

TRANSPORTE PÚBLICO: ESTRATÉGIAS NA CONJUNTURA NA ILHA DO MARANHÃO

Juan Guilherme Costa Siqueira

Universidade Federal de Santa Catarina

juan_siqueira16@hotmail.com

RESUMO

No Brasil, a expansão urbana dispersa originou problemas na mobilidade de passageiros, no transporte de mercadorias e em muitos outros setores. O artigo objetivou-se analisar a mobilidade do usuário de transporte público nos municípios da Ilha do Maranhão e a sua relação entre o papel regulador do Estado na reestruturação urbana. A pesquisa foi realizada em 2015 nos municípios assentados na Ilha do Maranhão que, juntamente com outros municípios, compõem a Região Metropolitana da Grande São Luís. Ao longo da pesquisa, foi possível observar que os equipamentos urbanos dos municípios investigados são inadequados para garantir mobilidade aos usuários, a qual está concentrada nas áreas nobres. O transporte público perdeu produtividade ao longo dos anos, o que pode ser comprovado pela estagnação do IPK e pela migração de muitos usuários para o transporte alternativo.

Palavras-chave: Expansão urbana. Equipamentos urbanos. Mobilidade urbana.

GT 14 – Reestruturação urbana e econômica na produção do espaço: agentes e processos

1. INTRODUÇÃO

Devido ao acelerado incremento populacional nas áreas urbanas no Brasil, desde a década de 1970 – pelo fato de a modernização tecnológica fazer com que as menores cidades equipem-se de “primeira ordem” (SANTOS, 1979/2018, p. 282) –, a provisão de infraestruturas foi pouco efetiva e dificultam o deslocamento cotidiano. Isto porque, nem sempre o transporte público é o meio mais utilizado pelas pessoas de vários segmentos sociais (MIRALLES-GUASH; MELO; MARQUET, 2015; COCCO, 2011a).

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,

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.

Nesse sentido, é essencial compreender a formação socioespacial, fato que há evolução diferencial da sociedade, frente a um modo de produção global (SANTOS, 1977). Segundo Mamigonian (1996) e Milton Santos (1977), formação social não foi adequada na história e geografia humana, em que as ciências humanas interessaram-se mais pela “forma” do que a “formação”. A localização e o espaço geográfico são indispensáveis (SANTOS, 1977; MAMIGONIAN, 1996).

As novas formas de produção, baseadas no meio técnico-científico-informacional, implicou na modernização do consumo nos locais mais distantes das grandes metrópoles e o mesmo desencadeou em migrações que alimentaram o incremento demográfico (SANTOS, 1979/2018).

Como parte da existência e do processo de transformação social, Corrêa (2006, p. 280) destaca que as interações espaciais se caracterizam por relações de assimetria, isto é, “por relações que tendem a favorecer um lugar em detrimento de outro ampliando as diferenças existentes, isto é, transformando os lugares”. As interações humanas foram analisadas os fatores e condicionantes na organização dos deslocamentos superando a abordagem tradicional que foi a análise dos deslocamentos em si mesmo como centro de análise (VASCONCELLOS, 2000).

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 (Figura 1), 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 diariamente (SÃO LUÍS, 2020). No entanto, os usuários que o utilizam sofrem com longas distâncias de mobilidade, principalmente os residentes nos municípios supracitados.

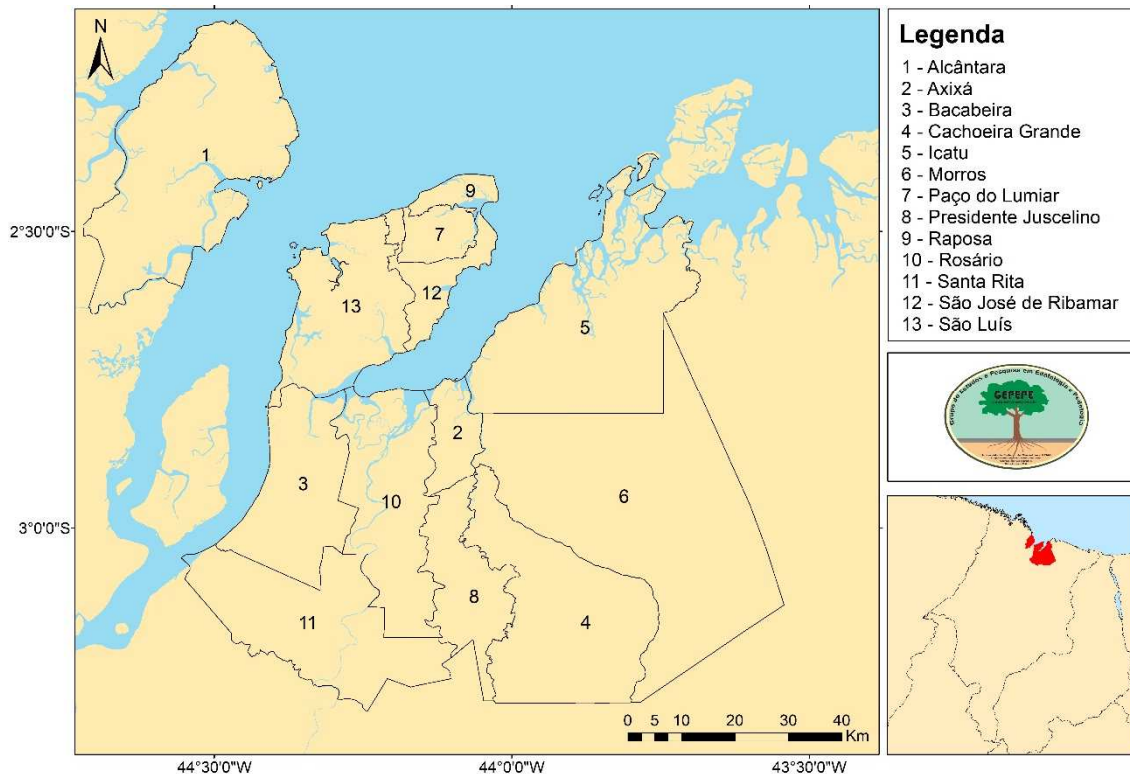


Figura 1: Municípios integrantes da Região Metropolitana da Grande São Luís. **Fonte:** elaborado pelo autor

Devido às dificuldades de deslocamento e pelo fato de a “dispersão urbana” (SPOSITO; CHATEL, 2015) – *urban sprawl* (KARAKAYACI, 2016) – distribuir e espalhar a população em “zonas separadas e descontínuas no espaço” (CHATEL; SPOSITO, 2015, p. 122), o transporte público não conseguiu atender os usuários de maneira eficiente e em todos os lugares, aumentando distâncias de mobilidade a pé. No Bairro do Maracanã, em São Luís, o usuário caminha 1km até a parada de ônibus mais próxima.

A incapacidade do transporte público em atender a demanda existente (BALASSIANO, 1996), os maiores *headways*¹ (COCCO, 2011a) e o não interesse dos empresários em implantar novos itinerários, originaram a existência dos transportes alternativos e seu destaque nos municípios da Ilha do Maranhão.

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

¹ *Headway* é a distância entre veículos no sistema de transporte, medidos no tempo e espaço. É também usado para medir intervalos entre ônibus da mesma linha.

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.

Apesar da importância da abordagem da temática do transporte público e dos entraves à mobilidade, poucas discussões têm sido aprofundadas acerca da realidade dos municípios da Ilha do Maranhão, em que o crescimento populacional, a expansão urbana dispersa e ausência de infraestruturas para oportunidades de emprego e renda nas zonas periféricas pressionaram o aumento da mobilidade com incrementos na frota de automóveis nas principais vias de São Luís, à medida que o transporte público se tornou deficitário.

2. METODOLOGIA

O presente artigo foi fundamentado com base no método Materialismo Histórico e Dialético que, segundo Cheptulin (1982), permite abordar o movimento da sociedade como processo transformador. O movimento das pessoas e mercadorias constitui-se como processo fundamental de transformação que dá origem, diretamente e indiretamente, às interações espaciais (CORRÊA, 2006), as quais impuseram mudanças, a partir dos deslocamentos efetuados através de meios de transporte (COCCO, 2011b). Com ênfase na economia urbana, os debates relacionados à política territorial e sobre a evolução do espaço urbano (CORRÊA, 1989; 2006; SANTOS, 1993/2009) foram necessários e presentemente inseridos para que as particularidades locais fossem compreendidas.

Tratando-se da realidade da Ilha do Maranhão, alguns autores discutem a cidade e sua “modernização” nas primeiras décadas do século XX (FARIAS FILHO, 2004), transformações e produção do espaço urbano (FERREIRA, 2014), 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. Essa pesquisa está no estágio concluído e foi realizada seguindo os seguintes procedimentos metodológicos:

1) Levantamento bibliográfico nas bibliotecas setoriais, e central (UFMA, UEMA); monografias, dissertações e teses do curso de Geografia ou de outros cursos referentes à temática; pesquisas bibliográficas dos bancos de teses, de artigos (publicados em revista) das plataformas mais utilizadas, como da CAPES, do Google na etapa prévia, para colher informações sobre o tema em estudo;

2) fez-se levantamento documental sobre a temática, abordando:

a) Jornal Diário Catarinense, terça-feira, 20 de agosto de 2013 em que foi apresentada a entrevista da Profª 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) realizaram-se duas entrevistas semiestruturadas na Agência Estadual de Transporte e Mobilidade Urbana do Maranhão (uma com o presidente e outra com a diretoria de transporte e mobilidade) para obter informações acerca da operação do sistema de transporte rodoviário intermunicipal da Ilha do Maranhão; duas semiestruturadas na Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes de São Luís (uma para a gerência de transporte e outra para o superintendente de transporte) com isto acessou-se o relatório ao estudo de origem-destino de São Luís, em 2001 (mais recente); e uma semiestruturada com o superintendente do Sindicato das Empresas de Transporte e obteve-se a concessão das empresas do transporte público de São Luís e a relação dos custos de operação com a infraestrutura provida;

4) aplicaram-se 203 questionários de origem-destino (acompanhados de 10 entrevistas semiestruturadas) com usuários de transporte público no Terminal Cohab, em São Luís, dia 17/06/2015 (09:30 às 17:30) e obtiveram-se opiniões dos usuários quanto a distribuição da frota operante do transporte público, a infraestrutura das vias urbanas e a qualidade do transporte público. Os usuários foram de baixa renda, utilizaram o transporte público como opção de deslocamento, visto que o custo da gasolina por quilômetro do automóvel é maior que o ônibus. Estes foram trabalhadores, estudantes, domésticas, professores, turistas, comerciantes e idosos;

5) elaborou-se um 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). Esse mapa representou os fluxos decorrentes da Ilha do Maranhão e relacionou a realidade do objeto de estudo com a bibliografia de Rodrigo Giraldi, Milton Santos, Carme Miralles-Guash, Roberto Lobato Corrêa e Eduardo Vasconcellos em que ambos abordaram o tema “transportes”.

3. TRANSPORTE PÚBLICO E A DINÂMICA DO ESPAÇO URBANO NA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE SÃO LUÍS

3.1 Formação socioespacial maranhense

Em relação à formação socioespacial (SANTOS, 1977) e, especialmente, do Maranhão (CUNHA, 2015; FERREIRA, 2008; TROVÃO, 2008; CABRAL, 1992) e São Luís (FERREIRA, 2008; 2014; CUNHA, 2015), o início 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.

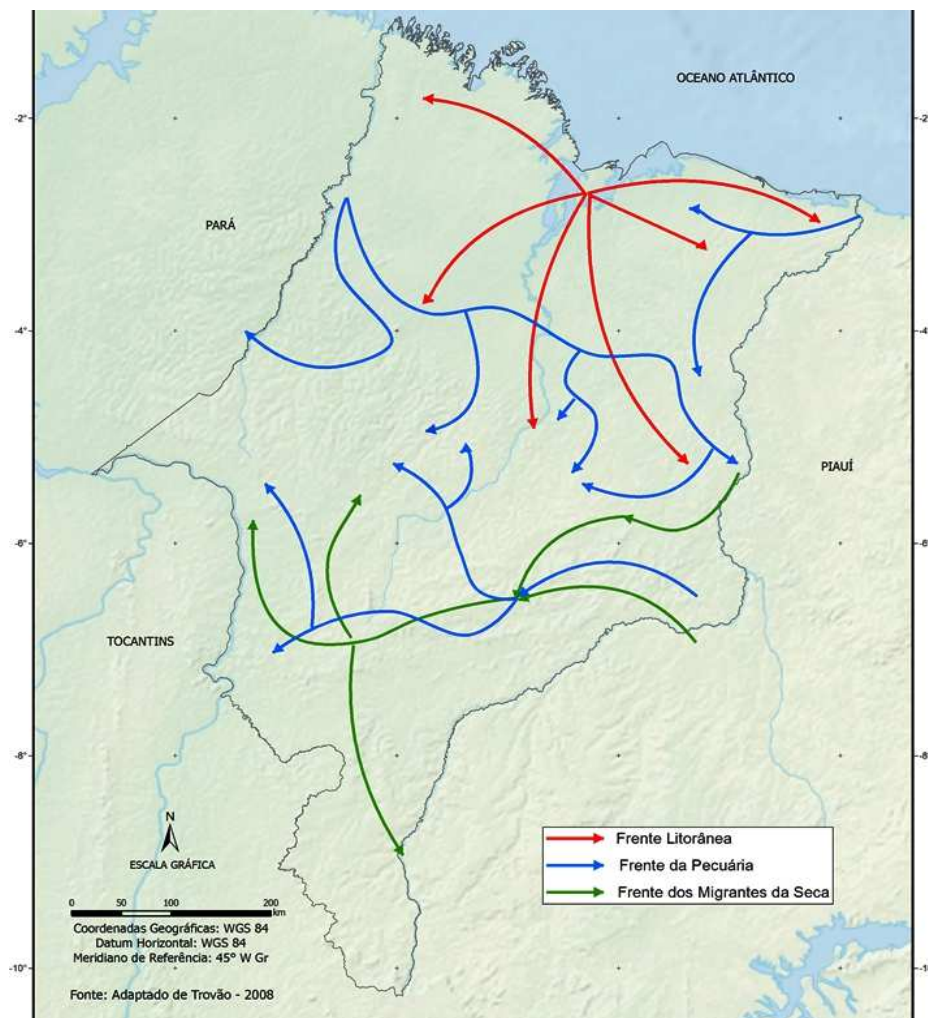


Figura 2: Frentes de ocupação do Estado do Maranhão. **Fonte:** Trovão, 2008.

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, Turiagu 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 foi apoiada pela iniciativa privada, oriunda da Bahia (CABRAL, 1992; TROVÃO, 2008) onde 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). 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).

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 desenvolvimento econômico (1971-atual), conforme a Figura 3.

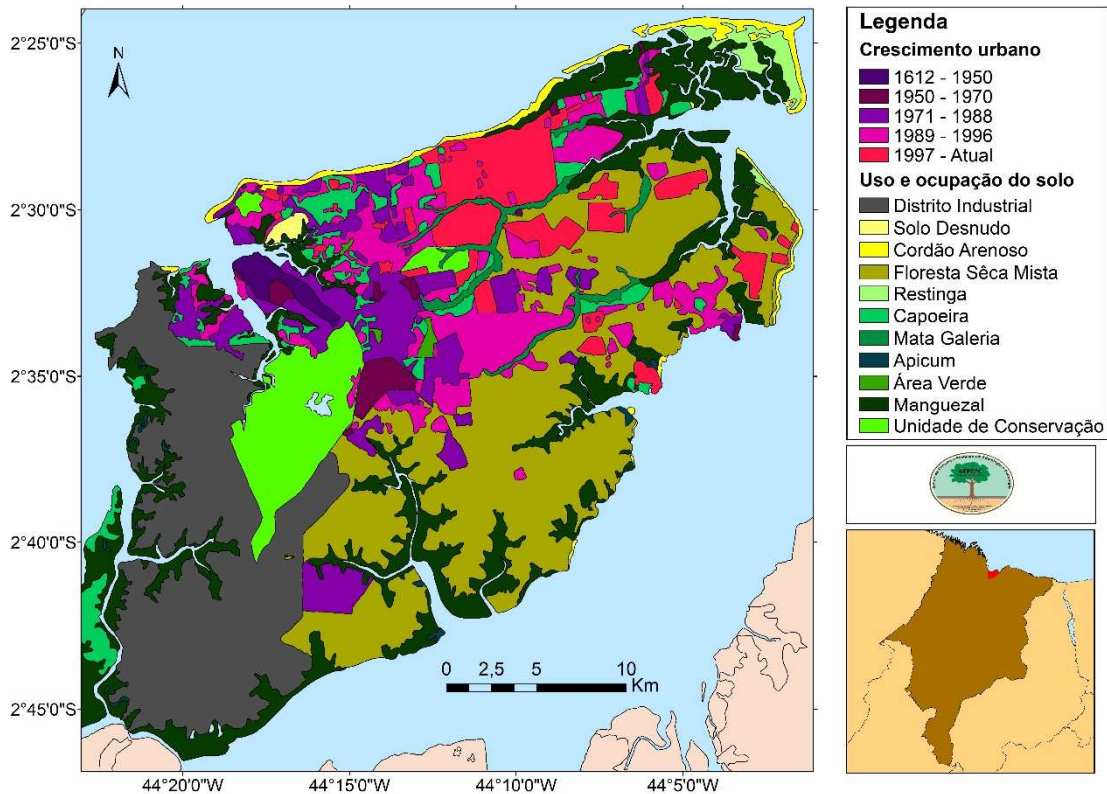


Figura 3: Crescimento urbano e uso do solo da Ilha do Maranhão. **Fonte:** elaborado pelo autor.

A cidade de São Luís situa-se na porção ocidental da ilha do Maranhão, de frente para a baía de São Marçós, e sua “fundação” pelos franceses remonta há 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 1613, as tropas comandadas por Jerônimo de Albuquerque iniciaram os combates para a expulsão dos franceses, quando – após uma trégua e litígio das coroas interessadas – foi concretizada, em 1615, a tomada do forte São Luís por uma tropa portuguesa, sob comando de Alexandre de Moura (FERREIRA, 2014). A alta fertilidade dos rios, o solo plano e a abundância de terras cultiváveis ajudaram no cultivo da mandioca, arroz, pesca e criação de animais (CUNHA, 2015). Baseado na produção algodoeira, foi instituída, em 1755, a Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (CGGPM) pelo Reino de Portugal, a qual instalou-se em São Luís em 1758 (FERREIRA, 2014).

A CCGPM adotou uma política engenhosa de preços; trouxe agricultores da Europa; estabeleceu-se créditos aos agricultores para o tráfico escravista; forneceu sementes de qualidade para o plantio de arroz e cana de açúcar; estabeleceu monopólio das transações comerciais e desenvolveu um grande mercado de mão de obra escravista vindo da África para a produção fosse exportadora, em larga escala, já que houve estabelecimento da concorrência mercantilista portuguesa da Europa, frente a supremacia do mercado da Inglaterra. Na metade do século XVII, ocorreu na mesma a revolução puritana e o conseqüente aumento da produção capitalista, a qual originou o império inglês em detrimento de outras colônias (CUNHA, 2015).

Na formação social brasileira, segundo Mamigonian (2019) e Rangel (1981), produziram-se três meias-revoluções para estabelecer-se pactos de poder: 1) independência do Brasil, mediada pela Inglaterra; 2) abolição-república, com favorecimento da economia cafeeira e; 3) revolução de 1930, pela liderança da industrialização e substituição de importações.

A independência do Brasil não foi motivada apenas pelo período depressivo do ciclo longo e sim pela revolução francesa, revolução inglesa e americana, motivadas pela revolução industrial (RANGEL, 1981), em que consolidou as relações de trabalho, a formação do império do capital, e conseqüentemente a fase expansiva (1790-1815) e as demais nações sentiram o peso da concorrência pela indústria inglesa. Este peso se sentiu em não ter acompanhado a transformação do processo produtivo (substituição da produção manual pelo maquinário) e não poder vender em um preço mais competitivo.

A revolução de 1930 acelerou a industrialização, incentivada pela oligarquia agrária (MAMIGONIAN, 2009), em que cessaram a importação de tecidos, calçados, móveis, etc e substituídas pela produção interna. Foi marcado pela ascensão de um governo nacionalista em que o Estado entregou para os setores estratégicos (MAMIGONIAN, 1969). Este período foi acompanhado pela implantação de rodovias de integração nacional.

As indústrias têxteis de São Luís encerraram suas atividades em não suportar a concorrência das indústrias nacionalistas – estabelecidas estrategicamente na região sudeste pela integração do modal rodoviário brasileiro que o proporcionou. A rápida expansão rodoviária implicou na concentração da produção em São Paulo (MAMIGONIAN, 2009). O rodoviarismo se impulsionou não apenas pelo Governo de Washington Luís (São Paulo) e sim pelas alianças com os grupos em favor das rodovias, pela fustigação da classe trabalhadora e o afrouxamento do Estado, cada vez mais a atender a interesses corporativos (NUNES, 2016).

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).

3.2 Espaço urbano e políticas públicas da Região Metropolitana da Grande São Luís

Diante do crescimento econômico nos municípios na Ilha do Maranhão, em especial em Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar, houve a expansão urbana dispersa, o que pode ser explicado pelo relativo isolamento desses núcleos de povoamento durante o Período Colonial.

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.

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).

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.

A implantação desses bairros não acompanhou as infraestruturas e a oferta de equipamentos urbanos essenciais (escola, creche, unidade básica de saúde, escolas particulares). Por isso, o percurso do usuário para o trabalho, compras e lazer torna-se maior (Figura 4).

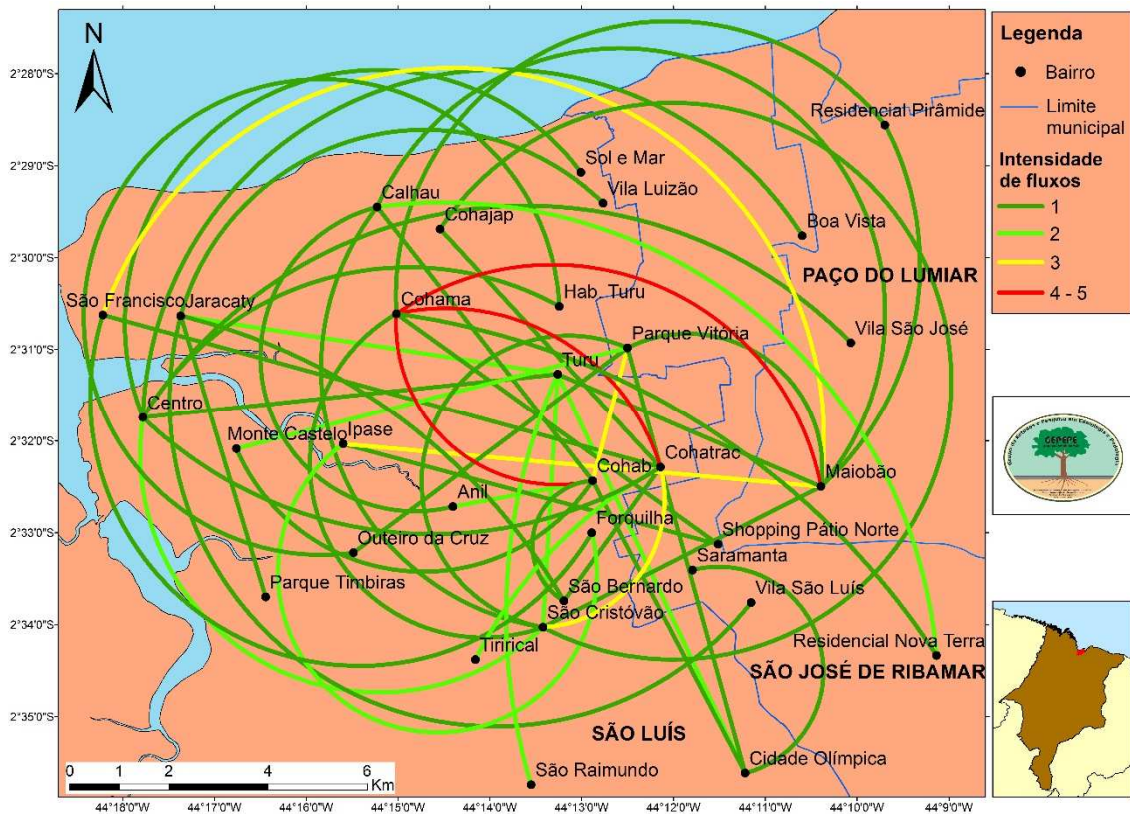


Figura 4: Fluxo de passageiros do sistema de transporte público no Terminal Cohab, São Luís-MA. **Fonte:** elaborado pelo autor.

A figura 4 apresenta a complexidade dos deslocamentos de passageiros nos municípios da Ilha do Maranhão. 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.

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. O maior tempo de espera nas paradas, superlotação, desconforto e pouca oferta de transporte coletivo para os bairros São Marcos, Ponta D'areia, Calhau, Cohama, Barramar, Renascença e

Av. Litorânea (Figura 5) faz com que haja dificuldades para chegar ao trabalho nas áreas que apresentam maior oferta de emprego e de equipamentos urbanos comerciais.



Figura 5: Concentração de usuários de transporte público no Bairro Renascença devido à grande oferta de trabalho, causando maior tempo de espera do ônibus às 17h. **Fonte:** Elaborado pelo autor

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.

Outros problemas são a ausência de oferta de equipamentos urbanos nos municípios de Paço do Lumiar, São José de Ribamar e Raposa, tais como hospitais públicos, faculdades, cursos técnicos e profissionalizantes, centro de especialidades médicas e clínicas particulares.

Outra atividade comercial importante em expansão nos municípios da Ilha do Maranhão é a rede de supermercados atacadista e varejista do “Grupo Mateus²” (Mix Atacarejo) e do “Assaí Atacadista³” (Figuras 6 e 7).



Figura 6: Mix Atacarejo no Bairro Planalto Pingão, em São Luís-MA. **Fonte:** Elaborado pelo autor.

² O Grupo Mateus é administrado pelo Ison Mateus (dono do grupo e atual acionista). Nasceu em 1986 a partir de uma pequena mercearia em Balsas-MA. Esta então cresceu e tornou-se um supermercado. A acumulação de capital fez o grupo estrear no atacarejo pela bandeira o Mix Mateus (em 2008), a qual atende o mercado *Cash and Carry*. Em 2020 abriu capital na Bolsa de Valores pela oferta de IPO. Em consequência, o grupo acelera a expansão pelos estados do nordeste e sua política de expansão é resultado do multiformato, com lojas nos modelos atacarejo (Mix Mateus); hipermercados (Hiper Mateus); supermercados médios (Supermercado Mateus) e menores (Camião Supermercados); e eletro (Eletro Mateus). A estratégia de multiformato permite atuar bandeiras menores (Supermercado Mateus e Camião Supermercados) em cidades pequenas, com um nível de concorrência mais branda que o das grandes capitais (já que as grandes redes de atacarejo não podem entrar). Em consequência, o Grupo Mateus atua na dinâmica territorial de maneira flexível em cidades médias e pequenas.

³ O Assaí Atacadista faz parte do Grupo Pão de Açúcar (GPA) e está presente em 22 estados e no Distrito Federal. O Assaí Atacadista chegou em São Luís, Maranhão, em 9 de maio de 2020 e atua no modelo *cash and carry*, um concorrente do Grupo Mateus.



Figura 7: Assaí Atacadista no Bairro São Bernardo, em São Luís-MA. **Fonte:** O Maranhense

Sobre o “Mix Atacarejo”, foram implantados em bairros de grande densidade demográfica tais como Cidade Operária, Maiobão, Vinhais, Olho D’água, São Cristóvão, João Paulo. É o local onde a maioria da população desloca-se para fazer compras. Enquanto isso, o “Assaí Atacadista” teve a primeira loja na Avenida Guajajaras inaugurada e a segunda loja está no Bairro Turu. Esse é também o destino da maioria da população, visto que os preços são competitivos ao “Mix Atacarejo”.

Nesses locais, foram abertas muitas oportunidades de mão de obra especializada, tais como confeitaria, cozinheiro, operador de máquinas, operador de caixa, analista administrativo, recursos humanos, fiscal, anunciante, açougueiro, marketing e faturista. Houve também mais oportunidades para realizar compras, visto que o atacarejo oferta preços mais acessíveis ao consumidor e produtos de alta qualidade, com investimentos em armazenamento, estratégias de implantação em centros distribuidores e logística de transporte, aliado com o agronegócio. Estes são responsáveis pela aceleração dos meios de produção pelos fornecedores, localizados em setores estratégicos do Brasil, configurando-se como polos geradores de tráfego.

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 etc.) o que foi reduzido drasticamente. A frota de ônibus apenas recebeu enfermeiros e trabalhadores de serviços essenciais.

4. 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, estão concentrados 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 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.

REFERÊNCIAS

- BALASSIANO, Ronaldo. Transporte por vans – o que considerar no processo de regulamentação? **Revista Transportes**, 1, 1996 (87-105). DOI: <https://doi.org/10.14295/transportes.v4i1.294>
- CABRAL, Maria do Socorro Coelho. **Caminhos do gado: conquista e ocupação do sul do maranhão**; prefácio de Manoel Correia de Andrade. – São Luís: SIOGE, 1992.
- CHATEL, Cathy; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Forma e dispersão urbanas no Brasil: fatos e hipóteses. Primeiros resultados do banco de dados brasípolis. **Revista Cidades**, Rio Claro – SP, V. 12, n. 21, 2015 (108-152).
- 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, 2011a.
- COCCO, Rodrigo Giraldi; SILVEIRA, M. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, 12(1), 63-81. Local de publicação. Recife/PE. 12, set. 2011b.
- COCCO, Rodrigo Giraldi. **Interações espaciais e transporte público: proposições para a Grande Florianópolis/SC**. In: 14º Encontro de geógrafos da América Latina, Lima, Peru, 2013.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Editora Ática, 1989. 96p.
- CORRÊA, Roberto Lobato. 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, v.8, n. 1, 2015, p. 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. **Políticas territoriais e a reorganização do espaço maranhense**. 383 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade de São Paulo - SP, 2008.

FERREIRA, Antônio José de Araújo. **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro?** – São Luís: EDUFMA, 2014.

KARAKAYACI, Zuhail. (2016). The concept of urban sprawl and its causes. **Journal of International Social Research**. 9. 815-815.

MAMIGONIAN, Armen. Notas sobre o processo de industrialização no Brasil. In: **Boletim do Departamento de Geografia**, Presidente Prudente, n. 2, 1969, p. 55-63.

Link - <https://geografiaeconomicaesocial.ufsc.br/files/2016/04/1-10-NOTAS-SOBRE-O-PROCESSO-DA-INDUSTRIALIZA%C3%87%C3%83O.pdf>. Acesso em 04 ago. 2021

MAMIGONIAN, Armen. A Geografia e a formação social como teoria e como método. In: SOUZA, M. A (org.). **O mundo do cidadão, um cidadão do mundo**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996. Link-

<https://geografiaeconomicaesocial.ufsc.br/files/2016/04/A-geografia-e-%E2%80%9CA-forma%C3%A7%C3%A3o-social-come-teoria-e-como-m%C3%A9todo%E2%80%9D.pdf>. Acesso em 04 ago. 2021

MAMIGONIAN, Armen. O Nordeste e o Sudeste na divisão regional do Brasil. In: **Geografia Econômica - Anais de Geografia Econômica e Social**. UFSC. Florianópolis: Impressão no Departamento de Geociências, Abril de 2009. Link - <https://geografiaeconomicaesocial.paginas.ufsc.br/files/2016/04/O-nordeste-e-o-sudeste-na-divis%C3%A3o-regional-do-Brasil.pdf>. Acesso em 04 ago. 2021

MAMIGONIAN, Armen. Visão geográfica do Brasil atual: Estado, crises e desenvolvimento regional. In: **Revista Latino-Americana de Geografia Econômica e Social**, Foz do Iguaçu, v.1, n.1, p.007-044, jul./dez., 2019. Link - <https://revistas.unila.edu.br/geocon/article/view/2124/1884>

MIRALLES-GUASCH, C., MELO, M. M.; MARQUET, O. A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. **Gender, Place&Culture**, 23(3), 398-417, 2015.

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.

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.

RANGEL, Ignácio. A história da dualidade brasileira. **Revista de economia política**, vol. 1, n° 4, outubro-dezembro, 1981.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. – 5ª ed., 2ª reimpressão – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009 (Original de 1993).

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

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

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

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A questão cidade-campo: perspectivas a partir da cidade. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; WHITACKER, Arthur Magon (org.). **Cidade e campo**: relações e contradições entre urbano e rural. – 2.ed. – São Paulo: Expressão Popular, 2010 (111-130).

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

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas. - 3. Ed. – São Paulo: Annablume, 2000.

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