



## TRANSPORTE PÚBLICO: ESTRATÉGIAS NA CONJUNTURA NA ILHA DO MARANHÃO

Juan Guilherme Costa Siqueira

Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina (PPGG-UFSC), Brasil.

[juan\\_siqueira16@hotmail.com](mailto:juan_siqueira16@hotmail.com)

**RESUMO** – O transporte público é fundamental para garantir acessibilidade ao usuário, com preço acessível em relação ao automóvel. Tem a função de levar muitos passageiros em um determinado espaço. Este artigo discorre sobre a formação socioespacial de São Luís pelas relações baseadas pelo patrimonialismo. As camadas de baixa renda pouco são atendidas com obras de acessibilidade, embora houve obras de mobilidade urbana, fundamentais para o deslocamento do cidadão. Como procedimentos utilizados destacam-se: levantamento, seleção e análise de material bibliográfico que trata dessa temática e trabalhos de campo nas principais avenidas que circulam linhas de ônibus coletivo. Em seguida, tratará do debate sobre o espraiamento urbano e como implica na localização dos equipamentos urbanos e acessibilidade pelo usuário. Os principais problemas enfrentados pelos usuários na Ilha do Maranhão são: expansão urbana seletiva; infraestruturas; qualidade do transporte público, dentre outros. Concluiu-se que os equipamentos urbanos são inadequados para garantir mobilidade aos usuários, estando concentrada nas áreas nobres.

Palavras-chave: Liberalismo; Acessibilidade; Equipamentos urbanos; Geografia dos transportes.

## PUBLIC TRANSPORT: STRATEGIES IN THE CONJUNCTURE ON THE ISLAND OF MARANHÃO

**ABSTRACT** – Public transport is essential to ensure accessibility to the user, with an affordable price in relation to the automobile. It has the function of taking many passengers in a certain space. This article discusses the socio-spatial formation of São Luís by relationships based on patrimonialism. The low-income layers are little served with accessibility works, although there were works of urban mobility, fundamental for the displacement of the citizen. The following procedures stand out: survey, selection and analysis of bibliographic material that deals with this theme and fieldwork in the main avenues that circulate collective bus lines. Next, it will deal with the debate on urban beaching and how it implies the location of urban equipment and accessibility by the user. The main problems faced by users on the Island of Maranhão are: selective urban expansion; infrastructure; quality of public transport, among others. It was concluded that urban equipment is inadequate to ensure mobility to users, being concentrated in the noble areas.

Keywords: City; Liberalism; Accessibility; Urban equipments; Geography of transports.

## INTRODUÇÃO

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, aliado 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,

EDIÇÃO ESPECIAL:

**território e circulação**  **em tempos de pandemia**

PÁGINA 65

novos calçamentos, prédios comerciais etc. Todas estas políticas acarretaram a expulsão dos moradores de baixa renda na área central que foram obrigados a migrar para as regiões periféricas.

Devido à expansão urbana acelerada e à saturação do sistema viário, em 2009, São Paulo tem perdido R\$ 26,8 bilhões por ano em produção devido aos problemas de mobilidade. Isso está associado às perdas de oportunidades do cidadão em relação aos congestionamentos, havendo estimativas de que as pessoas gastam entre duas horas e três horas por dia no trânsito na cidade (MORTARI; EUZÉBIO, 2009), fato que pode ser majorado quando os deslocamentos se dão por meio de transporte público.

Esta crítica supracitada reforça as perdas econômicas em atividades laborais e movimentação econômica. As perdas sociais afetam a disponibilidade de realizar outras atividades, lazer, descanso e “espíritos vitais”, conforme Karl Marx (2013, p. 498). Segundo Carme Miralles-Guasch (2013) “o tempo é dinheiro” e o tempo perdido nos congestionamentos não serve para nada mais.

O transporte público nem sempre é o meio mais utilizado pelas pessoas, considerando diferentes grupos sociais, pois, o seu uso depende das realidades econômicas, sociais, políticas e culturais, advindas da “formação socioespacial local” (SANTOS, 1977). Por isso, o transporte público é fundamental no processo de desenvolvimento econômico. No entanto, desigualdades no tempo de deslocamento são fonte de iniquidades na reprodução social dos usuários. Nesse caso, os grupos sociais mais prejudicados são os que foram expulsos da área central ou moram em áreas distantes do serviço (COCCO, 2011a).

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, 2019) – 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 as corporações, seja na decisão de construir um Centro de Distribuição, um shopping center, etc., aliado a logística territorial. Essas decisões resultaram na expansão urbana dispersa e seletiva (COCCO, 2016; 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). Desse modo, o ônibus urbano e vans são os veículos principais regulamentados e fundamentais na mobilidade dos indivíduos.

O presente artigo tem por objetivo principal analisar a mobilidade do usuário do sistema de transporte coletivo no contexto da criação, articulação e seus interesses da sociedade civil e das instituições públicas na implantação de equipamentos urbanos dos municípios da ilha do Maranhão. Os objetivos específicos são:

- 1) apresentar a influência de fatores histórico-geográficos sobre o crescimento urbano dos municípios da Ilha do Maranhão e sua repercussão sobre as condições de mobilidade;
- 2) compreender a influência da estrutura urbana e do sistema viário sobre a eficiência e a eficácia do transporte público, bem como sobre os padrões de deslocamento dos usuários;



3) analisar elementos da estrutura dos transportes e da mobilidade na região, os padrões de deslocamento dos usuários e estratégias logísticas das empresas de transporte público (à medida que buscam racionalizar horários e linhas de ônibus em detrimento na necessidade dos usuários), contribuindo para o entendimento das dificuldades do setor, no contexto das crises atuais.

Os bairros periféricos não possuem equipamentos urbanos suficientes para atender as necessidades da população residente. A lógica da mobilidade urbana está acompanhada pelas políticas liberais, o patrimonialismo e as elites locais/regionais. Estas políticas tornam o transporte público a busca de mais eficiência econômica e menos eficácia social. O elevado tempo de deslocamento via transporte coletivo contribui para fazer críticas quanto ao acesso aos serviços urbanos.

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

Optou-se 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). Estas contribuições foram responsáveis pelas mudanças, a partir dos deslocamentos efetuados através de meios de transporte (COCCO, 2011a). Por isso, foram discutidos os debates relacionados à política territorial (MIRALLES-GUASCH, 2014) e sobre a evolução do espaço urbano (CORRÊA, 2006; VILLAÇA, 2001).

Em 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, transformações e produção 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 à 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.

Essa pesquisa foi realizada seguindo os seguintes procedimentos metodológicos:

- 1) revisão de literatura com base em monografias, dissertações e teses de doutorado 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 nº 04/2016/CPL); Lei Estadual nº 9.431/2011, que dispôs sobre o sistema de transporte público coletivo rodoviário intermunicipal e semiurbano remunerado de passageiros do Estado do Maranhão;
  - b) Portaria Estadual nº 27/2015 – GAB/MOB que dispôs acerca da necessidade de se promover o cadastramento das empresas que operam no sistema de transporte coletivo rodoviário intermunicipal e semiurbano de passageiros do Estado do Maranhão;
  - c) Portaria Estadual nº 72/2015 – GAB/ MOB que dispôs acerca da criação do serviço especial no sistema de transporte coletivo rodoviário semiurbano de passageiros do estado do Maranhão;



d) 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 debates sobre a mobilidade nas realidades sociais, econômicas, políticas e culturais, a qual 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. 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, tratará do debate sobre o espraiamento urbano e como implica na localização dos equipamentos urbanos e acessibilidade pelo usuário e os principais problemas enfrentados pelos usuários na Ilha do Maranhão.

## FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DE SÃO LUÍS

Em relação à formação socioespacial (SANTOS, 1977) e, especialmente, do Maranhão (CUNHA, 2015; FERREIRA, 2006; 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 este motivo e o pelo religioso, os franceses organizaram a primeira expedição de colonização em direção ao norte do Brasil a qual se denominaria de “França equinocial”.

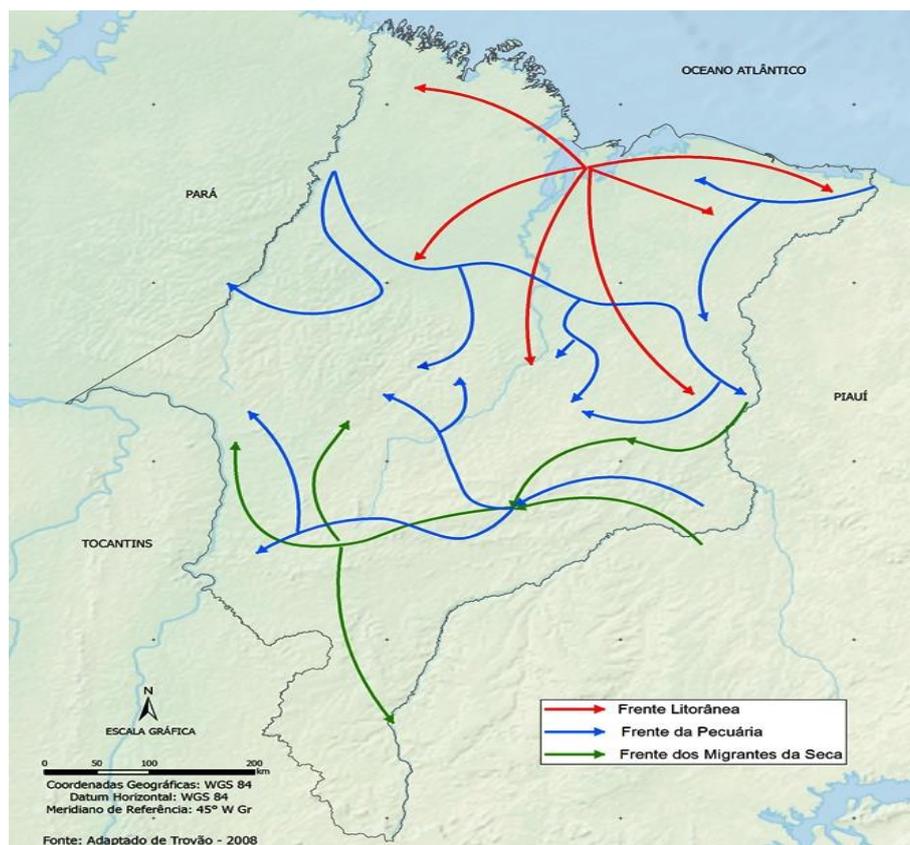
O início da formação socioespacial maranhense deu-se em duas frentes: a frente litorânea e a frente pastoril (CABRAL, 1992; TROVÃO, 2008). A terceira frente adveio do litoral maranhense e originou a civilização do babaçu, do arroz e do algodão até o início do século XX (TROVÃO, 2008), conforme a Figura 2.

A frente litorânea originou-se em São Luís e teve como objetivo a ocupação do espaço maranhense (TROVÃO, 2008). Duas ramificações desenvolveram-se em via marítima e fluvial, nas quais ocorreu a exportação de produtos agrícolas para o interior do continente. Esta ocupação resultou-se na fundação de cidades tais como Alcântara, Guimarães, Pindaré, Turiaçu e Carutapera (TROVÃO, 2008). Isso originou uma estrutura socioespacial baseado na agricultura, com relações de produção escravocrata (CUNHA, 2015).

A frente pastoril ocorreu com base na pecuária bovina, a agroindústria açucareira e a disponibilidade de terras para ocupação (CABRAL, 1992) em busca de pasto, ocupando os campos no sul do Maranhão. Essa frente originou-se pela expansão da economia açucareira, com relações de produção a longa distância em busca de lenha para abastecer a refinaria. Estas relações propiciou a criação de animais, uso do pasto e treinamento para carregar mercadorias. Estas consolidaram-se e tornaram-se mais autônomas e dependentes na economia da região nordestina e sobretudo do sul do Maranhão (FURTADO, 2007).

Esta frente foi apoiada pela iniciativa privada, oriunda da Bahia (CABRAL, 1992; TROVÃO, 2008) com fim de expandir os engenhos de açúcar com relações de trabalho de cunho escravista e negra a qual abriram-se caminhos, devastaram-se campos, povoou-se o Rio São Francisco e ultrapassou-se o Rio Parnaíba, cuja rapidez resultou na abundância de terras. A partir de 1730, a ocupação de campos originou-se genericamente de Pastos Bons (atual fundação do município).



**Figura 1.** Frentes de ocupação do Estado do Maranhão

Fonte: Trovão (2008)

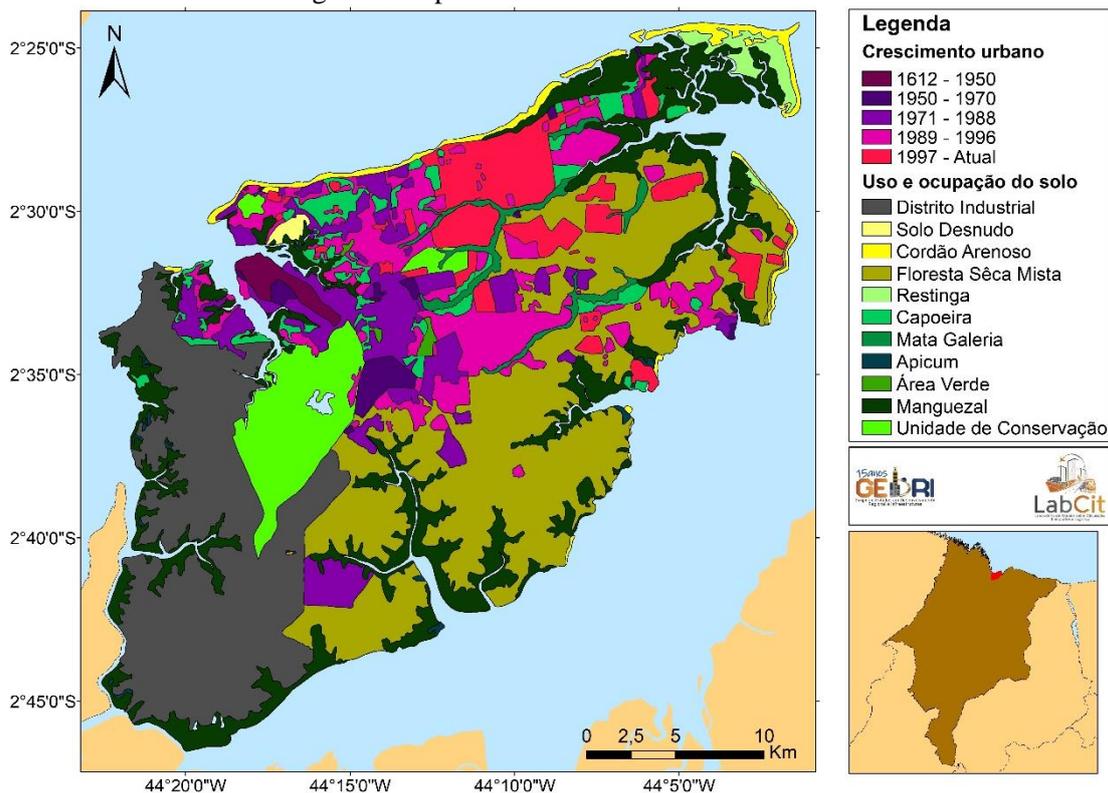
Em consequência, surgiu uma estrutura socioespacial apoiada pela pecuária e com relações sociais de cunho feudal (CUNHA, 2015). Na segunda metade do século XVIII, a frente de vaqueiros atravessou o Rio Balsas e resultou na instalação de fazendas e a implantação de aldeias de São Félix de Balsas, próximo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

A cidade de São Luís situa-se na porção ocidental da ilha do Maranhão, de frente para a baía de São Marcos, e sua “fundação” pelos franceses remonta em 8 de setembro de 1612. Devido à posição estratégica em relação ao continente europeu e como ponto de acesso ao interior da Amazônia, a cidade de São Luís esteve ocupada, por curtos períodos, por franceses e holandeses durante o século XVII. Para o fortalecimento do poder político local, foi determinante a criação do forte, do ancoradouro e, posteriormente, do porto de embarque e desembarque dessa cidade.

Em São Luís, segundo Ferreira (2014), o crescimento urbano dividiu-se em quatro períodos, tendo em vista a formação da cidade (1612-1875); ampliação dos meios de transporte (1876-1950); expansão urbana (1951-1970); e mudanças de paradigmas de mobilidade e transportes (1971-2021), conforme a Figura 2.

Figura 2. Expansão urbana na Ilha do Maranhão



Elaboração: Autor (2021). Fonte: Base de dados: IMESC

Entre 1612 à 1875, verificou-se a instalação de moradias vinculadas à dotação de infraestruturas voltadas à mão de obra com objetivo de exploração de algodão e cana de açúcar pela Coroa portuguesa. No final desse período, houve a instalação das indústrias de tecidos, que demandaram pela abertura de vias para expansão da colônia e abertura de caminhos, a exemplo do Caminho Grande (implantado em 1655) em direção à vila do Anil (FERREIRA, 2014).

A indústria de tecidos do Anil abarcou as relações de produção baseada no mercado das índias - motivada pela pressão política exercida por Portugal e Espanha na Europa e, conseqüentemente, a busca de especiarias (FURTADO, 2007) -, cujo a matéria prima extraída é a anileira. Um produto que caracterizou a Índia como centro mais antigo a utilizar o Anil, segundo os escritos de Samyutta Nikaya (3.000 A.C).

Em 1870, houve o emprego do bonde no momento da expansão urbana para atendimento às demandas de transporte de passageiros em São Luís, com ampliação do trajeto de deslocamento e redução do tempo e custo destinados a estas variáveis. Em 1920, a população de São Luís possuía 52.929 habitantes e isso já evidenciava problemas de transporte, saúde pública e habitação (FARIAS FILHO, 2004). Para Cocco (2013), a conjuntura acima remonta permanências estruturais (sistema viário, padrões arquitetônicos) e superestruturais (cultura, relações sociais) que afetam a mobilidade.

As ações estatais também resultaram na construção das pontes do São Francisco (1970), a Newton Belo (1969 – 1970), além da barragem do Bacanga (1970). Essas construções facilitaram a expansão para os bairros São Francisco, Anjo da Guarda, Ponta D'areia, Renascença e Olho D'água (FERREIRA, 2014). O crescimento urbano desse período foi dinamizado pelo crescimento industrial, a partir da instalação da então Companhia Vale Rio Doce (atual Vale) e da Alumar (Alcoa).

EDIÇÃO ESPECIAL:

território e circulação em tempos de pandemia

PÁGINA 70

A instalação do Porto Ponta da Madeira e do Porto do Itaqui motivaram a implantação da ferrovia. Por isso, o Porto Ponta da Madeira tornou-se oportunidade de exportar reservas naturais de minério de ferro, cobre, ouro e outros minérios no Carajás (desde 1985) para outros países, formando-se “espaços de globalização” (CONTEL, 2006, p. 362). Neste contexto, a instalação da ferrovia, assim como outras, em pontos selecionados no território só produzem grande quantidade de fluxos, ligados apenas às atividades hegemônicas da economia, sem dar retorno a população local. Por isso, o Terminal da Ponta da Madeira (especializado na exportação de minérios de ferro) é a realidade de um “sistema de movimento praticamente unifuncional” (CONTEL, 2006, p. 362).

Já o Porto do Itaqui, transporta papel e celulose na extração de eucalipto; soja; combustíveis fósseis e carne bovina. Segundo o Plano Mestre elaborado pelo Laboratório de Transporte e Logística (BRASIL, 2015), juntamente com a Secretaria de Portos da Presidência da República. Em 1939, estudos do Departamento Nacional de Portos e Navegação, do Ministério da Viação e Obras Públicas, indicaram a região do Itaqui para implantação de um novo porto para o Maranhão, tendo em vista a nova realidade econômica que vinha se estabelecendo no Estado.

A chegada da industrialização no início do século XX fez com que, nessas circunstâncias, o antigo porto do Estado, localizado no Bairro Praia Grande, já não atenderia de forma satisfatória as demandas do mercado nacional. As obras para construção do novo Porto só foram iniciadas a partir dos anos de 1960 sob a gestão do Departamento Nacional de Portos e Rios e Canais (DNPRC) que mais tarde veio a se chamar de Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN).

Ainda segundo o mesmo plano, em 28 de dezembro de 1973, foi criada a Companhia Docas do Maranhão (CODOMAR), para administrar as novas instalações do Porto que foi inaugurado em 4 de julho de 1974. A administração da CODOMAR subordinada ao Governo Federal ocorreu de 1973 até 2001. A partir de 2001, o Porto do Itaqui passa a ser gerenciada pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) uma empresa estatal que administra e explora até hoje o referido Porto, além do cais de São José de Ribamar e os terminais de Ferry Boat da Ponta da Espera e do Cujupe. A construção dos berços do Porto foi se dando em etapas posteriores.

O Porto do Itaqui é uma importante conexão com a ferrovia “Estrada de Ferro Carajás, que se interliga com a Ferrovia Norte-Sul e Transnordestina fazendo do Itaqui um corredor importante para o Centro-Oeste do Brasil” (EMAP, 2016). Além de ter proximidade com grandes centros de mercado mundial como a Europa, América do Norte e o Canal do Panamá, o referido porto abrange a região produtora de grãos conhecida como MATOPIBA (também chamada de BAMAPITO ou MAPITOBA), compreendida pelos Estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia.

O acesso ao porto pode ser feito de forma multimodal, por acesso rodoviário através das rodovias BR-135 que se encontra com a BR-222 na altura do km 95; por acesso ferroviário, através da Transnordestina Logística S.A. e pela estrada de Ferro Carajás/ Ferrovia Norte- sul; por acesso fluvial pelos rios Grajaú, dos Cachorros, Pindaré e Mearim e por acesso marítimo (BRASIL, 2015).

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 pelo discurso do centro histórico ser “uma cidade velha” e elegeu a referida ponte de “ponte da esperança” para ligar “a 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 (ROSENO; RESENDE, 2017). 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 de movimento e os usuários de transporte público que deslocam-se 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; entre a sede municipal de Raposa ao Mercado Central de São Luís.

Nos bairros periféricos, há predominância de vias locais e coletoras e não há boas condições de integração dessa rede viária aos demais sistemas de mobilidade, incluindo o transporte público (o exemplo da Rua Tarquínio Lopes; Av. 203 e Av. João Figueiredo), se comparamos aos bairros mais segregados. Este é o fato de estes bairros não disporem de corredores de ônibus, de avenidas com duas faixas de tráfego em cada sentido, de linhas interbairros (ligando outros bairros). Os bairros mais segregados são servidos por vias de maior capacidade (Av. dos Holandeses, Av. Colares Moreira, Av. Ana Jansen). Assim, o resultado é que:

1. Esses bairros não foram construídos para ter alta conectividade com certos espaços da cidade (mais “pobres”);
2. As dimensões das vias em muitos casos não comportam grande circulação de veículos (incluindo ônibus), o que afeta diretamente a mobilidade urbana (ESPÍRITO SANTO, 2006). Ex: Av. 101 (Cidade Operária); Av. Luizão (Sol e Mar); Av. Lourenço Vieira da Silva (São Cristóvão);
3. Há flagrante falta de manutenção desse sistema viário de bairro, com buracos (Av. Tancredo Neves), ondulações no asfalto (Av. Jerônimo de Albuquerque); esgoto escorrendo (Av. João Pessoa) e Falta de drenagem superficial (Av. Vitorino Freire e MA-201);
4. As melhores vias de acesso, aos melhores espaços de consumo e trabalho, notadamente são capturadas pelas altas rendas (captura o valor produzido na melhor acessibilidade, no caso dos Bairros Calhau, Cohama, Renascença, São Marcos e Ponta D'areia);
5. O crescimento da população nos bairros pobres é grande e os padrões de construção aleatórios, motivado pela migração da população de outros municípios maranhenses (há autoconstrução no Bairro Coroadinho e Vila Embratel, porém adentrou-se longe da avenida principal);
6. São bairros demasiado periféricos (incremento de distâncias absolutas e relativas).

Vale ressaltar que mais 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. Esse processo foi acompanhado por descontinuidades territoriais e vias urbanas com má conectividade, resultando em aumento dos tempos gerais de deslocamento da população.

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 se encontra 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 3 e 4). Nos demais horários, os passageiros transportados nas três linhas de ônibus são

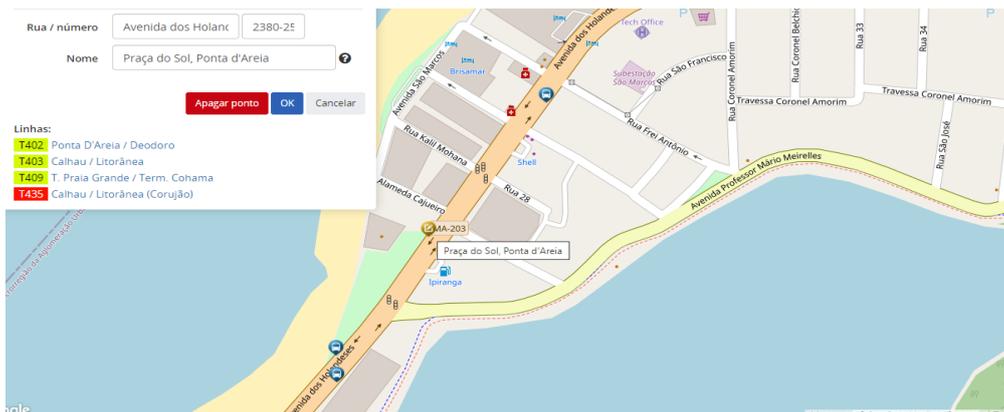
menores, o que justifica o desinteresse das concessionárias em ampliar a oferta.

Figura 3. Equipamentos urbanos no Bairro Ponta D’areia



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

Figura 4. Oferta de linhas na Av. dos Holandeses



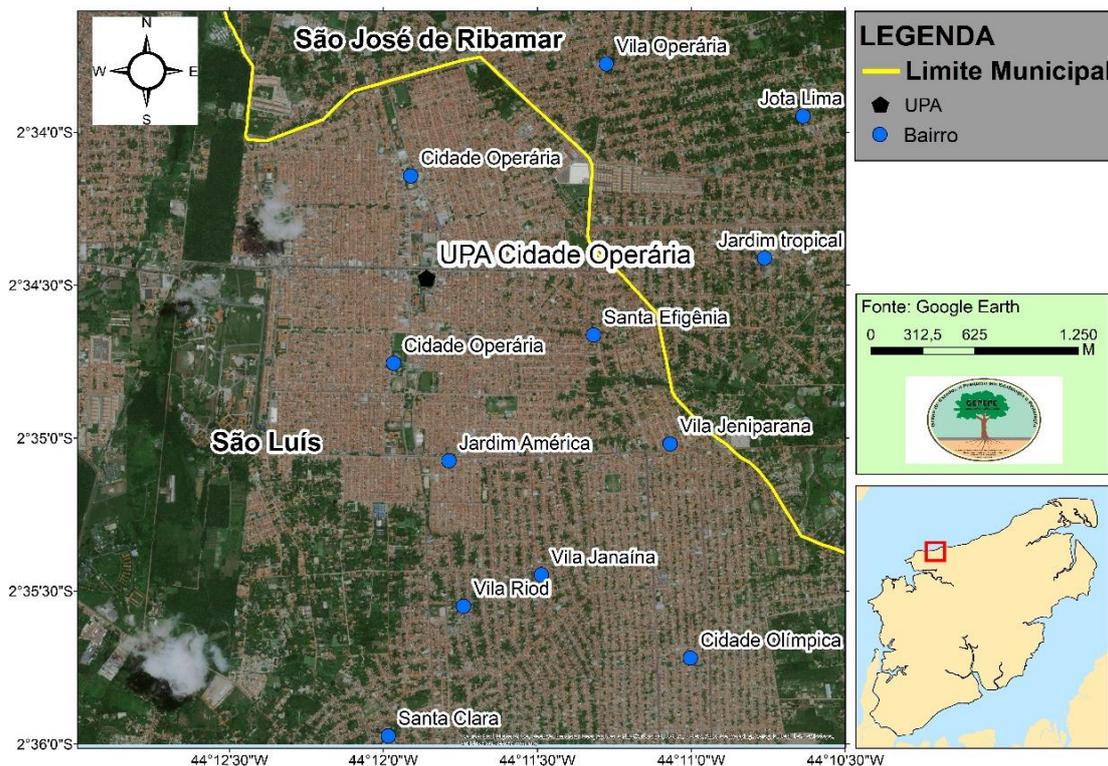
Fonte: Moovit (2021)

3) 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 5). Ou seja, comércios e serviços mais prosaicos.

4) 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 6 e 7).

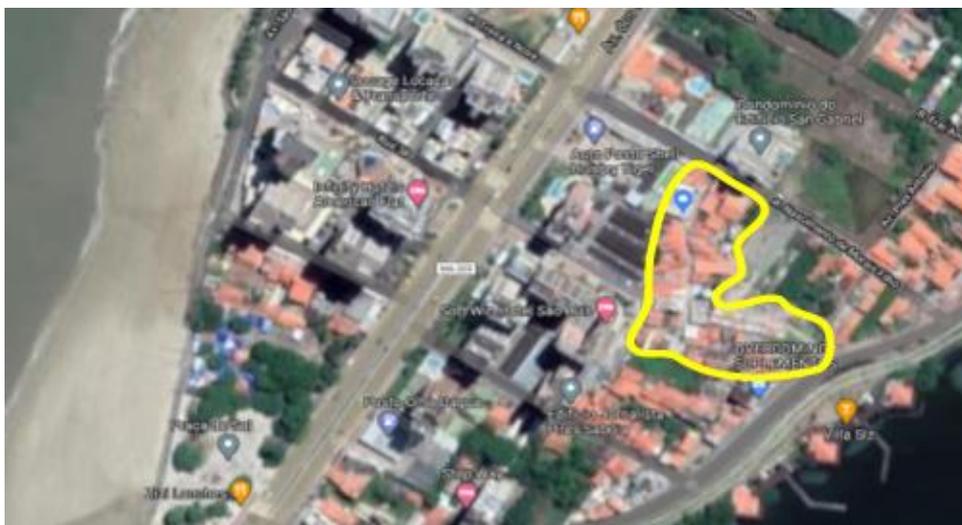
Observa-se que a formação socioespacial de São Luís materializou-se nas relações de produção determinadas na economia mundial que é a produção de commodities (minério de ferro, soja, eucalipto) e os preços dos produtos locais estarem ligados a economia global (cotação do dólar na bolsa de valores). O exemplo disso é o preço do óleo durante a COVID-19 sofreu aumentos exorbitantes por conta da sua importação, já que a maioria óleo produzido foi exportado para outros países durante a pandemia, incentivado pelas políticas neoliberais pelo aproveitamento da cotação do dólar comercial (política nefasta) em detrimento da qualidade de vida do brasileiro.

Figura 5. Localização da UPA Cidade Operária e bairros adjacentes periféricos



Elaboração: Autor (2021). Base de dados: Google Earth

Figura 6. Uma “vila” com população de baixa renda no Bairro Ponta D’areia



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

Figura 7. Bairro Ilhinha: um bairro de baixa renda e não periférico



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

**TRANSPORTE PÚBLICO, MOBILIDADE URBANA E FLUXOS DE PASSAGEIROS DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO NA ILHA DO MARANHÃO**

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 8). Tendese 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).

**Figura 8.** Equipamentos urbanos no Bairro Calhau, em São Luís-MA



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

O transporte público é prejudicado quando não são providas as infraestruturas necessárias para

atender o usuário com melhor qualidade. Os buracos em ruas e avenidas e ondulações no pavimento asfáltico pressionam a mudança de rotas de ônibus; e os congestionamentos aumentam o tempo de espera e de viagem, causando superlotação. A exemplo, já ocorreram alterações das rotas de linhas T073 – Tibiri; A671 – Tibiri; T074 – Vila Esperança; A341 – Residencial Amendoeiras/Santo Antonio (Figura 9) e A664 – Jota Lima por causa dos buracos na via e prejuízo na manutenção de peças e equipamentos. Os ônibus ampliaram o tempo de viagem e resultaram em congestionamentos em outras vias. A redução da atuação estatal na escala local no âmbito da prefeitura resulta em impactos a fluidez dos ônibus urbanos e das pessoas que utilizam do serviço.

Figura 9. Ônibus passando ao lado do buraco no Residencial Santo Antônio



Acervo: Autor (2017)

Após a construção do Residencial Amendoeiras e do Santo Antônio, nas proximidades do Bairro Maracanã, foi implantado uma linha de ônibus. Porém, em decorrência de problemas infraestruturais e a falta de manutenção periódica, a via deixou de oferecer condições para as passagens dos ônibus. O Consórcio Central foi obrigado a mudar a rota da linha de ônibus, priorizando o arruamento com menos problemas infraestruturais. A Figura 10 apresenta a complexidade dos deslocamentos nos municípios da Ilha do Maranhão.

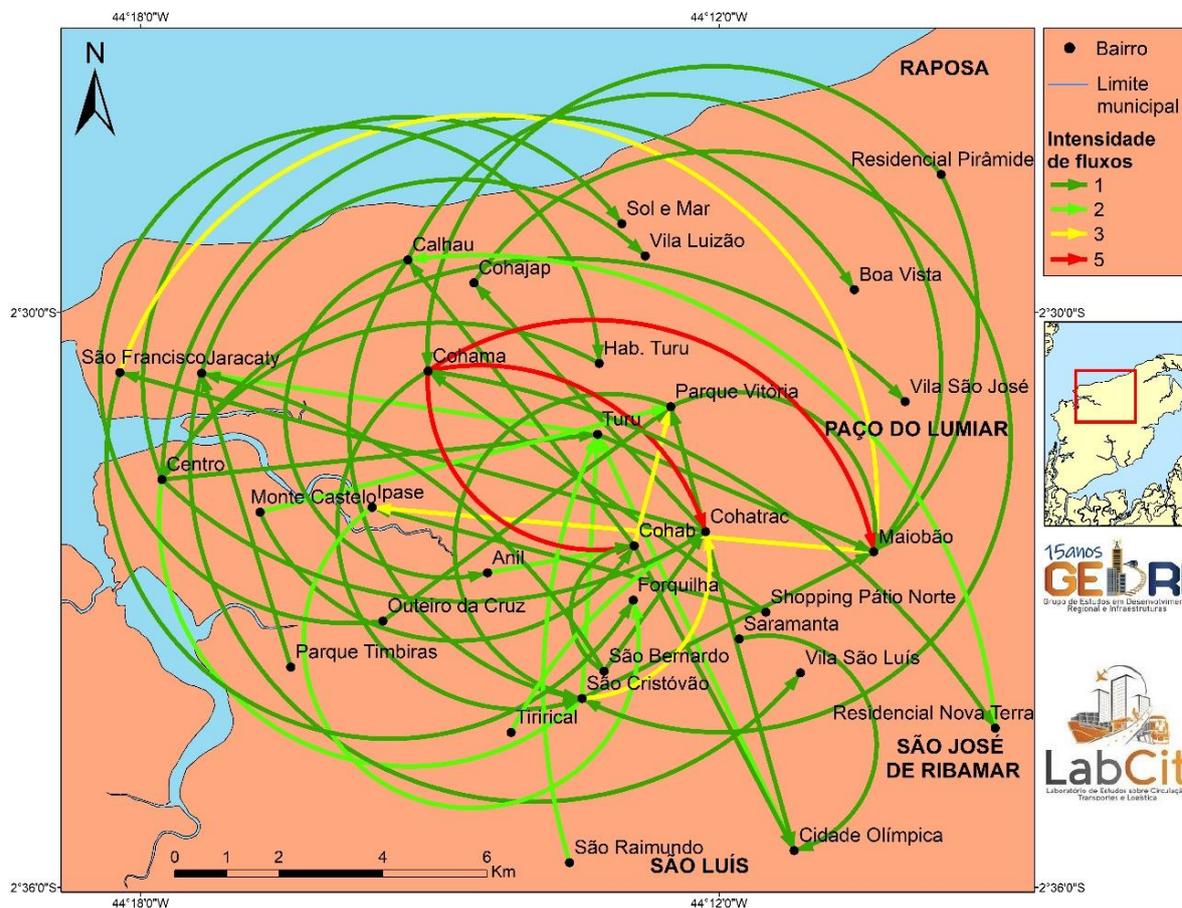
A Figura 10 foi construída em atividade de campo no Terminal de Integração Cohab/Cohatrac, dia 17/06/2015 (9:30 às 17:30) a qual 203 amostras de estudo de Origem-destino foram aplicadas com 203 usuários. Utilizou-se o software Arc GIS 10.5 para desenhar o shape da Ilha do Maranhão, desenhar os shapes de bairros e em seguida desenhar o shape traçado de Origem-destino. O primeiro mapa foi construído em 2015. Em 2020, 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, preservado o tamanho. Esta 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.

**Figura 10.** Fluxo de passageiros do sistema de transporte público na Ilha do Maranhão, em agosto de 2017



Elaboração. SIQUEIRA (2021). Base de dados: atividade de campo

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 e eletrônicos e metal-mecânicas. Estes estabelecimentos comerciais geram muitos empregos e oportunidade 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, 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

EDIÇÃO ESPECIAL:

**território e circulação em tempos de pandemia**

PÁGINA 77

superlotados e têm muita oferta de linhas de ônibus, 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. Neste 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, têm 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 distante 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 expulsos 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 11) 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 as diversas formas de segregação socioespacial entre moradias e trabalho (COCCO, 2011).

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, a população de baixa renda acaba sendo forçada a ocupar bairros mais distantes.

A realidade torna urgente o investimento em políticas públicas de mobilidade urbana, uma vez que possuem uma população superior a 1,2 milhões de habitantes e não possuem um plano de transporte e mobilidade urbana conforme previsto no Estatuto da Cidade e na Política de Mobilidade Urbana. A necessidade de construção desses novos corredores é urgente e justifica-se pela estagnação do Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) dos terminais de integração do sistema de transporte público (Tabela 1).

**Figura 11.** Concentração de usuários de transporte público no Bairro Renascença devido ao



horário de pico e à grande oferta de trabalho, causando maior tempo de espera do ônibus às 17hs.



Acervo: Autor (2019)

Embora haja aumento do número de viagens, dos passageiros transportados e o IPK constante entre os anos 2012 e 2013, houve um aumento considerável deste índice no ano de 2014, com redução das viagens realizadas, de passageiros transportados e da quilometragem percorrida. Ocorreu um decréscimo da qualidade do transporte público e a migração para o automóvel, o que incorre em aumento de usuários de transporte individual.

Tabela 1. Indicadores de produtividade de serviço do sistema de transporte público coletivo de São Luís entre 2012-2017.

| Ano                   | Passageiros Transportados | Quilometragem Percorrida | IPK  | Viagens Realizadas |
|-----------------------|---------------------------|--------------------------|------|--------------------|
| 2012                  | 10.459.216                | 4.805.966,7              | 2,17 | 172.800            |
| 2013                  | 13.718.571                | 6.294.930,9              | 2,17 | 201.873            |
| 2014                  | 7.858.943                 | 3.162.222,4              | 2,49 | 90.393             |
| 2015                  | 10.541.489                | 4.635.375,7              | 2,27 | 135.933            |
| 2016                  | 10.396.251                | 4.602.782,8              | 2,26 | 134.304            |
| 2017                  | 13.705.317                | 6.078.292,9              | 2,25 | 196.685            |
| Crescimento acumulado | 31%                       | 26%                      | 4%   | 14%                |

Outro fator que contribui para o aumento do IPK no período de 2014 foi: 1) a decisão das empresas de ônibus pela alteração de linhas troncais intermunicipais; 2) criação de linhas alimentadoras do município de São Luís e intermunicipais para atender o usuário de bairros periféricos; 3) as empresas de ônibus não cumpriram os horários de viagem, causando demora no tempo de espera e superlotação, principalmente das linhas troncais em direção ao centro da cidade, área em que muitas linhas alimentadoras foram criadas e levaram os usuários até os terminais de integração.

Essas estratégias dos empresários levaram à perda de produtividade do transporte público e aumento do IPK, o que causou a migração do usuário para o transporte alternativo. Percebe-se também que embora haja aumento relativo do número de viagens realizadas, dos passageiros

transportados e da quilometragem percorrida pelas novas linhas, o IPK manteve-se relativamente constante e não foi compensado pelo aumento das viagens e a quilometragem, causando maiores custos do sistema de transporte público.

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 haja 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 verificar e concluir que os principais problemas de mobilidade nos municípios da Ilha do Maranhão estão relacionados às demandas dos usuários do transporte público, que saem de zonas periféricas e se dirigem a 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, estão concentrados em áreas tradicionalmente mais centrais. Os bairros periféricos enfrentam um crescimento urbano espraiado e a quantidade de equipamentos urbanos não acompanha esse crescimento.

O elevado tempo de deslocamento via transporte público reduz a sua qualidade e obriga grande parte da população a adquirir e se locomover 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. Embora houvesse aumento do Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) e da efetivação da licitação do transporte público em São Luís, as concessionárias seriam obrigadas a elaborar suas estratégias logísticas para a lucratividade de linhas, seja por exclusão, fusão ou alteração, pois o edital da prefeitura de São Luís exige isso.

Por um lado, exclui uma linha de ônibus, causando para o usuário a menor oferta e, por outro lado, a racionalização e otimização do sistema de transporte público para o acompanhamento da demanda real para tornar o transporte público mais eficiente e valorizado. Esse ganho de produtividade pode ser explicado pela migração de muitos usuários do transporte individual para o transporte público já que há ônibus climatizados e andam cheios, mas também pela readequação logística das próprias companhias, que reduzem horários e linhas gradativamente e assim solicita a própria Secretaria de Trânsito e Transporte para aprovar seus processos de exclusão, quando observam que sua lucratividade está ameaçada.

Durante a pandemia COVID-19, houve redução da oferta de ônibus desde o início. 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.

## AGRADECIMENTOS

Este trabalho resulta da pesquisa de doutorado do autor. Registra-se os agradecimentos ao Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira (PPGG/UFSC) pela orientação da referida pesquisa e ao Grupo de Estudos sobre Transporte Urbano-Regional (GETUR), pelas críticas e sugestões que qualificaram as discussões expostas neste texto.

## REFERÊNCIAS

- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Brasília: IBGE, 2010. Disponível: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 27 out. 2013a.
- \_\_\_\_\_. Plano Mestre Porto do Itaqui - Laboratório de Transporte e Logística (LABTRANS): Florianópolis, 2015.
- CHEPTULIN, Alexandre. A dialética materialista: categorias e leis da dialética. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.
- 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.
- CASTILLO, Ricardo Abid. Região competitiva e logística: expressões geográficas da produção e da circulação no período atual. In: IV Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional, Santa Cruz do Sul-RS, 2008. Disponível em: <<https://www.unisc.br/site/sidr/2008/textos/68.pdf>>. Acesso 16 fev. 2021.
- CHATEL, C., SPOSITO, M. E. B. Forma e dispersão urbanas no Brasil: fatos e hipóteses. Primeiros resultados do banco de dados brasipolis. Revista Cidades, Rio Claro – SP, 12 (21), 108-152, 2015.
- 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, 2011.
- \_\_\_\_\_. 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.
- \_\_\_\_\_. A reprodução de velhos paradigmas em políticas de transporte e mobilidade: uma análise da região metropolitana de Florianópolis. Revista Transporte Y Territorio, (20), 214-245, 2019. <https://doi.org/10.34096/rtt.i20.6390>
- \_\_\_\_\_. Transporte público e mobilidade urbana: contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Florianópolis, 2016.
- CONTEL, Fábio Betioli (2006). Sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. - 9 ed. - Rio de Janeiro: Record.
- 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. p. 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.

EMAP. Histórico do Porto do Itaqui. Disponível em: <<http://www.portodoitaqui.ma.gov.br/emap/historico>>. Acesso em: 16 abr. 2019.

FARIAS FILHO, Marcelino S. 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. 154p.

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

Karakayaci, Z. The concept of urban sprawl and its causes. *Journal of International Social Research*. 9. 815-815, 2016.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: Arantes, O., Vainer, C. e Maricato, E. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. – Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

MARX, Karl. O capital: crítica da economia política: Livro I: o processo de produção do capital; [tradução Rubens Endele. São Paulo: Boitempo, 2013.

MIRALLES-GUASH, Carme. A melhor solução é entender que o transporte é o sistema único” diz especialista internacional em mobilidade. *Diário Catarinense*, Carolina Dantas, Florianópolis, 19 ago. 2013. Disponível em: <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2013/08/a-melhor-solucao-e-entender-que-o-transporte-e-um-sistema-unico-diz-especialista-internacional-em-mobilidade-4239404.html>>. Acesso em: 10 fev 2021.

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.

MONTEIRO, Adriana Roseno; VERAS, Antonio Tolrino de Rezende. A questão habitacional do Brasil. *Mercator (Fortaleza)*, Fortaleza, v. 16, e16015, 2017. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1984-22012017000100214&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-22012017000100214&lng=en&nrm=iso)>. access on 25 Apr. 2021. Epub Aug 24, 2017. <https://doi.org/10.4215/rm2017.e16015>.

MORTARI, Rachel; EUZÉBIO, Gilson Luiz. O custo do caos. In: Instituto Econômico de Pesquisa Aplicada. *Revista Desafios do desenvolvimento: o custo do transporte individual*, n. 53, Ano 6, ago. 2009. Disponível em: <[www.desafios.ipea.gov.br](http://www.desafios.ipea.gov.br)>. Acesso em 25 out 2017.

NUNES, Guilherme Grandi. Política de transporte na concepção do projeto viário nacional na era Vargas. In: NUNES, Guilherme Grandi (org.). *Transportes e formações econômicas na América Latina*. – São Paulo: Annablume, 2016, 251-268.

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

\_\_\_\_\_. (1979). *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. – 2ª ed.– São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras expressões, 2011. 624p.

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 Território, (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.

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

