

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CENTRO CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
CURSO DE DIREITO

**ERIKA FERNANDA PAIVA PAIXÃO**

**SÃO LUÍS EM MOVIMENTO:** rotinas cotidianas de deslocamento casa-trabalho e transporte coletivo na garantia do direito à cidade

São Luís

2024

**ERIKA FERNANDA PAIVA PAIXÃO**

**SÃO LUÍS EM MOVIMENTO:** rotinas cotidianas de deslocamento casa-trabalho e transporte coletivo na garantia do direito à cidade

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Direito da Universidade Estadual do Maranhão para o grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Dr. Marco Antônio Martins da Cruz

São Luís

2024

Paixão, Erika Fernanda Paiva.

São Luís em movimento: rotinas cotidianas de deslocamento casa-trabalho e transporte coletivo na garantia do direito à cidade. / Erika Fernanda Paiva Paixão. – São Luís, 2024.

...f.

Monografia (Graduação em Direito Bacharelado) – Universidade Estadual do Maranhão, 2024.

Orientador: Prof. Dr. Marco Antônio Martins da Cruz.

1. Direito à cidade. 2. Transporte coletivo. 3. Mobilidade urbana. I. Título.

.

CDU: 347.795.4(812.1)

## ERIKA FERNANDA PAIVA PAIXÃO

**SÃO LUÍS EM MOVIMENTO:** rotinas cotidianas de deslocamento casa-trabalho e transporte coletivo na garantia do direito à cidade

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Direito da Universidade Estadual do Maranhão para o grau de Bacharel em Direito.

Aprovada em: / /

### BANCA EXAMINADORA



**Prof. Dr. Marco Antônio Martins da Cruz** (Orientador)

Doutor em Direito

Universidade Estadual do Maranhão

Documento assinado digitalmente



JAQUELINE ALVES DA SILVA DEMETRIO

Data: 09/09/2024 14:01:23-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

**Prof.<sup>ª</sup>. Dr.<sup>ª</sup>. Jaqueline Alves da Silva Demétrio** (Examinadora)

Doutora em Direito

Universidade Estadual do Maranhão



**Prof. Dr. Hugo Assis Passos** (Examinadora)

Doutor em Direito

Universidade Estadual do Maranhão

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço a Deus por me conceder a oportunidade de finalizar este ciclo tão importante, superando desafios e me rodeando de pessoas maravilhosas que foram fundamentais para a realização desse objetivo.

Meu agradecimento se estende a todos que compartilharam as dificuldades e alegrias no desenvolvimento deste trabalho. Em especial, gostaria de destacar minha mãe, uma mulher exemplar e incansável que, muitas vezes, assumiu os papéis de mãe e pai, enfrentando uma jornada extenuante para garantir que eu pudesse realizar este sonho.

Agradeço também ao meu orientador, Marco Antônio Martins da Cruz, por seus ensinamentos, orientação, dedicação e paciência. Sua orientação foi decisiva para o êxito deste trabalho.

Agradeço à banca examinadora pela cortesia de aceitar o convite para participar deste dia tão importante e se fazer disponível para avaliar a pesquisa desenvolvida, com seus conhecimentos e perspectivas.

Sou grata à Universidade Estadual do Maranhão (UEMA) por oferecer a oportunidade de uma educação pública de excelência, mesmo que de forma limitada, para muitos como eu, que não teriam condições de arcar com os custos do ensino superior. Agradeço também pelas diversas oportunidades proporcionadas ao longo desses cinco anos, especialmente a chance de ser bolsista do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC), entre outras, que foram essenciais para o meu crescimento acadêmico e pessoal.

Agradeço ao corpo docente da UEMA, a todos aqueles que contribuíram à minha formação, a qual foi fundamental não apenas para o desenvolvimento intelectual, mas também para o meu crescimento pessoal e profissional.

Enfim, estendo minha gratidão a todos os usuários do transporte público, que enfrentam diariamente os desafios do deslocamento e continuam a manter a esperança por um serviço de maior qualidade.

“É a dose mais forte e lenta  
De uma gente que ri quando deve chorar  
E não vive, apenas aguenta  
Mas é preciso ter manha, é preciso ter graça  
É preciso ter sonho sempre  
Quem traz na pele essa marca possui  
A estranha mania de ter fé na vida [...]”

Milton Nascimento

## RESUMO

O trabalho de conclusão de curso que se segue procura analisar a mobilidade urbana em São Luís - MA, dando ênfase ao transporte coletivo baseado no ônibus. O estudo destaca os principais problemas enfrentados pelos usuários, incluindo a oferta insuficiente, a qualidade precária e a limitação do transporte ao trajeto casa-trabalho-casa. Este trabalho teve como objetivo investigar e compreender o impacto da mobilidade urbana e do transporte público no deslocamento casa-trabalho em São Luís. Como procedimentos utilizados, destacam-se o levantamento, a seleção e a análise de material bibliográfico de livros e artigos que tratam dessa temática. Concluiu-se que, em função do contínuo crescimento demográfico e da expansão da frota de veículos na capital maranhense, que já se estende à Região Metropolitana da Grande São Luís, é crucial priorizar o debate sobre esse tema para melhor compreendê-lo e identificar soluções eficazes. Investimentos em infraestrutura, manutenção de veículos e melhorias na comunicação com os passageiros são áreas que precisam ser abordadas para proporcionar um serviço mais eficiente e satisfatório.

Palavras-chave: direito à cidade; transporte coletivo; mobilidade urbana.

## **ABSTRACT**

The following course conclusion work seeks to analyze urban mobility in São Luís - MA, placing emphasis on bus-based public transport. The study highlights the main problems faced by users, including insufficient supply, precarious quality and the limitation of transport to the home-work-home route. This work aimed to investigate and understand the impact of urban mobility and public transport on home-to-work travel in São Luís. The procedures used include the survey, selection and analysis of bibliographic material from books and articles that deal with of this theme. It was concluded that, due to the continuous demographic growth and the expansion of the vehicle fleet in the capital of Maranhão, which already extends to the Metropolitan Region of Greater São Luís, it is crucial to prioritize the debate on this topic to better understand it and identify solutions effective. Investments in infrastructure, vehicle maintenance and improvements in communication with passengers are areas that need to be addressed to provide a more efficient and satisfactory service.

Keywords: right to the city; public transport; urban mobility.

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>MOBILIDADE URBANA E DIREITO À CIDADE .....</b>	<b>10</b>
<b>2.1</b>	<b>O conceito de cidade .....</b>	<b>10</b>
<b>2.2</b>	<b>Os processos de urbanização .....</b>	<b>11</b>
<b>2.3</b>	<b>A urbanização no Brasil .....</b>	<b>13</b>
<b>2.4</b>	<b>Mobilidade urbana .....</b>	<b>14</b>
<b>2.5</b>	<b>Mobilidade urbana: priorização do transporte individual .....</b>	<b>15</b>
<b>2.6</b>	<b>Direito à cidade .....</b>	<b>17</b>
<b>3</b>	<b>TRANSPORTE COLETIVO URBANO EM SÃO LUÍS – MA.....</b>	<b>20</b>
<b>3.1</b>	<b>O sistema de mobilidade urbana coletiva .....</b>	<b>20</b>
<b>3.2</b>	<b>Histórico da implantação do transporte coletivo na Cidade de São Luís – MA ...</b>	<b>23</b>
<b>3.3</b>	<b>Situação atual do transporte coletivo urbano em São Luís – MA.....</b>	<b>24</b>
<b>3.4</b>	<b>Problemas no transporte coletivo .....</b>	<b>27</b>
<b>3.5</b>	<b>Segregação espacial na oferta de transporte coletivo .....</b>	<b>29</b>
<b>3.6</b>	<b>Melhorias para o sistema de transporte público.....</b>	<b>31</b>
<b>4</b>	<b>IMPACTOS DO TRANSPORTE COLETIVO NOS DESLOCAMENTOS COTIDIANOS EM SÃO LUÍS – MA.....</b>	<b>33</b>
<b>4.1</b>	<b>Infraestrutura de transportes .....</b>	<b>33</b>
<b>4.2</b>	<b>O Impacto do deslocamento casa-trabalho .....</b>	<b>34</b>
<b>4.3</b>	<b>Modos de deslocamento .....</b>	<b>36</b>
<b>4.3.1</b>	<b>A bicicleta .....</b>	<b>36</b>
<b>4.3.2</b>	<b>O transporte motorizado individual .....</b>	<b>37</b>
<b>4.3.3</b>	<b>O transporte público urbano .....</b>	<b>38</b>
<b>4.4</b>	<b>Tempo de deslocamento.....</b>	<b>38</b>
<b>4.5</b>	<b>Congestionamento.....</b>	<b>39</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>43</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>45</b>

## 1 INTRODUÇÃO

As questões relativas à mobilidade urbana e ao transporte público são fundamentais para a qualidade de vida nas cidades, especialmente em áreas metropolitanas como São Luís. Este trabalho concentra-se na análise da mobilidade urbana em São Luís, com ênfase no sistema de transporte coletivo baseado em ônibus. A pesquisa aborda os principais desafios enfrentados pelos usuários desse serviço, destacando os problemas de insuficiência na oferta, precariedade na qualidade, e a limitação do sistema ao deslocamento pendular diário, que impacta significativamente o trajeto casa-trabalho e trabalho-casa. Neste contexto, o estudo propõe examinar como essas deficiências afetam a eficiência e a qualidade de vida dos cidadãos que dependem predominantemente do transporte público.

O objetivo deste trabalho é investigar o impacto da mobilidade urbana e do transporte público no deslocamento casa-trabalho em São Luís. Para isso, a pesquisa buscou identificar os principais problemas enfrentados pelos usuários durante seus trajetos diários, como superlotação, tempo de deslocamento e regularidade dos serviços. Além disso, analisou-se as preferências dos usuários e os fatores socioeconômicos que influenciam esses deslocamentos, como a segregação espacial. Por fim, foi observado as consequências do deslocamento dos moradores de diferentes regiões da cidade, considerando a distância e a qualidade dos serviços de transporte, com o intuito de propor soluções para melhorar a mobilidade urbana e a experiência dos usuários em São Luís.

O deslocamento diário entre casa e trabalho é uma rotina essencial para a população urbana, intensificada pelo crescimento das cidades e a migração rural, que aumentam as distâncias percorridas. No entanto, as condições de mobilidade variam significativamente entre os cidadãos, dependendo da infraestrutura urbana disponível. A mobilidade, associada à liberdade e ao direito de ir e vir, é crucial para o acesso a diferentes espaços na cidade. Nas grandes cidades brasileiras, o predomínio do transporte individual sobre o coletivo tem levado a congestionamentos, resultando em poluição, acidentes, custos elevados, perda de tempo e estresse. Devido a tais desafios, torna-se aparente a importância de tal temática e a necessidade urgente de melhorias na mobilidade urbana para mitigar os impactos negativos na qualidade de vida e na economia.

A cidade de São Luís, fundada em 1612 sem um planejamento urbano adequado, cresceu de forma desordenada, criando espaços segregados onde as populações de baixa renda residem nas periferias, longe dos centros urbanos. Com o aumento populacional, a demanda por transporte público cresceu, mas o sistema de ônibus, essencial para muitos, enfrenta

problemas como insuficiência de veículos, superlotação, falta de segurança e infraestrutura precária, o que afeta significativamente a mobilidade urbana, especialmente nos deslocamentos casa-trabalho. O trânsito caótico, causado pelo excesso de veículos e falta de infraestrutura adequada, agrava a situação, resultando em congestionamentos e aumento do tempo de deslocamento, impactando a qualidade de vida e a produtividade. Assim, o trabalho busca investigar a percepção dos usuários sobre o transporte público em São Luís, identificando os principais problemas e propondo melhorias para um serviço mais eficiente e acessível, com base na importância de um transporte público de qualidade para o desenvolvimento urbano e bem-estar social.

A metodologia, segundo Ferreira (2003), é construída a partir dos procedimentos selecionados para a pesquisa ser executada através das formas ou os meios que podem ser obtidas as informações necessárias para a investigação do problema. Dessa forma, o projeto de conclusão de curso caracteriza-se como um estudo qualitativo e de caráter descritivo, pois examina evidências em formato de textos para entender um fenômeno em profundidade, ou seja, de forma mais detalhada e descritiva pois objetiva a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis (Gil, 2010).

No que tange aos materiais a serem utilizados no trabalho, destaca-se que a base para o desenvolvimento do trabalho envolverá a análise documental proveniente de livros, artigos e teses que darão sustentação ao Trabalho de Conclusão de Curso (TCC). Ademais, houve o estudo das legislações internas do ordenamento jurídico brasileiro, além de coleta de dados qualitativos.

Em sua estrutura, o trabalho aborda a Mobilidade Urbana, discutindo conceitos fundamentais, a comparação entre transporte coletivo e individual, e a priorização do transporte individual no cenário urbano. Também discorre sobre o transporte público em São Luís, explorando seu histórico, a situação atual, os desafios enfrentados, a segregação espacial, políticas públicas e propostas de melhorias. O quarto capítulo analisa o Impacto no Deslocamento, abordando a infraestrutura de transporte, tempo e modos de deslocamento, e congestionamento. Finalmente, serão apresentadas as considerações finais, onde são discutidas as conclusões do estudo e as implicações para a mobilidade urbana na cidade.

## 2 MOBILIDADE URBANA E DIREITO À CIDADE

### 2.1 O conceito de cidade

O conceito de cidade abrange desde pequenas cidades, com cerca de 2.000 habitantes, até grandes centros que abrigam milhões de pessoas. A cidade pode se manifestar com características bastante distintas, que por isso, frequentemente exige o uso de um adjetivo para descrever suas particularidades, funções e transformações, como, por exemplo: cidade grega, cidade medieval, cidade turística, cidade satélite, cidade horizontal, cidade verticalizada, cidade moderna, cidade administrativa, cidade interiorana, entre tantos outros adjetivos possíveis.

De acordo com a geógrafa Lencioni (2008), a cidade, independentemente de seu tamanho ou característica, é um produto social que se desenvolve no contexto da “relação do homem com o meio” – um conceito central na geografia clássica. No entanto, isso não significa que a simples existência dessa relação resulte necessariamente na formação de cidades. Apesar das variações espaciais e temporais entre as cidades, existe uma característica comum a todas: a aglomeração.

Pereira (2001) discute o termo “cidade” e lembra que, conforme definido no dicionário Aurélio, o conceito associa a ideia de população urbana à de população não agrícola. Entretanto, ele aponta a inconsistência dessa definição, já que muitas cidades possuem uma parcela significativa de sua população envolvida em atividades agrícolas.

Para Souza (2003), a cidade também pode ser vista como uma localidade central do ponto de vista geoeconômico, sendo capaz de concentrar atividades econômicas, como comércio e serviços, em uma determinada região. Assim, as cidades atraem pessoas tanto para consumir mercadorias quanto para oferecer sua força de trabalho.

Além disso, Lefebvre (2015), em sua obra *O direito à cidade*, é considerado um dos autores que mais contribuiu para a conceitualização da cidade como a entendemos atualmente. Sua perspectiva vai além de uma definição fixa da cidade, propondo um *modus operandi* focado na satisfação das necessidades dos habitantes, com base nos princípios de igualdade e liberdade. Dessa forma, ele amplia a compreensão da cidade como um espaço de direitos, destacando a importância da participação ativa de seus moradores na construção de uma vida urbana mais justa e democrática.

Em síntese, o conceito de cidade é está em constante transformação, ajustando-se de acordo com diferentes contextos e períodos históricos e ainda se relaciona com outros conceitos interdependentes e só adquire sentido quando é claramente definido.

## **2.2 Os processos de urbanização**

Para Silva (2012, p. 26), o termo urbanização deve ser compreendido como “o processo pelo qual a população urbana cresce em proporção superior à população rural. Não se trata de mero crescimento das cidades, mas de um fenômeno de concentração urbana”. Nesse contexto, para compreender o fenômeno da urbanização, é imprescindível entender como se formam as cidades, pois “os fenômenos sociais são densos de história e só são compreensíveis à luz da história” (Souza, 2003, p. 41). Portanto, a observação da evolução das cidades proporciona uma visão mais abrangente sobre as dinâmicas urbanas e suas consequências sociais.

Essa análise histórica nos leva às primeiras cidades surgiram durante o Neolítico, quando a Revolução Neolítica possibilitou a agricultura e assentamentos sedentários, levando ao aparecimento das primeiras cidades. Essas cidades se distinguiram do campo ao concentrar grupos e classes sociais que dependiam do excedente agrícola produzido por outras regiões (Souza, 2003). Ainda segundo o autor, o excedente alimentar permitiu o desenvolvimento de atividades urbanas como comércio e administração, enquanto as primeiras formas de governo centralizado e hierárquico surgiram, criando uma divisão rígida entre elites e a população. Atenas é uma exceção notável, tendo utilizado a democracia direta para a gestão urbana.

Roma, inicialmente uma pequena cidade, expandiu-se para se tornar o centro do Império Romano. A cidade era um importante centro de comércio e administração, com uma estrutura viária projetada para suportar grande fluxo de pessoas. Após o declínio do Império Romano, muitas cidades fundadas pelos romanos, como Paris e Londres, preservaram vestígios da urbanização romana (Benevolo, 2007). Bizâncio, mais tarde Constantinopla e Istambul, tornou-se uma das cidades mais significativas do Oriente.

Durante a expansão islâmica, as cidades árabes, como Bagdá, Córdoba e Palermo, destacaram-se como centros culturais e comerciais. No entanto, a Europa, ao resistir à conquista árabe, experimentou um período de declínio urbano, conhecido como Idade Média, onde as cidades perderam importância administrativa e econômica (Benevolo, 2007).

O Renascimento trouxe uma revitalização urbana, com novos métodos arquitetônicos e o retorno ao crescimento das cidades, muitas vezes sobre antigas estruturas

romanas. No século XVIII, a Revolução Industrial provocou um crescimento explosivo das cidades, levando à formação de grandes periferias e a um crescimento desordenado. A falta de planejamento e de saneamento básico contribuiu para problemas sociais e de saúde (Benevolo, 2007).

As revoltas sociais e os desafios da Revolução Industrial destacaram a necessidade de uma nova abordagem para a gestão urbana, levando a burguesia a buscar um equilíbrio entre administração pública e liberdade econômica. Esse modelo de gestão urbana prevaleceu até o século XX, em meio ao crescimento desordenado das cidades e aos numerosos problemas sociais que surgiram, especialmente a partir da Revolução Industrial.

Nesse contexto, o crescimento desordenado das cidades e os problemas sociais que se intensificaram refletiam o impacto desse modelo econômico, cujas bases, segundo Cano (2000, p. 1), derivam de “um processo de acumulação de capital através do qual a economia passa a contar com bases especificamente capitalistas de produção, ou seja, produz os meios necessários para reproduzir o seu sistema produtivo”. Dessa forma, a cidade contemporânea se configura como um produto direto desse processo histórico.

Contudo, não se trata apenas de uma questão econômica, mas também de injustiça social presente nas cidades, como a segregação socioespacial. Como aponta Raichelis (2006), uma “terceira forma urbana” que intensificou a separação entre grupos sociais, criando espaços cercados por muros e tecnologias de segurança, onde a interação nas áreas públicas se torna cada vez mais limitada. Essa dinâmica evidencia as contradições de classe e reforça a exclusão social no acesso à cidade, fatores que devem ser analisados criticamente.

Nesse contexto, conforme Silva (2012), os problemas originados pela urbanização podem ser enfrentados por meio da intervenção do poder público, que tem o objetivo de transformar o ambiente urbano e criar formas de organização das cidades. A atuação estatal nesse processo ocorre principalmente através do Direito Urbanístico, que se constitui como o conjunto de normas e diretrizes voltadas à regulação do espaço urbano, sendo, portanto, o principal instrumento para solucionar os desafios resultantes da urbanização.

Ademais, a mobilidade urbana é um fator crucial na urbanização e é diretamente afetada pela segregação social do espaço urbano. O crescimento das cidades aumenta a demanda por serviços estatais, que, muitas vezes, ficam concentrados em áreas específicas, dificultando o acesso para a população mais distante. Assim, para que a população acesse esses serviços, ela precisa utilizar a mobilidade urbana. Quando essa mobilidade não atende adequadamente às necessidades, a vida no ambiente urbano se torna ainda mais desafiadora e desigual.

### 2.3 A urbanização no Brasil

O Brasil passou, nos últimos cinquenta anos, por um rápido e intenso processo de urbanização. O país transformou-se de um país rural e agrícola para um país urbano e metropolitano. O processo sistêmico de urbanização que observamos no contexto atual foi construído ao longo de três séculos, tendo se iniciado no século XVIII e se consolidado apenas a partir das décadas de 1940 e 1950.

Esse cenário emergiu com a urbano-industrialização em um momento em que o país era considerado predominantemente rural. A urbanização mais intensa promoveu mudanças significativas na morfologia das cidades e na distribuição da população pelo território nacional (Santos, 2009), resultando em transformações visíveis na estrutura urbana e exigindo o desenvolvimento de políticas públicas habitacionais.

Durante o século XVIII, o processo de urbanização evoluiu de forma lenta, atingindo maturidade somente no século XIX. Segundo Marx (1991), essa evolução consistiu mais em uma geração de cidades do que em um processo de urbanização propriamente dito, devido às fracas conexões entre lugares e à vasta extensão territorial do Brasil. No entanto, a expansão da agricultura comercial e a exploração mineral impulsionaram o povoamento e o surgimento de cidades tanto no litoral quanto no interior (Santos, 2008).

Com o avanço da urbanização, sobretudo no final do século XVIII e início do século XX, surgiram problemas sociais, econômicos e políticos que estimularam o desenvolvimento de teorias sociais e utopias por pensadores franceses e ingleses. Após a Segunda Guerra Mundial, a Revolução Industrial e a mecanização da agricultura provocaram um aumento significativo da população urbana. Di Sarno (2004) aponta que a urbanização no Brasil seguiu um padrão semelhante ao da Europa e dos Estados Unidos, mas com agravantes sociais e políticos específicos, como profundas desigualdades de classe e a falta de planejamento.

Essa urbanização desordenada levou o governo a intervir, dando início ao planejamento urbano como resposta a problemas como epidemias, rebeliões e delinquência. O urbanismo progressista, dominante no século XX, buscou criar cidades idealizadas, com ênfase na higiene e na separação das funções urbanas (Harouel, 1990 *apud* Vitte, 2009). No entanto, o planejamento urbano da época também promoveu a eliminação de espaços públicos, substituídos por áreas privadas como shoppings e condomínios fechados (Frúgoli Júnior; Caldeira, 2000 *apud* Vitte, 2009).

Durante as décadas de 1960 e 1970, o planejamento urbano alcançou seu auge, impulsionado pela reconstrução pós-guerra e pela crescente necessidade de intervenção estatal.

Esse período foi marcado por um aumento significativo no número de cidades no Brasil, estabelecendo as bases para a futura predominância do cenário urbano no país. Harouel (1990, *apud* Vitte, 2009) destaca a prevalência de uma visão estética racional e austera, refletindo o avanço tecnológico da época.

A urbanização no Brasil apresenta características similares da urbanização das cidades, manifestando problemas como segregação e desigualdade social. Entretanto, características específicas do Brasil, como ser um país em desenvolvimento, intensificam essas questões. Segundo Santos (2009), o planejamento urbano para países em desenvolvimento muitas vezes visava o crescimento a qualquer custo para alcançar os padrões dos países “desenvolvidos”, resultando em diversos desafios sociais.

Embora muitos dos problemas urbanos sejam comuns em todo o país, sua expressão pode variar consideravelmente de acordo com a região, devido à vasta extensão territorial do Brasil. Entre esses problemas, a mobilidade urbana emerge como um dos maiores desafios enfrentados pelas cidades brasileiras.

## 2.4 Mobilidade urbana

A mobilidade urbana pode ser definida como o atendimento às necessidades das pessoas de se deslocarem nos espaços urbanos, seja a pé ou em transporte motorizado ou não motorizado (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2011). É produto e produtor da urbanização. É um produto porque está incluído no rol de serviços de infraestrutura urbana que acompanha a urbanização. É produtora, pois expande a fronteira urbana.

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e define mobilidade urbana como a condição necessária para a realização dos deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (Brasil, 2012).

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

[...]

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

[...] (Brasil, 2012).

Balxim (2016, p. 34) aponta que “a mobilidade [...] reflete uma forma de mobilidade social, pois revela um certo ‘capital simbólico’ associado ao modo de transporte utilizado ou aos destinos visitados”. Isso evidencia a segregação associada aos diferentes meios de transporte e aos destinos dos indivíduos.

Nesse sentido, a mobilidade urbana enfrenta uma série de desafios, incluindo congestionamentos, elevado número de mortes no trânsito, oferta inadequada de transporte público, tarifas elevadas e a demanda por melhor qualidade nos serviços. Além disso, há problemas com infraestrutura deficiente para transporte público, uso limitado de bicicletas e deslocamento a pé, bem como questões relacionadas ao consumo de combustíveis e poluição (Boareto, 2021). Esses temas são frequentemente debatidos, mas requerem análises aprofundadas e soluções bem elaboradas que vão além das abordagens superficiais e simplistas frequentemente associadas aos problemas urbanos complexos.

Pero e Stefanelli (2015) destacam que o tempo e o deslocamento entre a residência e o trabalho são fatores essenciais para a qualidade de vida, uma vez que impactam diretamente a rotina diária dos trabalhadores. Dessa forma, a mobilidade urbana desempenha um papel indireto, porém crucial, no bem-estar geral.

Portanto, é essencial que todas as esferas sociais levem em consideração a questão da mobilidade urbana, pois se trata de um elemento fundamental no ambiente urbano. Caso não seja analisada com cuidado, a mobilidade urbana pode ser seriamente afetada quando o planejamento urbano e a disponibilidade de transporte não são adequados, dificultando o acesso e excluindo parte da população que necessita do transporte público.

## **2.5 Mobilidade urbana:** priorização do transporte individual

Conforme Saback Júnior e Santana (2014) mencionam que a mobilidade urbana se refere à capacidade das pessoas de se deslocarem de um lugar para outro dentro da cidade de forma rápida. Nesse sentido, o objetivo da mobilidade urbana é otimizar o tempo gasto no deslocamento, sendo assim, é fundamental oferecer diversas opções que permitam economizar tempo, reduzir o tráfego intenso e os congestionamentos, uma vez que esses fatores impactam indiretamente a qualidade de vida das pessoas.

Entretanto, fatores como insegurança, longos tempos de espera e falta de conforto ainda levam muitas pessoas a preferirem o transporte individual como o meio de locomoção ideal no Brasil. De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2021), o país tem mostrado, nos últimos 20 anos, uma tendência crescente de substituição do transporte público

pelo transporte individual. Entre 2001 e 2020, por exemplo, houve um aumento de 331% na frota de veículos individuais motorizados.

Além disso, o aumento da renda da população brasileira, aliado à facilidade de crédito para a compra de veículos e à baixa qualidade do transporte público, resultou em um crescimento expressivo na quantidade de automóveis nas grandes cidades, conforme destaca Almeida (2011). Ademais, fatores como conforto, praticidade e status social também influenciam significativamente a decisão de adquirir um veículo no Brasil.

Nesse contexto, Martins (2007) ressalta que a busca por veículos privados contribui para um "círculo vicioso", impulsionado pelo aquecimento no mercado automotivo. Esse "círculo vicioso" afeta mais intensamente as pessoas com menor poder aquisitivo, que dependem mais do transporte público. Isso ocorre porque a crescente demanda por carros particulares reduz o número de usuários de transporte público, aumentando os custos operacionais desse serviço.

Conforme Araújo (2019), o automóvel tornou-se um "mal necessário". Isso ocorre em grande parte devido ao crescimento populacional combinado com a expansão da indústria automobilística, o que resulta em maior perda de tempo no deslocamento e uma redução na qualidade de vida da população devido ao estresse e à poluição. Além disso, a precariedade e a superlotação do transporte coletivo tornam o uso do transporte privado ainda mais atrativo.

Em contrapartida, Castells (2006) argumenta que, embora a urbanização seja impulsionada pela concentração de postos de trabalho, comércios e serviços, contribuindo para o progresso da cidade, esse desenvolvimento também traz desafios. Por outro lado, essa expansão resulta na redução do bem-estar e da praticidade nos deslocamentos, uma vez que aumenta as distâncias a serem percorridas. Como consequência, o cenário criado favorece o uso excessivo do transporte privado, o que acaba por impactar negativamente a mobilidade urbana de maneira geral.

Nesse sentido, Cleps (2005) aponta que o aumento da demanda por consumo fez com que o automóvel se tornasse o símbolo máximo do funcionamento produtivo. O uso excessivo de carros nas cidades tem gerado uma série de efeitos negativos, tais como o crescimento dos engarrafamentos, que acabam por tornar os deslocamentos diários - seja para o trabalho, lazer ou escola - mais demorados.

Ademais, há um aumento nos acidentes de trânsito, no consumo de energia pelo setor de transportes, na poluição ambiental e sonora, bem como na deterioração da qualidade de vida, acarretando problemas de saúde como o estresse, além da dificuldade dos pedestres em espaços públicos. Isso gera uma contradição: ao mesmo tempo em que as pessoas optam por

carros devido aos problemas no trânsito, esses mesmos fatores acabam agravando outros problemas urbanos.

Portanto, a implantação de um transporte público de qualidade, aliada a campanhas de incentivo ao seu uso, pode trazer benefícios para toda a sociedade. Conforme pontua Vieira (2017), tais medidas podem resultar na diminuição do número de acidentes, na redução dos congestionamentos, na diminuição da poluição atmosférica e sonora, entre outros benefícios. Isso ocorre porque, com a adoção de um transporte público eficiente, é esperado que parte dos usuários de automóveis migre para esse serviço, contribuindo também para a melhoria da qualidade de vida.

## **2.6 Direito à cidade**

O conceito de direito à cidade surge como uma resposta aos desafios urbanos gerados pela industrialização. Essa nova realidade, caracterizada por conflitos e complexidade, criou necessidades que exigem proteção jurídica. O direito à cidade reflete essas necessidades e, portanto, é complexo, envolvendo uma interrelação e frequente conflito entre direitos individuais, coletivos e difusos.

Segundo Harvey (2014, p. 28), o direito à cidade é um direito coletivo que abrange não apenas o acesso a recursos urbanos, mas também o “direito de transformar e reinventar a cidade conforme nossos desejos mais profundos”. O autor vê esse direito como mais coletivo do que individual, pois a capacidade de reinventar a cidade depende do poder coletivo sobre o processo de urbanização.

Lefebvre (1991) formulou o conceito de direito à cidade na década de 1960, e desde então, ele tem sido desenvolvido e aplicado por acadêmicos e ativistas. Esse conceito é complexo e idealista, propondo uma cidade onde todos os direitos e a cidadania são universalmente garantidos, sem distinção de classe, gênero ou raça. A participação ativa dos cidadãos na vida urbana é essencial, e construir uma cidade universal de direitos e cidadania é um desafio monumental, mas fundamental para a realização da igualdade universal.

Uma cidade em que todos os habitantes têm seus direitos fundamentais integralmente garantidos é aquela em que os cidadãos têm voz ativa e influência nos processos de tomada de decisão e na alocação de recursos públicos. O direito à cidade só existe quando as vozes, demandas, interesses e necessidades dos residentes são ouvidas e consideradas na formulação de políticas públicas. No contexto do direito à cidade, os habitantes são o ponto de partida e o foco de todas as políticas urbanas. A construção de uma cidade justa, segura e cidadã

depende fundamentalmente da participação ativa dos que vivem nela diariamente. Esse princípio de centralidade dos cidadãos é crucial para o direito à cidade, conforme formulado por Lefebvre (1991).

De acordo com Lefebvre (2001), o direito à cidade não deve ser visto apenas como um direito de visita ou um retorno às cidades tradicionais, mas sim como um direito à liberdade, socialização e à apropriação do espaço urbano. O conceito de direito à cidade, segundo Lefebvre, inclui dois aspectos principais: a apropriação do espaço urbano, que se refere ao direito de usar, viver, e desfrutar da cidade, e a participação, que envolve o direito de influenciar as decisões sobre a criação e organização do espaço urbano.

Para Harvey (2008), seguindo a linha de pensamento de Lefebvre (2001), reivindicar o direito à cidade é também reivindicar um poder configurador sobre os processos de urbanização e sobre a maneira como as cidades são moldadas e transformadas. O direito à cidade vai além do simples acesso a serviços e infraestrutura urbana, que devem ser fornecidos pelas administrações públicas. Ele está profundamente ligado ao tipo de cidade que aspiramos ter e ao tipo de pessoas que desejamos nos tornar.

Segundo Harvey (2014, p. 28), “é um direito mais coletivo do que individual, já que a reinvenção da cidade requer, inevitavelmente, o exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização”. Assim como Lefebvre (2001), Harvey (2014) destaca a importância da dimensão de classe nesse conceito. A geografia tem desempenhado um papel fundamental na discussão e no desenvolvimento do direito à cidade.

A Constituição de 1988 integrou o princípio da função social da propriedade e incluiu um capítulo inovador sobre a política de desenvolvimento urbano, designando ao poder público municipal a responsabilidade pela criação do Plano Diretor, que estabeleceria diretrizes gerais para o desenvolvimento urbano local (Brasil, [2020]). No entanto, somente treze anos depois, com a implementação do Estatuto da Cidade em 2001, esses dispositivos constitucionais foram regulamentados. Apesar de o Estatuto destacar o “direito à cidade” e o posicionar como um elemento central no sistema jurídico brasileiro, seus mecanismos não visam desafiar as estruturas de poder e opressão capitalistas e, muitas vezes, apenas minimizam alguns problemas (Sanches; Sobreira; Araujo Júnior, 2017).

Além disso, conforme os mesmos autores, ao ser assimilado pelo Estado e pelos sistemas jurídicos, o conceito de “direito à cidade” desenvolvido por Lefebvre (2001), que inicialmente possuía um caráter revolucionário e anticapitalista, perdeu sua essência transformadora, adotando uma perspectiva jurídica acrítica. Esse conceito agora busca apenas

uma democratização superficial do acesso à cidade, sem levar em conta as especificidades dos diversos grupos que nela habitam, como classe, gênero, raça, sexualidade e faixa etária.

Deste modo, a fim de atenuar as disparidades urbanas, faz-se imprescindível a implementação de medidas que possam unir as reivindicações pelo “direito à cidade”, as quais também levem em consideração a multiplicidade social existente no meio urbano, visando a equidade de chances para todos os cidadãos, sem qualquer forma de discriminação.

### 3 TRANSPORTE COLETIVO URBANO EM SÃO LUÍS – MA

#### 3.1 O sistema de mobilidade urbana coletiva

O transporte coletivo desempenha um papel crucial nas cidades, pois democratiza a mobilidade, além de ser essencial para reduzir congestionamentos, diminuir os níveis de poluição e evitar o uso indiscriminado de energia automotiva. Adicionalmente, contribui para minimizar a necessidade de construção de vias e estacionamentos. A Constituição de 1988, nesse contexto, atribuiu aos municípios a responsabilidade pela organização e prestação do transporte coletivo (Gomide, 2006).

Nesse sentido, um sistema de transporte coletivo bem planejado otimiza o uso dos recursos públicos, permitindo investimentos em setores de maior relevância social e promovendo uma ocupação mais racional e humanizada do espaço urbano. Conforme destaca Cardoso (2008), o transporte coletivo exerce um papel central na fixação das pessoas no espaço urbano, influenciando a localização de moradores, serviços, edificações, infraestruturas e atividades urbanas. Entretanto, é evidente que há falhas na operação desse sistema que comprometem os benefícios previstos quando ele é devidamente planejado. Uma dessas falhas é a exclusão dos mais pobres do acesso a serviços de transporte coletivo adequados e a precariedade das condições de mobilidade urbana.

Ademais, o transporte público de passageiros frequentemente enfrenta críticas severas dos usuários. Entre os principais problemas estão a superlotação dos veículos e a demora no embarque, conforme destaca Araújo (2011). Esses desafios revelam obstáculos persistentes que afetam diretamente a experiência dos cidadãos com o transporte público no Brasil, indicando a necessidade urgente de melhorias no sistema.

Diante dessas dificuldades, foi criada a Lei nº 12.587/2012, com o objetivo de melhorar a mobilidade e a acessibilidade nas cidades brasileiras. Esta legislação busca transformar a qualidade do transporte público, estabelecendo diretrizes para um sistema mais eficiente e acessível (Brasil, 2012). Além disso, a lei estabelece direitos para os usuários do transporte coletivo, os quais incluem:

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nos 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 :

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - Participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta (Brasil, 2012).

Percebe-se que conforme estabelecido pela Lei nº 12.587/2012, é crucial garantir a prestação adequada dos serviços de transporte público. Essa lei demanda um planejamento eficiente, supervisão rigorosa e análise contínua da política de mobilidade urbana local. Os passageiros têm o direito de receber informações sobre itinerários, horários, tarifas e formas de conexão com outros meios de transporte de maneira gratuita e acessível nos pontos de embarque e desembarque. Além disso, é essencial que o ambiente seja seguro e acessível. Contudo, mesmo com os direitos previstos em lei, ainda enfrentamos numerosos desafios que impactam diretamente a qualidade de vida da população no uso do transporte público.

Dentro desse contexto, Lerner (2009) ressalta que a mobilidade urbana, aliada a outras medidas governamentais e iniciativas privadas, como planejamento urbano e iniciativas habitacionais, é extensivamente utilizado para promover o crescimento de novos bairros. Por outro lado, Prado e Passini (2003) defendem que o transporte público é um dos principais meios de locomoção nas cidades, desempenhando um papel essencial no desenvolvimento econômico e social, pois conecta a população de suas casas para os locais de trabalho e lazer.

Contudo, há também opiniões distintas sobre a ligação entre os transportes e o desenvolvimento urbano. Conforme Villaça (2001) defende, os transportes urbanos não geram crescimento, apenas influenciam na organização territorial desse crescimento. De forma similar, Pereira (2001) enfatiza que o sistema de transporte coletivo, em especial o transporte por ônibus, é fundamental para suprir as demandas de mobilidade da maioria da população.

Adicionalmente, é importante ressaltar que o sistema de transporte coletivo público desempenha um papel social significativo, contribuindo para a equidade entre os passageiros. De acordo com Ferraz e Torres (2004), em virtude de sua natureza social e democrática, o transporte público coletivo tem um papel essencial nas áreas urbanas, sendo a única opção segura e acessível para indivíduos de baixa renda, e também uma alternativa para aqueles que não têm conhecimento ou capacidade para dirigir.

No final das contas, os meios de transporte público dentro dos municípios do Brasil são estruturados dependendo do tamanho do município e da capacidade de acomodar os passageiros. De acordo com as afirmações de Ferraz e Torres (2004), o tamanho do município está diretamente ligado ao tipo de transporte que está disponível. Em municípios pequenos, os meios de transporte ativos são mais comuns; em municípios de tamanho médio, as vias mais largas e o transporte coletivo, principalmente ônibus, são prevalentes; e em municípios maiores, são utilizados sistemas de transporte de massa, como metrô, pré-metrô, trens urbanos e ônibus articulados ou biarticulados.

Nesse contexto, a escolha do meio de transporte mais adequado para uma determinada região é influenciada por uma variedade de fatores técnicos, econômicos, sociais, políticos e ambientais. Aspectos como a ocupação do solo, a infraestrutura viária, a tecnologia disponível, os impactos ambientais e os investimentos planejados são fundamentais nesse processo. Dada a diversidade e a complexidade desses fatores, não há uma solução única que se aplique a todas as localidades. Portanto, cada região deve realizar uma análise minuciosa de sua realidade para identificar a estratégia mais apropriada (Vasconcellos, 2000).

Ademais, os meios de locomoção podem ser classificados de acordo com diversos critérios que frequentemente se interligam. Por exemplo, a tecnologia utilizada no sistema pode ser um elemento de classificação, referindo-se às especificações mecânicas dos veículos, como ônibus, VLTs e trens. O tipo de via considera a faixa utilizada pelo transporte, como pistas, faixas exclusivas ou trilhos. Por outro lado, o tipo de serviço abrange características como bilhete único, serviços noturnos, gratuidade e integração (Vuchic, 1981).

Nas cidades, o meio de transporte mais popular é o sistema de transporte público por ônibus. Esse sistema é público, movido a motor e se destaca pelo seu preço acessível. No entanto, uma desvantagem para os passageiros é a rigidez, já que o serviço segue horários e rotas fixas. De acordo com Santos (2003), os sistemas de transporte coletivo utilizam uma variedade de tecnologias, como ônibus, trólebus, bonde, pré-metro, metrô e trem suburbano. Entre eles, o transporte por ônibus é o mais comum no transporte urbano por causa da sua flexibilidade, custo de compra mais baixo e capacidade de integrar-se a sistemas de maior capacidade, como o metrô.

Segundo informações da Associação Nacional de Transportes Públicos (2002), ônibus são responsáveis por 94% das viagens de transporte coletivo público no Brasil. Esse sistema de transporte é composto por linhas, terminais de passageiros e paradas ao longo da rede, que são essenciais para o seu funcionamento. Dessa forma, a infraestrutura do transporte público é fundamental para assegurar a eficiência do sistema.

Rios (2007) classifica o sistema de transporte público por ônibus como Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros (STCP) e destaca que, devido ao aumento das cidades e à cada vez maior demanda por mudanças no sistema, é indispensável promover uma reestruturação do serviço prestado. Essa reestruturação deve contemplar aprimoramentos na infraestrutura, com o objetivo de assegurar uma assistência adequada a todos os habitantes.

Consequentemente, fica claro que o transporte coletivo urbano desempenha um papel central na vida das cidades. Inicialmente, quando as cidades eram menores e a locomoção a pé ou por veículos não motorizados era viável, o transporte coletivo não tinha a mesma importância. Contudo, com o crescimento urbano e a crescente complexidade das necessidades de deslocamento, torna-se imperativo revisar o status do transporte coletivo em nosso ordenamento jurídico. Assim, fortalecer a fiscalização e responsabilizar as empresas como operadores são passos cruciais para melhorar a qualidade do serviço. Reconhecer a importância do transporte coletivo para a mobilidade e a qualidade de vida nas cidades é essencial para garantir um sistema eficiente e equitativo para todos os usuários.

### **3.2 Histórico da implantação do transporte coletivo na Cidade de São Luís – MA**

O crescimento desordenado e a centralização dos serviços na região central da capital tornaram o transporte público essencial para o município de São Luís e as localidades da Ilha de São Luís ao longo dos anos. Desde a segunda metade do século XX, os ônibus, e até a década de 1960, os bondes, foram os principais meios de transporte da população (Ferreira, 2013).

Historicamente, na década de 1920, a cidade já enfrentava desafios significativos relacionados ao transporte urbano, saúde pública, condições de habitação, pavimentação de ruas e abastecimento de água tratada. Com uma população de 52.929 habitantes na época, essas questões eram urgentes, como ressaltado pelo então prefeito Octacílio Saboya Ribeiro (Farias Filho, 2004). Nesse contexto, em 1928, ocorreu a primeira experiência com ônibus para o transporte de passageiros e cargas entre a capital e Estiva (Nunes, 1991). Ainda segundo o autor, já nos anos 1960, Kombis foram introduzidas para complementar a frota de ônibus, que não atendia adequadamente à crescente demanda da população. Ele ainda cita que embora houvesse três tipos de transporte coletivo — bondes, ônibus e Kombis — coexistindo, a qualidade do serviço era insatisfatória devido à frota insuficiente, horários irregulares, cobertura limitada e veículos com estruturas defasadas.

Adicionalmente, em 24 de junho de 1967, o serviço de bonde elétrico foi desativado pelo prefeito Epitácio Cafeteira, devido à impossibilidade de manutenção das instalações elétricas em função da falta de fábricas que produzissem os componentes necessários. Já na década de 1990, São Luís ainda não contava com um Sistema Integrado de Transporte (SIT). Naquele período, os ônibus circulavam pela cidade, que já possuía uma população de 696.371 habitantes (IBGE, 1991). Durante o mandato do prefeito Jackson Lago, em 1992, houve uma tentativa de reorganizar o transporte coletivo, com a reformulação das linhas e a construção de terminais de integração (Ferreira, 2013).

Ainda em 1992, sob a administração de Jackson Lago, a Secretaria Municipal de Obras e Transportes (SEMOT) elaborou um diagnóstico sobre a situação do transporte público e desenvolveu o “Plano de Reorganização do Sistema de Transporte Público de São Luís” (Pitanga, 2010). Entretanto, a mudança de governo municipal interrompeu a conclusão do plano, que só foi retomado em 1997.

No ano seguinte, em 1993, o prefeito propôs um projeto para implementar um sistema de pagamento único de passagem para deslocamentos até o centro da cidade, com referência ao Mercado Central. Em 1996, foi inaugurado o primeiro terminal de ônibus de São Luís, o Terminal da Praia Grande, com o objetivo de interligar as linhas vindas de outras áreas da cidade, possibilitando sua integração (Ferreira, 2013).

A partir de 2004, durante a gestão do prefeito Tadeu Palácio, houve uma significativa expansão do Sistema Integrado de Transporte (SIT) com a inauguração do segundo terminal de integração da cidade, o de São Cristóvão. Esse sistema permitiu que os usuários pudessem trocar de ônibus nos terminais pagando apenas uma passagem. Em seguida, foram construídos mais quatro terminais de integração, e o sistema foi dividido em seis áreas operacionais: Praia Grande, São Cristóvão, Distrito Industrial, Cohab-Cohatrac, Cohama-Vinhais e Rio Anil. Ao final da década, as linhas semiurbanas foram integradas ao SIT, expandindo o atendimento para os municípios de São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa (Sistema [...], 2024).

Portanto, o sistema de transporte coletivo público de São Luís, como é conhecido atualmente, foi desenvolvido a partir do ano 2000 com a implementação de um plano de reestruturação. Antes disso, já existia um sistema de integração que permitia a troca de ônibus dentro de um terminal sem a necessidade de pagar outra passagem, o que representou uma importante evolução no transporte urbano da cidade.

### **3.3 Situação atual do transporte coletivo urbano em São Luís – MA**

Localizada na Ilha de Upaon-Açu, no norte do estado do Maranhão, a cidade de São Luís integra uma conurbação urbana com os municípios de Raposa, São José de Ribamar e Paço do Lumiar. Segundo o censo de 2022, esses municípios totalizavam uma população de 1.458.836 habitantes, com 1.037.775 residindo em São Luís (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2022).

No que diz respeito ao transporte público coletivo em São Luís, o sistema é composto por um serviço de ônibus municipal que conecta os diversos bairros da cidade e interliga com linhas semiurbanas que fazem a conexão com os municípios vizinhos da conurbação. A gestão desse transporte é realizada pela Secretaria de Trânsito e Transporte do Município de São Luís (SMTT).

O sistema de transporte público de São Luís inclui cinco terminais de integração: Praia Grande, Cohab, Cohatrac/Cohab, Cohama/Vinhais, São Cristóvão e Distrito Industrial. Nestes terminais, ocorre a integração física e tarifária entre as linhas municipais e as semiurbanas dos municípios vizinhos, permitindo que o passageiro troque de linha com uma única passagem. Além disso, os terminais de integração operam de forma intramodal, possibilitando a troca de veículos do mesmo tipo (ônibus). A administração desses terminais é de responsabilidade da SMTT (Sistema [...], 2024).

Nos últimos anos, a Prefeitura de São Luís tem adotado medidas para melhorar a qualidade do transporte público, com destaque para a implementação do Bilhete Único. Esse sistema permite que o usuário troque de linha fora dos terminais pagando uma única passagem. Com o Bilhete Único, o usuário tem até 2 horas para realizar a troca de coletivo, desde que mantenha o mesmo sentido da viagem. Caso opte por mudar o sentido, é possível embarcar em qualquer ônibus dentro de um intervalo de 1 hora após a validação do cartão de transporte. Iniciado gradualmente em julho de 2023, o Bilhete Único é válido para as linhas integradas da capital, com tarifa de R\$ 4,20, enquanto as linhas não integradas têm tarifa de R\$ 3,70. No entanto, o sistema não inclui as linhas intermunicipais para Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar, nem a linha BR 135, que faz a ligação entre terminais (São Luís, 2023).

Atualmente, 22 empresas operam o sistema de transporte público em São Luís, com uma frota conjunta de cerca de 2.966 veículos, todos equipados com o sistema de bilhetagem eletrônica. Embora os terminais de integração tenham sido projetados para centralizar as linhas de ônibus e beneficiar os empresários com o monopólio do serviço, essa configuração trouxe desafios aos usuários, uma vez que as linhas não oferecem trajetos diretos. Como resultado, os

passageiros são forçados a se deslocar até os terminais para evitar o pagamento de uma nova passagem.

As empresas de ônibus, todas de natureza privada, detêm o monopólio das linhas na cidade. Essa concentração de poder nas mãos dos empresários frequentemente impede melhorias no sistema de trânsito e transporte promovidas pela prefeitura, uma vez que tais ações podem conflitar com os interesses da categoria (Ferreira, 2013). Como resultado, os usuários ficam à mercê dos serviços prestados, enfrentando a falta de alternativas e o impacto das decisões empresariais sobre a qualidade do transporte público.

Segundo Sousa (2012), a grande oferta de transporte coletivo no bairro Renascença é justificada pelo tipo de atividades predominantes na região. Embora seja um bairro de alta renda, o Renascença concentra diversos estabelecimentos que atraem grande fluxo de pessoas, como escolas, shopping centers e centros de serviços financeiros. Além disso, o bairro abriga um importante eixo educacional, com duas faculdades particulares, escolas e cursos, além de atividades de lazer e escritórios, o que reforça a demanda por transporte coletivo (Sousa, 2013).

Ademais, foi criada a Lei nº 6.292, de 28 de dezembro de 2017, dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade Urbana no município de São Luís. Essa legislação estabelece diretrizes e medidas para a organização e melhoria do sistema de mobilidade urbana, promovendo o acesso eficiente e seguro ao espaço urbano, além de orientar o planejamento de transporte público e o uso do solo. Além disso, a lei estabelece as diretrizes da Política Municipal de Mobilidade, os quais incluem (São Luís, 2017):

Art. 7º São diretrizes da Política Municipal de Mobilidade:

- I. priorizar o transporte público coletivo sobre o transporte individual e os modos de transporte não motorizados sobre os motorizados;
- II. criar condições viárias de mobilidade e a acessibilidade para os pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais ou com restrição de mobilidade;
- III. considerar o sistema viário municipal como um todo, de forma a indicar fluxos otimizados para o transporte de cargas e do transporte coletivo, na busca da redução de impacto social e ambiental sobre a malha viária;
- IV. considerar, no planejamento viário municipal, os fluxos peatonais e cicloviários interligados ao sistema de áreas verdes, na busca de alternativas eficientes de deslocamento no Município;
- V. resguardar a integridade e a continuidade da malha viária municipal, mediante controle ostensivo de sua ampliação, priorizando as necessidades coletivas sobre interesses privados;
- VI. exigir o cumprimento da Legislação Federal que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida.
- VII. compatibilizar a legislação existente com as diretrizes e proposições estabelecidas nos Programas do Plano de Mobilidade, conforme o Anexo 01 desta Lei (São Luís, 2017).

Percebe-se que conforme estabelecido pela Lei nº 6.292 de 2017, é crucial priorizar o transporte público coletivo sobre o individual e os modos de transporte não motorizados sobre

os motorizados. A lei busca criar condições viárias acessíveis para pedestres, ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida, além de otimizar o fluxo de cargas e transporte coletivo para minimizar impactos sociais e ambientais. Entretanto, na prática, muitos dos princípios estabelecidos, como a valorização do transporte coletivo e a garantia da acessibilidade, ainda não se concretizam de forma efetiva no cotidiano dos ludovicenses. A falta de estrutura nas ruas, a precariedade dos pontos de conexão, a escassez de ciclovias e o constante aumento de congestionamentos em áreas estratégicas da cidade mostram que a realidade está distante do que é previsto em lei.

Dessa forma, a análise do transporte coletivo e da mobilidade urbana em São Luís é evidenciada pelos problemas decorrentes da falta de planejamento urbano. Entre os principais desafios estão a acessibilidade nas ruas e avenidas, a qualidade do transporte urbano, e as condições das vias durante períodos de maior pluviosidade. Além disso, há dificuldades no acesso ao transporte para diferentes direções de deslocamento e nas condições dos terminais de integração na cidade (Vasconcellos, 2000). Esses problemas refletem a necessidade urgente de um planejamento urbano mais eficiente e integrado para melhorar a mobilidade e a qualidade de vida na cidade.

### **3.4 Problemas no transporte coletivo**

De acordo com Ferraz e Torres (2004), um dos problemas mais sérios do transporte público é que, em muitas cidades, ele é tratado como um negócio privado, em vez de um serviço público essencial. Esse enfoque transforma o transporte público em uma atividade comercial voltada apenas para o lucro, negligenciando seu papel social fundamental para a saúde urbana.

Além disso, os congestionamentos, que costumam ocorrer nos horários de pico pela manhã e no final da tarde, refletem um problema comum em muitas grandes cidades. Nestes períodos, a demanda por deslocamentos excede a capacidade das vias, levando a um volume de tráfego que ultrapassa o suportado pela infraestrutura (Santos, 2010).

Segundo Oliveira *et al.* (2018), a frequência irregular dos horários de ônibus, a superlotação dos veículos e a falta de manutenção adequada são alguns dos principais problemas enfrentados pelos usuários do transporte público. Além disso, questões como a falta de segurança durante as viagens, a inacessibilidade em algumas rotas e a escassez de informações sobre horários e itinerários contribuem para a insatisfação dos usuários. Esses problemas afetam diretamente a qualidade do serviço e podem gerar descontentamento entre os passageiros.

Em relação ao aumento do número de carros, esse fenômeno pode estar associado à insatisfação com o transporte público. Além disso, problemas como a falta de conforto nos veículos, com janelas de difícil acesso, assentos desconfortáveis e falta de higiene, também afetam negativamente a experiência dos usuários. A ausência de integração entre as linhas de ônibus, que dificulta o acesso a várias áreas da cidade e aumenta o tempo de espera, é outro ponto crítico identificado pelos usuários (Barcelos, 2017).

Para melhorar a qualidade do transporte público, é crucial que as empresas adotem medidas como o planejamento eficiente das rotas, a manutenção preventiva dos veículos e o controle rigoroso dos horários (Barcelos, 2017). A disponibilidade de ônibus em intervalos regulares e uma ampla cobertura de rotas são essenciais para atender às necessidades dos usuários em diferentes áreas da cidade (Martins, 2015).

Cardoso (2008) destaca que a acessibilidade pode ser dividida em dois conceitos complementares: a acessibilidade ao sistema de transporte, que avalia a facilidade de acesso ao transporte público na área de residência ou trabalho dos usuários; e a acessibilidade ao destino, que mede a facilidade de chegar a um destino após usar o sistema de transporte.

O custo do serviço em relação à qualidade oferecida é um aspecto crucial para os usuários. Eles esperam que o preço do transporte seja justo e compatível com a qualidade do serviço prestado (Martins, 2017). Além disso, a disponibilidade de métodos de pagamento convenientes, como cartões eletrônicos ou sistemas de pagamento por aplicativo, facilita o uso do transporte público e agiliza o processo de pagamento (Martins, 2015).

Outro problema significativo enfrentado pelos transportes coletivos urbanos é o assédio sexual, que afeta de maneira desproporcional as mulheres. A frequência desse tipo de violência é tão alta que algumas cidades têm adotado medidas para enfrentá-la, como a criação de vagões exclusivos para mulheres, visando oferecer um ambiente mais seguro durante as viagens.

Assim, o sistema de transporte coletivo urbano, muitas vezes condicionado pelos horários de trabalho e pela demanda elevada durante as horas de pico, enfrenta desafios significativos. Em São Luís, como na maioria das cidades brasileiras, o problema da superlotação é exacerbado pelo calor. No entanto, é importante observar que alguns avanços, como a introdução de ônibus com ar-condicionado, têm sido realizados para melhorar o conforto dos usuários (Nascimento, 2007).

Esses são os diversos problemas da mobilidade urbana e dos transportes coletivos gerados, desde o início da história das cidades, revoltas dos usuários. Portanto, para que o

transporte público por ônibus atenda a padrões de qualidade satisfatórios, é necessário considerar as necessidades e percepções dos usuários (Martins, 2015).

### 3.5 Segregação espacial na oferta de transporte coletivo

A urbanização resultou em uma segregação sócio-espacial que limita o acesso da maioria da população ao deslocamento pela cidade e à utilização dos serviços urbanos oferecidos pelo Estado, fundamentais para uma vida digna. Dessa forma, o direito ao transporte se torna essencial para a realização do direito à cidade, que é definido como:

[...] o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social. É um direito coletivo dos habitantes das cidades, em especial dos grupos vulneráveis e desfavorecidos, que lhes confere legitimidade de ação e organização, baseado em seus usos e costumes, com o objetivo de alcançar o pleno exercício do direito à livre autodeterminação e a um padrão de vida adequado. O direito à cidade supõe a inclusão do direito ao trabalho em condições equitativas e satisfatórias; de fundar e afiliar-se a sindicatos; de acesso à seguridade social e à saúde pública; de alimentação, vestuário e moradia adequados; de acesso à água potável, à energia elétrica, o transporte e outros serviços sociais; a uma educação pública de qualidade; o direito à cultura e à informação; à participação política e ao acesso à justiça; o reconhecimento do direito de organização, reunião e manifestação; à segurança pública e à convivência pacífica. Inclui também o respeito às minorias e [...], 2004).

No Brasil, mais de 80% da população vive em áreas urbanas. Portanto, dos cerca de 175 milhões de habitantes do país, aproximadamente 140 milhões utilizam os sistemas de transporte urbano. Daqui a cerca de 30 anos, quando a população brasileira deverá se estabilizar em torno de 230 milhões, estima-se que cerca de 184 milhões de pessoas viverão nas cidades, todas dependentes dos sistemas de transporte urbano (Ferraz; Torres, 2004).

De acordo com Costa (2014), muitas cidades ainda utilizam uma estrutura urbana considerada ultrapassada, que se divide em quatro funções básicas: habitar, trabalhar, locomover-se e cultivar o corpo e o espírito. No entanto, essa estrutura exige grandes deslocamentos e não comporta a quantidade de carros que circulam nas cidades. Para resolver essas questões, seria necessário desenvolver um modelo de urbanização mais modernista.

A relação entre mobilidade e segregação espacial pode ser analisada através dos movimentos pendulares. A mobilidade é um aspecto fundamental da vida urbana e está diretamente relacionada aos transportes, que, por sua vez, são influenciados pela dimensão e segmentação da cidade.

Conforme argumenta Villaça (1989), o cidadão urbano se ancora territorialmente nos locais de moradia e de trabalho, o que torna o deslocamento entre esses locais de extrema importância. O estudo do movimento pendular, portanto, torna-se um componente crucial na

avaliação das desigualdades e de suas implicações na qualidade de vida da população pobre nas cidades. Por conseguinte, reforça-se a necessidade de integrar os “deslocamentos diários” na atual agenda de pesquisa urbana, conforme destacado por Moura, Branco e Firkowski (2005).

Ademais, o modelo urbano atual é caracterizado por segregação espacial, exclusão social e ineficácia na prestação de serviços de transporte. Assim, a mobilidade urbana torna-se exclusiva e insustentável, com o maior desafio sendo a quebra do paradigma da circulação urbana, que tradicionalmente se foca nos carros, para priorizar as necessidades das pessoas (Brasil, 2001).

É importante destacar que a segregação espacial não implica necessariamente em exclusão social. A exclusão social só ocorre quando a segregação é uma imposição socioeconômica ou institucional, ou seja, quando é resultado de decisões ou omissões do Poder Público, e não de escolhas individuais.

Além disso, conforme Silva (2009), é fundamental considerar as diferenças geradas pela atuação de diversos agentes na produção do espaço, como o Estado, especuladores imobiliários e proprietários de terras. Esses agentes desempenham papéis significativos na criação de zonas distintas para diferentes camadas sociais, de acordo com suas possibilidades de aquisição de terrenos, seja para especulação ou para moradia.

Nesse contexto, a segregação residencial, que empurra a população de baixa renda para a periferia das cidades, resulta em uma distância significativa entre o local de moradia e o local de trabalho da maioria dos cidadãos. Com isso, o transporte coletivo urbano se torna essencial para a realização das atividades diárias, permitindo o acesso a empregos, escolas, universidades, hospitais, centros culturais e de lazer.

É fundamental destacar o papel histórico que o Estado desempenha no processo de segregação. Isso ocorre quando o Estado confere a determinadas áreas da cidade infraestruturas adequadas para atrair as classes mais ricas, ao mesmo tempo em que financia construtoras para a criação de moradias destinadas à população de baixa renda em locais afastados da área central. Além disso, essa atuação estatal evidencia os contrastes sociais no espaço urbano, refletindo a disparidade entre as zonas privilegiadas e as áreas periféricas.

Portanto, o transporte desempenha um papel crucial na estruturação do espaço urbano e rural, e pode servir como um elemento fundamental para minimizar a segregação espacial. Ao integrar eficazmente diferentes áreas e promover a mobilidade inclusiva, o transporte contribui para uma maior coesão social e equidade no acesso a serviços e oportunidades em toda a cidade.

### 3.6 Melhorias para o sistema de transporte público

A melhoria do sistema de transporte público é uma questão essencial para o desenvolvimento e a qualidade de vida nas cidades (Alves, 2015). À medida que as áreas urbanas se expandem e as populações aumentam, a demanda por um transporte público eficiente e acessível torna-se cada vez mais urgente (Barcelos, 2017).

Segundo Lima Júnior (1995), os principais critérios de avaliação da qualidade no transporte público, sob a perspectiva dos usuários, incluem fatores como confiabilidade, responsabilidade, empatia, segurança, tangibilidade, ambiente, conforto, acessibilidade, preço, comunicação, imagem e momentos de interação.

Em consonância com isso, a qualidade no transporte público urbano é definida pela adequação dos fatores críticos gerenciais e seus resultados às demandas dos principais interessados: usuários, poder público, acionistas, funcionários e a comunidade (Lima Júnior, 1995). Além disso, o autor afirma que a qualidade dos serviços de transporte é percebida pelos usuários e demais interessados ao comparar as alternativas disponíveis, resultando da diferença entre as expectativas e a percepção do serviço prestado.

Nesse sentido, investir em infraestrutura moderna e de qualidade é uma das principais formas de aprimorar o sistema de transporte público (Cardoso, 2008). Isso inclui a construção de novas linhas de ônibus de trânsito rápido (Couto, 2011). Além disso, é fundamental garantir a manutenção adequada das vias e dos veículos é um componente fundamental para a eficácia do transporte público (Esteves, 2015). E garantir que os ônibus sejam limpos, confortáveis e seguros contribui significativamente para a satisfação dos passageiros.

A superlotação dos ônibus é outro desafio que precisa ser enfrentado com uma abordagem equilibrada. A adição de mais veículos durante os horários de pico e o incentivo ao uso do transporte público em vez de veículos particulares são medidas que podem ajudar a mitigar o problema da superlotação.

Outro aspecto crucial é envolver a comunidade e ouvir as necessidades e preocupações dos usuários do transporte público (Sousa Júnior, 2015). Isso pode ser realizado através de pesquisas, grupos de discussão e consultas públicas, permitindo que os investimentos sejam direcionados para atender às demandas reais da população (Trigueiro, 2016).

Por fim, abordar questões de segurança é tão importante quanto os outros pontos mencionados. Além de melhorar a infraestrutura das paradas de ônibus, é essencial garantir a segurança nos arredores dos terminais. Parcerias com órgãos públicos e organizações locais

podem oferecer suporte adicional às populações vulneráveis e contribuir para um ambiente mais seguro e acolhedor para todos os passageiros.

As alternativas de gestão de demanda têm como objetivo otimizar as viagens e reduzir o fluxo nas vias, o que, por sua vez, diminui os congestionamentos e reduz o tempo de deslocamento. Ademais, essas medidas são projetadas para incentivar o uso do transporte público e desencorajar o uso de veículos particulares, ou o uso compartilhado desses veículos.

## 4 IMPACTOS DO TRANSPORTE COLETIVO NOS DESLOCAMENTOS COTIDIANOS EM SÃO LUÍS – MA

### 4.1 Infraestrutura de transportes

Dificuldades na estrutura de transporte e na qualidade do transporte em si causam impactos no deslocamento das pessoas, prejudicando sua capacidade de se locomover de forma eficaz (Araújo *et al.*, 2011).

O sistema de transporte nas áreas urbanas é tanto uma consequência da expansão das áreas habitacionais quanto um fator determinante da configuração dessas áreas. Assim, o crescimento das cidades está diretamente condicionado pela disponibilidade de transporte, o que resulta em modificações significativas no uso do solo. De fato, há uma grande relação entre a disponibilidade de serviços de transporte de passageiros — que afeta o grau de mobilidade dos habitantes — e os padrões de uso do solo. Conforme destacam Barat e Batista (1973), a função básica do transporte é integrar as áreas urbanas sob os aspectos espacial, econômico, social e recreativo.

No entanto, se essas localidades, resultado de surtos expansionistas, não oferecerem, além dos serviços básicos como água, esgoto, coleta de lixo e energia elétrica, também acesso eficiente e econômico aos locais de trabalho, elas correm o risco de não se integrarem efetivamente na economia urbana. Isso pode levar ao surgimento de áreas de marginalidade (Barat; Batista, 1973).

No Brasil, a desigualdade não se manifesta apenas em termos de renda e oportunidades, mas também no acesso a serviços públicos essenciais, como o transporte urbano. Essa realidade é especialmente evidente no setor de transporte. Os mais pobres enfrentam menor acessibilidade urbana, pois o raio de alcance físico dos equipamentos sociais e oportunidades de trabalho fica restrito à sua capacidade diária de custeio do transporte coletivo ou à possibilidade de caminhar (Gomide, 2006). Dado que enfrentam maiores distâncias a percorrer e serviços de transporte precários, a maioria da população acaba aumentando o tempo gasto para realizar atividades essenciais.

A população de baixa renda em São Luís e em outros municípios da região metropolitana vive em bairros periféricos, longe tanto do Centro quanto das áreas residenciais das classes mais favorecidas. Esses residentes enfrentam desafios significativos relacionados ao transporte público, como longos períodos de espera nas paradas, superlotação, desconforto e uma oferta inadequada de serviços de transporte. Além disso, as camadas de renda mais baixa

têm sua acessibilidade significativamente limitada, com quase todas as viagens vinculadas invariavelmente a motivos de trabalho, escola e compras (Cardoso, 2008).

O sistema de transporte coletivo pode ser inserido na categoria de serviços. Conforme Kotler e Bloom (1984) definem, um serviço consiste em qualquer tipo de ação ou benefício oferecido por uma parte a outra, sendo basicamente intangível e não resultando na aquisição de um bem material. Sua prestação pode ou não estar associada a um produto físico. Dessa forma, o transporte público se destaca das demais atividades em relação à sua qualidade. Lima Júnior (1995) identifica diversas características que o tornam único: a não materialidade dos resultados; a participação do usuário na realização do serviço; a diversidade de processos e resultados, os quais apresentam grande variação devido a fatores difíceis de controlar, especialmente aqueles relacionados ao cliente; os momentos de alta demanda; e o fato de que a produção não ocorre em um ambiente controlado, mas sim se desloca no espaço.

Neste contexto, o transporte se torna uma atividade interligada e suas operações fazem parte de uma série de eventos em que o cliente se preocupa com o resultado final de todas as atividades. De acordo com Lima Júnior (1995), os principais critérios de avaliação da qualidade do transporte público, sob a ótica do usuário, englobam: confiabilidade, considerando intervalos entre veículos, tempo de viagem e cumprimento do itinerário; responsabilidade, que envolve a substituição do veículo em caso de falhas e o atendimento ao usuário; empatia, refletida na disposição do condutor e cobrador em fornecer informações e na atenção a idosos e pessoas com deficiência; segurança, que abrange a habilidade do motorista ao dirigir e a proteção contra assaltos; tangibilidade, relacionada à ocupação dos veículos, limpeza e conservação; ambiente, considerando as condições de tráfego e clima; conforto, englobando a qualidade dos assentos, iluminação e ventilação; acessibilidade, com foco na localização das paradas; preço, referindo-se à tarifa; comunicação, que inclui informações sobre o sistema e interação entre os usuários; imagem, ligada à identificação da linha ou serviço; e momentos de interação, que se referem à comunicação com o condutor e cobrador.

## **4.2 O Impacto do deslocamento casa-trabalho**

Um dos tipos de deslocamento mais comuns e importantes é entre casa e trabalho, chamado deslocamento diário. Conforme descrito por Santos (2024), esse tipo de deslocamento é uma atividade importante e ocorre todos os dias. As pessoas repetem o mesmo percurso em horários fixos e de maneira prescrita e com pouca variação, com o objetivo de chegar ao local

de trabalho. Além disso, apontou uma carência de estudos que abordem uma relação de forma aprofundada sobre deslocamento para o trabalho.

Os movimentos pendulares, são caracterizados como um tipo de mobilidade populacional, e refletem a dinâmica das cidades e têm um impacto significativo na qualidade de vida ao afetar a jornada cotidiana dos trabalhadores. O tempo gasto nesses deslocamentos é uma fonte de estresse e reduz o tempo disponível para outras atividades. Paradas frequentes, atrasos e congestionamentos são fatores que contribuem para o aumento do estresse e da ansiedade. Santos (2024) Assim, além de afetar a saúde física, os deslocamentos também impactam a saúde mental e o bem-estar dos trabalhadores.

Conforme mencionado por Carvalho (2001), a saúde não pode ser vista como um objeto ou um bem material, sendo assim, não é algo que pode ser transferido ou adquirido. Em contrapartida, a saúde necessita ser conquistada. Ela é o resultado de uma combinação de fatores internos e externos que devem estar harmonizados ao longo da trajetória, tais como acesso ao trabalho, serviços de saúde, habitação, alimentação e momentos de lazer, seja por direito ou por interesse. O autor ressalta também que, para alcançar uma boa qualidade de vida, é essencial ter autonomia para fazer escolhas relacionadas à própria saúde. No entanto, essa possibilidade muitas vezes se mostra um desafio no Brasil, onde prevalece uma cultura de valores excludente, individualista, competitiva e consumista.

Nesse contexto, o tempo de deslocamento entre casa e trabalho tem se destacado como um fator chave na análise da organização social e econômica das áreas urbanas (Alonso, 1964; Instituto De Pesquisa Econômica Aplicada, 2013). Esse aspecto é fundamental na decisão sobre onde residir e trabalhar, influenciando tanto indivíduos quanto empresas.

Segundo Santos (2024), os efeitos do deslocamento ineficiente vão além das despesas diretas com transporte, englobando custos intangíveis como a perda de produtividade e de oportunidades de emprego, causada pela redução do tempo disponível. Além disso, o deslocamento ineficiente pode contribuir para o aumento do desemprego friccional — quando os trabalhadores se demitem devido a condições de trabalho inadequadas — e para o crescimento da informalidade, seja pelo uso de transporte irregular ou pela escolha de residências menos adequadas, mas mais próximas do local de trabalho. Os custos também incluem problemas de saúde, riscos de acidentes e desconforto resultante de longas horas em veículos muitas vezes superlotados ou em mau estado.

Nesse viés, esse cenário cria um ciclo vicioso em que trabalhadores menos qualificados têm rendimentos mais baixos, moram mais longe e enfrentam maiores tempos de deslocamento, o que limita sua capacidade de participar de atividades educacionais ou de

qualificação que poderiam melhorar sua remuneração. Santos (2024). Assim, deficiências no sistema de transporte acabam exacerbando a exclusão social, afetando principalmente as áreas periféricas das regiões metropolitanas.

Além disso, Dumazedier (1973) define lazer como um conjunto de atividades que uma pessoa escolhe fazer voluntariamente, seja para descansar, se divertir, relaxar e se entreter, ou até mesmo para aprimorar sua educação sem interesses financeiros, sua interação social voluntária, ou sua capacidade criativa livre, depois de se libertar das responsabilidades profissionais, familiares e sociais.

Em relação às variáveis de deslocamento que podem influenciar o desempenho, diversos estudos investigaram fatores como o estresse associado ao deslocamento, o tempo de viagem, o modo de transporte, a satisfação com a viagem e a distância percorrida. O estresse devido ao deslocamento foi abordado em pesquisas sobre o impacto do deslocamento no bem-estar dos trabalhadores, enquanto o tempo de viagem foi explorado como um fator crítico que afeta a produtividade e o bem-estar geral (Santos, 2024). Portanto, o modo de transporte também é relevante, pois diferentes opções podem ter efeitos variados sobre a eficiência e o conforto durante o deslocamento.

Ademais, o estresse causado pelos deslocamentos para o trabalho pode contribuir para um aumento do sentimento de exaustão (burnout), além de impactar negativamente o humor no ambiente de trabalho. Adicionalmente, a satisfação com a viagem e a distância percorrida desempenham papéis importantes na experiência geral de deslocamento e no desempenho profissional. Ademais, Santos (2024) também identificaram os deslocamentos aversivos — aqueles que causam atrasos significativos e impedem o trabalhador de chegar pontualmente ao trabalho — como uma variável crucial a ser considerada.

Entende-se que o deslocamento é uma realidade diária dos trabalhadores, que dispõem tempo e esforço para chegar ao local de trabalho. Neste sentido, investir no transporte público coletivo é crucial. Portanto, maiores investimentos e melhorias nos sistemas de transporte público poderiam encorajar mais cidadãos a persistirem na utilização deste modo de transporte. Portanto, isso reduzirá o grande número de carros nas estradas, reduzindo assim os impactos negativos, como congestionamentos e acidentes.

## **4.3 Modos de deslocamento**

### **4.3.1 A bicicleta**

O emprego da bicicleta está relacionado tanto ao deslocamento quanto às atividades recreativas. Algumas das principais vantagens desse meio de transporte incluem os custos acessíveis para comprar e manter, a praticidade no uso e os impactos positivos na saúde, já que envolve esforço físico por ser impulsionado pela pessoa, auxiliando na promoção de uma vida mais saudável. Por oferecer vantagens para os indivíduos, o meio ambiente e o trânsito, a bicicleta é crucial para o planejamento de um sistema de mobilidade urbana sustentável (Tendências, 2013).

A bike é bastante popular em diversos lugares do planeta, principalmente em nações menos desenvolvidas da Ásia e em países desenvolvidos como Japão, Alemanha, Holanda e Coreia do Sul, onde há mais bicicletas do que carros (Vasconcellos, 2012).

Para que a bicicleta seja amplamente adotada como meio de transporte, é essencial que exista conexão com outros modais, o que pode ser facilitado através da implementação de infraestrutura apropriada, como bicicletários. Dessa forma, os usuários terão a possibilidade de utilizar a bicicleta de forma segura em parte de seu deslocamento diário (Duarte; Libardi; Sánchez, 2007). A ausência de integração faz com que a bicicleta seja vista apenas como uma opção secundária no sistema de mobilidade urbana, limitando seu uso principalmente ao lazer, sobretudo nas metrópoles.

É fundamental incentivar o uso da bicicleta e caminhadas, que são meios de locomoção sem motor, devido à sua contribuição significativa para a implementação de políticas que visam uma mobilidade urbana sustentável. Além de trazer benefícios para a saúde e o meio ambiente, essas formas de locomoção possibilitam a inclusão das populações menos favorecidas nos espaços urbanos (Silva, 2014).

#### 4.3.2 O transporte motorizado individual

O crescimento da fabricação e utilização de carros nas últimas épocas é fruto do suporte significativo do governo às empresas de automóveis, da facilitação do acesso ao crédito e da construção da infraestrutura essencial. Ademais, medidas secundárias como liberdade de locomoção ampla, estacionamentos gratuitos e custos baixos de licenciamento também exercem impacto na escolha pelo transporte pessoal (Vasconcellos, 2013).

Uma das consequências mais visíveis de um sistema de transporte que dá prioridade para o carro é a ocupação expressiva do espaço urbano pelas vias de tráfego, já que as ruas precisam ser largas para aguentar o intenso fluxo de veículos. Estimativas apontam que as estradas consomem, pelo menos, 20% do espaço urbano, sem mencionar as áreas reservadas

para estacionamentos públicos, que são subsidiados pela população em geral, uma vez que esses locais são mantidos pelo governo (Vasconcellos, 2014).

Quando levamos em consideração a necessidade de áreas para circulação, estacionamento e comércio e manutenção de automóveis, aproximadamente metade do espaço urbano pode ser utilizado para acomodar a mobilidade por veículos motorizados. Isso acaba diminuindo a disponibilidade de locais para calçadas, praças e lugares com vegetação (Duarte; Libardi; Sánchez, 2007). Além disso, o acesso ao transporte coletivo tende a ser restrito em regiões periféricas, onde os residentes contam com poucas alternativas de deslocamento. No caso das motocicletas, o grande desafio é a alta incidência de acidentes envolvendo esses meios de transporte.

#### 4.3.3 O transporte público urbano

Nos países em crescimento, como o Brasil, os ônibus costumam ser a principal opção de deslocamento em grupo, principalmente por conta da escassez de verbas para instalar alternativas mais sustentáveis e menos poluentes, como trens, metrô e VLT. Adicionalmente, percebe-se a falta de um planejamento que incentive meio de transporte mais econômicos, como o transporte marítimo (Vasconcellos, 2012).

Os ônibus no Brasil frequentemente oferecem condições desconfortáveis, barulhentas e superlotadas durante os horários de maior movimento, o que revela uma má administração na distribuição dos veículos, especialmente nas áreas mais distantes dos centros urbanos (Vasconcellos, 2014). Adicionalmente, o valor elevado das passagens, sem um serviço de qualidade correspondente, também colabora para a desconfiança em relação ao transporte público. Por consequência, muitos indivíduos com condições financeiras optam por utilizar seus próprios meios de locomoção.

Para aprimorar o sistema de transporte coletivo e reduzir a utilização de meios individuais de locomoção, é preciso adotar várias iniciativas. Um caso emblemático ocorre em Xangai, na China, onde mesmo dispondo de uma extensa rede de metrô com 400 quilômetros, a cidade ainda sofre com intensos engarrafamentos (Silva, 2014).

#### 4.4 Tempo de deslocamento

Em São Luís, de acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010), 31% dos trabalhadores fazem o deslocamento casa-trabalho diariamente. Além disso,

os residentes de outros municípios situados na Ilha do Maranhão e que integram a Região Metropolitana da Grande São Luís (RMGSL) — como Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar — também se deslocam para São Luís, sendo o principal motivo desse deslocamento o trabalho.

Ferraz e Torres (2004) citam que o tempo de viagem corresponde ao tempo gasto no interior dos veículos e depende da velocidade média de transporte e da distância percorrida entre os locais de embarque e desembarque. Segundo Rodrigues (2006), para avaliar a qualidade em relação ao tempo de viagem, pode-se comparar o tempo de viagem do transporte público e o tempo gasto por automóvel, considerando os dois sentidos de viagem.

O tempo de viagem exerce forte influência sobre o cotidiano da população, especialmente em grandes cidades, constituindo-se em um importante indicador para análise do desempenho e eficiência dos sistemas de transporte. Segundo Costa (2008), esse indicador é obtido diretamente por meio de Pesquisa Origem e Destino, correspondendo a média aritmética dos tempos de viagem obtidos para os deslocamentos feitos através de todos os modos de transporte utilizados pela população, para viagens com motivo trabalho e estudo.

O tempo gasto nos deslocamentos diários tem impacto direto na saúde e qualidade de vida dos cidadãos. Ao passar horas no transporte, o desgaste e cansaço causado é nítido. Essa situação gera um grande desconforto para quem passa por ela, muitas vezes lidando diariamente com problemas como estresse, ansiedade e depressão.

O principal impacto do tempo gasto em deslocamentos é o reflexo na qualidade de vida. Viagens longas, especialmente em situações de trânsito complicado, podem causar estresse e cansaço. Pesquisas mostram que pessoas que passam longos períodos viajando frequentemente se queixam de altos níveis de estresse e fadiga, o que pode prejudicar sua saúde física e mental. O estresse relacionado a viagens demoradas é conhecido por contribuir para problemas cardíacos e distúrbios psicológicos, afetando significativamente a qualidade de vida. Além disso, o tempo desperdiçado em deslocamentos diminui o tempo disponível para atividades pessoais e familiares, desequilibrando a vida profissional e pessoal e afetando a felicidade e o bem-estar em geral.

#### **4.5 Congestionamento**

O congestionamento é uma situação que causa lentidão ou até mesmo paralisação no trânsito, reduzindo o fluxo de mobilidade. Esse problema pode ser gerado por diversos fatores, sendo o mais comum o excesso de veículos em relação à infraestrutura disponível para

suportar essa demanda. Como resultado, os veículos trafegam com baixa velocidade, o que torna o trânsito caótico.

Em decorrência disso, surgem diversas perdas socioeconômicas, como a perda de tempo, estresse, ansiedade, aumento do ruído e da poluição atmosférica devido ao excesso de gases e partículas lançados. Além disso, nas grandes cidades e metrópoles, é particularmente comum o agravamento desse problema durante os horários de pico, uma vez que a quantidade de veículos em circulação aumenta consideravelmente.

O congestionamento pode variar de acordo com a demanda, que é influenciada por fatores como o dia da semana, estações do ano, eventos especiais e feriados, bem como pela velocidade, que é afetada por acidentes, áreas urbanas, condições meteorológicas e horários de pico. Além disso, a eficiência da coordenação semafórica, a eficácia da fiscalização e as condições topográficas também desempenham um papel significativo (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; Associação Nacional de Transportes Públicos, 1998).

Nas sociedades modernas, muitos indivíduos precisam se deslocar no mesmo horário devido a compromissos como trabalho ou escola. Este padrão de deslocamento obriga milhares de pessoas a viajar durante os períodos da manhã, entre 7 e 9 horas, e da tarde, entre 17 e 19 horas. Como resultado, a concentração de pessoas viajando ao mesmo tempo durante os horários de pico sobrecarrega as vias públicas e causa grandes congestionamentos (Bertini, 2005; Downs, 2004; Ettema; Schwanen; Timmermans, 2006; Ploeg; Poelhekke, 2008).

O excesso de veículos nas vias não só gera desperdício de tempo e dinheiro, mas também causa ansiedade e aumenta a poluição do ar. Esse desafio tem se tornado mais sério, especialmente nas grandes cidades do Brasil, nos últimos tempos. De acordo com estudos de Bertini (2005) e Downs (2004), embora não haja um consenso geral sobre o que significa congestionamento, pode-se dizer que uma rua está congestionada quando a velocidade média está abaixo do que foi planejado. Por exemplo, se uma via foi projetada para ter uma velocidade média de 60 quilômetros por hora e a média real for menor, então essa via está congestionada. Apesar disso, essa definição ainda é vaga, pois diferentes indivíduos podem ter percepções diversas sobre o que caracteriza um congestionamento.

Além disso, nas grandes cidades, observa-se que quanto maior a renda da população, maior o desejo de utilizar o transporte individual. Muitas pessoas preferem viajar sozinhas devido ao conforto, à privacidade, à flexibilidade e à rapidez proporcionados pelo transporte individual, em contraste com o transporte público.

Essa preferência contribui significativamente para o aumento do número de veículos nas ruas. Muitos acreditam que os benefícios do transporte individual superam os do

transporte público (Downs, 2004). Ross e Yinger (2000) constataram em suas pesquisas que o individualismo tem um impacto considerável no aumento dos congestionamentos, uma vez que cada vez mais pessoas vivem e trabalham em locais onde o transporte público é inadequado.

Ademais, a redução na velocidade dos veículos causada pelos congestionamentos resulta em aumento das tarifas para os usuários de ônibus. Isso ocorre porque o aumento do tempo de viagem dos ônibus devido ao trânsito sobrecarregado exige uma expansão na frota, o que, juntamente com o aumento do custo do combustível, acaba sendo repassado ao usuário na forma de tarifas mais altas.

Os congestionamentos também geram custos de produção, uma vez que os trabalhadores, ao perderem tempo significativo no trânsito, enfrentam cansaço e estresse, o que compromete sua produtividade. Ademais, o congestionamento resulta em um alto custo de oportunidade, representado pelo tempo perdido no trânsito que poderia ser investido em outras atividades produtivas.

Conforme afirmado por Downs (2004), uma particularidade dos sistemas de transporte em diversos centros urbanos é o crescimento exponencial do número de automóveis em comparação com a expansão das vias e rodovias. Esse fenômeno é amplamente atribuído às estratégias agressivas adotadas pelas fabricantes automotivas, que buscam maximizar seus lucros através de investimentos significativos em publicidade e financiamento de veículos.

Em consequência, há uma tendência crescente para que as pessoas optem por viajar individualmente, o que, por sua vez, intensifica ainda mais os congestionamentos nas cidades. Lima (2014) destaca que os congestionamentos não são apenas uma externalidade em si, mas têm o potencial de amplificar outras externalidades, tanto intrasetoriais, como acidentes de trânsito, quanto intersetoriais, como a emissão de poluentes.

Primeiramente, a diminuição da utilização do transporte público resulta em uma elevação das tarifas para os passageiros remanescentes. Quando uma quantidade reduzida de indivíduos opta por utilizar os ônibus, o número de usuários que compartilham os custos do sistema diminui. Com menos pessoas para dividir os mesmos gastos, o valor da passagem por passageiro aumenta, criando um ciclo prejudicial no qual o aumento das tarifas acarreta na exclusão de mais usuários. Isso, por sua vez, leva a novos aumentos nas tarifas, transformando o transporte coletivo em algo cada vez mais exclusivo (Nascimento, 2007).

Adicionalmente, o aumento da quantidade de veículos automotores tem causado um acréscimo nos engarrafamentos nas cidades. Esses engarrafamentos resultam em um aumento do tempo de deslocamento dos cidadãos e impactam principalmente os usuários de transporte coletivo, que encaram percursos extensos em situações desagradáveis, muitas vezes

em pé e sob o sol escaldante. Além disso, os engarrafamentos também são responsáveis pelo aumento da poluição sonora.

Portanto, o congestionamento urbano é um problema complexo que afeta a mobilidade e a qualidade de vida. Como o transporte individual é preferido ao transporte coletivo, o excesso de veículos nas estradas, além de causar danos ao meio ambiente, pode resultar em múltiplos prejuízos, como perda de tempo, aumento da pressão sobre o transporte público e custos operacionais. Além disso, a sobrecarga das estradas, especialmente durante as horas de pico, não só prolonga as viagens, o ruído e a poluição atmosférica, reduzindo assim a produtividade dos trabalhadores. Somado a isso, o crescimento do número de veículos, aliado à falta de investimentos em infraestrutura, agrava o problema e cria um ciclo vicioso de congestionamento. Portanto, é necessário tomar medidas para incentivar o uso do transporte público e promover um transporte urbano mais sustentável.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo geral investigar e compreender o impacto da mobilidade urbana e do transporte público no deslocamento casa-trabalho em São Luís. Para atingir esse objetivo, foram realizadas revisões bibliográficas e análises documentais baseadas em livros, artigos e teses que embasaram o desenvolvimento deste TCC. Durante o processo de pesquisa, foram alcançados também os objetivos específicos de: identificar os principais problemas enfrentados pelos usuários do transporte público durante seus deslocamentos diários entre casa e trabalho em São Luís, considerando fatores como tempo de deslocamento, superlotação, regularidade dos horários dos transportes públicos, entre outros e analisar os padrões de uso do transporte público pela população que realiza deslocamentos casa-trabalho em São Luís, investigando as preferências de modalidade de transporte e frequência de utilização.

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. O estudo aprofundado dessa relação foi importante para evidenciar os impactos que os deslocamentos possuem na qualidade de vida das pessoas, reforçando a necessidade de ampliar a conscientização de empresas e autoridades públicas quanto a esses impactos e de estabelecer estratégias e ações que visem mitigar os efeitos negativos.

No geral, conclui-se que é necessária uma melhoria no serviço, principalmente na oferta, qualidade dos veículos, menores intervalos de viagens, preferência para os ônibus no trânsito da cidade, melhoria física dos terminais, disponibilização de mais informações para os usuários e valorização do passageiro. Sugerem-se para estudos futuros pesquisas sobre crescimento de índice de motorização na cidade, avaliações de desempenho de empresas e acessibilidade a pontos de ônibus (conforto), que são itens não contemplados nesta pesquisa, mas que por sua importância e envolvimento com o sistema de transporte coletivo, influenciam diretamente no desempenho do serviço.

Outras sugestões são: a inserção de placas de identificação em cada ponto de ônibus (ou pelo menos os principais) com informações das linhas que por ali passam e os horários; e a criação de serviço de disponibilização de informação em tempo real sobre o deslocamento dos veículos, através de tecnologia em GPS, o que já existe em outras cidades. É preciso conscientização e participação de todos envolvidos (usuários, gestores e operadores) para o

correto e melhor funcionamento do serviço de transporte coletivo na cidade de São Luís do Maranhão. O transporte público é um assunto que requer estudos, atenção, gestão eficiente e maior qualidade em qualquer cidade, e em São Luís atualmente é um tema que gera muita discussão ao seu respeito, tendo em vista suas condições atuais de funcionamento e principalmente sendo questionado por grande parcela da população.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Ana Paula Silveira. **Da gestão da demanda ao transporte ativo: os contornos da nova agenda dos transportes**. 2011. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.
- ALONSO, W. **Localização e uso do solo**. Cambridge: Harvard University Press, 1964.
- ALVES, Priscilla. **Mobilidade urbana sustentável e polos geradores de viagens: análise da mobilidade não motorizada e do transporte público**. 2015. 328 f. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015.
- ARAÚJO, Lucas Pereira de. **Mobilidade urbana sustentável e inclusiva: o cadeirante e a calçada na área central de Uberlândia**. 2019. 59 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2019.
- ARAÚJO, Marley Rosana Melo de *et al.* Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, Belo Horizonte, v. 23, p. 574-582, 2011.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **O transporte público e o trânsito para uma cidade melhor**. São Paulo: ANTP, 2002. Disponível em: <http://hist.antp.org.br/telas/Downloads/Cartilha.pdf>. Acesso em: 2 ago. 2024.
- BALBIM, Renato. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. *In*: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha (org.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília, DF: IPEA: ITDP, 2016. p. 23-42.
- BARAT, Josef; BATISTA, Maurício Sá Nogueira. Transporte público e programas habitacionais. **Pesquisa e Planejamento Econômico**, Brasília, DF, n. 3, p. 375-388, 1973. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6582/1/PPE\\_v.3\\_n2\\_Transporte.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6582/1/PPE_v.3_n2_Transporte.pdf). Acesso em: 10 ago. 2024.
- BARCELLOS, Fernando Henrique Guimarães. Cicloativismo e a luta pelo direito a cidade no Brasil. *In*: CONGRESSO ALAS, 31., 2017, Montivideo. **Anais [...]**. Montivideo: ALAS, 2017.
- BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 2007.
- BERTINI, Roberto L. You are the traffic jam: an examination of congestion measures. *In*: ANNUAL MEETING OF THE TRANSPORTATION RESEARCH BOARD, 85., 2005, Washington, DC. **Anais [...]**. Washington, DC, 2005.
- BOARETO, Renato. Os desafios de uma Política de Mobilidade Urbana transformadora das cidades. **Revista de Economia Contemporânea**, Ribeirão Preto, v. 19, n. 3, p. 366-402, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rec/a/ktc7kfNQ4KH5vbhn6sdCwwJ/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 10 ago. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2020]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm). Acesso em: 10 abr. 2024.

BRASIL. **Lei 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/////LEIS/LEIS\\_2001/L10257.htm#:~:text=LEI%20No%2010.257%2C%20DE%2010%20DE%20JULHO%20DE%202001.&text=182%20e%20183%20da%20Constituição,urbana%20e%20dá%20outras%20providências.&text=Art.,aplicado%20o%20previsto%20nesta%20Lei](https://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/////LEIS/LEIS_2001/L10257.htm#:~:text=LEI%20No%2010.257%2C%20DE%2010%20DE%20JULHO%20DE%202001.&text=182%20e%20183%20da%20Constituição,urbana%20e%20dá%20outras%20providências.&text=Art.,aplicado%20o%20previsto%20nesta%20Lei). Acesso em: 10 jul. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acesso em: 10 jul. 2024.

CANO, W. “**Crise de 29**”, **soberania na política econômica e industrialização**. Campinas: [s. n.], 2000. No prelo.

CARDOSO, Carlos Eduardo de Paiva. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. 2008. Tese (Doutorado em Serviço Social) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.

CARTA Mundial pelo Direito à Cidade. Quito, jul. 2004. Disponível em: <https://polis.org.br/wp-content/uploads/2021/09/Carta-Mundial-pelo-Direito-a-Cidade.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2024.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2006.

CLEPS, Geisa Daise Gumiero. **Estratégias de reprodução do capital e as novas espacialidades urbanas: o comércio de auto-serviço em Uberlândia – MG**. 2005. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2005. Disponível em: [https://bdtd.ibict.br/vufind/Record/UNSP\\_f976ad26ba80ba1d9146bbe6296b0fa9](https://bdtd.ibict.br/vufind/Record/UNSP_f976ad26ba80ba1d9146bbe6296b0fa9). Acesso em: 15 ago. 2024.

COSTA, Simone da Silva. Impactos da política de habitação social e o direito humano à moradia no Brasil. **Revista Interdisciplinar de Direitos Humanos**, Bauru, v. 2, n. 3, p. 191-206, jul./dez. 2014.

DI SARNO, Daniela Campos Libório. **Elementos de direito urbanístico**. Barueri: Manole, 2004.

DOWNS, Anthony. **Still stuck in traffi c: coping with peak-hour congestion**. Washington, DC: Brookings Intitution Press, 2004.

DUARTE, Fábio; SÁNCHEZ, Karina; LIBARDI, Rafaela. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2007.

DUMAZEDIER, Jofre. **Lazer e cultura popular**. São Paulo: Perspectiva, 1973.

ETTEMA, Dick; SCHWANEN, Tim; TIMMERMANS, Harry. The effect of location, mobility and sociodemographic factors on task and time allocation of households. **Transportation Journal**, [S. l.], v. 34, p. 89-105, 2007.

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**. 2004. Monografia (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2004.

FERRAZ, Antonio Clóvis Coca Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte público urbano**. São Carlos: Rima, 2004.

FERREIRA, Antonio José de Araujo. O transporte coletivo e os impactos na mobilidade urbana em São Luís-MA. *In*: ENCONTRO HUMANÍSTICO, 13., 2013, São Luís. **Anais [...]**. São Luís: Edufma, 2013. v. 11. p. 1-19.

FERREIRA, Maria da Glória Rocha. Roteiro para proposta de pesquisa **Ciências Humanas em Revista**, São Luís, v. 1, n. 1, p. 145-154, 2003.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2010.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. **Políticas Sociais: Acompanhamento e Análise**, Brasília, DF, n. 12, p. 242-250, 2006. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4511/1/bps\\_n.12\\_ensaio5\\_alexandre12.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4511/1/bps_n.12_ensaio5_alexandre12.pdf). Acesso em: 2 ago. 2024.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Tradução Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HARVEY, David. The right to the city. **New Left Review**, London, v. 53, p. 23-40, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico de 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **A mobilidade urbana no Brasil: infraestrutura social e urbana no Brasil subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas**. Brasília, DF: Ipea, 2011. (Comunicados do IPEA, 94). Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3494/1/Comunicados\\_n94\\_Mobilidade.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3494/1/Comunicados_n94_Mobilidade.pdf). Acesso em: 2 ago. 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Substituição do transporte público pelo individual fragiliza mobilidade e cria urbanização excludente**. São Paulo, 3 ago. 2021. Disponível em: [https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/index.php?option=com\\_content&view=article&id=38](https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/index.php?option=com_content&view=article&id=38)

325%3A2021-08-03-12-55-38&catid=1%3Adirur&directory=1&Itemid=1. Acesso em: 10 ago. 2024.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009):** diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo. Brasília, DF: IPEA, 2013.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA; ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Redução das deseconomias urbanas com a melhoria do transporte público:** relatóriosíntese. São Paulo: IPEA, 1998.

KOTLER, Philip; BLOOM, Paul. **Marketing professional services.** New Jersey: Prentice Hall, 1984.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno.** Tradução Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991. Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/8155103/mod\\_resource/content/0/359893124-Henri-Lefebvre-A-Vida-Cotidiana-No-Mundo-Moderno.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/8155103/mod_resource/content/0/359893124-Henri-Lefebvre-A-Vida-Cotidiana-No-Mundo-Moderno.pdf). Acesso em: 10 ago. 2024.

LEFEBVRE, Henri. **Le droit à la ville.** Paris: E. Economica, 2015.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001. Disponível em: [https://monoskop.org/images/f/fc/Lefebvre\\_Henri\\_O\\_direito\\_a\\_cidade.pdf](https://monoskop.org/images/f/fc/Lefebvre_Henri_O_direito_a_cidade.pdf). Acesso em: 10 ago. 2024.

LENCIONI, Sandra. Observações sobre o conceito de cidade e urbano. **GEOUSP Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 12, n. 1, p. 109-123, 2008. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74098>. Acesso em: 21 ago. 2024.

LIMA JÚNIOR, Orlando Fontes. **Qualidade em serviços de transportes:** conceituação e procedimento para diagnóstico. 1995. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

LIMA, Mateus Fonseca. **Externalidades do transporte e a mobilidade urbana do Distrito Federal.** 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Ciência da Informação e Documentação, Brasília, DF, 2014. Disponível em: [https://bdm.unb.br/bitstream/10483/7924/1/2014\\_MateusFonsecaLima.pdf](https://bdm.unb.br/bitstream/10483/7924/1/2014_MateusFonsecaLima.pdf). Acesso em: 10 ago. 2024.

MARTINS, Monalisa Flávia Santos. **As múltiplas facetas da problemática da mobilidade urbana:** o caso de Salvador. 2007. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Faculdade de Ciências Econômicas, UFBA, Salvador, 2007. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/9777>. Acesso em: 10 ago. 2024.

MARX, Murillo. **Cidade no Brasil, terra de quem?** São Paulo: Nobel, 1991.

MOURA, Rosa; BRANCO, Maria Luísa Gomes Castello, FIRKOWSKI, Olga Lucia C. de Freitas. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 19, n. 4, p. 121-133, out./dez. 2005.

- NASCIMENTO, Manoel. Transporte coletivo urbano e luta de classes: um panorama da questão. **Cadernos do CEAS: Revista crítica de Humanidades**, Salvador, n. 226, p. 43-63, 2007. Disponível em: <https://cadernosdoceas.ucsal.br/index.php/cadernosdoceas/article/view/143>. Acesso em: 10 ago. 2024.
- NUNES, Ana Lourdes de Sousa. **Transporte coletivo: impactos no espaço urbano colonial de São Luís**. 1991. 61 f. Monografia (Graduação em Geografia) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 1991.
- PEREIRA, Waldemiro de Aquino Neto. **Modelo multicritério de avaliação de desempenho operacional do transporte coletivo por ônibus no município de Fortaleza**. 2001. 192 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2001. Disponível em: [http://www.det.ufc.br/index.php?option=com\\_docman&task=cat\\_view&gid=99&dir=DESC&order=date&Itemid=137&limit=5&limitstart=60](http://www.det.ufc.br/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=99&dir=DESC&order=date&Itemid=137&limit=5&limitstart=60). Acesso em: 10 ago. 2024.
- PERO, Valéria; STEFANELLI, Victor. A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. **Revista de Economia Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 3, p. 366-402, 2015.
- PITANGA, Carolina Vasconcelos. **Algumas formas de sociabilidade e fotografia: uma análise sobre os passageiros de ônibus de São Luís/MA**. 2010. Monografia (Graduação em Sociologia) – Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2010.
- PLOEG, Frederick Van Der; POELHEKKE, Steven. Globalization and the rise of mega- cities in the developing world. **Cesifo Working Paper**, Munich, n. 2208, p. 477-501, Nov. 2008.
- PRADO, João Paulo Bueno do; PASSINI, Elza Yasuko. O sistema de transporte coletivo urbano de Maringá: estudo da realidade e das possibilidades. **Acta Scientiarum: Human and Social Sciences**, Maringá, v. 25, n. 1, p. 165-174, 2003.
- RAICHELIS, Raquel. **Gestão pública e a questão social na grande cidade**. São Paulo: Lua Nova, 2006.
- RIOS, Mariana França. **Metodologia para localização de terminais do sistema de transporte público coletivo urbano**. 2007. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil e Ambiental) – Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2007.
- RODRIGUES, Maurício Olbrick. **Avaliação da qualidade do transporte coletivo da cidade de São Carlos**. 2006. 85 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transporte) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2006. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-26072006-211449/publico/dissertacaomauricio.pdf>. Acesso em: 2 ago. 2024.
- ROSS, Stephen L.; YINGER, John. Timing equilibria in an urban model with congestion. **Journal of Urban Economics**, Connecticut, v. 47, n. 3, p. 390-413, May 2000.
- SABACK JÚNIOR, Valter de Oliveira; SANTANA, Lídia Chagas de. Mobilidade urbana em Salvador e sua relação com a qualidade de vida. **Revista de Iniciação Científica Cairu**, Salvador, v. 1, p. 27-41, jun. 2014.

SANCHES, Jussara Romero; SOBREIRA, Gabriel Miaki; ARAUJO JÚNIOR, Miguel Etinger. De Lefebvre a Harvey: uma análise crítica do direito à cidade como instituto jurídico. **Organizações e Sustentabilidade**, Londrina, v. 5, n. 1, p. 3-19, 2017.

SANTOS, Benjamim Jorge Rodrigues dos. A qualidade no serviço de transporte público urbano. In: JORNADA CIENTÍFICA DE ENGENHARIA, 1., 2003, Goiânia. **Anais [...]**. Goiânia: Nupeng, 2003. Disponível em: [http://www2.ucg.br/nupenge/pdf/Benjamim\\_Jorge\\_R.pdf](http://www2.ucg.br/nupenge/pdf/Benjamim_Jorge_R.pdf). Acesso em: 10 ago. 2024.

SANTOS, Júlia Barros dos. **Transporte, saúde e engajamento profissional**: um estudo exploratório de viagens pendulares casa-trabalho. 2024. 186 f. Tese (Doutorado em Ciência em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Itajubá, Itajubá, 2024. Disponível em: [https://repositorio.unifei.edu.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/4109/Tese\\_2024037.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.unifei.edu.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/4109/Tese_2024037.pdf?sequence=1&isAllowed=y). Acesso em: 10 ago. 2024.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Miton. **A pobreza urbana**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SÃO LUÍS. **Lei nº 6.292, de 28 de dezembro de 2017**. Institui a lei de mobilidade urbana de São Luís e dá outras providências. São Luís: Prefeitura Municipal, 2017. Disponível em: [https://saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/2217\\_lei\\_n\\_6.292\\_-\\_2017\\_lei\\_de\\_mobilidade\\_urbana\\_de\\_sao\\_luis.pdf](https://saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/2217_lei_n_6.292_-_2017_lei_de_mobilidade_urbana_de_sao_luis.pdf). Acesso em: 10 ago. 2024.

SÃO LUÍS. Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte. **Bilhete único**. São Luís, 2024. Disponível em: <https://www.saoluis.ma.gov.br/smtt/conteudo/2927>. Acesso em: 10 ago. 2024.

SILVA, José Afonso da. **Direito urbanístico brasileiro**. 7. ed. São Paulo: Malheiros, 2012.

SILVA, Vânia Regina Jorge da. **Examinando os processos de segregação e descentralização através do transporte público na cidade do rio de janeiro**: o exemplo de Campo Grande - RJ, 1990-2009. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Pontifícia Universidade Católica, Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: [https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/14588/14588\\_1.PDF](https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/14588/14588_1.PDF). Acesso em: 2 ago. 2024.

SISTEMA Integrado de Transporte em São Luís. In: WIKIPEDIA: the free encyclopedia. [San Francisco, CA: Wikimedia Foundation, 2024]. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Sistema\\_Integrado\\_de\\_Transporte\\_em\\_S%C3%A3o\\_Lu%C3%ADs](https://pt.wikipedia.org/wiki/Sistema_Integrado_de_Transporte_em_S%C3%A3o_Lu%C3%ADs). Acesso em: 18 ago. 2024.

SOUSA JÚNIOR, José Geraldo. **O direito achado na rua**: concepção e prática. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.

SOUSA, Bruno Leonardo Maciel de. **Transporte coletivo público na cidade de São Luís-MA**: comparações pré e pós-implantação do SIT - Sistema Integrado de Transportes. 2013. 114 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2013. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/4347/5116.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 10 ago. 2024.

- SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. São Paulo: Bertrand, 2003.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC, 2012.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Contribuição para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. *In*: VASCONCELOS, Pedro; CORREA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 17-38.
- VIEIRA, Ângela Terezinha Ferreira. Transporte público urbano: estudo de mobilidade sobre Feira de Santana. **Anais dos Seminários de Iniciação Científica**, [S. l.], n. 21, 2017. Disponível em: <https://periodicos.uefs.br/index.php/semic/article/view/2456>. Acesso em: 10 ago. 2024.
- VILLAÇA, Flávio. **O espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP: Lincoln Institute, 2001.
- VILLAÇA, Flávio. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo: Editora Global, 1989.
- VITTE, Antonio Carlos. Modernidade, território e sustentabilidade: refletindo sobre qualidade de vida. *In*: VITTE, Claudete de Castro Silva; KEINERT, Tânia M. M. (org.). **Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana: discussões teórico-metodológicas**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2009.
- VUCHIC, Vukam R. **Urban public transportation: systems and technology**. New Jersey: Prentice Hall, 1981.