



Juan Guilherme Costa Siqueira

Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional (PPDSR/UEMA).

e-mail: juan_siqueira16@hotmail.com

Prof. Dr. Antonio José de Araújo Ferreira

Professor do Departamento de Geociências da Universidade Federal do Maranhão (DGEO/UFMA) e do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da Universidade Estadual do Maranhão (PPDRS-UEMA).

E-mail: ajaf@ufma.br

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO:

problemas e possibilidades de reversão

INTRODUÇÃO

O transporte público é um importante meio de deslocamento da população em todo o mundo. Com a ascensão da urbanização no século XX houve maior interesse em estudos sobre transportes, sendo que os problemas derivados não se restringem às grandes cidades como Nova York (E.U.A), Paris (França), Londres (Inglaterra) e São Paulo (Brasil), pois devido ao acelerado incremento das aglomerações a mobilidade tem sido comprometida em cidades de porte menor. Isto porque, o transporte público é o meio mais utilizado pelas pessoas de vários segmentos sociais; tem como principal função viabilizar o deslocamento de passageiros em determinado espaço geográfico, reduzindo o uso do automóvel, que possui pouca capacidade e ocupa muito as vias de acesso.

O transporte público é um serviço que atende aos diversos segmentos sociais, sendo fundamental no processo de desenvolvimento econômico e acesso à população nos serviços essenciais para potencializar a força de trabalho e reduzir o custo de circulação. No entanto, os usuários possuem desigualdades no tempo de deslocamento devido às iniquidades da reprodução social, cujas referências são os que foram expulsos da área central ou moram em áreas distantes do serviço (COCCO, 2011).



Há vários fatores sociais e econômicos que influenciam direta ou indiretamente no deslocamento do usuário de transporte público nas cidades. Esses fatores estão na origem das interações espaciais.

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”. Estas relações constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamento de pessoas e, mercadorias, inclusive o transporte público, parte integrante da transformação social.

Segundo os dados do censo demográfico do IBGE (2010), no Brasil diariamente 5.924.107 trabalhadores (9,61%) levam mais de uma hora até duas horas para o deslocamento e 1.093.910 trabalhadores (1,78%) levam mais de duas horas para o deslocamento. Então pode-se dizer que 11,40% dos trabalhadores levam mais de uma hora para o deslocamento, isso equivale a 7.018.017 trabalhadores. Em São Luís, 114.166 levam mais de meia hora até uma hora, acompanhado de 39.204 entre uma hora e duas horas e 5.428 levam mais de duas horas. Os dados não demonstram confiabilidade do serviço, as condições de conforto, aspectos que afetam ao usuário, desestimulando-os ao uso diário do transporte público.

Esse desestímulo vem acompanhando o crescimento econômico na ilha do Maranhão em especial os municípios de Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar. Isto por que de 1612 a 1875 verificou-se a implantação da cidade de São Luís (capital estadual) e instalação de moradias vinculada à dotação de infraestrutura relacionada aos ciclos econômicos e atração de mão de obra com objetivo de exploração de algodão, cana de açúcar pela Coroa portuguesa. No final desse período teve-se a instalação de indústria de tecidos, que necessitou 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). Em 1870 houve a invenção do bonde, registrado no momento da expansão urbana com ampliação do deslocamento e redução do tempo e custo. Em 1920, a população de São Luís já era estimada em 52.929 habitantes e isso já evidenciava problemas de transporte, saúde pública e habitação (FARIAS FILHO, 2004), o que remonta a *permanências estruturais* (sistema viário,



padrões arquitetônicos) e *superestruturais* (cultura, relações sociais) que afetam a mobilidade no litoral ludovicense (COCCO, 2013). A título de exemplo, as vias que interligavam as principais localidades da cidade de São Luís eram a Avenida Beira mar (1927) e a Avenida Getúlio Vargas/ Avenida João Pessoa/Casemiro Júnior (1970) (FARIAS FILHO, 2004). Em 1970, o crescimento urbano de São Luís foi acelerado, o que culminou em ações do Estado no sentido de possibilitar a apropriação dos setores Norte (São Francisco), Leste (Tirirical) e Oeste (Área Itaqui-Bacanga) à cidade que então se restringia ao Corredor Centro-Anil, e para tanto construiu as pontes do São Francisco (1970), a Newton Belo (1969 – 1970), além da barragem do Bacanga (1970). Estas construções facilitaram a expansão nos bairros São Francisco, Anjo da Guarda, Ponta D’areia, Renascença, Olho d’Água.

O crescimento populacional pressionou o aumento da mobilidade em decorrência do incremento da frota e da deficiência dos serviços de transporte coletivo em São Luís, de maneira que este último será analisado na atualidade.

METODOLOGIA

O método de investigação se baseia no Materialismo Histórico e Dialético com ênfase em Cheptulin (1982) que aborda o movimento como caráter transformador das interações espaciais, cuja tendência dominante é o movimento progressivo na transformação do material em outro pelo movimento. Como componente da dialética materialista, as interações espaciais se adaptam às modificações do contexto histórico ao *aumento primário de renda e aumento secundário de renda* (COCCO, 2011)¹ que impuseram mudanças a partir dos deslocamentos por meio de transporte.

Em se tratando da realidade empírica de São Luís, alguns autores discutem cidade sua “modernização” nas primeiras décadas do século XX (FARIAS FILHO, 2004) transformações e produção do espaço urbano (FERREIRA, 2014), indicando problemas de mobilidade, assim como podem ser feitas inferências ao transporte público (BRASIL, 2012; 2015; 2016; BORGES, 2016; COCCO, 2011; 2013; MARANHÃO, 2016; SÃO LUÍS, 2016; VASCONCELLOS, 2000).

¹ O aumento primário da renda advém da dinamização do comércio em relação aos sistemas de engenharia, enquanto que o aumento secundário da renda advém dos deslocamentos à unidade de produção motivados por compras e trabalho dos comerciários (COCCO, 2013).



Essa pesquisa foi realizada com entrevistas feitas com os usuários, funcionários da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes seguindo os seguintes procedimentos metodológicos: 1) revisão bibliográfica; 2) levantamento documental; 3) realização de 2 etapas de campo; 4) aplicação de 200 questionários de estudo de origem-destino com usuários; 5) 5 entrevistas informais abordando o bairro de residência (origem) e o bairro de atividades do trabalho (destino); 6) 4 visitas técnicas à Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes para obtenção de informações sobre Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), e obras e projetos de mobilidade urbana e; (7) Tabulação, análise e interpretação dos dados e informações.

TRANSPORTE PÚBLICO E GESTÃO EM SÃO LUÍS

O centro da cidade, historicamente, induz o transporte público tendo em vista o alcance espacial máximo, referindo-se à área determinada por um raio a partir dessa localidade central. Os consumidores se deslocam para acessar bens, serviços e lazer. Os consumidores também se deslocam em outros centros os quais estão próximos às suas residências implicando em menores custos de transporte (CORRÊA, 1989a).

Assim, a maioria das linhas de ônibus possibilita o deslocamento até o centro da cidade devido à grande oferta de serviços e uma dinâmica maior. A socialização do processo de consumo substitui a relação dos meios de consumo em diferentes formas de consumo coletivo de seus valores de uso (transportes coletivos, ensino, centros de saúde); estas formas de consumo coletivo substituem as formas de consumo individuais (transportes individuais, aulas particulares) na medida em que permitem responder as necessidades suscitadas pela sociedade pela economia de tempo e aceleração do ritmo da distribuição dos serviços (LOJKINE, 1997).

Em São Luís as primeiras linhas de bonde movido a tração animal, surgiram em 1871 através da criação da Companhia Ferro Carril Maranhense. Em 1924 iniciou o tráfego de bondes elétricos, o que permitiu melhoria no deslocamento da população na cidade referida em que ergueram residências e sítios próximos como expressão da expansão urbana. A desativação do bonde ocorreu em 1967, sob alegação de não haver condições de funcionamento e continuidade dos serviços e, por conseguinte, iniciou o serviço de ônibus urbano em 1971 (CEPIMAR, 2011). A partir de 1970, a construção da

Barragem do Bacanga proporcionou a ligação do eixo Oeste da cidade de São Luís compreendendo os bairros Anjo da Guarda, Vila Embratel e Vila Nova. Segundo o censo IBGE (2010), a população do município de São Luís corresponde a 1.014.837 habitantes, sendo que 314.578 constituem a população trabalhadora. Esta realiza o deslocamento casa-trabalho diariamente e a maioria dos estabelecimentos comerciais fica distante de sua residência, enfrentando problemas de mobilidade para alguns destinos, o que foi agravado pelo mesmo possuir, em 2010, a maior quantidade de automóveis do estado do Maranhão e da Região Metropolitana da Grande São Luís (RMGSL), o equivalente a 247.977 veículos, dos quais a frota de ônibus correspondia a 2.966 veículos (DENATRAN, 2014).

São Luís, portanto, já sente os reflexos de um acentuado crescimento demográfico e o não acompanhamento da demanda em termos do transporte coletivo, revelando problemas conhecidos em outras cidades de países em desenvolvimento, a exemplo da qualidade do transporte urbano, bem como o acesso nos vários sentidos de deslocamento, além das condições dos terminais de integração (VASCONCELLOS, 2000).

A integração do transporte público na maioria das regiões metropolitanas não é efetivada e não possui coordenação jurisdicional nas esferas do governo municipal e estadual. As redes de transporte público ficam em prejuízo da oferta onerando os custos para o usuário (BRASIL, 2004). No caso dos municípios localizados na Ilha do Maranhão e integrantes da RMGSL (São José de Ribamar, Paço do Lumiar, São Luís e Raposa) o problema do transporte público se torna amplo envolvendo as esferas municipal e estadual. As Prefeituras e o Governo do Estado atualmente (2016) já organizaram o sistema de transporte público na RMGSL, pois separaram em **Transporte urbano**² (município de São Luís) e **Transporte Semiurbano**³ (demais municípios integrantes), de acordo com a Constituição brasileira de 1988⁴ (BRASIL,

² O sistema de transporte urbano é de competência do município. Borges (2006) afirma que o transporte urbano abrange o limite do município, sem ultrapassar a sede e o distrito.

³ O sistema de transporte semiurbano é de jurisdição do Estado. Borges (2006) afirma que tecnicamente, o serviço de transporte semiurbano é aquele que transpõe os limites do perímetro urbano, em áreas metropolitanas e aglomerações urbanas.

⁴ Segundo a Constituição Brasileira de 1988, no art. 30, cabe ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão o transporte coletivo. No art. 25, cabe ao Estado

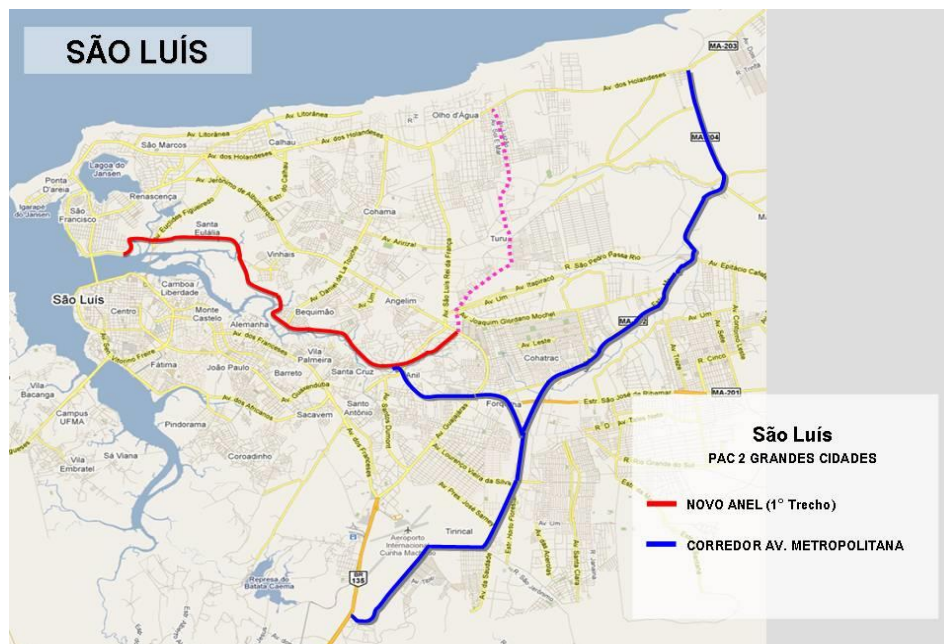
2016), atendendo requisitos para licitação e implantação do sistema de bilhete único entre as esferas (SÃO LUÍS, 2015; MARANHÃO, 2016). O transporte semiurbano liga São Luís a Rosário, passando pelo município de Bacabeira, cuja concessionária é a Cisne Branco. O transporte semiurbano nos municípios de Morros, Cachoeira Grande, Axixá e Presidente Juscelino é concessionado pela mesma empresa fazendo parte do sistema integrado na região do Munim (MARANHÃO, 2016).

PROBLEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO E OBRAS DE MOBILIDADE

Outros projetos incluídos no PAC 2 estão previstos na parte insular da RMGSL, dentre eles: BRT Centro-Cohab; BRT Jerônimo de Albuquerque-Guajajaras; Corredor de ônibus São Luís/MA - Avenida Metropolitana; Corredor secundário de transporte – Estrada da Mata; Faixas exclusivas Centro – Anil, Avenida dos Africanos, Avenida dos Franceses, Daniel de La Touche, Contorno do Centro Histórico; projeto VLT Centro-Anjo da Guarda; Reestruturação da Avenida dos Holandeses (MA-203); Reestruturação da MA-201; e Reestruturação da Avenida Ferreira Goulart (BRASIL, 2015).

Em São Luís está no projeto no Ministério das Cidades o novo corredor (Avenida Metropolitana) e o novo anel viário (1º trecho e 2º trecho) - Figura 1.

Figura 1: Projeto dos novos corredores interligando a Região Metropolitana da Grande São Luís previstas no PAC II – Mobilidade Grandes Cidades.



Fonte: Brasil, 2014.

Os projetos dos novos corredores previstos pelo PAC II tornam-se de certa maneira necessários, uma vez que a distribuição da circulação viária está sobrecarregada. O trecho passa pelos bairros Maioba, Cohabiano, Cohatrac, Maiobinha, Cidade Operária e São Raimundo com extensão total de 21,44 km; 5,20 km de faixas exclusivas para ônibus em todo o trecho, implicando em um total de 26,64 km de extensão. O projeto está orçado em 818 milhões de reais, sendo que 200 milhões de reais estão previstos no Orçamento Geral da União (BRASIL, 2016).

No caso do sistema de transporte público em São Luís, uma análise mostra que as linhas de ônibus no SIT não priorizam todas as áreas sendo que nem todas são bem servidas, o que acarreta um percurso desnecessário para chegar a um determinado local. A tabela 1 mostra o Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) dos terminais de integração e o gráfico 1 revela o tempo médio de deslocamento casa-trabalho com os usuários do Terminal Cohab e do Bairro Monte Castelo em São Luís.

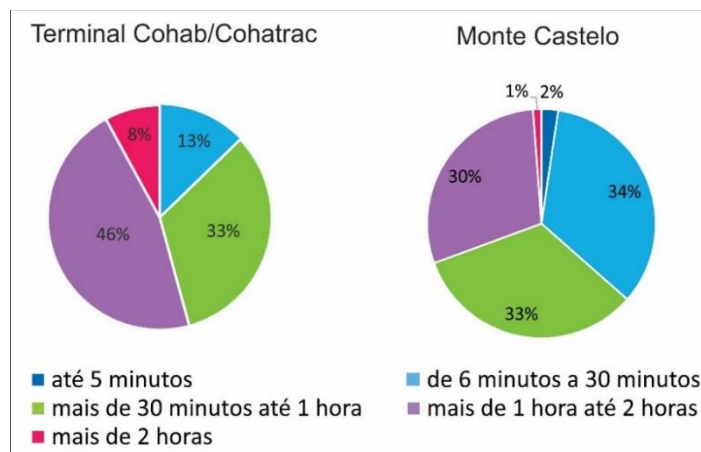
Tabela 1 – Indicadores de produtividade de serviço do sistema de transporte público coletivo de São Luís em 2015.

Bacia	Viagens realizadas	Quilometragem (km)	Passageiros transportados	IPK
Praia Grande	35.282	959.607,1	1.862.058	1,94
Rio Anil	28.699	554.420,3	1.496.466	2,70
Distrito Industrial	14.685	735.792,3	1.028.532	1,40

Cohama	32.959	947.506,6	2.206.370	2,33
Cohab	27.235	894.133,0	2.078.950	2,33
São Cristóvão	63.552	1.770.747,7	3.313.493	1,87

Fonte: SMTT, 2015.

Gráfico 1: Tempo de deslocamento para o trabalho dos usuários do Terminal Cohab/Cohatrac e no Bairro Monte Castelo em São Luís-MA.



Fonte: SIQUEIRA, 2016.

Como é evidente, a alta densidade populacional nos bairros Cidade Operária, Cidade Olímpica, Janaína, Santa Clara, São Raimundo, Jardim América e Jardim Tropical causa altas demandas de transporte público gerando muitas viagens e grandes percursos dessa área Leste de São Luís na direção do Centro, a qual é composta predominantemente por pessoas de baixo poder aquisitivo e que se vêem obrigadas a usar o ônibus. Os bairros Maracanã, Quebra-Pote, Pedrinhas e Coqueiro apresentam precariedade de equipamentos e serviços públicos, os quais são menos visíveis por essas áreas residenciais se localizarem na zona rural da capital maranhense em que o transporte coletivo é ainda mais precário em relação às outras áreas da cidade. Essas áreas também possuem altas densidades demográficas ocupadas pela população com menor poder aquisitivo, o que atrai “viagens no espaço disperso” (SÃO LUÍS, 2016). Isso se dá pelo desenvolvimento dos meios de transporte e da suburbanização de moradias e de atividades comerciais causadas pelo uso do automóvel em que inicia-se um espaço urbano cada vez mais fragmentado com a realidade “a um só tempo disperso e (pontualmente) concentrado” (COCCO, 2011). Áreas dispersas concentram usuários no entorno da via e o serviço de transporte público não atinge o nível bom para captar passageiros com maior eficiência e agilidade. O ônibus no seu trajeto não dispõe de uma



boa fluidez no tráfego, isso dificulta o transporte nos pontos de parada e aumento do tempo de espera. Esses engarrafamentos prejudicam não só a circulação do transporte público, mas também o transporte individual.

Os problemas do transporte coletivo público na cidade de São Luís e por extensão na região metropolitana que comanda, são praticamente os mesmos de outras aglomerações urbanas que cresceram de forma acelerada e o poder de gestão não monitorou a demanda por esse serviço e particularmente não se preocupou com o necessário planejamento; com efeito, os usuários que têm baixo poder aquisitivo e não dispõem de veículo particular se deparam com demora nos pontos de parada, ônibus cheios e frota envelhecida, etc, o que é agravado por que não há outra opção, a exemplo de trem de superfície e metrô. A situação só não é mais grave tendo em vista que ante a precariedade desse serviço, algumas pessoas ofertam veículos “lotação”, vans e moto-taxi, o que iniciou na Área Itaqui-Bacanga e mais recentemente se estendeu para Cidade Operária e adjacências, bem como para as sedes dos municípios de Paço do Lumiar, Raposa e São José de Ribamar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os problemas do transporte coletivo e a mobilidade urbana não envolvem apenas no município de São Luís e sim a RMGSL. A Agência Estadual de Mobilidade Urbana – MOB tem a função de promover estratégias na infraestrutura viária nas estações e pontos de embarque e desembarque nos terminais que visem otimizar as políticas públicas de transporte estadual, intermunicipal e mobilidade nos municípios do Maranhão. A melhoria do transporte público, contudo, está na integração nas esferas municipal e estadual na gestão do sistema, o que ainda não ocorre.

Os investimentos no serviço, acompanhamento, cumprimento de editais de licitação do transporte público no município de São Luís (já em andamento) e do transporte público semiurbano (em fase de elaboração) são importantes à medida que o espaço urbano está em expansão, com altas demandas de transporte em decorrência do dinamismo econômico e demográfico.

A licitação é uma ferramenta importante para reestruturar o sistema de transporte público. No entanto, outros mecanismos são necessários para acompanhar a



melhoria do sistema e reverter esses problemas, tais como: implantação de corredores exclusivos para transporte público; implantação do sistema BRT completos, ou sua aplicação nos eixos de maior viscosidade de tráfego; intervenções viárias nos grandes corredores que causam viscosidades do tráfego; implantação de vias interbairros para ligar bairros sem acessibilidade e infraestrutura. Essas obras serão efetivadas com execução de obras no PAC 2 Mobilidade Urbana no programa do governo federal; e articulação nas esferas estadual e municipal. No entanto, há dificuldades na esfera político-econômica, social e cultural que torna um empecilho para expansão dos investimentos. Dentre eles tem o ambiente construído dessas obras como limitador de alargamento e expansão, causando custos e indenizações. Tais intervenções objetivam maior precisão do cálculo tarifário, na estruturação das rotas, na confiabilidade do serviço em atrasos, maior segurança e conforto para os usuários.

REFERÊNCIAS

BORGES, Rodrigo César Neiva. **Definição de transporte coletivo urbano**. Câmara dos Deputados, Consultoria Legislativa. Brasília, 2006. Disponível em <<http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/1720>>. Acesso em 12 maio 2016.

BRASIL. **Constituição da república federativa do Brasil de 1988**. Disponível <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em 13 maio 2016.

_____. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)**. Disponível: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 27 out. 2013.

_____. **Ministério das Cidades**. <<http://www.cidades.gov.br>>. Acesso em: 13 jan. 2016.

_____. Ministério das Cidades. Instituto Econômico de Pesquisa Aplicada. **Regulação econômica e organização dos serviços de transporte público nas cidades brasileiras: estudos de caso**. Brasília: Brasil, 2004. Disponível em: <<http://www.observatorioseguranca.org/documentos/METODOLOGIA%202011/Aula%204%202011/Biblioteca%20da%20Secretaria%20Nacional%20de%20Transporte%20e%20Mobilidade%20Urbana/Regula%20E3o%20Transporte%20P%20FABlico%20Urbano.pdf>>. Acesso em: 21 ago. 2012.

_____. Ministério de planejamento. **PAC 2**. Disponível: <<http://www.pac.gov.br>>. Acesso em: 28 fev. 2015.



CEPIMAR. **Banco de dados transporte coletivo de passageiros do Ceará, Piauí e Maranhão.** Disponível em: <<http://bancodedados.cepimar.org.br/bdmaranhao/>>. Acesso em: 27 ago. 2011.

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

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

_____. **Interações espaciais e transporte público: proposições para a Grande Florianópolis/SC.** In: 14º ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, Peru, 2013 (Anais eletrônicos). <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14>>. Acesso em 15 set. 2014.

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. p. 279-314.

DENATRAN. Estatística. **Frota de Veículos.** Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 22 set. 2014.

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

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana.** 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARANHÃO. **Agência Estadual de Mobilidade Urbana – MOB.** <<http://www.mob.ma.gov.br/>>. Acesso em 15 maio 2016.

SÃO LUÍS. **Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT.** <<http://www.saoluis.ma.gov.br/smtt>>. Acesso 15 fev 2015.

SÃO LUÍS. **CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 004/2016/CPL.** Concessão do serviço de transporte público coletivo de passageiros no município de São Luís, em todo o sistema regular municipal. <http://www.saoluis.ma.gov.br/subportal_licitacoes.asp?modalidade=1&exercicio=2016&objeto=050-13599%2F2016&order=1&go=Buscar&bt_buscar=buscar>. Acesso 29 mar 2016.

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