coletivo para os bairros São Marcos, Ponta D'areia, Calhau, Cohama, Barramar, Renascença e Av. Litorânea – que são importantes centralidades regionais, com maior oferta de empregos – faz com que haja dificuldades para se chegar ao trabalho pelo transporte coletivo (Figura 3).



**Figura 3.** Concentração de usuários de transporte público no Bairro Renascença na volta a sua residência, às 17hs



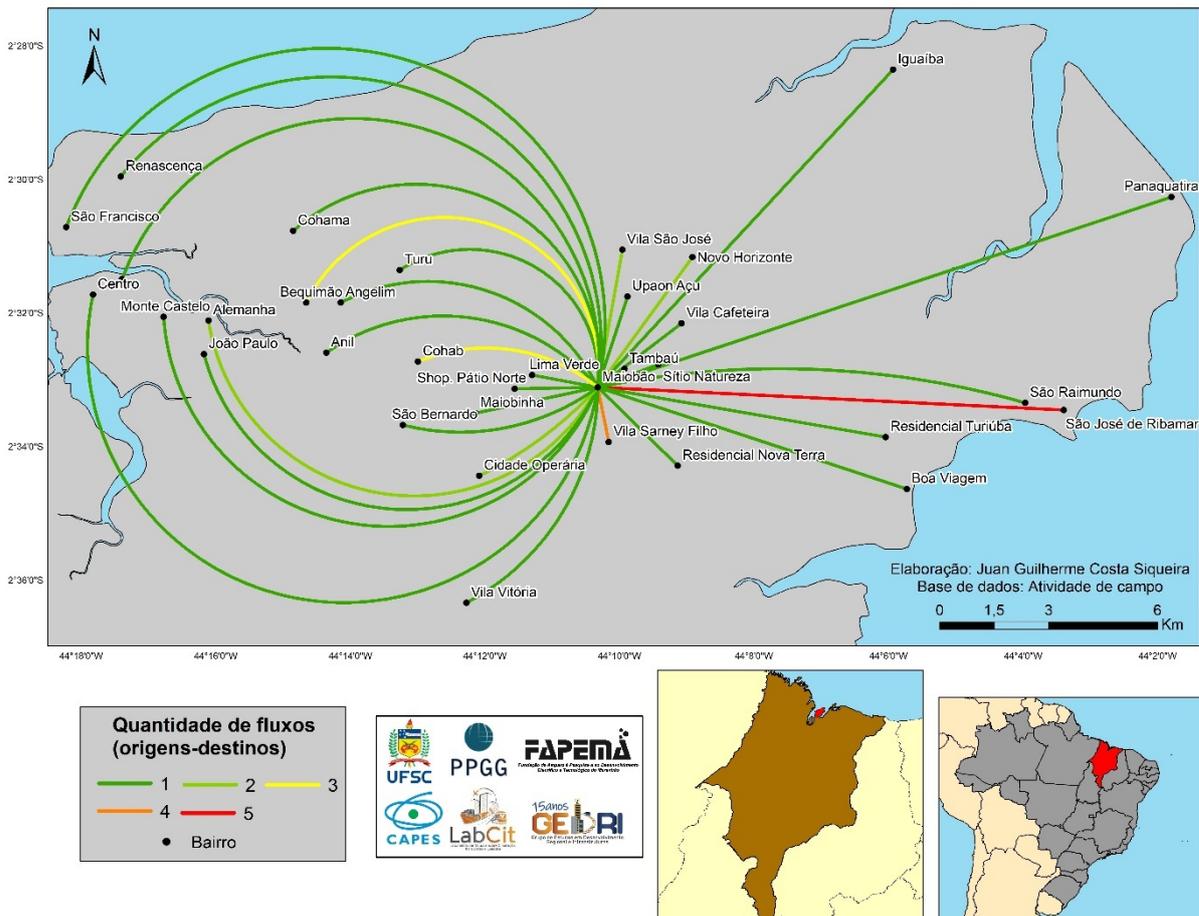
Fonte: SIQUEIRA, 2017

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. A expansão urbana e o espraiamento urbano atraem maior volume de tráfego. O efeito de uma via regional é a sua valorização (VILLAÇA, 2001; CORRÊA, 1989).

Os deslocamentos cotidianos dos trabalhadores causam um fenômeno de deslocamentos regionais e intraurbanos da mão de obra para o local de trabalho (COCCO, 2013). 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. No bairro Maiobão, em Paço do Lumiar-MA, as 6 escolas públicas municipais em funcionamento são insuficientes para atender a demanda de estudantes do bairro Maiobão e adjacências (Upaon-Açu, Vila Cafeteira, Paranã, Tambaú, Cidade Verde, Sítio Natureza e Luís Fernando) as quais são bairros populosos, obrigando os estudantes a efetuarem o trajeto entre 1 a 1h e 30 min. Alto tempo de deslocamento que prejudica a qualidade das interações espaciais e boas condições de mobilidade. O mapa 1 mostra os fluxos de origem-destino.



Mapa 1 Fluxo de passageiros do sistema de transporte público no Maiobão, em Paço do Lumiar/MA, em agosto de 2017



Fonte: SIQUEIRA, 2023.

Para chegar ao trabalho, os usuários do Bairro Maiobão enfrentam dificuldades de deslocamento. O mesmo ocorre para quem vem do município de São Luís e São José de Ribamar pela MA-201. Os trabalhadores que se deslocam enfrentam um gargalo no deslocamento localizado próximo ao Mix Mateus Maiobão e ao Cantinho Doce do Maiobão. A MA-201 concentra um intenso fluxo de veículos oriundos de São José de Ribamar e Paço do Lumiar e a implantação desses empreendimentos não trouxe infraestrutura de circulação. Os retornos concentram em alguns pontos e dificultam o fluxo de veículos no corredor da MA-201. Os acidentes são frequentes na rodovia e os buracos no entorno da MA-201 o trânsito ficou lento em certos trechos, dificultando a mobilidade urbana.

As iniquidades do acesso ao transporte público é o resultado do Estado em impor barreiras institucionais na ingerência de grupos políticos conservadores; normas regulatórias defasadas e sem segurança jurídica que permita seu imperativo; baixa quantidade e qualidade

de técnicos extremamente capazes de analisar os problemas complexos da mobilidade e transporte público impostos pela dinâmica territorial (COCCO, 2019).

## CONCLUSÃO

A dinâmica dos agentes econômicos e políticos hegemônicos e os baixos investimentos do Estado em mobilidade urbana e acessibilidade se constituíram bairros dotados de serviços diferenciados, compondo centralidades de tais serviços. Estas centralidades não apresentam infraestruturas que estabeleçam ligações ágeis no espaço urbano da Ilha do Maranhão. Conclui-se que: 1) o Estado (pelo agente político hegemônico) foi o principal investidor nas obras de estruturação urbana. 2) os agentes econômicos promoveram dinamismo na mobilidade urbana pelo movimento de pessoas e mercadorias e demandas por serviço de transporte público. 3) Os agentes sociais hegemônicos possibilitaram materializar a reprodução do espaço urbano e do capital, à medida que estes promoveram segregação socioespacial na moradia e nos equipamentos urbanos nos bairros São Francisco, Renascença, e Ponta D'areia resultando a valorização imobiliária.

## REFERÊNCIAS

- COCCO, Rodrigo Giralddi. **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.
- COCCO, Rodrigo Giralddi. **Formação sócio-espacial e institucionalidade**: efeitos sobre a mobilidade urbana na região metropolitana de Florianópolis. In: XIII ENANPEGE, São Paulo, 2 a 7 de setembro de 2019. Anais
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.
- COSTA, Silvia Cristina Mineu. **A Alcoa no Maranhão e o desenvolvimento socioeconômico regional**. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Universidade Federal do Maranhão, 2003.
- FERREIRA, Antônio José de Araújo . **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão**: passado e presente; há futuro? – São Luís: EDUFMA, 2014. 154p.



MONTEIRO, Murilo de Abreu; COELHO, Maria Célia Nunes; BARBOSA, Estêvão José da Silva. Fronteira, corredores de exportação e rede urbana na Amazônia Oriental. **Revista GEOgraphia**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 26, p. 37-65, 2011.

LACROIX, Maria de Lourdes Lauande. **São Luís do Maranhão, corpo e alma**. 2ª edição ampliada. São Luís: Edição da autora, 2020. Vol 01. 380p.

SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, Carl Friedrich Philipp von. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)**; tradução de Lúcia Furquim Lahmeyer – Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial. v. 2, p. 378-414, 2017. <[https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/573991/001118266\\_Viagem\\_pelo\\_Brasil\\_v.2.pdf?sequence=15&isAllowed=y](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/573991/001118266_Viagem_pelo_Brasil_v.2.pdf?sequence=15&isAllowed=y)>. Acesso em 13 jun. 2023.

VILLAÇA, Flávio. **O espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

VIVEIROS, Jerônimo de. **História do comércio do Maranhão (1612-1895)**. – São Luís: Associação Comercial do Maranhão, v. 1, 1954. <<http://memoria.org.br/pub/meb000000461/histcomvol1mar/histcomvol1mar.pdf>>. Acesso em 19 jun. 2023.