



Uema
UNIVERSIDADE ESTADUAL
DO MARANHÃO



Pós-Graduação em
Geografia, Natureza
e Dinâmica do Espaço



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO
CENTRO DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIAS EXATAS E NATURAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA, NATUREZA E DINÂMICA DO
ESPAÇO

JARDILENA BARBOSA SANTOS

**A DINÂMICA DOS TRANSPORTES E DOS EQUIPAMENTOS URBANOS FIXOS
EM SÃO JOSÉ DE RIBAMAR (MA)**

São Luís

2025

JARDILENA BARBOSA SANTOS

**A DINÂMICA DOS TRANSPORTES E DOS EQUIPAMENTOS URBANOS FIXOS
EM SÃO JOSÉ DE RIBAMAR (MA)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Natureza e Dinâmica do Espaço da Universidade Estadual do Maranhão, como requisito para obtenção do grau de mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Cristiano Nunes Alves

São Luís

2025

Santos, Jardilena Barbosa

A dinâmica dos transportes e dos equipamentos urbanos fixos em São José De Ribamar (MA). / Jardilena Barbosa Santos. – São Luis, MA, 2025.

110 f

Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual do Maranhão, 2025.

Orientador: Prof. Dr. Cristiano Nunes Alves.

1.Fixos. 2.Fluxos. 3.Dinâmica Urbana. 4.São José de Ribamar. I.Título.

CDU: 911.375

Elaborado por Cássia Diniz – CRB 13/910

JARDILENA BARBOSA SANTOS

**A DINÂMICA DOS TRANSPORTES E DOS EQUIPAMENTOS URBANOS FIXOS
EM SÃO JOSÉ DE RIBAMAR (MA)**

Dissertação apresentada ao Programa
de Pós-Graduação em Geografia,
Natureza e Dinâmica do Espaço da
Universidade Estadual do Maranhão,
como requisito para obtenção do grau
de mestre em Geografia.

Aprovada em: 26/05/2025

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Cristiano Nunes Alves (Orientador)

Doutor em Geografia
Universidade Estadual do Maranhão

Prof. Dr. José Arilson Xavier de Souza (Examinador Interno)

Doutor em Geografia
Universidade Estadual do Maranhão

Prof. Dr. Luiz Eduardo Neves dos Santos (Examinador Externo)

Doutor em Geografia
Universidade Federal do Maranhão

Dedico esta dissertação à memória do historiador Antônio Miranda, natural de São José de Ribamar, cuja vida foi dedicada à preservação da história, das tradições e da identidade de sua terra natal.

Sua obra *Tradição, lendas e histórias de São José de Ribamar*, por exemplo, resgata as raízes e os mitos da cidade. As informações que gentilmente me cedeu foram essenciais para a construção deste trabalho e para a compreensão dos simbolismos, histórias e devoção.

Antônio Miranda foi mais que um historiador: foi guardião das lembranças coletivas, contador das lendas sagradas e defensor da cultura popular ribamarense. Sua ausência é sentida, mas seu legado permanece vivo. Receba, onde estiver, meu mais sincero agradecimento.

Também à minha mãe, Josiléia Barbosa, que sempre foi o meu alicerce e a minha inspiração durante toda a minha trajetória de vida.

AGRADECIMENTOS

A Deus primeiramente, pela infinita bondade e misericórdia.

À minha família, que é o bem mais precioso que eu tenho. Em especial, à minha amada mãe Josiléia Barbosa, por sempre estar ao meu lado, sendo a minha melhor amiga e companheira, e principalmente por abdicar de sua vida durante a adolescência para cuidar de mim, proporcionando momentos maravilhosos.

Às minhas irmãs, Valéria Kauanny e Jhenifer Fernanda, agradeço imensamente por todo apoio, incentivo e admiração durante a minha jornada acadêmica.

À minha avó, Maria Elisa, que me apoiou e incentivou desde o início na decisão profissional.

Aos meus padrinhos Jardel Vieira e Rosângela Rabelo, pela admiração e incentivo nos meus estudos.

Às minhas tias Osmarina dos Reis e Flávia Barbosa, por participarem da minha formação pessoal e pelo apoio incondicional.

Aos meus afilhados Vagner Júnior e Enzo Gabriel, por me ensinarem a ser uma pessoa mais carinhosa, atenciosa, bondosa e amorosa, e a valorizar as ações mais simplórias da vida.

À minha amiga-irmã Josiane Nunes, pelo carinho e cumplicidade ao longo de todos esses anos.

Ao meu orientador, prof. dr. Cristiano Nunes Alves, por servir de inspiração e acreditar em minha competência, contribuindo com seus conhecimentos geográficos para o meu desempenho acadêmico e profissional. E principalmente pela empatia no meu pós-operatório, pela compreensão no período em que precisei me afastar das atividades acadêmicas enquanto estava de repouso.

A todos os professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia, Natureza e Dinâmica do Espaço da Universidade Estadual do Maranhão (PPGeo/Uema) que contribuíram de forma direta ou indireta durante a minha caminhada no mestrado.

À secretária do PPGeo/Uema, Nana Alves, por toda disponibilidade, compreensão e ajuda durante o curso.

Ao meu amigo Wanderson dos Anjos, com cuja linda amizade a Uema me presenteou. Admiro-o muito pelo seu esforço, sabedoria, competência e perseverança em

nunca desistir daquilo que deseja. Um amigo que nunca me negou favores, sempre muito solícito e companheiro.

A todos os meus amigos de turma, em especial a Alessânia Lucena, Brenda, Luécya, Jaícia e Welligton, pelo apoio e companheirismo enquanto fazíamos o mestrado.

À minha amicíssima Clara Durans, por quem eu tenho imensa admiração devido a sua dedicação aos estudos, sem falar da sua simplicidade, que cativa todos ao seu redor. Pela ajuda no estágio e na docência, e na confecção dos mapas utilizados nos artigos das disciplinas cursadas na pós-graduação.

À minha amiga Milena Boaes, pelas dicas e sugestões na reorganização de alguns detalhes que fizeram toda a diferença na elaboração desta dissertação.

À minha amiga Elayne Veloso, por toda paciência, solidariedade e ajuda durante a realização desta tarefa árdua e prazerosa ao mesmo tempo.

À Nayane Carneiro, por toda bondade e generosidade em um momento tão turbulento pelo qual eu passei durante a finalização da escrita da dissertação. Meu muito obrigada!

Ao meu amigo Felipe Desiderio, por sempre me encorajar e pelas dicas – importantíssimas – cedidas para a construção deste trabalho.

Ao Núcleo de Estudos em Território, Cultura e Planejamento Marielle, que de forma bastante significativa possibilitou novas aprendizagens envolvendo temas de grande importância para a sociedade de um modo geral, inclusive pautas voltadas a assuntos sobre resistência de grupos menos favorecidos.

À minha amiga Allana Costa, pelo empenho e profissionalismo impecável, sempre superando minhas expectativas relacionadas à parte cartográfica do trabalho.

A todos os entrevistados envolvidos na pesquisa, principalmente ao secretário Edson Rego do Centro de Cultura e Turismo Alcione Ferreira, que foi muito gentil durante uma conversa bem espontânea e proveitosa.

Aos professores Luiz Eduardo Neves da Universidade Federal do Maranhão e Raquel de Pádua Pereira da Universidade Estadual de Campinas, por todas as considerações e sugestões apresentadas durante a qualificação.

Também não poderia deixar de externar a minha gratidão ao prof. dr. José Arilson Xavier de Souza, coordenador do Núcleo Marielle, por aceitar o convite para compor a banca de defesa e pelos inúmeros ensinamentos partilhados durante a minha trajetória acadêmica até aqui.

À Uema, por todo apoio recebido.

E à Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão, pelo subsídio para que a pesquisa se concretizasse.

O espaço reproduz a totalidade através das transformações pela sociedade, modos de produção, distribuição da população, entre outras necessidades, desempenham funções evolutivas na formação econômica e social, influencia na sua construção e também é influenciado nas demais estruturas de modo que torna um componente fundamental da totalidade social e de seus movimentos (SANTOS, 1979, p. 10).

RESUMO

O objetivo desta pesquisa é analisar as dinâmicas socioterritoriais de São José de Ribamar, focando nas transformações espaciais e nos transportes ao longo do tempo. A partir de uma abordagem histórica do território, é possível identificar as modernizações presentes na cidade, destacando, especialmente, os serviços de transporte coletivo, que se concentram majoritariamente na área central. A pesquisa também investiga as insatisfações dos usuários desses serviços, identificando os principais problemas que afetam a qualidade do transporte público local. Quanto aos procedimentos metodológicos, a dissertação baseou-se em revisão bibliográfica e em trabalho de campo, que incluiu visitas técnicas, entrevistas com comerciantes locais e agentes do Poder Público, além da aplicação de questionários a moradores da cidade. Com isso, espera-se que a pesquisa contribua para maior valorização de São José de Ribamar, destacando suas potencialidades naturais e culturais. Ao levar em conta as necessidades da população local, acredita-se que a cidade possa ser mais reconhecida e, futuramente, atrair mais turistas, mitigando seus problemas urbanos.

Palavras-chave: fixos; fluxos; dinâmica urbana; São José de Ribamar.

ABSTRACT

The objective of this research is to investigate the past and contemporary socio-territorial dynamics in São José de Ribamar through fixed points, flows and transformations in space over time. Through its territorial history, we clearly perceive the current modernizations present in the city of Ribamar. Thinking about the fixed points of public transport in Ribamar, we observe that the main services offered by the municipal administration are located in the central area of the city. Furthermore, we pay attention to the dissatisfaction of users when using public transport, for various reasons. Regarding the methodological procedures, the dissertation was based on a bibliographical survey and field activities, consisting of various technical visits and interviews with the owners of commercial establishments in the city and with public authorities, as well as the application of questionnaires to the city's residents. Thus, we hope that the city of São José de Ribamar will be better recognized and that its problems will be alleviated, taking into account its local population, given the natural, cultural and gastronomic riches that the area has, which may attract more tourists in the future. Finally, we hope that this research will continue, with the aim of answering the numerous questions and reflections that were not considered during the writing of this dissertation.

Keywords: fixed; flows; urban dynamics; São José de Ribamar.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização da Ilha do Maranhão	17
Figura 2 – Localização da Região Metropolitana da Grande São Luís	21
Figura 3 – O Núcleo original da Vila de São José de Ribamar (1886)	28
Figura 4 – Igreja antiga de São José de Ribamar em 1930	29
Figura 5 – Largo da Igreja de São José de Ribamar	30
Figura 6 – Gravura dando ideia do formato do casario ribamarense nos anos 1940	31
Figura 7 – Tondela em 1940	32
Figura 8 – Cine Ribamar em 1953	33
Figura 9 – Projetor utilizado no Cine Ribamar em 1952	34
Figura 10 – Cine Ribamar em ruína	34
Figura 11 – Venda de objetos de barro vindos de Rosário em 1964	35
Figura 12 – Restaurante Mar & Sol em 1976	36
Figura 13 – Praça da Matriz em 1989	37
Figura 14 – Horto do Calvário (1997)	38
Figura 15 – Avenida Gonçalves Dias na década de 1990	39
Figura 16 – Bondes de tração animal em São Luís (1908)	40
Figura 17 – Bonde a vapor (1940)	40
Figura 18 – Ônibus da Viação Primor (1930)	41
Figura 19 – Bonde elétrico em São Luís (1960)	42
Figura 20 – Ônibus Jardineira em 1951	43
Figura 21 – Carroça sendo usada como meio de transporte em 1954	43
Figura 22 – Lancha saindo do porto do Barbosa para São Luís (1960)	44
Figura 23 – Antigo ponto final de ônibus (1980)	45
Figura 24 – Caminhão na ponte do rio São João	46
Figura 25 – Caminhonete improvisada (pau-de-arara)	46
Figura 26 – Ônibus da década de 1990	47
Figura 27 – Primeiro meio de transporte alternativo de Ribamar (kombi)	48
Figura 28 – Praça Capitão João Pedro	51
Figura 29 – Praça Nicolau Ramos Sodré	51
Figura 30 – Praça da Matriz	52
Figura 31 – Praça Ana Carolina em 2017	53
Figura 32 – Desmoronamento do muro de contenção no entorno da praça	53
Figura 33 – Placa de execução da obra	54
Figura 34 – Fachada da igreja matriz	55
Figura 35 – Caminho de São José	56
Figura 36 – Escola Patronato São José de Ribamar	57
Figura 37 – Concha Acústica	57
Figura 38 – Gruta Nossa Senhora de Lourdes	58
Figura 39 – Monumento a São José de Ribamar	59
Figura 40 – <i>Print screen</i> da notícia	59
Figura 41 – Monumento interditado	60
Figura 42 – Monumento com estrutura protetora	61
Figura 43 – Restauração do monumento de São José de Ribamar	62
Figura 44 – Finalização da restauração do monumento	62
Figura 45 – Cais de São José de Ribamar no início dos anos 2000 e em 2017, respectivamente	63
Figura 46 – Espigão costeiro ribamarense	64
Figura 47 – Festa do Lava-Bois em 2024	65
Figura 48 – Parque de diversões Santa Cruz	65
Figura 49 – Espaço Chico Moraes	66
Figura 50 – Quadra poliesportiva	68
Figura 51 – Secretarias municipais na orla	69

Figura 52 – Faixa de areia da praia de banho em 2022	69
Figura 53 – Píer na praia de banho atualmente.....	70
Figura 54 – Construção de rampa náutica da Beira Mar em São José de Ribamar	71
Figura 55 – Banco do Brasil	73
Figura 56 – Banco do Bradesco	73
Figura 57 – Banco do Nordeste.....	74
Figura 58 – Caixa Econômica Federal	74
Figura 59 – Fachada do hotel e restaurante Mar & Sol	75
Figura 60 – Mercearia Dayane.....	76
Figura 61 – Localização do Pátio Norte Shopping.....	77
Figura 62 – Fachada do Supermercado El Camiño	78
Figura 63 – Ônibus metropolitanos.....	84
Figura 64 – Ônibus do sistema metropolitano de São José de Ribamar.....	85
Figura 65 – Ônibus com defeito.....	86
Figura 66 – Itinerário das linhas de ônibus públicos de São José de Ribamar	88
Figura 67 – MA-202 intrafegável	89
Figura 68 – Viaduto Neiva Moreira.....	89
Figura 69 – Via triplicada no Araçagi.....	90
Figura 70 – Van Mercado Central-Ribamar.....	93
Figura 71 – Carro-lotação do Turiúba.....	94
Figura 72 – Ponto de táxi e mototáxi respectivamente	94

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Acessibilidade ao lazer em São José de Ribamar	67
Gráfico 2 – Uso do transporte público	81
Gráfico 3 – Pessoas que frequentam ou não os municípios da Região Metropolitana da Grande São Luís	81
Gráfico 4 – Principais motivos para os deslocamentos dos ribamarenses.....	82
Gráfico 5 – Acessibilidade dos ônibus para a população	86

LISTA DE SIGLAS

Caged	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
Cetracol	Ceará Transporte Coletivos
Denatran	Departamento Nacional de Trânsito
GPS	Global Positioning System
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
MOB	Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos
PPGeo	Programa de Pós-Graduação em Geografia, Natureza e Dinâmica do Espaço
RMGSL	Região Metropolitana da Grande São Luís
Semosp	Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos
Sinfra	Secretaria de Estado da Infraestrutura
SIT	Sistema Integrado de Transporte
SMTT	Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes
TCM	Transporte Coletivo Maranhense
Uema	Universidade Estadual do Maranhão

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	17
2	ENTRE FIXOS E FLUXOS: AS TRANSFORMAÇÕES NO ESPAÇO URBANO EM SÃO JOSÉ DE RIBAMAR.....	24
3	A CIDADE EM TRANSFORMAÇÃO: MODERNIDADE E DINÂMICAS URBANAS EM SÃO JOSÉ DE RIBAMAR.....	49
3.1	Praças e monumentos públicos em São José de Ribamar: espaços de memória e identidade urbana	49
3.2	Espaços comerciais e de serviço em São José de Ribamar: permanências e funcionalidade urbana	71
4	MIGRAÇÃO PENDULAR EM SÃO JOSÉ DE RIBAMAR NO CONTEXTO METROPOLITANO DE SÃO LUÍS	80
4.1	O Sistema Integrado de Transporte (SIT) em São José de Ribamar: conceitos, função e inovações.....	83
4.2	Fluxos populacionais entre São José de Ribamar e São Luís: trajetos e dinâmicas.....	87
4.3	Transportes alternativos: resposta do lugar às lacunas de serviço.....	91
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	96
	REFERÊNCIAS	99
	APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO 1: MORADORES	103
	APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO 2: ESTABELECIMENTOS	104
	ANEXO A – ROTA DA LINHA DE ÔNIBUS RIBAMAR-TERMINAL COHAB	105
	ANEXO B – ROTA DA LINHA DE ÔNIBUS RIBAMAR-RODOVIÁRIA	106
	ANEXO C – ROTA DA LINHA DE ÔNIBUS RIBAMAR-DEODORO-SÃO FRANCISCO	107
	ANEXO D – ROTA DA LINHA DE ÔNIBUS RAPOSA-RIBAMAR	108
	ANEXO E – ROTA DA LINHA DE ÔNIBUS RIBAMAR-BANDEIRA TRIBUZI-JOÃO PAULO.....	109
	ANEXO F – ROTA DA LINHA DE ÔNIBUS RIBAMAR-PANAQUATIRA	110

1 INTRODUÇÃO

É notável que a capital maranhense funciona como um núcleo urbano altamente habitado e desenvolvido quando comparado a outros municípios do estado, inclusive São José de Ribamar. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), São Luís possui o maior Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) entre as capitais da região, com 0,768. A cidade faz parte do Golfão Maranhense e se situa na Ilha Upaon-Açu (que significa “ilha grande”, nome dado pelos Tremembé).

A Ilha do Maranhão compreende quatro municípios: São Luís, São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa, como se pode visualizar na Figura 1. Cada um desses espaços geográficos apresenta dinamicidades específicas, a partir de elementos que os caracterizam (população, economia, cultura, serviços etc.) e possibilitam uma compreensão de suas diferentes realidades.

Figura 1 – Localização da Ilha do Maranhão



Neste trabalho temos como objetivo investigar as dinâmicas socioterritoriais pretéritas e contemporâneas em São José de Ribamar considerando a relação dessa cidade

com São Luís, capital do estado¹ e núcleo da Região Metropolitana da Grande São Luís (RMGSL). A necessidade de tal análise parte, entre outros fatores, da predominância dos fluxos que os ribamarenses realizam para a capital do estado em busca de serviços, dos mais básicos possíveis aos mais complexos, dando-nos, assim, ideia do modo como ocorre a articulação metropolitana maranhense.

Na presente pesquisa destacaremos a cidade de São José de Ribamar, envolvendo sua dinâmica urbana com base nos movimentos/fluxos realizados. Ora, desde o início do seu povoamento, apenas se aceleram e se intensificam os fluxos de seus moradores até a capital, com o intuito de realizar atividades diárias; esses deslocamentos se dão, por exemplo, devido a vínculos empregatícios, conclusão dos estudos, idas a banco para a retirada de benefícios, tratamentos hospitalares, realização de compras nas lojas e camelôs da Rua Grande e do Mercado Central, entre outras razões.

São José de Ribamar faz parte do Golfão Maranhense e se situa na Ilha Upaon-Açu (que significa “ilha grande”, nome dado pelos Tremembé), que compreende outros três municípios: São Luís, Paço do Lumiar e Raposa (Figura 1). Cada cidade se caracteriza por elementos que as individualizam, desenvolvendo relações específicas com a capital maranhense, num fazer diário gerado por diferentes motivações.

Oliveira *et al.* (2014, p. 3) apontam que a cidade de São José de Ribamar de um modo geral, diante das novas e mais flexíveis formas de produção, *marketing* e distribuição de bens e serviços, reúne comunicações e trocas que movimentam pessoas, objetos e capitais em diversas regiões. Essa afirmativa se explica devido aos fluxos que os ribamarenses executam diariamente (migração pendular) para a capital – ainda que a locomoção seja um ponto crítico –, impulsionados por motivos de estudo, trabalho, tratamento hospitalar, lazer etc., pois a cidade não consegue atender a demanda populacional com todos os serviços essenciais, sobretudo os de cunho empregatício.

Em relação à empregabilidade, São Luís se destaca na oferta de empregos, sendo um fator principal da migração diária dos ribamarenses para lá. A capital maranhense, obviamente, tem uma quantidade maior de emprego formal quando comparada a São José de Ribamar, o que se explica, principalmente, pelo fato de a capital ser mais desenvolvida e populosa. De acordo com o site do Governo do Maranhão (“Maranhão...”, 2024), o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), em setembro de 2024, destacou que o

¹ Segundo dados do IBGE (2022), São Luís possui uma população de aproximadamente 1.037.777 habitantes, e São José de Ribamar de 244.579.

número de empregados formais se elevou para 663.648, em vários setores, como comercial, varejista e empresarial, enquanto São José de Ribamar, de acordo com o Censo de 2022, apresenta 23.967 pessoas ocupadas.

Porém, apesar de a cidade de São José de Ribamar apresentar escassez em serviços e falta de oportunidades para todos os seus moradores, ela detém características significativas de uma cidade dinâmica em outros ramos, principalmente por conta da atividade turística, envolvendo aspectos como recursos naturais, gastronomia e festividades, entre os quais se sobressai o turismo religioso. Sob a ótica de Santos (2023, p. 27), esse tipo de turismo “se define como a atividade turística que consiste em realizar um ‘movimento’ de deslocamento, peregrinação ou estadia em lugares religiosos (retiros espirituais, litúrgicos ou religiosos)”.

Em relação aos aspectos naturais, as praias e falésias ribamarenses se caracterizam como elementos representativos, pois eles colaboram para o reconhecimento do seu potencial turístico. Quanto ao aporte gastronômico, a cidade dispõe de vários frutos-do-mar, inclusive o peixe-pedra, típico da região e até mesmo tema de um festival. Amiúde, ainda que se caracterize como um espaço atrativo para turistas durante todo o ano, são especialmente as festividades profanas e religiosas próprias da cidade que reúnem mais visitantes, como Lava-Pratos, festa realizada após o fim de semana do carnaval, e Lava-Bois, celebrado no fim de semana após a temporada junina. Além desses eventos, destaca-se o festejo de São José de Ribamar (santo padroeiro do Maranhão), composto por missas, romarias e novenas, trazendo consigo devotos de vários estados do Brasil e até mesmo do exterior.

Esses apontamentos fazem com que se perceba a influência de diferentes agentes e atividades na produção do espaço urbano, espaço que é socialmente produzido, mantendo-se como ponte de concentração e divergência de fluxos diversos (Santos, 1994) que apresentam, ainda, uma dinamicidade atribuída ao fato de serem condição e reflexo de formas e processos sociais, econômicos e políticos. Segundo Santos (1994, p. 253), à medida que a história vai fazendo-se, a configuração territorial é demarcada pelas obras humanas, que funcionam como verdadeiras próteses que tendem a negar a “natureza natural”, trocando-a por uma “natureza humanizada”. E, evidentemente, através dessa humanização percebemos as diversas transformações no espaço urbano.

Santos (1988) propõe uma nova forma de enxergar as regiões centrais de países em desenvolvimento ou de cidades que passaram por grandes transformações em sua

estrutura urbana.

Tanto São Luís como, posteriormente, a cidade de São José de Ribamar passaram por essas transformações notáveis em seu cotidiano. Enquanto na capital maranhense isso ocorreu de forma mais rápida, no contexto ribamarense essas modernizações aconteceram por meio de um processo mais lento, pelo qual as suas transformações ganham reconhecimento paulatinamente.

As mudanças orquestradas no conjunto dessas cidades acenam para um processo de metropolização dinâmico, denotando nuances próprios desses diferentes espaços. Nesse contexto, cabe enfatizar que a metropolização, segundo Castells (2000), é entendida como a expressão espacial do crescimento urbano, em razão do dinamismo econômico e dos fluxos migratórios intensos possibilitados pelas redes de transportes e pelo papel desempenhado pelo país.

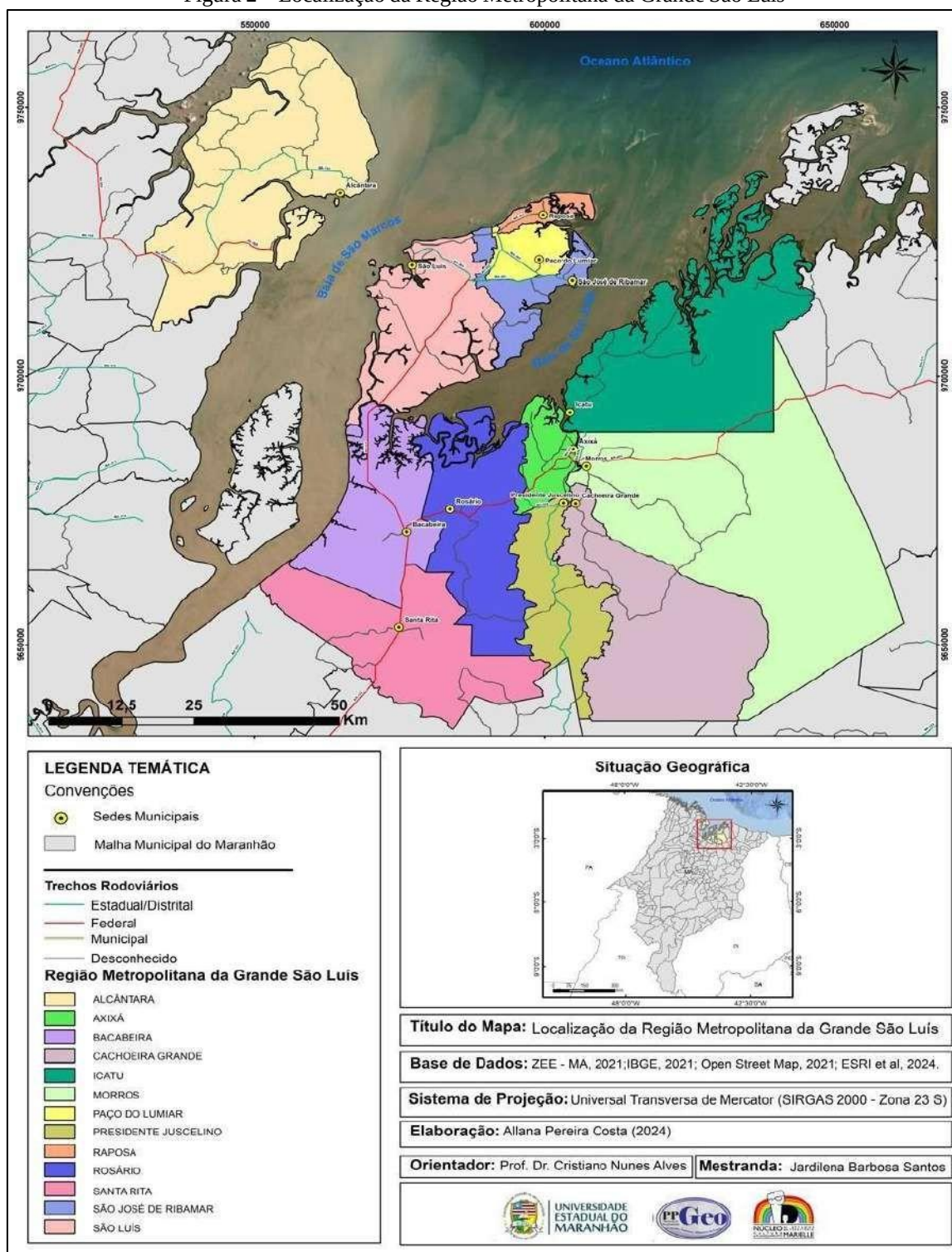
A esse termo, temos a RMGSL, definida pela Lei Complementar Estadual nº 69/2003, reestruturando o Conselho de Administração e Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande São Luís (COADEGS), além de conduzir ondas de crescimento a essas áreas que passam a envolver o município de Alcântara (Masullo; Lopes, 2017).

Nesse sentido, de acordo com Lopes (2018, p. 92, grifo nosso), a metropolização²² da Grande São Luís (Figura 2) ampliou-se:

A metropolização começa a incorporar outros territórios além da Ilha em função de interesses econômicos ou da mobilidade diária da força de trabalho. Dessa forma, a Região Metropolitana da Grande São Luís (RMGSL), composta pelos municípios de Alcântara, Axixá, Bacabeira, Cachoeira Grande, Icatu, Morros, Presidente Juscelino, Paço Lumiar, Raposa, Rosário, Santa Rita, São José de Ribamar e São Luís foi instituída pela Lei Complementar Nº 174/2015.

² Lencioni (2011, p. 136) destaca os seguintes termos para pensarmos na ideia de metrópole e metropolização: “o processo de metropolização do espaço se expressa na intensificação e multiplicidade dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações, bem como pelo crescimento do número de cidades conurbadas, onde não se distingue muito bem, na continuidade da área construída, o limite municipal de cada uma delas. E, também, pela expansão territorial do aglomerado metropolitano e pela extensão e densificação territorial da concentração das infraestruturas”.

Figura 2 – Localização da Região Metropolitana da Grande São Luís



Sendo assim, por envolver diferentes fenômenos e processos geográficos, esta investigação trouxe algumas inquietações durante sua execução, dentre as quais destacamos as seguintes: quais são as principais modernizações ocorridas no centro da cidade até a atualidade? De que forma elas impulsionam o turismo religioso na cidade? Por quais motivos

os moradores de São José de Ribamar precisam se deslocar para São Luís em busca de realizar as suas atividades de interesse comum? Quais são os meios de transporte utilizados para que aconteça a mobilidade urbana dos ribamarenses à região metropolitana? Como a cidade pode reorganizar e ampliar seus equipamentos urbanos, com o aumento temporário de fluxos, sem comprometer a qualidade de vida da população local? Além disso, como garantir o equilíbrio entre a preservação do patrimônio imaterial (fixo) e a fluidez da mobilidade urbana (fluxo), considerando o crescimento populacional, o uso crescente de transportes alternativos e a expansão urbana desordenada?

Em termos de procedimentos metodológicos, a pesquisa parte do levantamento bibliográfico, respaldado em materiais previamente elaborados, tais como livros, teses, dissertações, monografias, artigos científicos, jornais, entre outros. Neste sentido, compartilharemos dos pensamentos e conhecimentos de alguns estudiosos, como Lopes (2018) para destacar a metropolização; Castells (2000) para enfatizar questões urbanas; e Villaça (1998) para explanar sobre o espaço intraurbano.

O processo de pesquisa possibilitou consultas a diferentes unidades de informação, a saber: a Biblioteca Municipal José Sarney (localizada na própria área de estudo), a Biblioteca Pública Benedito Leite (na Praça Deodoro) e a biblioteca setorial do Núcleo de Estudos em Território, Cultura e Planejamento Marielle (na Universidade Estadual do Maranhão – Uema). Visitamos ainda a Secretaria de Turismo e Cultura de São José de Ribamar e pesquisamos nos arquivos do IBGE e do Caged, e no site do Governo do Estado do Maranhão e da Prefeitura Municipal de São José de Ribamar. Além dessas tarefas, fez-se a observação de fotografias antigas e recentes da paisagem urbana, obtidas através de redes sociais, como o Facebook, e no livro *Tradição, lendas e histórias de São José de Ribamar*, do historiador Antônio Miranda.

Posteriormente, foram realizados trabalhos de campo na área central da cidade de São José de Ribamar, para a realização dos registros fotográficos e aplicação de 70 questionários (sendo aplicados 60 com moradores e 10 com os proprietários de estabelecimentos, dentre os quais 6 bares, 3 restaurantes e 1 comércio).

Dos 60 moradores entrevistados, foram 38 mulheres e 22 homens. Do total de mulheres, 28 têm idade entre 18 e 28 anos, 8 estão na faixa etária de 29 a 39 anos e 2 têm mais de 40 anos. Além disso, 29 pessoas se autodeclaram negras, 7 pardas, e 2 brancas. Em relação ao grupo masculino, dos 22 homens, 15 estão na faixa etária de 29 a 39 anos, 4 são maiores de 40 anos e 3 têm entre 18 a 28 anos. Com base na autodeclaração, os homens estão

assim agrupados: 12 negros, 8 pardos e 2 brancos. Assim, a maior parte dos homens se concentra na faixa de 29 a 39 anos. Esse perfil reflete uma faixa etária e racial interessante, com maior presença de pessoas negras, tanto entre as mulheres quanto entre os homens.

Os 10 proprietários dos estabelecimentos da comunidade têm idade superior a 40 anos, sendo 6 homens e 4 mulheres. No que diz respeito à raça, 4 negros, 3 se autodeclararam brancos e 3 pardos. Essa faixa etária e racial entre os empreendedores reflete uma pluralidade no perfil dos responsáveis pelos comércios locais ribamarenses.

Aconteceram ainda uma visita ao Centro de Cultura e Turismo Alcione Ferreira e uma entrevista na Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos (Semosp), para obtenção de dados relacionados aos aspectos históricos e culturais do município e para aquisição de informações sobre a infraestrutura urbana, a partir de construções e reformas operadas no centro da cidade.

Sendo assim, esta dissertação está estruturada em três capítulos, partindo de uma análise mais ampla para então evidenciar aspectos locais, a fim de entender o fenômeno investigado. Dessa forma, o primeiro capítulo, intitulado “Entre fixos e fluxos: as transformações no espaço urbano em São José de Ribamar”, elenca como eram organizados espacialmente os principais fixos na cidade e de que forma aconteciam os deslocamentos dos munícipes até a capital maranhense. Já o segundo capítulo, denominado “A cidade em transformação: modernidade e dinâmicas urbanas em São José de Ribamar”, traz informações importantes acerca de como se encontram os fixos no espaço ribamarense, destacando as suas principais transformações ou modernizações até o período de construção desta pesquisa. E o terceiro e último capítulo, nomeado “Migração pendular em São José de Ribamar no contexto metropolitano de São Luís”, dá ênfase para a forma como acontecem os deslocamentos dos ribamarenses na atualidade, aponta a evolução dos transportes públicos e, por fim, faz uma ressalva a respeito dos transportes alternativos.

2 ENTRE FIXOS E FLUXOS: AS TRANSFORMAÇÕES NO ESPAÇO URBANO EM SÃO JOSÉ DE RIBAMAR

Segundo Santos (1997, p. 51), o espaço é “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”. Em outras palavras, se quer dizer que o espaço e a sociedade são observados como inseparáveis, sendo analisados a partir das ações humanas que se encontram em constantes mudanças e transformações.

Nesse sentido, para melhor compreensão dos fatos aqui abordados, é necessário citar os antecedentes da ocupação de São José de Ribamar, com o objetivo de demonstrar como era a sua organização espacial no passado. Para tal, tomamos como ponto de partida o par dialético dos fixos e fluxos, destacando as articulações no contexto da RMGSL.

Milton Santos (2021, p. 85), em seu livro *Metamorfoses do espaço habitado*, diz que “o espaço é, também e sempre, formado de fixos e fluxos. Nós temos coisas fixas, fluxos que se originam dessas coisas fixas, fluxos que chegam a essas coisas fixas. Tudo isso, junto, é o espaço”.

Seguindo essa linha de raciocínio, Santos (2021, p. 86-87) destaca que os fixos e fluxos estão interligados, se mostrando inseparáveis:

Os fixos nos dão o processo imediato do trabalho. Os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens. [...] o estudo dos fixos permite uma abordagem mais cômoda, por meio dos objetos localizados: agências de correio, bancos, hospitais, escolas, fábricas [...]. Mas ambos são indistinguíveis, pois os fixos provocam fluxos em função de seus dados técnicos, que são geralmente locais, mas também em função de dados políticos. Os fixos, como instrumentos de trabalho, criam massas. Mas não basta criar massas, impõe-se fazer com que se movam.

Há uma diversidade de espaços: Santos (2021, p. 85) aponta, ainda, o espaço econômico, que é um conjunto de pontos e de fluxos entre eles, enquanto o espaço geográfico é o espaço banal. Em outras palavras, o espaço econômico é onde acontece o cotidiano das pessoas, a interação da humanidade com o meio geográfico; basicamente, é a relação existente entre os fluxos que as pessoas realizam para determinados pontos estratégicos (fixos).

Essa movimentação é bastante visível nas grandes cidades ou metrópoles, devido às inúmeras opções de serviço e outras oportunidades. Logo, o espaço urbano, socialmente produzido, se mantém como ponte de concentração e divergência de fluxos diversos (Santos, 1994), que apresentam, ainda, uma dinamicidade atribuída ao fato de serem condição e

reflexo de formas e processos sociais, econômicos e políticos. Nesse sentido, Corrêa (1989) aponta que o espaço urbano expressa processos e formas espaciais, apresentando movimentos e conteúdos com os mais diversos usos interligados entre si.

Em São José de Ribamar, a relação entre os elementos fixos (como praças, igrejas, escolas, supermercados e infraestrutura urbana) e os fluxos (pessoas, mercadorias, veículos, informações) revela tensões importantes para o planejamento urbano. Apesar de ser uma cidade com forte identidade cultural e religiosa, observa-se que muitos equipamentos urbanos fixos não acompanham a intensidade e a sazonalidade dos fluxos populacionais, principalmente durante as datas comemorativas.

É inegável que há vários tipos de estudo geográfico sobre o espaço urbano, bem como o intraurbano. Trazer tal conceito é de fundamental importância para a compreensão desta pesquisa, pois, em conformidade com Villaça (1998, p. 20), o espaço intraurbano é estudado através das localizações, evidenciadas a partir dos fluxos. Ademais, a localização em si articula-se à mobilidade, à coesão e à segregação das classes sociais, reestruturando o espaço interno das cidades. Villaça (1998, p. 22) complementa relatando que “o urbano passa então a ser definido em termos dos efeitos particulares da intensidade das interações entre o social e o espacial, provocadas pela forma específica de articulação espacial da produção, da circulação do consumo, na formação social”.

No caso de São José de Ribamar, município com características urbanas e rurais, reconhecido pelo turismo e por sua religiosidade, a escala intraurbana permite compreender como os diferentes bairros ou municípios e áreas centrais se relacionam entre si e com os principais equipamentos urbanos fixos, como o santuário, praças, escolas e centros comerciais.

Acerca disso, a análise intraurbana de São José de Ribamar destaca a diversidade dos espaços urbanos: áreas consolidadas no centro convivem com setores em expansão e com zonas que ainda enfrentam desafios de infraestrutura e mobilidade. Esse olhar detalhado é essencial para o planejamento urbano, visando melhorar a circulação, o acesso a serviços e a qualidade de vida dos moradores.

Além disso, a escala intraurbana é fundamental para entender os impactos do turismo religioso na cidade, principalmente no que diz respeito aos fluxos de visitantes e à capacidade dos espaços públicos de acomodar essa demanda, especialmente durante eventos festivos. O conceito de intraurbano também se relaciona excepcionalmente à migração pendular, fluxo diário comum de São José de Ribamar para São Luís. Esse fluxo também

pode ser entendido através do ser humano, seja enquanto portador de mercadoria, força de trabalho (como no deslocamento casa-trabalho), consumidor ou na reprodução da força de trabalho, além do deslocamento para realização de compras, em busca de lazer, por estudos etc.

Segundo Pinto (2009, p. 59) “o espaço intraurbano passa a significar mais do que uma escala de análise, funcionando como um conceito de análise urbana”. Ou seja, ele envolve não só aspectos da cidade em si, mas também engloba os sujeitos como protagonistas dos estudos sobre as dinâmicas que ocorrem na sociedade.

No que concerne aos fixos, esses elementos propõem ações que modernizam o próprio lugar, num movimento caracterizado por fluxos modernos ou renovados que modificam as condições ambientais e sociais. Nesse sentido, “os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e perpassam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam” (Santos, 1982, p. 53; Santos, 1988, p. 75-85).

Sob essa ótica, Santos (1997, p. 38) afirma com precisão sobre as modernizações a partir desses dois elementos:

Fixos e fluxos juntos, interagindo, expressam a realidade geográfica e é desse modo que conjuntamente aparecem como um objeto possível para a geografia. Foi assim em todos os tempos, só que hoje os fixos são cada vez mais artificiais e mais fixados ao solo; os fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos.

Dando continuidade a essa pauta, é importante levar em consideração alguns aspectos relevantes acerca da organização espacial de São José de Ribamar e da forma como isso se deu. Para tanto, será exposto a seguir um breve olhar sobre o povoamento da cidade ribamarense, compreendendo objetivos e interesses ligados a esse processo que denotam disputas territoriais e questões religiosas.

Historicamente, no ano de 1615 veio ao Maranhão um grupo de missionários franciscanos a bordo da esquadra de Jerônimo de Albuquerque³. Em 1624, o então governador Francisco Coelho de Carvalho ordenou a colonização das terras de São José de Ribamar através da carta régia do rei da Espanha, D. Filipe IV. Dessa forma, no dia 27 de dezembro de

³ Jerônimo de Albuquerque conquistou a cidade de São Luís na luta contra os franceses. Foi nomeado capitão-mor do Maranhão e acrescentou Maranhão ao seu nome.

1627 nascia o Arraial de São José. Os primeiros habitantes foram os indígenas Gamelas. Segundo Conceição (2008, p. 47), esses indígenas se caracterizavam da seguinte forma:

Os índios do grupo usavam uma pequena espécie de gamela de madeira, disco enfeitando o lábio inferior. Esses grupos eram os Acroás e os Tremembés que viviam no Maranhão e no Piauí. No Maranhão, os descendentes dos Índios Gamelas vivem na área conhecida como “terra dos Índios”, às margens do Lago de Viana. São José de Ribamar era chamada inicialmente de São José dos Índios e São José do Lugar.

As terras que os indígenas Gamelas habitavam eram doações de datas e sesmarias aos missionários religiosos da Companhia de Jesus, feitas pelo governador do Maranhão Francisco Coelho de Carvalho. Em 16 de dezembro de 1627, lutaram e foram libertos pelo Alvará de 7 de junho de 1755. Moravam em casa de palha, com formato arredondado, medindo 20 palmos de diâmetros, com 12 palmos de altura (Conceição, 2008, p. 47). Depois de libertos os indígenas (que eram até então “conduzidos” pelos missionários, muitos deles em cativeiros), foram erguidas as primeiras casas no final do século XIX.

Conforme Conceição (2008, p. 45), o nome da cidade surgiu da seguinte forma:

Foi através da Lei Estadual de nº 758 de 24 de setembro de 1952 que o município teve pelo Governador Eugênio de Barros, o nome Ribamar. Após dezessete anos o Exmo. Sr. Governador do Maranhão Dr. José Sarney, através da Lei Estadual nº 2980 de 16 de setembro de 1969, restaurou definitivamente o topônimo de SÃO JOSÉ DE RIBAMAR, em homenagem ao Santo Milagroso, padroeiro do lugar.

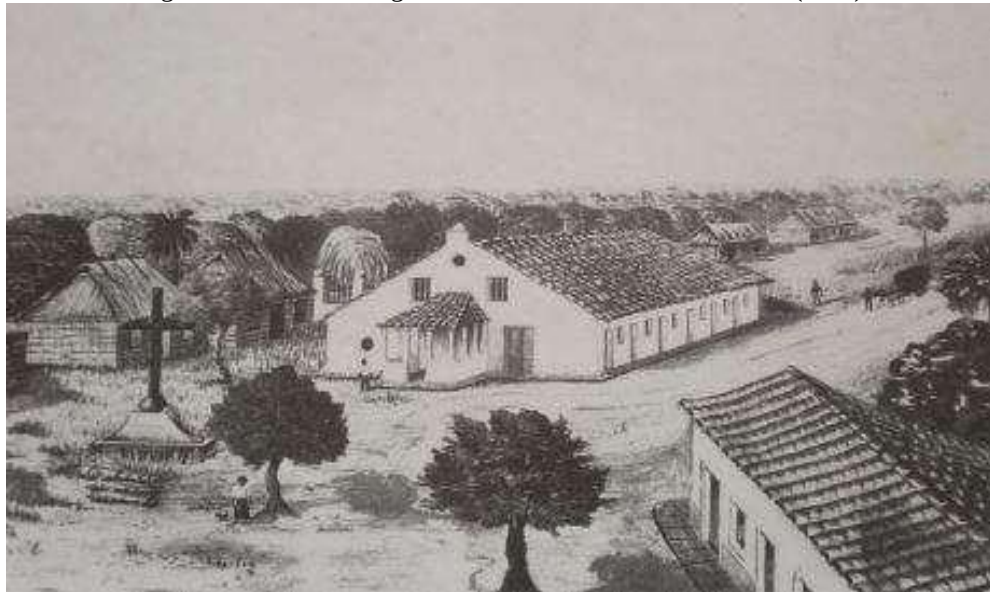
Primordialmente, César Marques, no seu *Dicionário histórico-geográfico da província do Maranhão* (1870), destaca a mais aceitável lenda, que a credence popular toma para si como verídica, sobre a nomeação de São Jose de Ribamar, mencionada pelo pesquisador ribamarense Antônio Miranda em uma entrevista feita em 21 de julho de 1999:

Um navio vindo de Portugal para o Maranhão entrou em baía errada e veio bater aqui e foi exatamente aqui que ia se dando o naufrágio e no momento da súplica foi que a tripulação clamou por São José e foi atendida, quando uma onda gigantesca atingiu o casco do navio e o joga sobre uma croa e o mesmo encalha, então a tempestade passa e o navio ficou lá, quando a maré secou todinha, os tripulantes recolheram o material para consertar o navio. Quando chegaram a Portugal, o capitão mandou esculpir a imagem da Sagrada Família... [...] ele recebeu imagem e trouxe para cá e construiu sobre um promontório a primeira capelinha dedicada a São José. O mencionado capitão português foi embora e nunca mais aparecera, então conta a história que os índios habitantes do lugar, os Gamelas, passaram a ser os donos verdadeiros da imagem e isto por volta da primeira metade do século XVII, comparando a lenda com a fundação. Porque quando os frades franciscanos começaram a chegar aqui, por volta de 1624 a 1627, já encontram os índios às voltas da imagem (Miranda, 1999 *apud* Reis, 2001, p. 133).

Nessa época em Portugal, já existia o culto a São José, e não foi por acaso a escolha desse santo como intercessor dos navegantes portugueses em momento de aflição. Além das botas em sua imagem, como uma referência aos navegadores portugueses, o santo também deu nome ao local onde foi construída sua capelinha, que, por ter sido construída “arriba do mar”, que significa “acima do mar”, deu origem à denominação São José de Ribamar. Esse fato lembra as demais aglomerações brasileiras, devido a sua formação ser à beira-mar ou nos arredores.

Inicialmente, a cidade de São José de Ribamar tinha uma aparência de vila: poucas casas, uma igreja e uma área a ser desbravada (Figura 3).

Figura 3 – O Núcleo original da Vila de São José de Ribamar (1886)



Fonte: Cunha (2008)

Clark (1985, p. 37) aponta que as “vilas e cidades são os objetivos da investigação geográfica urbana. Elas são de interesse na medida em que variam de lugar a lugar, em como são diferenciadas internamente e no modo em que desenvolveram no decorrer do tempo”.

De acordo com esse mesmo autor, as pessoas que moravam em vilas já percebiam grandes transformações em seu cotidiano:

À medida que as pessoas se congregavam em vilas e cidades, mudanças profundas e irreversíveis ocorriam em seus modos de vida tradicionais. Além disso, por causa de sua estreita associação, o termo “urbanização” foi amplamente usado para descrever tanto o crescimento das cidades como o impacto das cidades sobre a sociedade. [...] com a alta velocidade do transporte, telecomunicações e comunicações de massas, até mesmo os habitantes das mais remotas regiões rurais em economias avançadas

podem participar de uma cultura urbana, e assim serem influenciados por ela (Clark, 1985, p. 62).

Conforme Santos (2021, p. 87), as transformações das vilas e cidades se notam a partir do início do uso das grandes obras (de engenharia):

o conjunto de fixos, naturais e sociais, forma sistemas de engenharia, seja qual for o tipo de sociedade. Mesmo as chamadas civilizações primitivas dispunham de sistemas de engenharia e, às vezes, até mais bem elaborados que os atuais, porque demandavam engenho e arte, e empreendiam com poucos meios.

Observamos isso a partir dos primeiros fixos instalados: a Igreja Católica, por exemplo, foi uma inovação na cidade. Trata-se da única igreja fundada naquela época em São José de Ribamar. Desde a sua criação, já expressava uma obra bem trabalhada e com acabamentos bem detalhados. Este prédio teve a sua construção iniciada em março de 1915, sendo concluído dois anos mais tarde. A igreja matriz (Figura 4) é um templo católico dedicado ao padroeiro do Maranhão e, desde o início de suas atividades, já atraía turistas e fiéis de todo o estado.

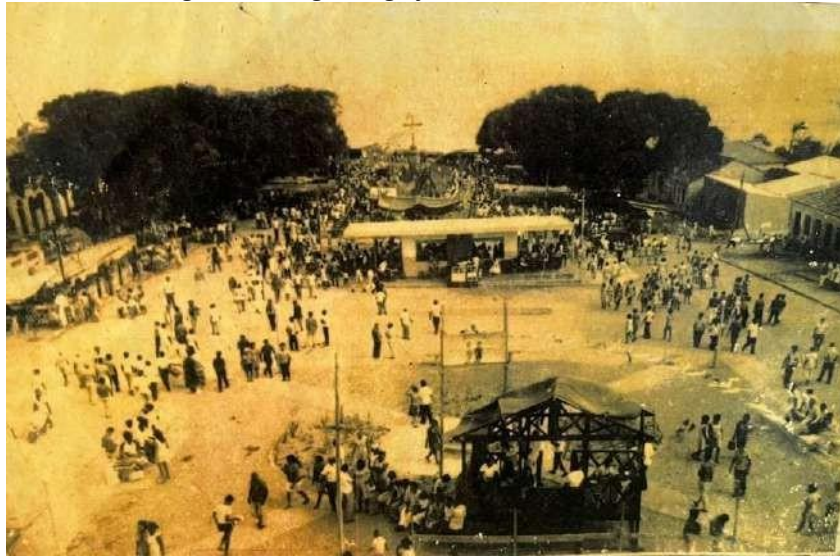
Figura 4 – Igreja antiga de São José de Ribamar em 1930



Fonte: IBGE (2010)

Com a presença Igreja Católica, São José do Ribamar passa a realizar um evento que se tornou marco da cidade: o Festejo do Padroeiro, que acontece até os dias atuais no mês de setembro (Figura 5).

Figura 5 – Largo da Igreja de São José de Ribamar



Fonte: Miranda (2021)

Para a realização dessa festividade, os organizadores normalmente se baseiam nas fases da lua, ocorrendo o encontro quando ela está cheia. Isso se deve ao fato de que, até décadas atrás, a iluminação lunar era fundamental para a realização do evento, já que não havia energia elétrica na cidade.

No que diz respeito ao ensino ribamarense, se nota que no início do povoamento da cidade havia uma precarização escolar, pois, o ensino ainda estava em desenvolvimento. Segundo Miranda (2021, p. 146), a primeira escola fundada no município se deu da seguinte forma:

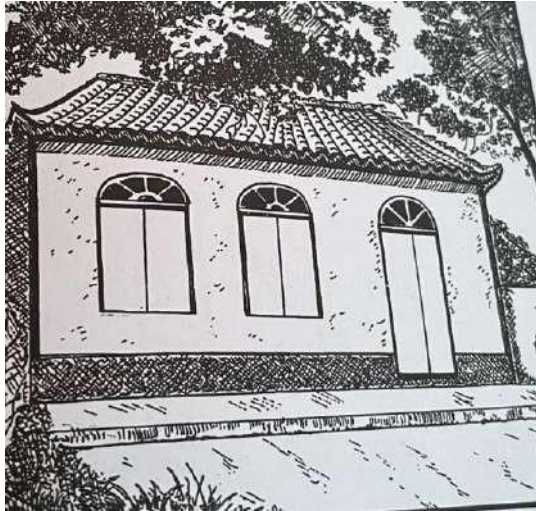
Em 1939, o interventor do Maranhão comprou uma antiga residência de veraneio e a transformou na primeira rede de ensino escolar pública em São José de Ribamar, passando a ter funcionamento em dois turnos: matutino chamado de “Grupo Escolar Dr. Paulo Ramos” e no vespertino conhecido como “Grupo Escolar Pedro Leal”. Esta escola foi criada pelo Dr. Paulo Martins de Souza Ramos [...]. As fardas eram de cor azul e branca.

Com o aumento populacional e o desenvolvimento do ensino escolar, surgiu a necessidade de criar outras escolas, tanto públicas como privadas, para atender a demanda das crianças ribamarenses. Uma escola particular, Patronato São José de Ribamar foi o primeiro centro de ensino da cidade, uma escola de princípios religiosos, de origem católica, fundada no ano de 1944. Por algumas décadas, essa escola funcionava como um internato apenas para meninas, onde as freiras eram as próprias professoras.

Em relação às moradias, Miranda (2021, p. 147) salienta que “aos poucos a cidade foi crescendo e se transformando, dando espaço para a construção de casas de pessoas

importantes da época, localizadas na avenida principal, a exemplo disso, tinha o chalé da família Malheiros” (Figura 6). Esse imóvel era um fixo bem estruturado, representando riqueza, modernidade e poder na época, pois a maioria dos moradores não tinha condições suficientes para construir uma casa nesse modelo.

Figura 6 – Gravura dando ideia do formato do casario ribamarense nos anos 1940

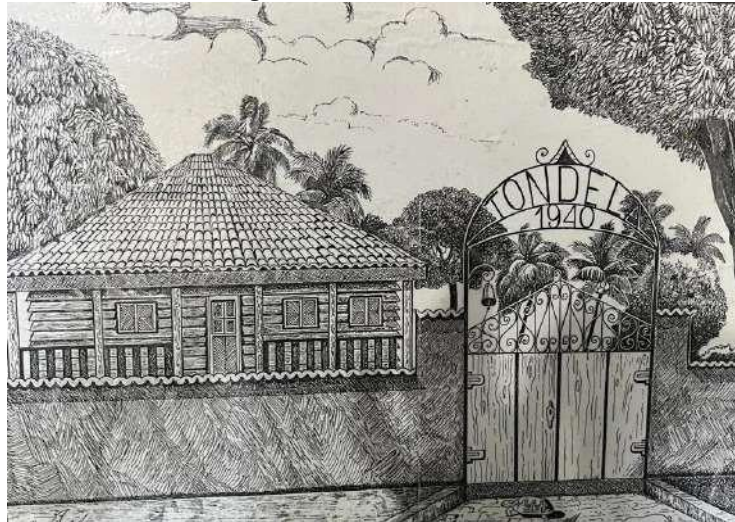


Fonte: Miranda (2021)

Os anos se passaram, e esse modelo de casa serviu de inspiração para os ribamarenses, pois as primeiras moradias na parte central de São José de Ribamar eram construídas seguindo essa mesma forma ou semelhante. A partir de sua fachada, era possível perceber melhorias chegando à cidade, que passava, então, por uma fase de transição, deixando para trás as construções de madeira em favor das moradias feitas de alvenaria, mesmo que com poucos acabamentos.

Dando continuidade a essa cronologia, em 1940, um senhor chamado Antero da Silva Novais construiu a sua casa de madeira suspensa sobre o chão, chamada por ele de “Tondela” (Figura 7).

Figura 7 – Tondela em 1940

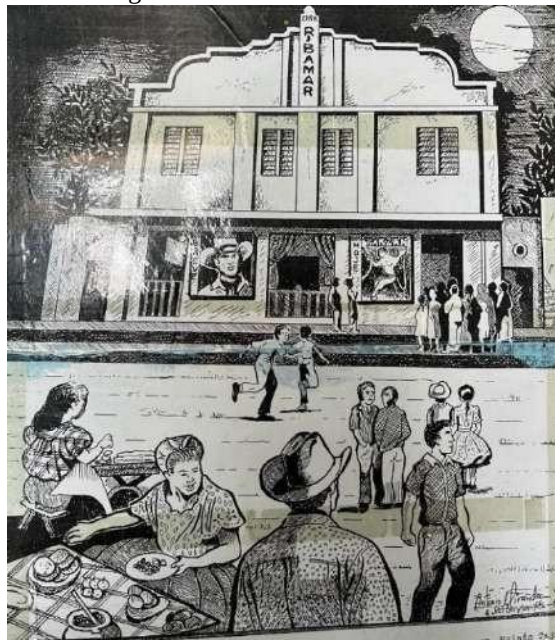


Fonte: Miranda (2021)

Conforme Miranda (2021), ao lado da casa do sr. Antero estava a chamada Praça do Cruzeiro. Em 1944, esse mesmo senhor transferiu essa praça para outro local, mudando o seu nome para Praça Capitão João Pedro, em homenagem ao um grande amigo seu. Todavia, ela existe ainda hoje e é chamada pelos moradores da cidade ribamarense pelo seu primeiro nome: Cruzeiro.

Ainda pensando no encontro das pessoas na cidade, Miranda (2021) comenta que, o sr. Antero da Silva, em associação com o sr. Moisés, dono da rede de cinemas na capital, construiu e inaugurou o Cine Ribamar em 1953 (Figura 8), que substituiu o antigo cinema que funcionava ao lado do cemitério ao ar livre, sob a direção de um senhor chamado Jerônimo de Matos.

Figura 8 – Cine Ribamar em 1953



Fonte: Miranda (2021)

Sabe-se da importância e da necessidade do entretenimento de uma cidade, logo, o cinema contribui para a construção da identidade cultural das pessoas, para a preservação da memória coletiva e para fortalecer as trocas culturais. O Cine Ribamar é um capítulo específico da história de São José de Ribamar, local no qual as mais diversas gerações da população ribamarense se divertiam (Reis, 2001). Esse fixo cinematográfico representou uma grande conquista para os moradores da cidade naquela época e era motivo de entusiasmo e alegria para os espectadores.

O cinema estreou no período da Semana Santa, e o filme inaugural foi *O mártir do calvário*, um filme mudo em preto e branco. De acordo com Conceição (2008, p. 36),

à noite a festa ficava por conta do cinema com filmes que marcaram época como: *Dio Como te Amo*, *Lagoa Azul*, *Paixão de Cristo*, *Tarzan*, *Caratê*, shows de bumba-meu-boi, etc. [...] O cinema faz parte da história dos ribamarenses, tanto que ficou em nossa memória a música que avisava quando o filme ia começar: Tim-rim-tim-tim-tim...

Os projetores (Figura 9) utilizados para transmitir os filmes eram de grande porte, estrutura reforçada e manuseio complexo, por conta do seu tamanho e peso, requerendo várias pessoas para o seu transporte.

Figura 9 – Projetor utilizado no Cine Ribamar em 1952⁴



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Era notório que a população vivia momentos felizes e com entretenimento, nesse que era um dos poucos lazers. Porém, com a chegada das televisões e telenovelas, os ribamarenses preferiram ficar em suas casas. Esse cinema esteve em atividade até o final da década de 1970, quando no inverno, por conta das fortes chuvas, a estrutura do telhado foi completamente destruída. Como não foi possível reformá-lo, por motivos financeiros, ele foi abandonado, levando à sua ruína (Figura 10). Atualmente, no local funciona o Fórum Desembargador Carlos Barreto de Martins, a Casa da Justiça de São José de Ribamar.

Figura 10 – Cine Ribamar em ruína



Fonte: Miranda (2021)

⁴ Esse projetor se encontra no Centro de Cultura e Turismo em São José de Ribamar, em exposição ao público.

Anos se passaram, a casa do sr. Antero foi demolida, mas o espaço que antes ela ocupava continuou com o mesmo nome, Tondela. Todavia, a sua finalidade mudou, passando a agrupar centenas de pessoas durante as comemorações que aconteciam na cidade nos anos 1980. Ali aconteciam grandes eventos no período de São João, com diversas apresentações de dança e barracas feitas de palha, onde eram vendidas bebidas e comidas típicas. Durante o Festejo do Padroeiro, o parque de diversões também era montado nesse local, garantindo a diversão do público infantil. Porém, com o passar do tempo, deixou-se de realizar essas atividades no local, sobretudo a partir do início dos anos 2000.

Outra característica peculiar são os vendedores ambulantes, que se instalam na orla ribamarense antes mesmo que se inicie o Festejo do Padroeiro, pois eles precisam de tempo para a armação das barracas, delimitando, assim, o seu território de trabalho. Essa prática acontece desde a década de 1960. Isso se constata na Figura 11, que mostra a venda de objetos confeccionados por oleiros oriundos do município de Rosário, fazendo uso do barro como matéria-prima.

Figura 11 – Venda de objetos de barro vindos de Rosário em 1964



Fonte: Miranda (2021)

Aos poucos as transformações foram alcançando a cidade. A exemplo disso, tem-se a chegada da energia elétrica, o que facilitou ainda mais o fluxo na cidade, tanto durante o dia quanto à noite, pois outrora, em São José de Ribamar, a energia elétrica era disponibilizada em período limitado, advinda de geradores que funcionavam apenas até as 22 horas. A partir do estabelecimento da energia elétrica, mais fixos foram instalados, contribuindo para os fluxos de pessoas e mercadorias diariamente.

Pensando no comércio da cidade, em 8 de setembro de 1976 foi inaugurado um pequeno restaurante na cidade, chamado Mar & Sol (Figura 12), sob a direção do casal José Alberico e Maria José. Nesse estabelecimento, eram servidos frutos do mar, como peixe-pedra frito, filé crocante de pescada, caldeirada de camarão, molho de camarão e sururu. Com a sua inauguração, geraram-se empregos para os próprios ribamarenses.

Figura 12 – Restaurante Mar & Sol em 1976



Fonte: Miranda (2021)

Décadas se passaram, e as mudanças estavam se manifestando cada vez mais na área central da cidade, principalmente nas proximidades da igreja matriz. Percebe-se esse fato a partir da reforma da fachada da igreja católica (Figura 13). Para isso, várias reformas foram feitas, tais como arborização, fixação de monumentos e inovação na arquitetura, modernizando a própria paisagem urbana.

Figura 13 – Praça da Matriz em 1989



Fonte: Miranda (2021)

Com base em pesquisas realizadas em jornais da época, é possível destacar algumas notícias que repercutiram na RMGSL, inclusive sobre as construções de alguns fixos importantes na cidade. Além dos fixos já mencionados, merece destaque a chegada do cais na cidade no final da década de 1980. De acordo com o jornal *O Imparcial* de 14 de setembro de 1989, na matéria “Ribamar ganha cais”, São José de Ribamar receberia duas novas aquisições na época:

No final do ano, a Companhia Docas do Maranhão- CODOMAR entregará duas obras à população de São José de Ribamar. Uma delas localizada na praia do Vieira, com 210 metros de extensão, é o molhe, que está sendo construída para combater fortes correntes e ondas do mar. A outra é o cais ao lado da praia do Barbosa. [...] Ainda no Cais será montado um entreposto de pesca [...] futuramente será permitido a instalação de frigoríficos e fábricas de gelo. Com a construção do novo cais em São José de Ribamar, seja qual for a hora do dia ou da noite, haverá no mínimo, cinco metros de água do mar e qualquer tipo de embarcação poderá ser atendida no local sem problemas de encalhamento (“Ribamar...”, 1989, p. 7).

Em setembro de 1995, o jornal *O Imparcial* fez outra publicação a respeito da cidade, “Ribamar festeja padroeiro do Maranhão”, enfatizando a grande movimentação na cidade devido ao Festejo de São José de Ribamar:

Esta é a maior festa religiosa do Maranhão, que tem o santo como padroeiro. A cidade de Ribamar foi preparada para receber os milhares de visitantes vindos de todas as partes do Brasil e até mesmo do exterior. Graças às ações desenvolvidas pela Prefeitura Municipal, administrada pelo prefeito Júlio César de Sousa Matos, que dotou a cidade de condições mínimas para receber os milhares de romeiros (“Ribamar...”, 1995, p. 16).

Outro símbolo que estava instalado na área central da cidade de São José de Ribamar era o Horto do Calvário (Figura 14), uma grande pedra com uma cruz que simbolizava o caminho para a crucificação de Jesus. Nesse mesmo lugar, atualmente encontra-se o monumento em homenagem a São José.

Figura 14 – Horto do Calvário (1997)



Fonte: IBGE (2010)

Seguindo essa mesma linha de raciocínio, apontando para o tempo pretérito ribamarense, outra inovação se destaca: a pavimentação asfáltica. Aos poucos as ruas foram sendo asfaltadas, contribuindo para o desenvolvimento da infraestrutura local e facilitando a mobilidade urbana, ao garantir melhor e mais fácil acesso para os indivíduos. A primeira avenida a ser asfaltada foi a Gonçalves Dias, como se pode observar na Figura 15.

Figura 15 – Avenida Gonçalves Dias na década de 1990



Fonte: IBGE (2010)

A pavimentação asfáltica dessa avenida facilitou o fluxo de pessoas, sobretudo as idas para a capital e até mesmo para os outros municípios da Região Metropolitana, se tornando uma avenida com melhores condições e acessibilidade para os ribamarenses.

Ao tratar de transporte, é importante levar em consideração alguns termos específicos, como mobilidade, que pode ter diferentes significados. Consoante Ferraz e Torres (2004), a mobilidade é um elemento de desenvolvimento urbano social e econômico, ação essencial a ser proporcionada a todas as classes sociais, independentemente de sua abrangência ser social, econômica ou espacial. Na visão de Castillo (2017, p. 645), “a mobilidade é um atributo do agente”, tornando, assim, as cidades mais funcionais.

É evidente que a mobilidade urbana não pode ser entendida apenas com a introdução do transporte urbano como um elemento técnico no espaço público da cidade. Sendo assim, ela é uma soma de fluxos realizados pelos indivíduos, razão pela qual a sua análise não pode se voltar apenas ao transporte, mas também devem incluir as pessoas como integrantes dessas principais ações.

Os primeiros meios de transporte que serviram à capital São Luís, depois das embarcações, foram os veículos de tração animal e bondes “animálicos”, como pode ser observado na Figura 16.

Figura 16 – Bondes de tração animal em São Luís (1908)



Fonte: Minha Velha São Luís (2018)

Logo em seguida, surgiu a Companhia Ferro-Carril São Luiz do Maranhão, que esteve em atividade de 1872 a 1879. Depois dessa empresa foi criada a Ferro-Carril Maranhense, cujo proprietário, Joaquim Marques Rodrigues, atuou até 1886. Essa empresa inaugurou um marco no setor de transportes, pois foi responsável por colocar em funcionamento o primeiro bonde a vapor do Maranhão (Figura 17).

Figura 17 – Bonde a vapor no Centro de São Luís (1940)



Fonte: Silva (2015).

A partir de 1924, os bondes movidos a eletricidade chegaram ao estado pelas mãos da empresa norte-americana Brightman & Company Incorporation. O negócio foi

rescindido apenas dois anos depois, devido à ineficiência e má prestação do serviço pela empresa.

A esse termo, Morrison (2011, p. 2 *apud* Matos, 2018, p. 7) cita que, embora São Luís tenha sido uma das primeiras cidades do país a ter linha férrea de tração animal, foi uma das últimas a possuir o bonde elétrico, apesar de estados vizinhos já utilizarem esse transporte. Na primeira metade do século XX, o sistema de transporte de massa de São Luís mudaria, deixando-se de utilizar o bonde elétrico devido à implantação de ônibus e caminhões, como pode ser observado na Figura 18.

Figura 18 – Ônibus da Viação Primor (1930)



Fonte: Morrison (2011 *apud* Matos, 2018)

Os caminhões com carroceria construídos artesanalmente, conferindo maior comodidade aos passageiros, despontaram na década de 1930, despertando o interesse pela exploração do setor econômico ligado ao transporte coletivo. Em 1946, empresas subordinadas ao governo fabricavam as carrocerias tanto para caminhões quanto para ônibus artesanais. Em 1959, os bondes elétricos (Figura 19) tomaram boa parte do meio ocupado pelos ônibus artesanais e industriais.

Figura 19 – Bonde elétrico em São Luís (1960)



Fonte: Cepimar (2001)

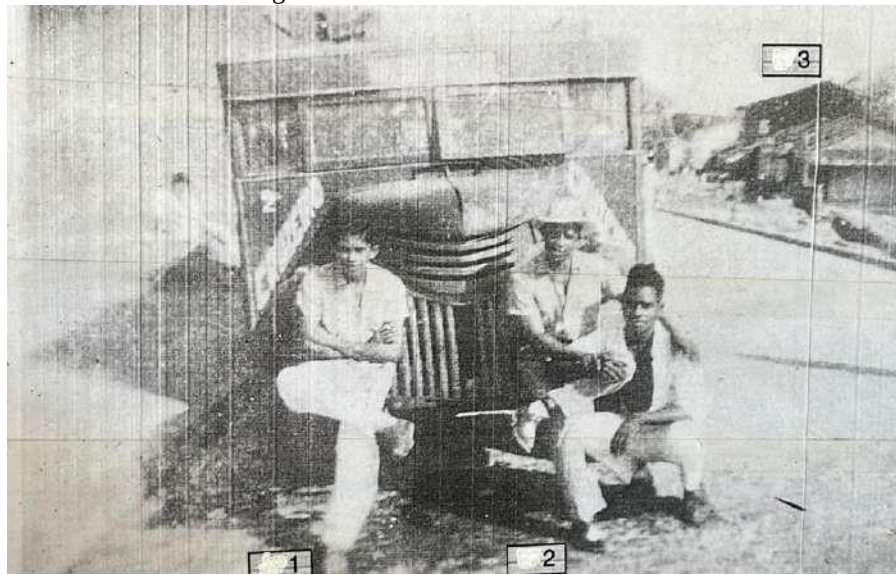
O segmento era coordenado pelo Departamento de Transporte Urbano de São Luís. A instituição trouxe melhorias técnicas para veículos, como as catracas, chamadas “borboletas”, na parte dianteira dos veículos, utilizadas até hoje nos ônibus. Em 1967, os bondes elétricos foram definitivamente retirados de circulação das linhas, findando uma história de 95 anos de utilização.

A esse termo, Vasconcellos (2001) destaca que os principais fatores que dificultam o deslocamento são especificamente quatro: a renda, o gênero, a ocupação e o nível de escolaridade. Em vista disso, esses fatores socioeconômicos se diferenciam entre si e determinam as condições de cada pessoa ou grupo da cidade quanto ao modo de se movimentar pelo espaço urbano.

Como já foi mencionado, as dificuldades enfrentadas pelos passageiros não eram apenas na capital. Se São Luís, no início, não apresentava boas condições no transporte, a situação não era distinta em São José de Ribamar.

Com as melhorias na cidade e a pavimentação asfáltica, porém, chegaram alguns ônibus na cidade ribamarense, chamados de jardineira. Esses ônibus faziam o percurso até a capital (Figura 20).

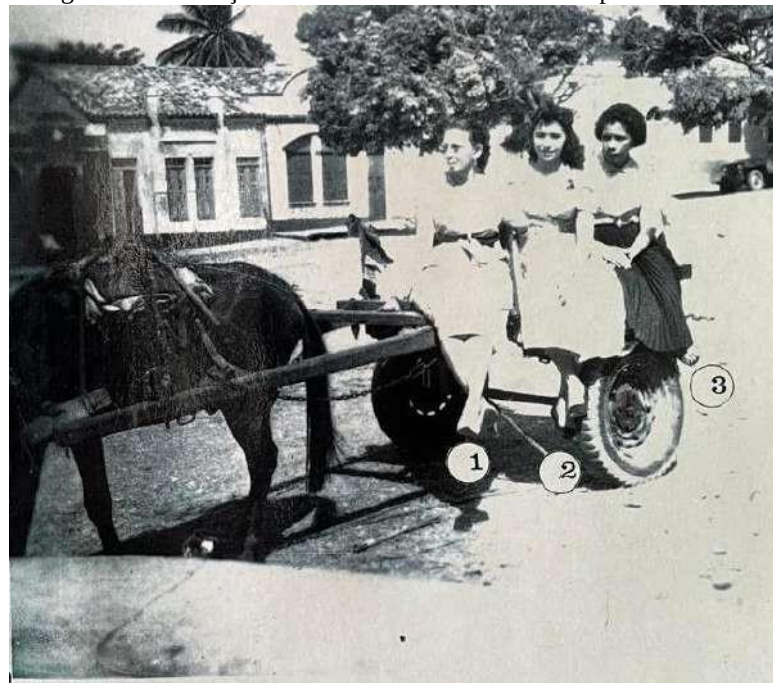
Figura 20 – Ônibus Jardineira em 1951



Fonte: Miranda (2021)

Na cidade em si, as pessoas costumavam andar a pé; os poucos tinham mais condições para comprar o meio de transporte e cuidar do animal, andavam também de carroça (Figura 21).

Figura 21 – Carroça sendo usada como meio de transporte em 1954



Fonte: Miranda (2021)

Outra forma que os ribamarenses usavam para se deslocar para São Luís eram as embarcações, por serem mais rápidas. As lanchas eram usadas nesse tipo de traslado

(Figura 22), com saída unicamente do porto do Barbosa em direção à capital. A viagem durava horas e era definida com base na enchente da maré.

Figura 22 – Lancha saindo do porto do Barbosa para São Luís (1960)



Fonte: Facebook (2023)

Uma parcela da população se reunia nessa aventura por falta de outras opções. Nessa época, não existia o mínimo de segurança, nem fiscalização quanto ao número máximo de passageiros permitido. A travessia pelo mar, sob tais condições, perdurou até os anos 1980. Hoje, essas viagens de embarcação ainda existem, porém acontecem com mais frequência para o interior do estado, a exemplo de Humberto de Campos, Icatu, Alcântara, Santa Izabel, Itatuaba, Guimarães, Cururupu, Primeira Cruz, Santa Maria, Carrapatal e Farol de Santana. Geralmente, esses deslocamentos acontecem por motivos de lazer e visita a familiares.

O percurso mais próximo é de São José de Ribamar a Santa Maria, com 45 minutos de duração, enquanto o mais distante vai até Porto Alegre, em Santo Amaro, com duração de 12 horas de viagem (Reis, 2001). Depois, com algumas mudanças, as pessoas precisariam, obviamente, de outro tipo de transporte para sua mobilidade, e os pioneiros no setor marcaram a época ao fazer a transição dos meios fluvial e ferroviário para o rodoviário.

Assim, o transporte na cidade ribamarense aconteceu de forma precária, como em outros lugares do Brasil, pois, além de serem poucos que circulavam até São Luís, a estrutura não era adequada. Além do mais, a frota era insuficiente, com horários fixos e pontos de encontro específicos para atender a demanda populacional ribamarense.

Com o passar dos anos, devido à implantação de empresas, a situação melhorou. A exemplo disso, temos a Ceará Transportes Coletivos (Cetracol), uma das primeiras linhas de transporte em São José de Ribamar. O ponto final de ônibus era próximo à igreja católica matriz (Figura 23), onde uma parte da população se reunia para embarcar no transporte e de lá partir, principalmente, em direção à capital. A Figura 23 representa pontualmente a dinamicidade urbana desde aqueles tempos.

Figura 23 – Antigo ponto final de ônibus (1980)



Fonte: Miranda (2021)

A fim de melhorar ainda mais os deslocamentos, no final da década de 1980, foi construída uma ponte no rio São João ligando o município de São José de Ribamar a São Luís. Na Figura 24 se observa um caminhão fazendo esse percurso.

Figura 24 – Caminhão na ponte do rio São João



Fonte: Arquivos do jornal *O Imparcial* (198-)⁵

Outros meios de transporte começaram a fazer esse mesmo traslado de São José de Ribamar para São Luís, os chamados paus-de-arara (Figura 25). Igualmente aos demais, também tinham horários e pontos de encontro específicos.

Figura 25 – Caminhonete improvisada (pau-de-arara)



Fonte: Klueger (2014)

De acordo com a Sportbus (2017), na década de 1990, a empresa Transporte Coletivo Maranhense (TCM) realizava constantes renovações de sua frota, retirando os veículos antigos de circulação e trazendo melhorias para o sistema. No ano de 1998, essa mesma empresa realizou uma aquisição de 14 unidades do modelo Urbanus, que foram

⁵ Acervo da Hemeroteca Digital Brasileira, disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 28 jul. 2025.

divididos em dois grupos: 7 urbanos e 7 semiurbanos. Contudo, novas mudanças não deixaram de ocorrer (Figura 26).

Figura 26 – Ônibus da década de 1990



Fonte: Sportbus (2025)

Outro meio de transporte que pode ser citado é o alternativo. Ele começou a ser utilizado no interior do estado devido à ineficiência do transporte público, no final da década de 1990 (“Van...”, 2016). Assim, as vans foram empregadas como meio estratégico para a locomoção de passageiros, chamando a atenção dos cidadãos da capital maranhense, que passaram a adotar o modelo a partir de um conjunto de vans e kombis (“bestas”⁶), funcionando de forma irregular na época.

O acesso ao transporte alternativo envolvia grandes quantidades de pessoas, sendo uma opção a mais para o deslocamento, haja vista que em São José de Ribamar o predomínio, até então, era exclusivamente de ônibus da empresa TCM. Isso fez com que a tarifa dos ônibus sofresse uma redução, gerando o descontentamento dos empresários, que alegavam prejuízos com a presença de vans na Região Metropolitana.

O município de São José de Ribamar se destacou nesse cenário, entre os anos de 1997 e 1998, envolvendo ações parlamentares quanto à presença e ao uso do modal. Esse embate dava certa visibilidade à utilização do transporte, atraindo a atenção de pessoas nas diferentes áreas da cidade ribamarenses e acarretando paralisações e reclamações da população pela circulação das vans. Com o tempo, a utilização do transporte alternativo foi se consolidando em São José de Ribamar (Figura 27) e se expandiu também para a cidade vizinha Paço do Lumiar (“Van...”, 2016).

⁶ As kombis eram chamadas dessa forma pelos usuários no cotidiano.

Figura 27 – Primeiro meio de transporte alternativo de Ribamar (kombi)



Fonte: “Van...” (2016)

Ainda hoje é possível ver diferentes linhas de vans que trafegam do continente para a ilha em cidades próximas a São Luís (Rosário, Bacabeira, Santa Rita, Humberto de Campos e Morros, por exemplo).

3 A CIDADE EM TRANSFORMAÇÃO: MODERNIDADE E DINÂMICAS URBANAS EM SÃO JOSÉ DE RIBAMAR

Com o passar dos anos, as transformações da cidade interagem na formação do espaço e em seus desdobramentos recentes. A modernidade está cada vez mais perceptível em diversos lugares, embora alguns destes não sejam totalmente estruturados para a população, como é o caso da cidade ribamarense.

Em conformidade com Harvey (1980, p. 68),

a modernidade consiste, portanto, em qualquer tentativa de alcançar uma ordem racional que se adapte à realidade cambiante do mundo moderno. O projeto moderno está inevitavelmente envolvido em uma dialética da mudança e da permanência, da ordem e do caos.

De acordo com Clark (1985), a cidade moderna é o resultado de um processo de desenvolvimento completamente duradouro, se constituindo numa conjuntura de formas significativas e expressivas que revelam características de uma arquitetura atualizada. Nesse sentido, o contexto ribamarense reflete as modernidades em suas construções, evidenciando novos formatos, a exemplo do Complexo Arquitetônico do Santuário, localizado na área central da cidade.

O município de São José de Ribamar apresenta expressivas modernizações em sua estrutura urbana, a partir dos seus principais pontos turísticos. Essas transformações são percebidas pelos fixos instalados nos espaços urbanos, entre os quais se sobressaem as praças, os restaurantes, os comércios, as agências bancárias e o shopping center.

3.1 Praças e monumentos públicos em São José de Ribamar: espaços de memória e identidade urbana

Neste subitem, para melhor compreensão das modernizações na cidade, destacaremos as praças públicas e os monumentos públicos. Segundo Pereira (2008, p. 13), “as primeiras praças tinham uma função de modo vital no contexto urbano, que se podiam considerar os locais mais importantes, onde tudo se passava e aonde todos se dirigiam dentro da cidade”. Inclusive, no passado as praças tinham um importante papel religioso, pois nelas aconteciam vários eventos da igreja, além de atividades de caráter político.

É notável que as praças são de fundamental importância em uma cidade, pois, além de serem um espaço urbano livre, em alguns casos valorizam o meio ambiente, garantindo a preservação da paisagem. Além disso, as suas principais funções são socializar, integrar e proporcionar lazer à comunidade local e aos turistas. Nesse sentido, Vaz (2010, p. 233) faz uma importante contribuição sobre a definição do termo em questão:

O termo “praça” deriva do latim *platea* – rua larga –, designando na linguagem coloquial do Brasil um tipo particular de espaço público urbano – uma forma arquitetônica aberta. Pode-se observar o sentido comum nas línguas neolatinas, nas quais o termo “praça pública” designa um lugar descoberto, uma área livre cercada de edificações e emoldurada por suas fachadas, as quais estabelecem os limites e, ao mesmo tempo, contêm as aberturas para o espaço exterior.

As praças passaram por grandes transformações ao longo do tempo e, com isso, os lugares em volta tanto perderam sua identidade como construíram novas. Seja como for, esses lugares se tornam parte do cotidiano de várias pessoas e tendem a despertar nos usuários desses espaços públicos um sentimento de pertencimento, acumulando inúmeras memórias afetivas ao longo dos anos.

Na cidade ribamarense, existem quatro praças principais localizadas na Avenida Gonçalves Dias: a Praça Capitão João Pedro, localizada no bairro Cruzeiro, Praça Nicolau Ramos Sodré, situada em frente ao Cemitério Municipal, a Praça da Matriz, instalada em frente à igreja matriz, e a Praça Ana Carolina, que se encontra na Avenida Beira-Mar.

A Praça Capitão João Pedro (Figura 28) conta com alguns estabelecimentos como padaria, lojas de materiais de construção, bares e barracas de lanche. Ela serve como ponto de encontro, principalmente para o público juvenil, que, ao sair da escola, se concentra nela à espera dos ônibus escolares para serem levados até os seus respectivos bairros. Ela é ampla, arborizada e tem grande movimentação noturna durante os fins de semanas, abrigando bares com apresentações de música ao vivo.

Figura 28 – Praça Capitão João Pedro



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

De outro lado, a Praça Nicolau Ramos Sodré, localizada em frente ao Cemitério do município, sendo por isso chamada pelos moradores de “Praça do Cemitério”, possui um fluxo diário constante, pois vários idosos costumam se reunir durante a manhã para conversar. Essa praça abriga uma parada de ônibus que serve de embarque e desembarque dos passageiros, como pode se observar na Figura 29 a seguir. Trata-se de uma praça pequena e bem arborizada, considerada acessível para os frequentadores.

Figura 29 – Praça Nicolau Ramos Sodré



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Já a Praça da Matriz (Figura 30), por sua vez, se encontra no Complexo Arquitetônico do Santuário (composta ainda pela igreja matriz, pela gruta de Nossa Senhora de Lourdes, pela Casa dos Milagres, pelo Museu dos Ex-votos, pela Concha Acústica e pelo Caminho de São José).

Figura 30 – Praça da Matriz



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Diante das praças que já foram apresentadas, a Praça Ana Carolina possui as suas peculiaridades. Enquanto as demais se revelam acessíveis e utilizáveis, nos últimos três anos, a Praça Ana Carolina se encontra em estado de abandono e alerta, apresentando uma imagem negativa, com a aparência de total descuido.

Há poucas informações sobre essa praça, mas, em um diálogo com o pesquisador sr. Miranda (2023, comunicação verbal), foi possível saber mais a fundo sobre ela:

A Praça Ana Carolina foi criada em homenagem à neta do ex-prefeito Jota Câmara em seu 4º mandato, em setembro de 2004, dias próximos ao festejo religioso da cidade, tendo como principal objetivo o passeio público na Avenida Beira-Mar e a prática da jardinagem para a valorização do lugar. Sobre essa praça não tenho muitas informações⁷.

Essa praça tem uma representatividade muito forte para a população ribamarense e até mesmo para os visitantes, pois ela passou por grandes transformações ao longo dos anos.

⁷ Informação fornecida pelo pesquisador e historiador ribamarense Antônio Miranda, no dia 5 de dezembro de 2023, para complementar esta pesquisa.

Até o ano de 2021, esse lugar se caracterizava pela arborização, abrigando uma lanchonete, um parquinho infantil e equipamentos de ginástica (Figura 31).

Figura 31 – Praça Ana Carolina em 2017



Fonte: Google Street View (2017)

Infelizmente uma infiltração no seu muro de contenção, no contexto das chuvas do início de 2022, implicou a interdição da praça pela Polícia Civil (Figura 32). Para além da perda material, teve-se, assim, toda uma perda simbólica cotidiana: a cidade já não tem mais esse lugar de encontro.

Figura 32 – Desmoronamento do muro de contenção no entorno da praça



Fonte: Elaborada pela autora (2023)

De acordo com o site oficial da prefeitura municipal de São José de Ribamar, o Secretário de Transporte Coletivo, Trânsito e Defesa Social, Joel Araújo, destacou que a equipe de engenheiros da Defesa Civil elaborou um laudo técnico constatando o risco de desabamento. “Fizemos o trabalho de conscientização dos moradores e acionamos a Semosp, que interditou o local com tapumes e iniciou a construção de outro muro de arrimo” (Miranda, 2023).

Segundo o secretário da Semosp, Josenildo Júnior, além da chuva, a infiltração causada pelos canos das residências também foi responsável pela queda. O início das atividades de recuperação e demais etapas foram destacados em notícia emitida no site da prefeitura, da qual se pode ressaltar:

Os trabalhos começaram no início de novembro com a construção do muro de concreto armado. As fortes chuvas derrubaram a outra parte do muro antigo. Logo após o ocorrido, nós começamos a operação emergencial para estabilizar o talude e estamos empenhados para solucionar os problemas (Miranda, 2023).

Embora a Figura 33 indique o prazo de 180 dias durante o ano de 2022 para entrega da obra de recuperação da praça, a obra permanece parada, sem previsão de entrega.

Figura 33 – Placa de execução da obra



Fonte: Elaborada pela autora (2023)

A população espera pela conclusão da reforma e entrega da Praça Ana Carolina para que as atividades do cotidiano voltem à sua normalidade. Há, porém, outros pontos turísticos em São José de Ribamar, sobretudo em sua área central: o Monumento a São José de Ribamar, o Cais, o Espigão, o Parque do Folclore Therezinha Jansen, a Avenida Beira-Mar

e, construída recentemente, a passarela que liga a área asfáltica até a faixa de areia (píer) e a praia de banho.

As transformações na área central começaram a ganhar uma remodelagem paisagística a partir da construção do santuário ribamarense. Com esse cartão-postal, aumentou o número de visitantes na cidade. Uma das principais obras foi justamente a construção da Igreja de São José (Figura 34), com a arquitetura, belezas naturais, religiosidade e suas lendas que chamam a atenção dos devotos de todas as regiões do Brasil e até do exterior.

Figura 34 – Fachada da igreja matriz



Fonte: Elaborada pela autora (2023)

Em frente à igreja matriz, há uma via chamada Caminho de São José (Figura 35), representando a peregrinação do caminho que São José e sua família fizeram. O santuário destaca as seguintes informações:

O Caminho de São José é um conjunto de imagens composto por oito estações que contam a história da Sagrada Família de Nazaré, Jesus, Maria e José. As estações estão dispostas ao longo da Praça São José, localizada em frente à igreja matriz; para a construção do conjunto, foram usados, como matéria prima, o pó de mármore, rezina e argila [sic]. As estátuas começaram a ser esculpidas em 1996, pelo artista goiano Sival [sic] Floriano Veloso no Salão Paroquial São José de Ribamar e foram concluídas em 1997. A inauguração se deu em doze de setembro do mesmo ano da

conclusão. As estações passaram ainda por duas reformas, em 2001 e 2010. A nova Praça São José substituiu a antiga e as estações substituíram a antiga imagem da sagrada família construída em 1979, pelo escultor Carlos Prado que, já bastante desgastada, desmoronou durante a reforma da praça. O Caminho de São José destaca a história do pai adotivo de Jesus no cumprimento de sua missão e vocação (“O Caminho...”, 2024).

Figura 35 – Caminho de São José



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Ao lado da igreja matriz se encontra a Escola Patronato São José de Ribamar (Figura 36), que já passou por várias reformas e ampliações em sua parte interna. Hoje, ela funciona como uma instituição voltada à educação vicentina, em homenagem à São Vicente de Paulo⁸, atendendo crianças e adolescentes de toda a redondeza da cidade.

⁸ Homem cuja vida foi dedicada ao serviço dos pobres.

Figura 36 – Escola Patronato São José de Ribamar



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Nas proximidades se encontra a Concha Acústica (Figura 37), construída no mesmo ano da igreja matriz (1915), lugar no qual ocorre a maioria dos eventos religiosos direcionados à comunidade católica, organizados pela paróquia. Nesse local, recentemente reformado, acontecem shows e apresentações culturais e sociais com o intuito de proporcionar entretenimento ao povo ribamarense.

Figura 37 – Concha Acústica



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Mais à frente encontra-se a gruta de Nossa Senhora de Lourdes (Figura 38), contendo toda uma história de expressão da fé de um padre francês chamado Tiago que passou por São José de Ribamar em 1957. É réplica de um santuário.

Figura 38 – Gruta Nossa Senhora de Lourdes



Fonte: Elaborada pela autora (2023)

Esse local é conhecido como “Gruta dos Milagres”, pois muitos seguem uma conhecida tradição da cidade em que os fiéis fazem pedidos para a santa e, em troca, colocam dinheiro em um poço pequeno.

Em março de 1997 foi iniciada a construção do monumento⁹ em memória à São José de Ribamar (Figura 39), inaugurado em 4 de agosto de 1998. Uma característica interessante do monumento é que a estátua foi construída com São José usando botas. Ora, em Portugal esse santo normalmente se apresenta dessa forma – as botas o caracterizam como protetor dos navegadores, o que é demonstrado nas suas vestes idênticas às dos comandantes das esquadras europeias. Isso demonstra a fé que os devotos depositam em São José.

⁹ Essa estátua foi construída pelo artista goiano Sinval Floriano Veloso, utilizando como matéria-prima tijolo, cimento, pedra brita, concreto e ferro galvanizado, sendo elaborada em sete etapas para a imagem de São José e cinco para o Menino Jesus. As mãos e as cabeças foram modeladas em argila, revestidas de gesso e sustentadas por fibras de vidro; a mãe do Menino Jesus simboliza o carinho e a preocupação de ensinar os primeiros passos ao menino.

Figura 39 – Monumento a São José de Ribamar



Fonte: Elaborada pela autora (2023)

No início do ano de 2019, o monumento, em virtude de fortes chuvas, desmoronou, como pode ser visualizado na Figura 40.

Figura 40 – Print screen da notícia



Fonte: Santos (2019)

Assim sendo, o monumento foi interditado, como pode ser observado na Figura 41. Com a interdição desse espaço, o turismo religioso da cidade ficou reconhecido negativamente por um período de aproximadamente seis anos.

Figura 41 – Monumento interditado



Fonte: Elaborada pela autora (2019)

O Governo do Maranhão declarou que seria feita a reforma para que as atividades turísticas voltassem ao normal. No início de abril de 2024, foi realizada uma contenção, com a inserção de ferros para segurar o monumento (Figura 42) enquanto a reforma não se iniciava.

Figura 42 – Monumento com estrutura protetora



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Essa interdição trouxe consigo algumas reflexões acerca de sua conservação e cuidado. Com isso, o fluxo de visitantes ao monumento cessou, dificultando, assim, a prática turística. Vale ressaltar ainda que o bloqueio a essa construção arquitetônica prejudicou também a visita ao Museu dos Ex-Votos, alocado na parte interna do referido monumento, contendo objetos e peças que retratam o contexto religioso da cidade.

Após cinco anos com a obra parada, no dia 11 de maio de 2024, o Governo do Maranhão deu início à sua restauração (Figura 43).

Figura 43 – Restauração do monumento de São José de Ribamar



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

A restauração da estátua do santo de São José de Ribamar (Figura 44) foi entregue no dia 18 de março de 2025, tendo durado aproximadamente 10 meses. Esse ponto turístico da cidade é considerado um destino de fé e tradição para devotos de diversos lugares do mundo.

Figura 44 – Finalização da restauração do monumento



Fonte: Elaborada pela autora (2025)

Com essa obra concretizada, veio à tona uma oportunidade para o desenvolvimento do turismo atrelado à geração de economia na região ribamarense, amparada

no interesse dos visitantes ou turistas voltados tanto para a religiosidade quanto para os assuntos relacionados à cultura do município.

A área central conta, ainda, com um dos principais cartões-postais da cidade, o cais de Ribamar (Figura 45), localizado na parte central, reformado em 2017. Com a requalificação, ele ganhou equipamentos para a realização de atividades físicas, uma estrutura que conta com áreas de passeio e convivência, e diversificação da oferta turística e de lazer no município.

Figura 45 – Cais de São José de Ribamar no início dos anos 2000 e em 2017, respectivamente



Fonte: Fonte: RadCom Difusora (“Novo...”, 2017)

A requalificação do cais no ano de 2017 trouxe consigo algumas ações acessíveis e gratificantes para os usuários, despertando ainda mais a atenção dos visitantes e turistas. A forma como os lugares são ocupados e usados revelam como a cidade está sendo administrada.

Na orla marítima ribamarense existe um espigão costeiro, outrora um lugar abandonado pelo Poder Público e obviamente esquecido pelos moradores. Os mais velhos costumam chamá-lo de “Pedras”, pois antes o que havia ali era basicamente um amontoado de pedras britas. O local estava à mercê da criminalidade e marginalidade na cidade, pois não tinha iluminação adequada, e as pessoas que se arriscavam a ir para lá, geralmente, acabavam sendo vítimas de assalto.

Em 2023, houve uma instalação de calçamento e proteções laterais ao longo do passeio (Figura 46). Atualmente, se trata de um lugar no qual as pessoas realizam desde caminhadas até atividade pesqueira (seja ela para lazer ou para sobrevivência).

Figura 46 – Espigão costeiro ribamarense



Fonte: Elaborada pela autora (2023)

Também é parte desse complexo o Parque do Folclore Therezinha Jansen, onde atualmente acontece a maioria dos eventos municipais, tais como a festa do Lava-Pratos, as festas juninas, o Lava-Bois (Figura 47) ou gincanas culturais.

Figura 47 – Festa do Lava-Bois em 2024



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Durante o Festejo de São José vem o parque de diversões Santa Cruz (Figura 48) para garantir o entretenimento e diversão do público infantil da cidade. Esse parque é muito aguardado, pois já faz parte da tradição do Festejo há muito tempo, sendo considerado praticamente uma peça primordial da programação.

Figura 48 – Parque de diversões Santa Cruz



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

No ano de 2023 foi inaugurado o Espaço Chico Moraes, também conhecido como *villa-food* (Figura 49), localizado na orla marítima de São José de Ribamar. Lá acontecem shows artísticos com música ao vivo, e encontram-se alguns quiosques de drinques e churrasco, uma hamburgueria artesanal e uma filial de açaí.

Figura 49 – Espaço Chico Moraes



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Por sua vez, na Avenida Beira-Mar há vários bares e restaurantes que funcionam diariamente, atendendo tanto os moradores quanto os turistas. Mesmo com os eventos que acontecem nesses estabelecimentos na área central, o fluxo na orla marítima da cidade é considerado baixo, inclusive no período noturno.

Dona Celma, proprietária de um bar nessa avenida há 28 anos, tendo recentemente adquirido outros dois pontos comerciais, faz o seguinte comentário a respeito das festividades na cidade:

Aqui em São José de Ribamar atualmente não tem muitos eventos chamativos para a população, por três fatores principais: políticos, religiosos e a segurança. A violência aqui na cidade tem atrapalhado bastante, muitos turistas até deixaram de vir para cá, pois têm muitos assaltos, brigas, e a prefeitura não potencializa a segurança na cidade. Em São Luís, por exemplo, tem várias opções de lazer e entretenimento para a população (comunicação verbal, 2025).

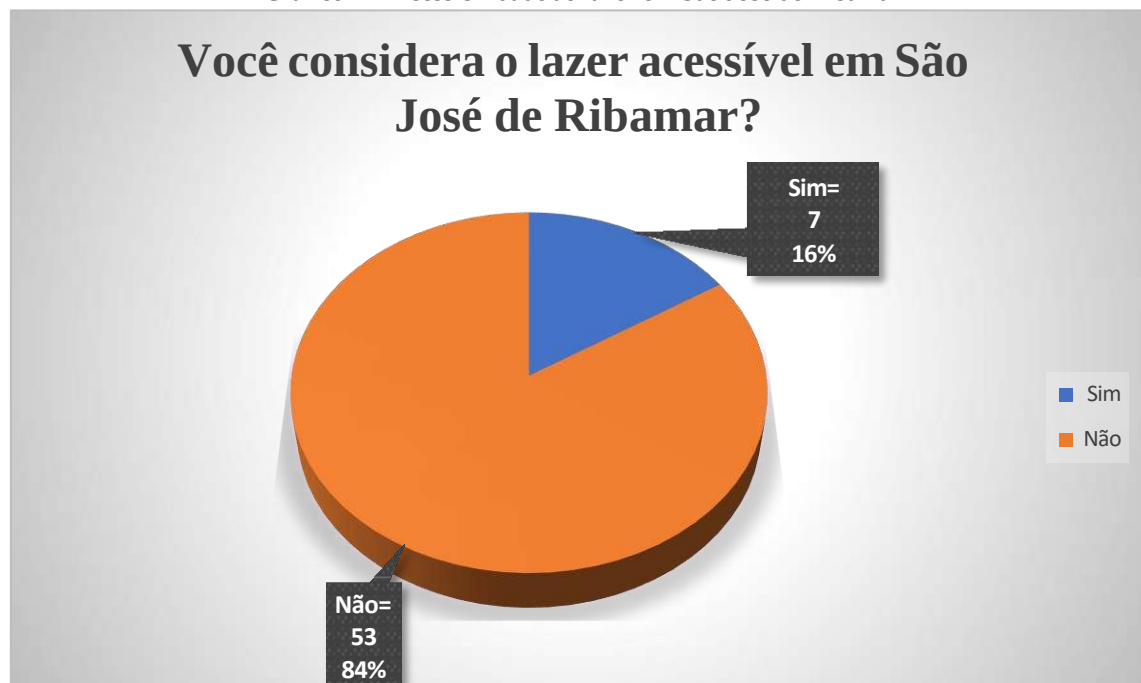
Geralmente, os ribamarenses que costumam se divertir em sua própria cidade concentram-se mais nas proximidades da Praça do Cruzeiro durante os fins de semana. Do contrário, optam por se deslocar para bairros de São Luís (Forquilha, Litorânea, Ponta d'Areia, Turu, Anel Viário etc.), para a praia do Araçagy ou para a área rural de São José de Ribamar, como Juçatuba e Boa Viagem. Enquanto isso, a Avenida Beira-Mar acaba ficando com um fluxo menor quando comparada a outras localidades da cidade e até mesmo da RMGSL.

Essa afirmativa se constata a partir da fala de outro morador:

Ainda que apenas a área central da cidade seja “valorizada” como área e com equipamentos de lazer (com rara exceção para a praia do Araçagy, acredito que devido à sua proximidade com o conjunto de praias ludovicenses – estratégia turística), há outras regiões da cidade com um valor inestimável para a prática do lazer, porém, sem investimentos do Poder Público municipal (a exemplo da área rural de Juçatuba e da praia de Boa Viagem) (Identificação anônima, comunicação verbal, 2025).

De acordo com os moradores, o lazer na cidade é insuficiente e não é acessível para a grande maioria. A maioria de nossos interlocutores não considera que São José de Ribamar apresente boas opções para o entretenimento dos moradores ou visitantes (Gráfico 1).

Gráfico 1 – Acessibilidade ao lazer em São José de Ribamar



Ainda tratando da Avenida Beira-Mar, esta abriga uma quadra poliesportiva (Figura 50) para os jovens ribamarenses praticarem esportes de diversas modalidades, inclusive futebol e basquete.

Figura 50 – Quadra poliesportiva



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Nessa mesma avenida, no início de 2024, foi construída uma galeria (Figura 51), onde foram instaladas três secretarias: a Guarda Civil Municipal, a Coordenadoria Municipal de Proteção da Defesa Civil e a Secretaria Municipal de Transporte Coletivo, Trânsito e Defesa Social.

Figura 51 – Secretarias municipais na orla



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Outra transformação perceptível que aconteceu em São José de Ribamar foi na praia de banho em frente ao Hotel e Restaurante Mediterrâneo. Anteriormente, esse local era completamente coberto de areia, possibilitando que os frequentadores usufríssem total acesso à natureza, como se pode observar na Figura 52.

Figura 52 – Faixa de areia da praia de banho em 2022



Fonte: Elaborada pela autora (2023)

No ano de 2023, a praia de banho da área central foi reformada: ocorreu a construção de uma passarela que liga a área asfáltica até a faixa de areia, denominada de píer (Figura 53). O píer foi construído no intuito de garantir fácil acesso à praia; ademais, essa novidade trouxe consigo bem-estar e comodidade para os usuários, se tornando um ambiente agradável e propício para registros fotográficos da paisagem.

Figura 53 – Píer na praia de banho atualmente



Fonte: Elaborada pela autora (2023)

Ainda tratando de questões marítimas, no final do mês de agosto de 2024, iniciou-se a construção de uma rampa náutica na orla ribamarense (Figura 54), sob a direção do Governo Federal em parceria com a Prefeitura Municipal de São José de Ribamar, a fim de fomentar o turismo e a prática de esportes na cidade.

Em seguida foi realizada uma visita à Semosp, ocasião na qual entrevistamos Roberto Murad Mouchrek, secretário da Semosp, que afirmou acerca da obra:

A Prefeitura Municipal de São José de Ribamar buscou recursos e foi cedido o valor de R\$ 1.400.000 para a construção da rampa náutica, com o objetivo principal de alcançar a altura da maré, pois antes as pessoas tinham que esperar a maré chegar até a superfície para embarque e desembarque por mais ou menos 3 horas. Agora, com ela, esse tempo diminuirá para 40 minutos. Com a construção dessa rampa, será possível atrair pessoas de qualquer lugar do mundo, principalmente da Grande Ilha. E um ponto positivo é que os visitantes que virão, usufruirão dos produtos daqui, alavancando a economia local. O processo para a realização desta obra aconteceu da seguinte forma: primeiramente, foi retirado todo o solo existente; logo em seguida, as rochas foram depositadas para compactá-lo. Os materiais utilizados para a construção da passarela estão sendo trazidos do município de Bacabeira (comunicação verbal, 2024).

Figura 54 – Construção de rampa náutica da Beira Mar em São José de Ribamar



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Anseia-se que esse fixo, ao ser inaugurado, tenha grande serventia não só para a população ribamarense, mas igualmente para aqueles que visitam a cidade, pois o turismo ribamarense se concentra principalmente na Avenida Beira-Mar, justamente por ser essa a área mais movimentada da cidade. No subitem a seguir, trataremos dos principais equipamentos urbanos fixados em São José de Ribamar, enfatizando a sua dinamicidade.

3.2 Espaços comerciais e de serviço em São José de Ribamar: permanências e funcionalidade urbana

Outra modernização em São José de Ribamar são as agências bancárias. Apesar dos estudos geográficos sobre esse elemento serem escassos, essas agências são instrumentos importantes que compõem a sociedade capitalista atual, e a gestão do território deriva em grande parte dos interesses das grandes empresas, entre as quais se destacam as do setor bancário.

Oliveira *et al.* (2014, p. 179) salienta que

os princípios fundamentais das estratégias que transformam as cidades em mercadorias têm a ver com a afirmação de que elas podem constituir uma organização inovadora para formar parcerias articuladas entre os agentes públicos e privados, visando à melhoria socioeconômica das cidades e ao atendimento dos interesses sociais.

A cidade de São José de Ribamar conta com serviços bancários disponibilizados pelos seguintes agentes: Banco do Brasil, Bradesco, Banco do Nordeste e Caixa Econômica Federal. A agência mais recente instalada na cidade foi a do Banco do Nordeste, no início dos anos 2000. Através dos fluxos diários realizados pelos clientes para esses fixos, visualizamos a prática das dinâmicas intraurbanas acontecendo na cidade. Um fato a ser mencionado é que, a partir da instalação dessas agências, logicamente as idas para a capital relacionadas a questões bancárias diminuíram, a não ser em situações extremas, com demandas mais burocráticas, ou caso a agência do usuário não seja em São José de Ribamar.

Como já foi mencionado anteriormente, os bancos também são responsáveis pelo fluxo de pessoas, se constituindo, desse modo, em importantes elementos na definição dos seus usos, haja vista as inúmeras transações financeiras que neles acontecem, como também para onde se direcionam.

Conforme Corrêa (2002, p. 62),

a atividade bancária, por outro lado, localiza-se nos centros urbanos: uma cidade aparece como local da sede de bancos comerciais, de investimento, de companhias de arrendamento mercantil etc., enquanto outras, em regra menores, constituem locais onde estão as agências subordinadas à sede, as filiais.

Ao analisar a distribuição espacial das agências bancárias de São José de Ribamar verificamos que a maioria delas se localiza especificamente no centro da cidade, caracterizando, assim, uma centralização dessas prestações de serviços, como é o caso dos três bancos localizados na sede de São José de Ribamar (Figuras 55, 56 e 57).

Figura 55 – Banco do Brasil



Fonte: Elaborada pela autora (2025)

Figura 56 – Banco do Bradesco



Fonte: Elaborada pela autora (2025)

Figura 57 – Banco do Nordeste



Fonte: Elaborada pela autora (2025)

Esses agentes financeiros fornecem serviços de movimentação de dinheiro, empréstimos e financiamentos variados, entre outras funcionalidades que são disponibilizadas à população, criando um ciclo virtuoso de geração de renda e investimento urbano. A sua localização é estratégica e a sua proximidade com outras instituições e pontos comerciais é fundamental para a funcionalidade das atividades dessas agências bancárias. Isso contribui para que a cidade seja mais eficiente, acessível e atrativa.

A única agência que não se encontra no centro da cidade de São José de Ribamar é a da Caixa Econômica Federal (Figura 58), que se localiza em um bairro mais afastado chamado Outeiro.

Figura 58 – Caixa Econômica Federal



Fonte: Elaborada pela autora (2025)

Essa agência é uma das principais fontes de operações no pagamento de contas de servidores públicos (municipais e estaduais), além de repasse de seguro-desemprego e pagamento de vários benefícios, sobretudo o Programa Bolsa Família.

Além dessas instalações bancárias, há um fixo que merece destaque por se sobressair no cenário gastronômico ribamarense: o hotel e restaurante Mar & Sol, que pode ser visto na Figura 59. Atualmente com 47 anos de funcionamento, ele também opera como hotel, hospedando turistas que vêm de várias localidades para conhecer São José de Ribamar.

Figura 59 – Fachada do hotel e restaurante Mar & Sol



Fonte: Elaborada pela autora (2025)

Esse estabelecimento é responsável por alavancar a economia ribamarense tanto pelo fluxo de clientes quanto pela oferta de mão de obra, pois são vários os funcionários que prestam serviço a esse restaurante, tais como garçons, camareiras, cozinheiros, auxiliares de limpeza etc.

Outro fixo conhecido em São José de Ribamar é a Mercearia Dayane (Figura 60), localizada na área central próxima à rotatória do ponto final de ônibus.

Figura 60 – Merceria Dayane



Fonte: Elaborada pela autora (2025)

A presença da Merceria Dayane é fundamental para a vitalidade urbana e o bem-estar da população. Primeiramente, ela contribui diretamente para a economia local, gerando empregos, ainda que informais. Essa merceria oferece praticidade, permitindo que moradores, trabalhadores e visitantes tenham acesso rápido a itens essenciais. Ela funciona como um ponto de encontro comunitário, promovendo laços entre os moradores e fortalecendo, assim, um elo de pertencimento. É um espaço onde a maioria das pessoas já se conhece pelo nome e compartilha notícias locais, pelo fato de funcionar há várias décadas no mesmo local. Além disso, ela mantém viva a dinamicidade ribamarense.

Outro fixo que se destacou nas modernizações de São José de Ribamar é o shopping center Pátio Norte (Figura 61), cuja construção se iniciou no ano de 2013. Esse empreendimento se localiza na estrada de Ribamar, a MA-205, no KM 1.000. Em relação às suas principais funções, ele se destaca como um ponto de encontro e socialização dos indivíduos de todas as idades e classes sociais.

Figura 61 – Localização do Pátio Norte Shopping



Fonte: Elaborado por Milena Boaes dos Santos (2025)

Conforme já destacado, os ribamarenses vão ao centro de São Luís desde os anos iniciais de sua fundação por vários motivos, inclusive para fazer compras do cotidiano (até as mais simples possível, por falta de opções na cidade). Porém, a chegada dos equipamentos de infraestrutura e das grandes redes comerciais na Ilha do Maranhão facilitou ainda mais o cotidiano dos moradores de São José de Ribamar, pois as compras que só poderiam ser feitas no centro da capital, agora, também podem ser feitas no próprio município.

Os anos se passaram e novas oportunidades chegaram à cidade. No dia 22 de fevereiro de 2018, foi construído o supermercado El Camiño, localizado no bairro Moropóia (Figura 62). Ele faz parte da filial do grupo Mateus, uma das maiores redes de supermercado do estado.

Figura 62 – Fachada do Supermercado El Camiño



Fonte: Elaborada pela autora (2025)

Esse supermercado é responsável por gerar emprego para centenas de ribamarenses, além de dispor de uma variedade de produtos alimentícios para os clientes. Em contrapartida, por São José de Ribamar não possuir outro supermercado, os preços no El Camiño, em sua grande maioria, são elevados, deixando os clientes com opções limitadas, já que os outros comércios existentes não possuem variedade de produtos. De acordo com Pintaudi (1981, p. 50-51), os supermercados são “superfícies comerciais que concentram territorialmente e financeiramente o capital, possibilitando às pessoas encontrarem, num mesmo local, um grande conjunto de mercadorias [...], não sendo necessário ir a vários pontos da cidade”.

Nessa perspectiva, cabe salientar que os supermercados se apresentam como um fixo que direciona os moldes de consumo e de serviços, pois possuem, por si mesmos, um alto nível de concentração diária, visto que concentram uma grande quantidade de trabalhadores e atraem diversos clientes.

De forma geral, todos esses fixos mencionados contribuem para a visualização da chegada das modernizações na cidade em questão; no entanto, ainda há espaços que precisam de melhorias e transformações para que o ritmo de todas as áreas de São José de Ribamar se equivalha ao do centro ribamarense. Sem falar que os espaços atraem fluxos rotineiramente.

Além desses fixos já mencionados, no centro de São José de Ribamar se encontra uma diversidade de outros serviços ofertados, como lojas de roupas, farmácias, cartórios, escritórios de advocacia e contabilidade, óticas, igrejas evangélicas, lojas de eletrodomésticos etc.

4 MIGRAÇÃO PENDULAR EM SÃO JOSÉ DE RIBAMAR NO CONTEXTO METROPOLITANO DE SÃO LUÍS

Neste último capítulo, trataremos da *migração pendular*, o deslocamento diário para outro município diferente do seu local de moradia, em busca de trabalho e/ou estudo, caso da maioria dos moradores de São José de Ribamar que necessitam ir para os outros municípios da RMGSL.

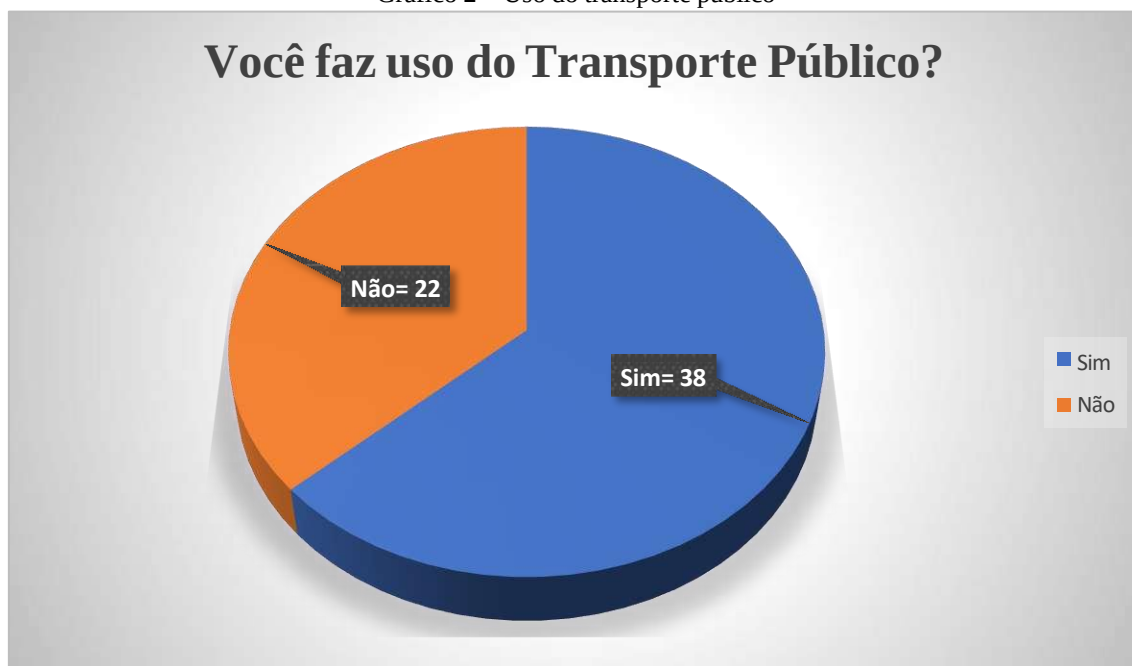
Esse tipo de migração tem várias nomenclaturas, como movimento pendular, migração pendular e mobilidade pendular. De acordo com Carvalho e Queiroz (2020, p. 1) os estudos sobre mobilidade pendular são relativamente recentes, “e ainda existem várias vertentes a serem desvendadas em relação a essa dinâmica”. Cabe salientar também que esse tipo de movimento migratório é baseado na distância a ser percorrida para determinado destino. O traslado que os ribamarenses fazem até São Luís tem a duração de 2 horas ou mais.

Esses fluxos migratórios acontecem em direção à capital do estado, por ela apresentar profunda influência na evolução dos fluxos populacionais, e por sua urbanização visivelmente fazer com que seja notada como um território atrativo, sendo considerada um polo rico em oportunidades para diversos municípios do estado como um todo.

A partir dessa afirmação, é necessário levar em consideração a forma como aconteciam os deslocamentos dos ribamarenses até a capital maranhense, já que outrora eram por meio de lanchas e paus-de-arara, conforme visto anteriormente.

Atualmente, os meios de transporte utilizados para esse traslado são variados (Gráfico 2), e a maioria dos entrevistados da pesquisa faz uso deles.

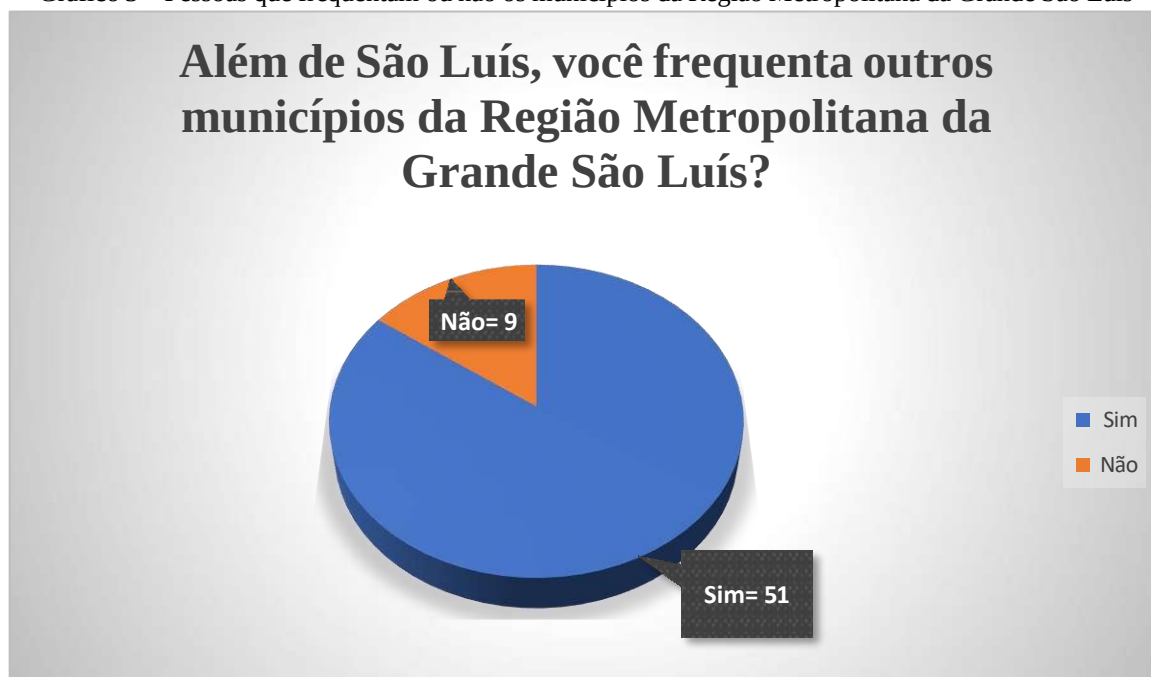
Gráfico 2 – Uso do transporte público



Fonte: Elaborado pela autora (2024)

Os ribamarenses, além de frequentarem a capital do estado, também se deslocam para outros municípios da RMGSL, como Paço do Lumiar, Raposa, Morros, Rosário, entre outros. No Gráfico 3, se percebe que a maioria dos entrevistados apontam que se deslocam não só para São Luís, mas também para os outros municípios da Região Metropolitana.

Gráfico 3 – Pessoas que frequentam ou não os municípios da Região Metropolitana da Grande São Luís



Fonte: Elaborado pela autora (2024)

Os principais motivos para que esses deslocamentos aconteçam são saúde, lazer, estudos e, sobretudo, o trabalho. Essa afirmativa se torna mensurável a partir do Gráfico 4, tornando possível perceber entre os questionados a necessidade de fazer esse movimento pendular para diversos lugares, sobretudo São Luís.

Gráfico 4 – Principais motivos para os deslocamentos dos ribamarenses



Conforme a observação desse gráfico, o principal motivo pelo qual os ribamarenses se deslocam para a capital é o trabalho, pois, até os dias atuais, São José de Ribamar não dispõe de empregos suficientes para todos os seus cidadãos. Esse é um caso comum das regiões metropolitanas do Brasil, sobre o qual Ferreira (2017, p. 3) tece o seguinte apontamento:

O tempo de deslocamento até o trabalho é um importante indicador da qualidade de vidas em áreas urbanas, todos os dias milhões de pessoas deixam suas cidades para trabalhar em outra, nas regiões metropolitanas este movimento é essencial para compreender as dinâmicas urbanas e do mercado de trabalho, principalmente naqueles municípios onde a entrada de pessoas para estudar, trabalhar, para o lazer e outras atividades são expressivas.

Mas esses deslocamentos não acontecem de forma satisfatória para todos. Vários são os problemas que persistem, impedindo a boa funcionalidade dos transportes, inclusive situações relacionadas ao bom desempenho dos sistemas de transporte, como veremos a seguir.

4.1 O Sistema Integrado de Transporte (SIT) em São José de Ribamar: conceitos, função e inovações

Com o intuito de modernizar o fluxo de coletivos nas cidades, foi inaugurado o SIT e, como elementos básicos, implementaram-se os itinerários previstos para o Sistema Troncal, os itinerários de grande capacidade. Essas mudanças visaram atingir os principais pontos geradores de viagens em ônibus que abrangem a área central e os corredores. Além disso, buscavam diminuir os custos nas linhas convencionais e alimentadoras, com aproveitamento de parte da frota existente.

O SIT possibilitou a criação de terminais de transporte coletivo conjugados com estacionamentos na periferia da cidade, distribuindo os passageiros de ônibus e de carros particulares por meio de micro-ônibus ou bondes modernos. Os terminais são conhecidos como ponto de ônibus ou estruturas de integração entre diversos módulos de transporte e prestação de serviços de apoio, como os casos de terminais com integração tarifária.

Entre os objetivos básicos da implantação dos terminais de integração estão: melhorar o fluxo e a operação dos ônibus na área central, facilitando o embarque e desembarque dos passageiros; racionalizar todo o sistema com a adequação da oferta à demanda, concentrar passageiros com maior oferta de transporte e trechos de alimentação ajustada à demanda existente; implantar um sistema de informação aos usuários, para que possam programar suas viagens, facilitado pela concentração de linhas nos terminais; e melhorar a frequência e a regularidade nos corredores onde se concentra o maior número de usuários.

A esse termo, a reportagem do ano de 2008, veiculada no jornal *Imirante*, explica que:

Em janeiro de 2008, os usuários dos ônibus de SJR, passariam a contar com uma nova linha de ônibus, que faria parte do SIT-São Luís. A linha a ser criada era alimentadora, integrando o Terminal da Cohab-Cohatrac. Com a criação desta linha, todos os municípios da ilha de São Luís começariam a fazer parte deste sistema, um projeto da Prefeitura de São Luís, gerenciado pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes. E a circulação dessa linha iniciou em 15 de janeiro do mesmo ano (*Imirante*, 2008).

De acordo com essa mesma nota, a criação da linha integrada aconteceu devido à implantação do cartão de vale-transporte, já que vários funcionários de órgãos públicos em São Luís moravam em São José de Ribamar. O antigo Departamento Nacional de Trânsito

(Denatran), atual Secretaria Nacional de Trânsito, destaca que, no ano de 2013, o município contava com uma frota de 314 ônibus. Porém, essa situação melhorou ainda mais a partir da integração dos ônibus expressos metropolitanos (Figura 63) no ano de 2015.

Figura 63 – Ônibus metropolitanos



Fonte: Denatran (2019)

Paulatinamente, os deslocamentos dos ribamarenses passaram por mudanças significativas, se tornando mais confortáveis, pois, além de os ônibus serem climatizados, eles possuem um itinerário amplo que permite mais opções para embarque e desembarque.

Atualmente, o transporte público coletivo utilizado para os deslocamentos na RMGSL (entre São Luís e os municípios de Paço do Lumiar, São José de Ribamar e Raposa) são os ônibus (transporte regular), micro-ônibus e vans (transporte alternativo), e está sob a responsabilidade da Secretaria de Estado da Infraestrutura (Sinfra), mesmo que utilize os terminais de integração do Sistema Integrado de Transporte (SIT), administrado pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT).

Em fevereiro de 2019, foram implantados 20 ônibus do sistema metropolitano na cidade (Figura 64), sob a responsabilidade do Governo Estadual do Maranhão. Os novos veículos têm capacidade para 38 pessoas sentadas, equipados com elevadores semiautomáticos para pessoas com mobilidade reduzida e bancos acolchoados.

Figura 64 – Ônibus do sistema metropolitano de São José de Ribamar



Fonte: Elaborada pela autora (2019)

A partir da inserção do sistema de paradas pré-determinadas e do Global Positioning System (GPS), a linha expressa diminuiu o tempo de deslocamento entre os municípios da RMGSL em até 30% em relação às linhas intermunicipais atuais. O GPS permite ao usuário saber em qual horário o ônibus passa por determinado ponto de parada e atende 70 passageiros por viagem, só que nem todos fazem uso desse sistema, principalmente os idosos.

Mesmo com a inserção de novos ônibus na frota de São José de Ribamar, ainda persistem os problemas relacionados ao deslocamento ribamarenses, devido a alguns motivos específicos: o incremento populacional, ônibus quebrados por falta de manutenção (Figura 65), ônibus condicionados com defeito. Com isso, foi necessário que os lacres das janelas fossem destravados, para que pudessem ser abertas e evitar que os passageiros ficassem sem ventilação, assim garantindo uma viagem mais confortável.

Figura 65 – Ônibus com defeito



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Outro aspecto a ser destacado é que os ônibus, em sua grande maioria, não são acessíveis para os usuários. De acordo com a fala de um passageiro o qual entrevistamos, se percebe as dificuldades diárias de acesso ao transporte público:

O quantitativo dos transportes públicos, principalmente os ônibus, não condiz com a demanda de passageiros. Há horários em que se torna um verdadeiro caos para se ter acesso. Cabe destacar, ainda, o preço da passagem, que aumenta demasiadamente, e a falta de cobradores, deixando o processo mais moroso (Identificação Anônima, comunicação verbal, 2024).

Essa fala corrobora o Gráfico 5, destacando reclamações quanto ao uso dos transportes públicos da cidade em questão.

Gráfico 5 – Acessibilidade dos ônibus para a população



Fonte: Elaborado pela autora (2024)

Essa problemática é potencializada pela falta de manutenção dos ônibus. Além disso, há outras questões que precisam ser tratadas, tais como o asfalto depredado em ruas e avenidas, fazendo com que o tempo de espera nos pontos de ônibus aumente e, conseqüentemente, a duração das viagens também sejam afetadas, sem falar na superlotação nos ônibus. Com isso, a frota se torna insuficiente para atender toda a população ribamareense, justamente por não serem providas as condições necessárias para atender os usuários com melhor qualidade.

4.2 Fluxos populacionais entre São José de Ribamar e São Luís: trajetos e dinâmicas

Os fluxos populacionais se intensificaram a partir do desenvolvimento dos sistemas de transporte (rodoviário, hidroviário, ferroviário e aéreo), que oferecem maior mobilidade às pessoas em todo mundo. No Brasil esses fluxos são caracterizados por migrações internas e externas, que são influenciadas por fatores econômicos, sociais e políticos.

No caso específico da RMGSL, o que acontece com maior frequência é que a maioria das pessoas de São José de Ribamar se desloca para a capital do estado, enquanto o fluxo oposto é minoritário (exceto nos meses de festividades exclusivas da cidade, como o Festejo do Padroeiro).

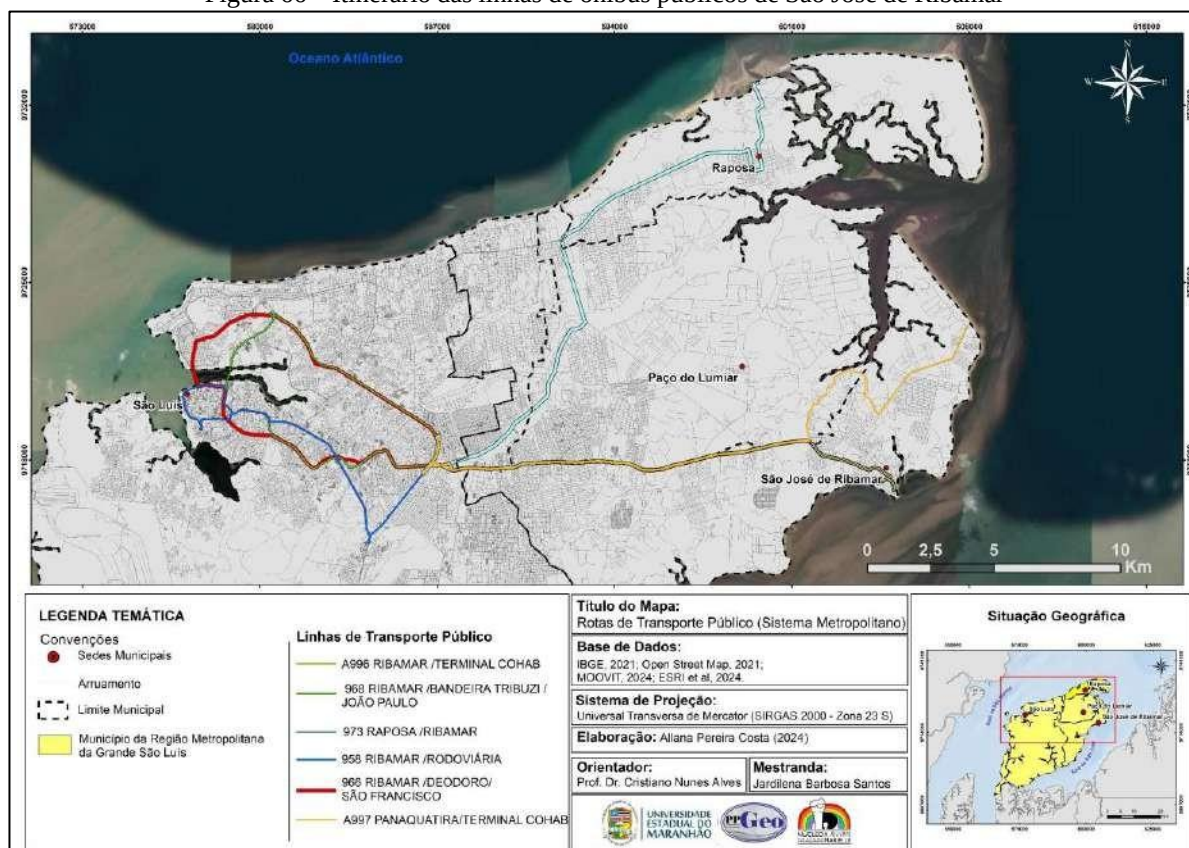
Em São José de Ribamar existem sete tipos de linha de ônibus que conectam os bairros e os municípios da Ilha do Maranhão atendendo a demanda populacional diariamente, cobrindo áreas urbanas e suburbanas. Desse total, quatro são integradas: Ribamar-Terminal Cohab (A 966), Ribamar-Raposa (A 973), Panaquatira-Terminal Cohab (977) e a do Sistema Metropolitano. As demais são semiurbanas não integradas: Expresso Metropolitano-Rodoviária (958), Ribamar-Deodoro-São Francisco (A 966) e Ribamar-Bandeira Tribuzi (A 968).

Os valores das passagens variam de acordo com suas respectivas linhas – aquelas com maiores percursos (Expresso Metropolitano, Ribamar-Bandeira Tribuzi e Ribamar-Deodoro) possuem tarifas mais elevadas, variando entre R\$ 4,30 e R\$ 4,40, e a tarifa das demais é de R\$ 4,20.

É notável que o sistema de transporte público desempenha um papel fundamental na mobilidade urbana da região. As linhas são operadas por empresas concessionárias, com

horários regulares de partida e chegada, visando atender a demanda dos usuários ao longo do dia. As linhas de ônibus em São José de Ribamar podem ser verificadas a partir da espacialização dessas rotas na Figura 66.

Figura 66 – Itinerário das linhas de ônibus públicos de São José de Ribamar



Uma alternativa viável para se deslocar de São José de Ribamar para São Luís é a estrada estadual da Maioba (MA-202), interligando, ainda, outras duas cidades, Paço do Lumiar e Raposa. Essa via há alguns anos se caracteriza por engarrafamentos, seja no cotidiano em horários de pico ou decorrente do transbordamento do rio Paciência¹⁰ (Figura 67).

¹⁰ O rio Paciência é um curso de água que banha a Ilha de Upaon-Açu, no Maranhão, Brasil. Atravessa seus quatro municípios: São Luís, São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa. Esse rio também é chamado pelos populares de Beira-rio.

Figura 67 – MA-202 intrafegável



Fonte: “Vídeos...” (2019)

Próximo à estrada da Maioba se localiza a MA-203, conhecida como estrada do Araçagi. Nela está o viaduto Neiva Moreira (Figura 68), que apresenta três faixas em cada um de seus dois sentidos, fazendo com que o trânsito flua bem, na tentativa de proporcionar maior rapidez nos deslocamentos dos veículos.

Figura 68 – Viaduto Neiva Moreira



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

No ano de 2023, houve uma requalificação nesse trecho. De acordo com a Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos (MOB), se objetivou melhorar o fluxo de todos os usuários, sejam pedestres ou condutores de qualquer meio de transporte. A seguir, se pode entender melhor o processo dessa obra:

O canteiro central passou por readequação, na qual os retornos livres foram eliminados e as paradas de ônibus foram realocadas, agora reposicionadas nas calçadas. Foi “aplicado também microrrevestimento asfáltico a frio para proporcionar uma uniformização na textura das pistas de rolamento” (“Governo...”, 2023).

A via triplicada no Araçagi na MA-203 (Figura 69) antes era alvo de reclamações dos populares, pois os engarrafamentos, acidentes e outros problemas eram constantes ali.

Figura 69 – Via triplicada no Araçagi



Fonte: Elaborada pela autora (2023)

Com essa requalificação, aumentaram a tráfegabilidade e a segurança para os usuários dessa via, sem falar na instalação da iluminação, que melhorou a visibilidade noturna. Dentre as inovações destacam-se: a instalação de câmeras de videomonitoramento, nova iluminação, sinalização horizontal e vertical, troca de semáforos, novas paradas de ônibus e pavimentação asfáltica.

4.3 Transportes alternativos: resposta do lugar às lacunas de serviço

Os transportes alternativos desempenham um papel crucial na vida dos passageiros que não conseguem ser atendidos pelos transportes convencionais da cidade. Eles têm ganhado cada vez mais espaço nas cidades, oferecendo opções além dos meios tradicionais, como carros particulares e ônibus. Bicicletas, mototáxis, carros por aplicativo, entre outros, fazem parte desse grupo.

Esses meios de locomoção são importantes porque promovem maior flexibilidade na mobilidade urbana, facilitam o acesso a lugares menos atendidos pelo transporte público tradicional e, em muitos casos, apresentam custo mais acessível para os usuários. Eles são indispensáveis na vida de uma parcela considerável da população ribamarense. Além disso, podem contribuir para a redução do trânsito e da emissão de poluentes, especialmente quando envolvem veículos não motorizados ou elétricos.

No entanto, o crescimento acelerado dos transportes alternativos também apresenta desafios significativos para as cidades. A falta de infraestrutura adequada (como ciclovias seguras, pontos de parada regulamentados e sinalização eficiente) pode colocar em risco a segurança dos usuários e pedestres. Outro problema comum é a dificuldade de regulamentação, o que pode gerar conflitos no uso do espaço público e prejudicar a organização do sistema de transporte como um todo.

O transporte alternativo opera como um instrumento estratégico na mobilidade urbana, configurando-se numa opção de deslocamento àqueles que precisam acessar seus locais de trabalho, estudo, lazer etc. e que não contam com um transporte público de qualidade, inserindo-se na informalidade. Seguindo essa lógica, Araújo (2012, p. 4) reflete que “Fica o transporte alternativo, geralmente não regulamentado, encarregado de desenvolver e operacionalizar a movimentação da fatia da sociedade desprovida do transporte regular de passageiros ou mau atendida por ele”. Esse é o retrato fidedigno do cotidiano de grande parte dos cidadãos da RMGSL, inclusive dos ribamarenses.

Diante disso, o direito de ir e vir é garantido constitucionalmente, e o Estado deve possibilitar condições para assegurar a circulação, sem afetar negativamente a população em seus fluxos necessários, através de um sistema de transporte coletivo seguro e de qualidade. Quanto às garantias constitucionais, nem sempre essas são fielmente ofertadas, devido à falta de políticas públicas que têm como propósito atender aqueles que não dispõem de recursos para custear os seus deslocamentos no espaço urbano.

Assim, esse tipo de transporte funciona como uma alternativa usada para solucionar o problema resultante da fragilidade do transporte coletivo. Percebemos que essa prática se perpetua ao longo das décadas até o atual cenário dos transportes dos munícipes de São José de Ribamar. Tal estratégia serve para amenizar a espera prolongada pelo transporte público, tornando-se um instrumento de locomoção muito presente na dinâmica urbana dos ribamarenses, a partir de diferentes itinerários.

Em 2010, novas linhas surgiram em novos pontos da cidade, sobretudo nas áreas dos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida, a exemplo dos residenciais Nova Terra e Turiúba. Ora, tais empreendimentos trouxeram um grande contingente para o município ribamarense, demandando mais infraestrutura e serviços, e a mobilidade se caracterizava como um ponto crítico nessas novas áreas. Com isso, foram incorporadas novas linhas de vans, linhas alternativas contemporâneas, como Residencial Nova Terra-Cidade Operária e Residencial Turiúba-Maiobão-Cidade Operária (“Vans...”, 2016).

As novas linhas que partiam dos residenciais passaram a envolver também o centro ribamarense, que já comportava linhas de bairros mais próximos da área central, a exemplo de Ribamar-Panaquatira e Ribamar-Timbuba. De forma geral, a inserção dessas novas linhas, tanto na conjuntura interna local como na conjuntura da Ilha do Maranhão, evidencia um embate entre os que consideram o modelo alternativo algo desorganizado e não planejado, e aqueles que defendem seu uso como forma estratégica na mobilidade urbana da cidade.

Na Figura 70 se observa uma van que faz o trajeto de São Luís, mais precisamente do Mercado Central, para Ribamar e vice-versa, com uma tarifa única no valor de R\$ 5,00.

Figura 70 – Van Mercado Central-Ribamar



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Outro aspecto importante é a localização dos pontos de embarque e desembarque. A observação desse contexto permite inferir que eles foram definidos sem critérios bem delimitados, causando grandes transtornos no trânsito, pois os motoristas param até mesmo em lugares impróprios, causando congestionamentos nas ruas e avenidas. Por conta disso, o trajeto via vans leva mais tempo em relação aos ônibus: aproximadamente 2 horas e 30 minutos.

Outra possibilidade são os carros-lotação, transportando os passageiros dos bairros adjacentes: J. Câmara, Panaquatira, Turiúba e 27 para a área central da cidade. A passagem custa em média R\$ 4,00. Esses meios de transporte têm a finalidade de suprir as necessidades dos usuários, já que o transporte público não consegue atender a demanda do fluxo populacional diário na cidade. Na Figura 71 se observa um carro na Avenida Gonçalves Dias fazendo o deslocamento para o Residencial Turiúba.

Figura 71 – Carro-lotação do Turiúba



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Bem próximo à Praça Capitão João Pedro, há dois fixos de fundamental importância para que aconteçam os deslocamentos em São José de Ribamar: o ponto de táxi e o de mototáxi (Figura 72), ambos servindo a população em seus deslocamentos diários, principalmente para os bairros próximos ao centro da cidade.

Figura 72 – Ponto de táxi e mototáxi respectivamente



Fonte: Elaborada pela autora (2024)

Além desses meios de transporte, os ribamarenses também fazem o uso de veículos de aplicativos tais como Uber e 99, ambos operando desde 2017 na cidade. É importante relatar que alguns motoristas desses aplicativos de São Luís costumam cancelar algumas corridas para São José de Ribamar, principalmente para os bairros mais afastados do centro da cidade.

As idas para a capital costumam ser mais acessíveis, pois os motoristas, quando vêm de São Luís, esperam outra solicitação para a sua volta não ser solitária. Todavia, o trajeto contrário, de São Luís para São José de Ribamar, é um verdadeiro desafio se utilizando desses meios, devido aos cancelamentos e aos valores altíssimos, principalmente nos períodos noturnos e chuvosos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou analisar a cidade de São José de Ribamar levando em consideração a sua dinâmica intraurbana, destacando, ainda, uma dinâmica regional, pois a cidade ribamarense, assim como outros municípios da Ilha do Maranhão, se encontra ainda fortemente vinculada à capital do estado, por não ofertar serviços suficientes para a sociedade de um modo geral. Por isso, centenas de ribamarenses necessitam praticar a migração pendular para a realização de suas atividades essenciais diariamente.

A partir de sua história territorial, percebemos nitidamente as atuais modernizações presentes na cidade ribamarense. Para isso, recorremos a fotografias antigas e atuais com o intuito de mostrar tanto a evolução dos fixos quanto as evoluções que ocorreram nos meios de transporte utilizados na realização dos fluxos em direção à RMGSL.

A dinamicidade urbana ribamarense se manifesta pelo fato de a RMGSL ser condição e reflexo de formas e processos sociais, econômicos e políticos intermunicipais. Nesse sentido, um dos fatores mais expressivos apontados nos questionários realizados durante a pesquisa é que as causas da migração pendular são o emprego, a formação estudantil, os tratamentos hospitalares, o entretenimento e lazer para a população, sem falar que o município ribamarense não tem a capacidade de suprir as necessidades de todos os cidadãos.

Em suma, pensando nos fixos coletivos ribamarenses, observamos que os principais serviços oferecidos pela administração do município se encontram na área central da cidade, incluindo os órgãos administrativos, os estabelecimentos comerciais, as escolas, as praças, a igreja matriz de São José de Ribamar e o Complexo do Santuário, que atrai fiéis de várias regiões do Brasil e do mundo, fazendo com que o índice de turistas seja grande durante todo o ano, com destaque para o mês de setembro devido ao Festejo do Padroeiro.

Verificamos também que a Avenida Beira-Mar e o seu entorno se destacam como lugares que despertam o interesse de turistas e visitantes que frequentam a cidade, contribuindo positivamente para o aumento da economia local. Além do turismo religioso praticado na área central, a cidade balneária é repleta de belezas naturais, sendo constituída por um rico conjunto de praias e falésias, espaços propícios para a prática do turismo. No entanto, para que isso aconteça, é necessária melhor administração da cidade com a valorização desses lugares.

Por sua vez, no que se refere aos meios de transporte público, é indiscutível que houve uma evolução ao longo das décadas. Sistemas foram estabelecidos no intuito de melhorar o fluxo no trânsito diariamente, como o SIT, que oferece inovação e modernidade para os usuários dos transportes coletivos desde sua implantação na RMGSL. Embora novos ônibus tenham sido acrescentados à frota, a organização dos trajetos e a instalação dos terminais em São Luís não fluem adequadamente.

Notamos, ainda, que a maioria dos ribamarenses vai até a capital através de transportes coletivos pela estrada de Ribamar (MA-201). Geralmente, quem faz uso dela é quem possui veículo próprio, pois apenas o ônibus Ribamar-Raposa realiza esse trajeto em dois períodos distintos: uma vez pela manhã e outra pela noite. Isso faz com que os indivíduos prefiram ir pela estrada de Ribamar apesar de ser mais lento, com vários percursos engarrafados.

Ademais, atentamos para as insatisfações dos usuários ao utilizarem os transportes públicos, por diversos motivos, tais como: qualidade dos ônibus, frota insuficiente, insegurança (assaltos recorrentes) etc. No que diz respeito à tentativa de amenizar as dificuldades enfrentadas nos deslocamentos realizados pelos ribamarenses, é possível afirmar que, além do transporte público, utilizam-se transportes alternativos (vans, carros-lotação e mototáxi), mas somente para lugares mais próximos. Além desses, há o os deslocamentos feitos por transportes de aplicativo (Uber e 99).

Além disso, é fundamental garantir a integração desses modos alternativos com o transporte público tradicional para criar uma rede de mobilidade mais eficiente, sustentável e inclusiva, evitando a competição desordenada entre diferentes formas de deslocamento. O uso dos transportes alternativos tem se tornado cada vez mais frequente, afetando diretamente a mobilidade urbana, o que exige planejamento, políticas públicas e investimentos para maximizar seus benefícios e minimizar seus impactos negativos.

Dessa forma, se anseia que a cidade de São José de Ribamar seja mais reconhecida e que os seus problemas sejam amenizados, levando em consideração a população local, haja vista as riquezas naturais, culturais e gastronômicas que o espaço possui, podendo atrair mais turistas futuramente. Com isso, se espera que esta investigação científica seja um instrumento crítico e reflexivo sobre a dinâmica intraurbana ribamarense e possa contribuir para trabalhos futuros que abordem assuntos relacionados ao município em questão.

Em síntese, esta pesquisa buscou contribuir, ainda que de modo modesto, para lançar um olhar sobre os assuntos relacionados à dinâmica intraurbana da realidade ribamarense. Enfim, almejamos que esta pesquisa tenha continuidade, objetivando responder as inúmeras indagações e reflexões que não foram contempladas, mas permanecem como parte de uma dinâmica socioterritorial extremamente complexa e desafiadora. Com isso, reafirmamos que a dinâmica urbana ribamarense envolve diferentes elementos, nos quais os fixos e fluxos desempenham papel central.

REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, I. L. V. **Transporte público complementar de passageiros: um estudo de caso em Betim**. 2012. Dissertação (Mestrado em Geotecnia e Transportes) – Escola de Engenharia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012.
- CARVALHO, R. M.; QUEIROZ, S. N. Pendularidade por motivo de trabalho e estudo na Região Metropolitana de Feira de Santana (RMFS). *In: SEMANA UNIVERSITÁRIA DA URCA*, 5.; *SEMANA DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA URCA*, 23., 2020, evento online. *Anais [...]*. Crato: URCA, 2020. p. 1-5. Disponível em: <http://siseventos.urca.br/home/anais/251>. Acesso em: 7 mar. 2025.
- CASTELLS, M. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
- CASTILLO, R. A. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. *Geosp: Espaço e Tempo*, São Paulo, v. 21, n. 3, p. 644-649, dez. 2017. DOI 10.11606/issn.2179-0892.geosp.2017.140561. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/140561>. Acesso em: 29 mar. 2025.
- CLARK, D. **Introdução à geografia urbana**. São Paulo: Difel, 1985.
- CONCEIÇÃO, M. J. **São José de Ribamar, cidade de encantos**. 2. ed. ampl. São Luís: Gráfica & Editora Alpha, 2008.
- CORRÊA, R. L. **A rede urbana**. Rio de Janeiro: Ática, 1989.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2002.
- CUNHA, G. **Maranhão 1908: álbum fotográfico**. 2. ed. São Luís: Edições AML, 2008.
- FERRAZ, A. C. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. 2. ed. ampl. São Carlos: Rima, 2004.
- FERREIRA, U. C. S. Movimento Pendular, principais destinos e tempo de deslocamento para o trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL*, 17, 2017. *Anais [...]*. São Paulo, 2017. Disponível em: https://xviienanpur.anpur.org.br/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sessoes_Tematicas/ST%208/ST%208.2/ST%208.2-05.pdf. Acesso em: 10 jan. 2025.
- GOVERNO do Estado entrega obras de requalificação da estrada do Araçagi. *In: MARANHÃO. MOB: Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos*. São Luís, 22 dez. 2023. Disponível em: <https://mob.ma.gov.br/noticias/governo-do-estado-entrega-obras-de-requalificacao-da-estrada-do-aracagi>. Acesso em: 14 mar. 2024.
- HARVEY, D. **Ajustiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em:

<http://www.censo2010.ibge.gov.br>. Acesso em 28 de mai. de 2024.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. São José de Ribamar. In: IBGE. **Cidades e estados do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 12 jun. 2022. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>. Acesso em: 10 nov. 2024.

KLUEGER, U. A. **Modernos paus-de-arara**. Vermelho (Blog). 12 set. 2014. Disponível em: <https://vermelho.org.br/2014/09/12/modernos-paus-de-arara/>. Acesso em: 12 fev. 2025.

LENCIONI, S. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 120, p. 133-148, 2011. Disponível em: <https://ipardes.emnuvens.com.br/revistaparanaense/article/view/176>. Acesso em: 14 set. 2023.

LOPES, F. C. R. Metamorfoses no espaço metropolitano de São Luís (MA). **GeoTextos**, Salvador, v. 14, n. 1, p. 83-102, jul. 2018. DOI 10.9771/geo.v14i1.25306. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/25306>. Acesso em: 15 jan. 2024.

MARANHÃO apresentou 4.237 empregos em setembro de 2024. In: MARANHÃO. **Agência de Notícias**. São Luís, 5 nov. 2024. Disponível em: <https://www.ma.gov.br/noticias/maranhao-apresentou-4.237-empregos-em-setembro-de-2024>. Acesso em: 9 nov. 2024.

MARQUES, C. A. **Diccionario historico-geographico da provincia do Maranhão**. Maranhão: Typ. do Frias, 1870.

MASULLO, Y. A. G.; LOPES, J. A. V. Indicadores Econômicos da Região Metropolitana da Grande São Luís. **Geografia, Ensino & Pesquisa**, v. 21, n.1, 2017, p. 30-40. Disponível em: <https://robertob,+Produção+30-40.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2024.

MATOS, D. C. **O uso do transporte público no centro Histórico de São Luís**. São Luís. 2018. p. 2.

MINHA VELHA SÃO LUÍS. **Estação de bondes do Monte Castelo (1908) [Facebook]**. 22 maio 2018. Disponível em: <https://www.facebook.com/MinhaVelhaSaoLuis/posts/esta%C3%A7%C3%A3o-de-bondes-do-monte-castelo-1908a-esta%C3%A7%C3%A3o-da-companhia-ferro-carril-ficav/1554195644709690/>. Acesso em: 13 jan. 2025.

MIRANDA, T. **Prefeitura de São José de Ribamar realiza ação emergencial em muro da praça Ana Carolina**. In: MARANHÃO tá on. [S. l.: s. n.], 24 fev. 2023. Disponível em: <https://maranhaotaon.com.br/prefeitura-de-sao-jose-de-ribamar-realiza-acao-emergencial-em-muro-da-praca-ana-carolina/>. Acesso em: 5 dez. 2023.

MIRANDA, A. **Tradição, lendas e história de São José de Ribamar**. São Luís: Editora TG, 2021.

O CAMINHO de São José de Ribamar. In: PARÓQUIA E SANTUÁRIO ARQUIDIOCESANO SÃO JOSÉ DE RIBAMAR. **Paróquia e Santuário São José de**

Ribamar. São José de Ribamar, 7 jan. 2017. Disponível em: <https://www.santuarioderibamar.org/o-caminho>. Acesso em: 17 mar. 2024.

OLIVEIRA, F. J. G. *et al.* (org.). **Geografia urbana: ciência e ação política**. Rio de Janeiro: Consequência, 2014.

PEREIRA, M. M. D. C. E. **Praças públicas sustentáveis: caso de renovação das praças**. 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2008. Disponível em: <https://scholar.tecnico.ulisboa.pt/records/a8IHRzMFeNVb16ZqYH67E3caKi6pFxpEmzYu>. Acesso em: 29 mar. 2025.

PINTAUDI, S. M. **Supermercados na grande São Paulo: contribuição ao estudo da transformação do comércio varejista de gêneros alimentícios nas grandes metrópoles**. 1981. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/000710974>. Acesso em: 9 mar. 2024.

PINTO, J. V. C. As diversas escalas de análise do espaço metropolitano: o espaço intraurbano e intra-metropolitano. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 29, n. 2, p. 57-70, 2009. DOI: 10.5216/bgg.v29i2.9015. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/bgg/article/view/9015>. Acesso em: 29 mar. 2025.

RADCOMDIFUSORA. **Novo cais de Ribamar é entregue pelo governo do estado**. RadComDifusora (Blog). 15 mar. 2017. Disponível em: <http://www.radcomdifusora.com/2017/03/novo-cais-de-ribamar-e-entregue-pelo.html>. Acesso em: 13 jan. 2024.

REIS, J. R. S. **São José de Ribamar: a cidade, o santo e sua gente**. São Luís: [s.n.], 2001.

RIBAMAR ganha cais. **O Imparcial**, São Luís, p. 7, set. 1989.

RIBAMAR festeja Padroeiro do Maranhão. **O Imparcial**, São Luís, p. 16, set. 1995.

SANTOS, H. A. **Turismo religioso católico comunitário na terra santa dos Alagados: articulação entre a matriz “Paróquia de Alagados” e os atores sociais a partir de uma pesquisa participante**. 2023. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Gestão Social) – Escola de Administração, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2023.

SANTOS, J. B. **Mobilidade urbana e acessibilidade para pessoas com deficiência física: a situação geográfica de São José de Ribamar- MA**. 2019. Monografia (Graduação em Geografia) – Centro de Educação, Ciências Exatas e Naturais, Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2019.

SANTOS, M. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

SANTOS, M. **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1982.

SANTOS, M. **Manual de geografia urbana**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M. O retorno do território. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. (org.). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec: Anpur, 1994. p. 251-261.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2021.

SILVA, R. A. Bondes e Tramways em São Luís do Maranhão nos séculos XIX e XX. **Ronald.arquiteto** [Blog]. São Luís, 3. fev. 2015. Disponível em: <https://ronalddealmeida-silva.blogspot.com/2015/02/bondes-urbanismo-transportes-publicos.html>. Acesso em: 10 fev. 2025.

SPORTBUS. Para onde foram: Maranhense 38015. **SportBus** [Blog]. 4 maio 2025. Disponível em: <https://www.sportbus.com.br/2025/01/para-onde-foram-maranhense-38015.html>. Acesso em: 6 maio 2025.

VANS, um modal histórico e moderno de São Luís. **Ilhabus Maranhão**. [São Luís], 21 mar. 2016. Disponível em: <https://ilhabusmar.blogspot.com/2016/03/vans-um-modal-historico-e-moderno-na.html>. Acesso em: 9 set. 2024.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

VAZ, N. P. **La place publique comme espace de communication: la place publique centrale de Florianópolis au Brésil et la place parisienne**. Saarbrücken: Éditions Universitaires Européennes, 2010.

VÍDEOS! Rios da ilha transbordam e bloqueiam estradas na região metropolitana de São Luís. In: ARAÚJO, E. W. F. **Ed Wilson Araújo: artigos, reportagens, resenhas, dicas e outros toques**. [S. l.], 24 mar. 2019. Disponível em: <https://edwilsonaraujo.com/tag/chuvas-alagamentos-zona-rural-sao-luis-rio-paciencia-beira-rio-maioba-mocajituba-ma-201-ma-202>. Acesso em: 25 fev. 2024.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Lincoln Institute, 1998.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO 1: MORADORES

1. Qual a sua faixa etária?

(☐) 18 a 28 anos (☐) 29 a 30 anos (☐) Acima dos 40 anos

2. Qual a sua cor/etnia?

(☐) Negro (☐) Pardo (☐) Branco (☐) Indígena

3. Sexo

(☐) Feminino (☐) Masculino

4. Você é morador do centro?

Sim (☐) Não (☐)

5. Há quantos anos você mora em São José de Ribamar?

6. Você costuma se deslocar pra São Luís? Se sim, quantas vezes por semana?

7. Além de São Luís, você frequenta outros municípios da Região Metropolitana? Quais são?

8. Qual o meio de transporte utilizado para realização desse percurso?

(☐) Veículo próprio (☐) Transporte público

9. Quando você vai de veículo próprio, qual é o custo mensal de combustível?

10. Onde você costuma estacionar o seu veículo quando vai para São Luís?

11. Os ônibus são acessíveis para os passageiros?

12. Qual o motivo para que esse deslocamento aconteça?

(☐) Saúde (☐) Lazer (☐) Trabalho (☐) Estudos

13. Você faz curso superior? Se sim, a instituição é pública ou privada?

14. Você pertence a qual religião?

15. Você considera o lazer acessível para os frequentadores?

APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO 2: ESTABELECIMENTOS

1. Qual a sua faixa etária?

() 18 a 28 anos () 29 a 30 anos () Acima dos 40 anos

2. Qual a sua cor/etnia?

() Negro () Pardo () Branco () Indígena

3. Sexo

() Feminino () Masculino

4. Você é natural de São José de Ribamar?

Sim () Não ()

5. Desde quando este estabelecimento funciona na área central de São José de Ribamar?

6. Quem é o atual proprietário deste estabelecimento? Há alguma sociedade para administrá-lo?

7. Existe algum fator específico que influencia a presença deste estabelecimento na cidade ribamarense?

8. Quem são os consumidores que mais frequentam este ambiente?

9. Os alimentos utilizados para o preparo dos pratos são próprios da cidade?

10. De onde vêm os fornecedores dos produtos usados no estabelecimento?

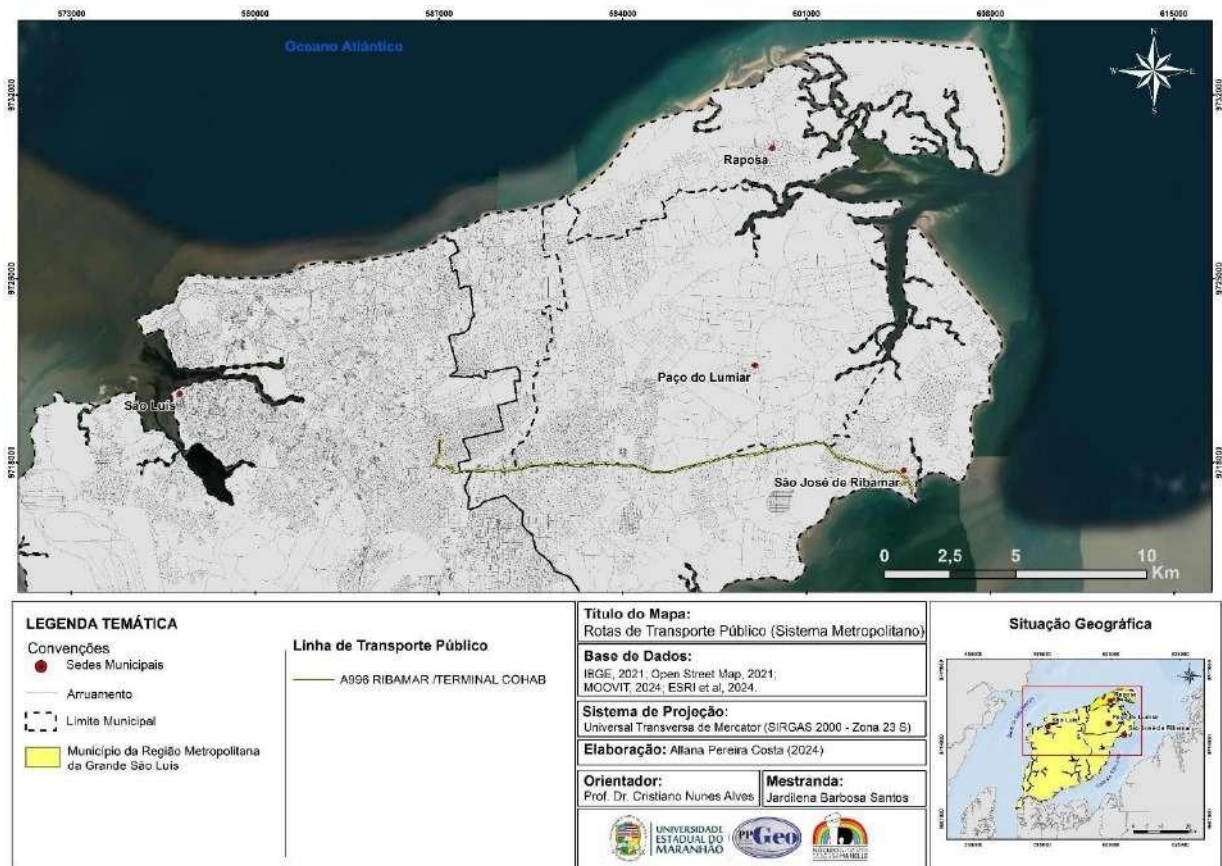
11. Os funcionários são moradores do município?

Sim () Não ()

12. A lucratividade é suficiente para sustentar-se ou precisa de uma outra renda como complemento?

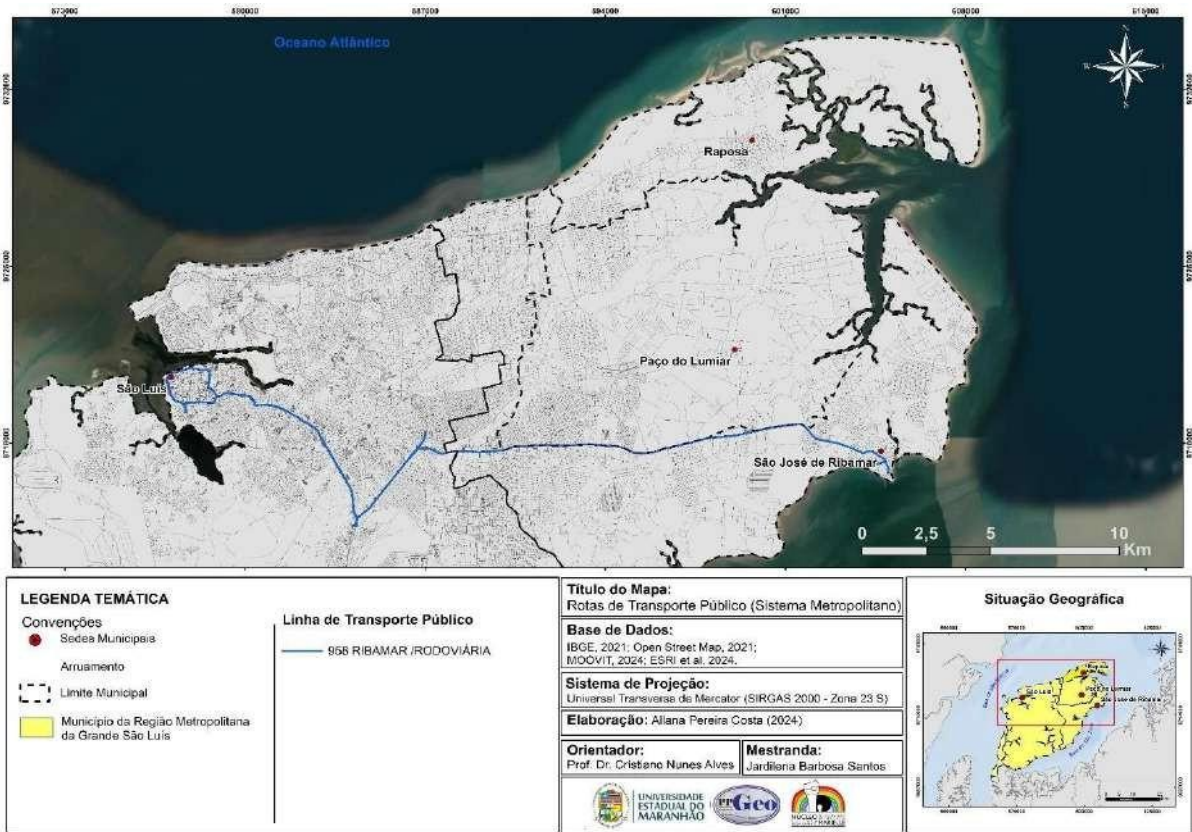
13. Em que medida o festejo religioso da cidade ajuda no aumento da economia ribamarense?

ANEXO A – ROTA DA LINHA DE ÔNIBUS RIBAMAR-TERMINAL COHAB



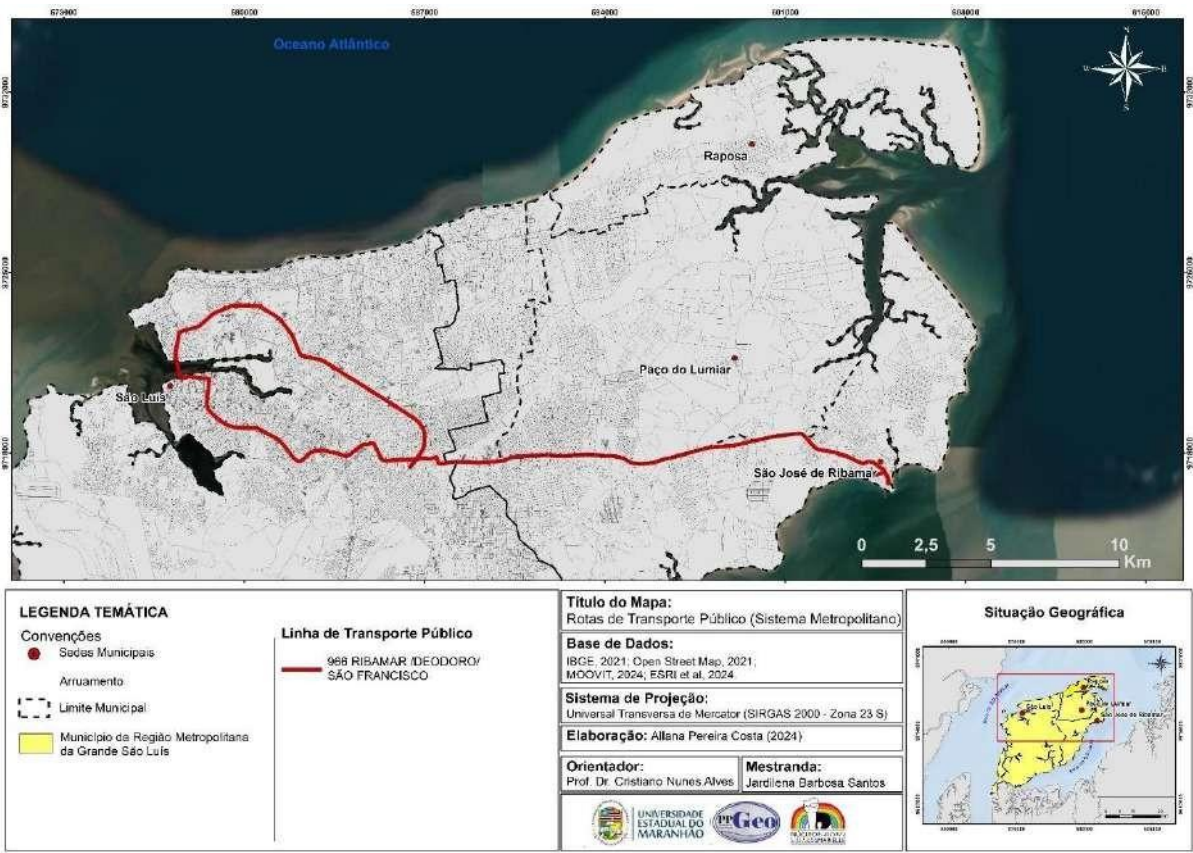
Fonte: Costa (2024)

ANEXO B – ROTA DA LINHA DE ÔNIBUS RIBAMAR-RODOVIÁRIA

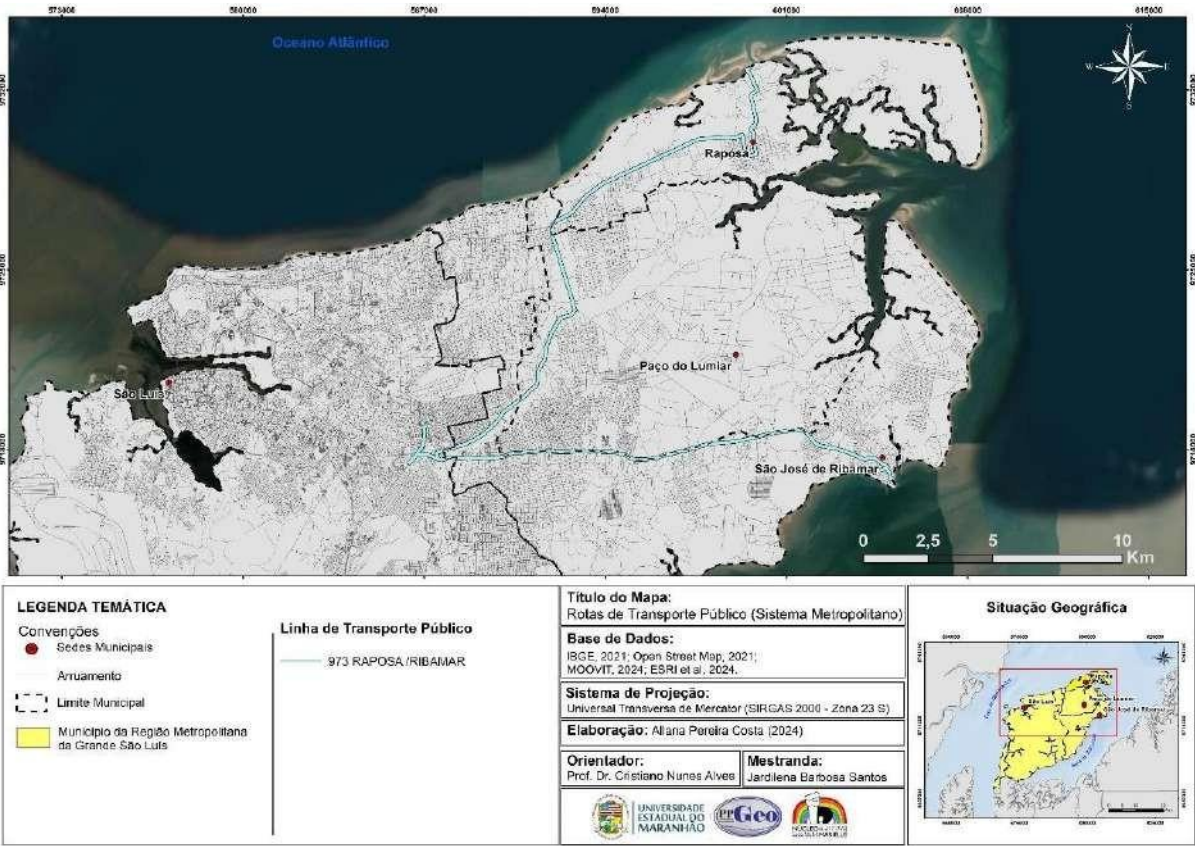


Fonte: Costa (2024)

ANEXO C – ROTA DA LINHA DE ÔNIBUS RIBAMAR-DEODORO-SÃO FRANCISCO

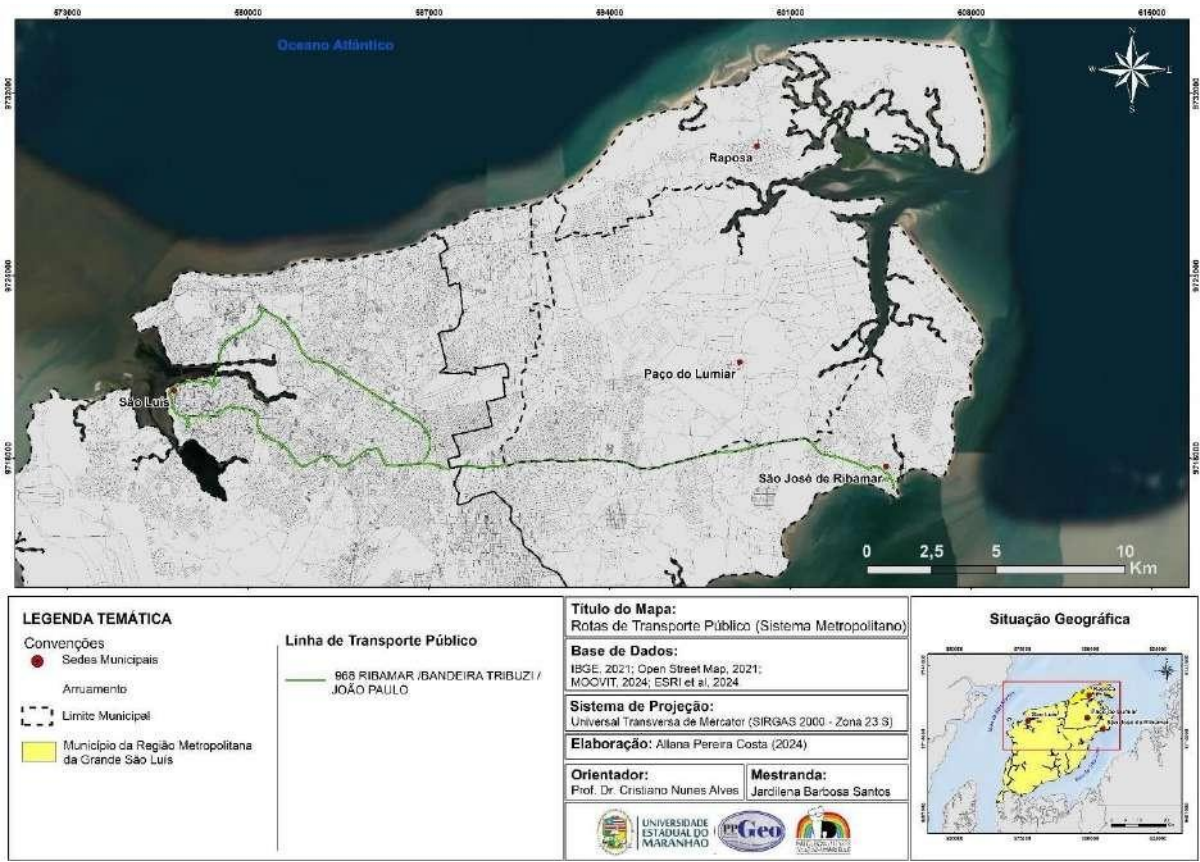


ANEXO D – ROTA DA LINHA DE ÔNIBUS RAPOSA-RIBAMAR

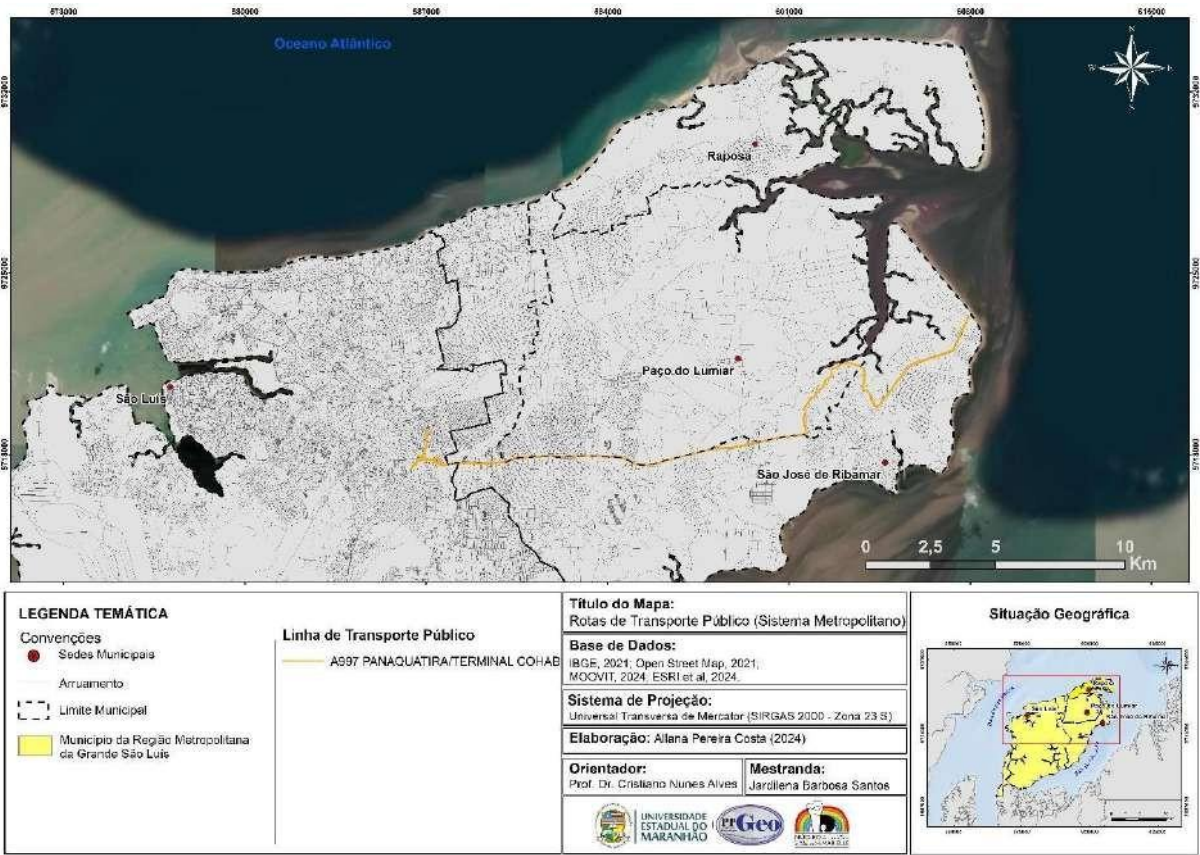


Fonte: Costa (2024)

ANEXO E – ROTA DA LINHA DE ÔNIBUS RIBAMAR-BANDEIRA TRIBUZI-JOÃO PAULO



ANEXO F – ROTA DA LINHA DE ÔNIBUS RIBAMAR-PANAQUATIRA



Fonte: Costa (2024)