



University of
Texas Libraries



e-revist@s



Centro Unversitário Santo Agostinho

revistafsa

www4.fsnet.com.br/revista

Rev. FSA, Teresina, v. 21, n. 9, art. 9, p. 167-182, set. 2024

ISSN Impresso: 1806-6356 ISSN Eletrônico: 2317-2983

<http://dx.doi.org/10.12819/2024.21.9.9>

DOAJ DIRECTORY OF
OPEN ACCESS
JOURNALS

WZB
Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung



MIAR



O Transporte Público e a Segregação Socioespacial: Uma Análise da Mobilidade Rural-Urbana no Loteamento PSH Tabocas, Teresina-PI

Public Transportation and Socio-Spatial Segregation: An Analysis of Rural-Urban Mobility in the PSH Tabocas Allotment, Teresina-PI

Aline Maria Libânio da Silva

Graduação em Geografia pela Universidade Federal do Piauí

E-mail: alinelibanio2019@gmail.com

Abraão Barbosa Lemos

Graduação em Geografia pela Universidade Federal do Piauí

E-mail: abraaolemos562@gmail.com

Emyle dos Anjos Garcia

Graduação em Geografia pela Universidade Federal do Piauí

E-mail: emyledosanjos@gmail.com

Mário Ângelo de Meneses Sousa

Doutor em Desenvolvimento em Meio Ambiente pela Universidade Federal do Piauí

Professor Adjunto Nível I da Universidade Federal do Piauí

E-mail: marioangelo.ufpi@gmail.com

Endereço: Aline Maria Libânio da Silva

R. Oito, Ltm Mirante dos Morros III, 2740, Vale do Gavião, CEP: 64069-010, Teresina/PI, Brasil

Endereço: Abraão Barbosa Lemos

R. Artur Silveira, 730, Ininga, CEP: 64048-545, Teresina/PI, Brasil

Endereço: Emyle dos Anjos Garcia

R. Artur Silveira, 730, Ininga, CEP: 64048-545, Teresina/PI, Brasil

Endereço: Mário Ângelo de Meneses Sousa

Universidade Federal do Piauí, Campus Petrônio Portela, Ininga, CEP: 64049550, Teresina/PI, Brasil.

Editor-Chefe: Dr. Tonny Kerley de Alencar Rodrigues

Artigo recebido em 30/06/2024. Última versão recebida em 15/07/2024. Aprovado em 16/07/2024.

Avaliado pelo sistema Triple Review: a) Desk Review pelo Editor-Chefe; e b) Double Blind Review (avaliação cega por dois avaliadores da área).

Revisão: Gramatical, Normativa e de Formatação



RESUMO

Para as populações rurais possuírem acesso ao meio urbano – e a todos os serviços que ele oferece – é necessário que haja transporte público adequado e em quantidade razoável para que ocorra a integração entre o espaço rural e o urbano. Desse modo, o presente trabalho busca analisar como o transporte público interfere na mobilidade rural-urbana e provoca a segregação socioespacial no Loteamento PSH Tabocas, localizado na zona rural de Teresina, Piauí. Para tal, utilizou-se como metodologia a abordagem quali-quantitativa, por meio da aplicação e análise de questionários acerca da mobilidade rural-urbana dessa comunidade. Para contribuir com a interpretação dos dados coletados, realizou-se previamente uma pesquisa bibliográfica em materiais que versam sobre transporte público, mobilidade, dicotomia rural-urbano e segregação socioespacial. Partindo da análise realizada, evidenciou-se que o transporte público ofertado não cumpre a demanda da população diante de seu uso para a execução dos serviços e atividades realizadas na cidade de Teresina. Portanto, quando não ofertado de modo eficiente e condizente com as necessidades dos usuários, esse meio de deslocamento deixa de cumprir sua função de integração espacial e começa a gerar segregações socioespaciais. Portanto, cabe ao poder público municipal mover ações efetivas que garantam o ajuste entre a oferta do transporte público com as necessidades diárias da população.

Palavras-chave: População Rural. Integração Espacial. Deslocamento.

ABSTRACT

For rural populations to have access to the urban environment – and all the services it offers – there needs to be adequate public transportation in reasonable numbers so that integration between rural and urban areas can occur. In this way, this study seeks to analyze how public transport interferes with rural-urban mobility and causes socio-spatial segregation in the PSH Tabocas Allotment, located in the rural area of Teresina, Piauí. The methodology used for this was a qualitative-quantitative approach, through the application and analysis of questionnaires about rural-urban mobility in this community. In order to contribute to the interpretation of the data collected, bibliographical research was previously carried out on materials dealing with public transport, mobility, the rural-urban dichotomy and socio-spatial segregation. Based on the analysis carried out, it became clear that the public transport on offer does not meet the population's demand when it comes to using it to carry out services and activities in the city of Teresina. Therefore, when it is not provided efficiently and in accordance with users' needs, this means of transportation fails to fulfill its function of spatial integration and begins to generate socio-spatial segregation. It is therefore up to the municipal government to take effective action to ensure that the supply of public transport matches the daily needs of the population.

Keywords: Rural Population. Spatial Integration. Displacement.

1 INTRODUÇÃO

Desde o processo crescente de urbanização nas sociedades, vêm aumentando as discussões em torno de políticas acerca do transporte público como solução à segregação socioespacial e o consequente acesso da população à cidade de modo integral (MELO; CUNHA; ZECHIN, 2022). Todavia, tais debates estão comumente atrelados à mobilidade urbana, deixando de lado outro tópico também importante: a mobilidade rural-urbana – o acesso da população rural a este espaço privilegiado que é a cidade (SILVA, 1997).

O transporte público é um serviço fundamental na vida da população, sendo este assegurado como direito social no Art. 6 da Constituição Federal. Posto como garantia básica à sociedade, esse meio de deslocamento deve ser cada vez mais ofertado, principalmente no espaço urbano, devido ao aumento do processo de urbanização que tende a dificultar a mobilidade das pessoas quando realizada de modo desordenado. No entanto, apesar de ser no urbano onde se concentra boa parte da população brasileira, a oferta de transporte público de qualidade também deve ocorrer para o espaço rural.

Apesar de não possuir as mesmas necessidades do urbano, por haver uma densidade demográfica menor em comparação, Siqueira e Souza (2020) ressaltam que o rural ainda carece de meios que possibilitem fluxos de pessoas, mercadorias e serviços, sendo fundamentais para o seu desenvolvimento socioeconômico.

À vista disso, o transporte público desempenha uma importante função para a população em geral: a execução de suas atividades e o suprimento de necessidades diante dos serviços comerciais que geralmente o espaço urbano oferece. Sendo assim, para as populações rurais possuírem acesso ao meio urbano – e a todos os serviços que ele oferece – é necessário que haja transporte público adequado e em quantidade razoável para que ocorra a integração entre o espaço rural e urbano. Logo, é de responsabilidade do poder municipal organizar e promover o transporte público para a população local (BRASIL, 1988, Art. 30).

Desse modo, o presente trabalho busca analisar como o transporte público interfere na mobilidade rural-urbana e provoca a segregação socioespacial no Loteamento PSH Tabocas, localizado na zona rural de Teresina, Piauí. Para tal, parte-se da ideia de que o transporte público, seja por meio de ônibus, metrô, seja por outro meio, deve ser assegurado para toda a população, rural ou urbana, visando cumprir sua função social posta constitucionalmente. Para além disso, o entendemos como imprescindível para reduzir as desigualdades espacialmente existentes, seja de modo intraurbano ou rural-urbano. Portanto, espera-se que

este trabalho contribua para o aumento do debate sobre a importância da oferta eficiente e de qualidade do transporte público entre estes espaços.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 A dicotomia rural-urbano

A dicotomia “rural x urbano” passou a ser pensada muito tempo atrás, ainda na Antiguidade, quando nascem as primeiras cidades, em contraposição a “campo x cidade”; no entanto, apenas com o avanço dos processos de industrialização e urbanização, a partir do século XVIII, que passou a ser refletida com maior intensidade (PEGORETTI; SANCHES, 2005). Todavia, estes avanços, predominantes no espaço urbano, passaram a ser vistos como sinal de desenvolvimento, tornando mais complexo classificar adequadamente essa contradição espacial sem que haja a exclusão daquilo apontado como rural. Torna-se necessário, então, entender como se manifestam as concepções por trás dessa dicotomia.

À face dessa discussão, surgem algumas tomadas de partido. Veiga (2004), por exemplo, configura-se como um dos teóricos que acreditam num Brasil majoritariamente rural, apoiando-se em autores como Bernard Kayser, sob sua premissa de recomposição das sociedades rurais, em contraposição à urbanização completa da sociedade proposta por Henri Lefebvre. Apesar de apontar que a contradição rural-urbano não desaparecerá, o autor levanta duras críticas a quem defende a sobreposição do urbano pelo rural.

Todavia, há autores que também criticam ideias como a de José Eli da Veiga. Ana Fani, a título de ilustração, criticou o caminho seguido por este autor. Assim como ressalta Oliveira (2004, p. 52), “É óbvio a qualquer estudioso da questão urbana que o Brasil está definitivamente urbanizado”. Desse modo, Ana Fani, como uma referência da Geografia Urbana, aponta como questionável a base classificatória utilizada por Veiga para compor suas concepções: a densidade demográfica, advinda de realidades de países centrais (Carlos, 2003).

Paralelamente, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) também adota como critério fundamental a densidade demográfica para definir os espaços rurais e urbanos do Brasil. Como base, apoiou-se em tipologias aceitas e utilizadas pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e pela União Europeia (IBGE, 2017). À vista disso, torna-se explícito o complexo debate que permeia essa dicotomia – rodeada de generalizações e abstrações. O que deve ser ressaltado, portanto, é que ambas as

espacialidades continuarão existindo, e não devendo o rural ser visto como subproduto do urbano.

Pegoretti e Sanches (2005, p. 4) também fazem ressalvas a essa complexa contradição, apontando as várias formas de ler esses espaços. Para elas, esse dilema surge a partir da perspectiva de diversas vertentes:

Econômica (atividades desenvolvidas nos dois meios), demográfica (densidades populacionais, dimensões), ecológica (grau de artificialização do ecossistema), social (aumento da qualidade de vida provocado por novas oportunidades de trabalho).

Partindo disso, as autoras destacam a importância de considerar a existência dessa dicotomia, mas que se faz necessário ressaltar as múltiplas possibilidades de interpretar essa contradição. Portanto, a única distinção possível para se fazer entre rural e urbano é aquela que considera um conjunto de critérios, não se limitando a um.

Dessa forma, o que deve ser salientado em meio a essa contrariedade, seja rural/urbano ou campo/cidade, é de que as áreas mais afastadas do que se cunha como local urbanizado não devem ser vistas como um “atraso”; no entanto, deve ser reconhecida sua falta de assistência no que diz respeito a políticas públicas que corroboram para o desenvolvimento econômico, social e cultural daquele meio. Sendo assim, por vezes, é no espaço urbano que a população rural consegue ter acesso a serviços básicos e essenciais, como educação e saúde.

À vista disso, essa dificuldade de acesso a alguns serviços públicos caracteriza estas áreas isoladas fisicamente como um espaço segregado, em razão da ausência ou oferta irregular do transporte público, em consonância com as condições econômicas, que não possibilitam facilmente o acesso da população rural ao espaço urbano – palco de uma variedade de serviços públicos e privados (PEGORETTI; SANCHES, 2005). Portanto, o transporte público, favorecendo a mobilidade rural-urbana, age como determinante na desconstrução histórica da segregação espacial construída entre estes dois meios.

Assim como reflete Melo (2017, p. 219), “[...] não fosse a falta de políticas públicas que garantem as condições para os sujeitos permanecerem nos seus territórios tendo acesso àquilo que lhes cabe de direito, não haveria um fluxo tão grande de pessoas para os centros urbanos”. Assim sendo, torna-se fundamental o desenvolvimento de políticas públicas no espaço rural. Todavia, isso não garante a superação da dicotomia “rural x urbano”, mas promove permanência e dignidade de existência às populações que residem nas áreas menos assistidas pela esfera municipal.

Portanto, em meio às contradições existentes para se definir adequadamente os espaços urbanos e rurais, cabe refletir sobre as condições político-públicas, proporcionadas às populações de cada espaço. Assim sendo, uma possibilidade de minimizar estas diferenças espaciais e oportunizar melhores condições de vida à população rural se traduz por meio da oferta de transporte público eficiente e constante. A partir disso, há a promoção de uma mobilidade rural-urbana e oportunidade de acesso aos serviços encontrados no espaço urbano.

2.2 O transporte público e a mobilidade rural-urbana

Ao longo da história, a relação urbano-rural/cidade-campo tem sido marcada por uma complexa rede de desafios e oportunidades. No entanto, nota-se uma disparidade significativa com as áreas rurais, enfrentando uma proporção maior de adversidades em comparação com as oportunidades disponíveis no urbano. Tal fato pode ser evidenciado por diversos fatores, por exemplo, enquanto as cidades oferecem uma gama diversificada de serviços e infraestrutura, possibilitadas pelo avanço de políticas públicas, as áreas rurais muitas vezes sofrem com a falta de acesso ou a precarização desses recursos, enfrentando questões como emprego limitado e acesso restrito a serviços básicos como saúde, educação ou lazer.

Entretanto, diante dessa conspícua discrepância há um serviço essencial que em sua ausência ou precarização aprofunda ainda mais tamanha desigualdade entre estes espaços: o transporte (PEGORETTI; SANCHES, 2004). Tal meio de deslocamento detém de uma função na organização e estrutura do espaço e dos territórios; logo, a falta ou debilitação de um serviço de transporte adequado implica uma série de complicações que podem restringir os direitos e possibilidades da comunidade rural.

Sendo assim, é perceptível que tal problemática remete ao processo de mobilidade, ou seja, a facilidade do indivíduo em se locomover entre os espaços (BRITO, 2015). Comumente, esse tema é limitado somente ao urbano, assim a discussão é mínima quando se liga com o rural. No entanto, a mobilidade deve ser trabalhada em ambas as realidades como um componente da qualidade de vida, visto que a diversidade do espaço rural ressalta a importância da mobilidade para atender efetivamente às necessidades de sua população local.

Nesse contexto, o transporte público emerge como uma peça-chave na promoção da mobilidade rural-urbana, “[...] sendo considerado, de forma geral, um meio que viabiliza a efetivação de diversas atividades produtivas” (RECK, 2015, p. 3). Portanto, não é apenas um serviço isolado, mas sim uma infraestrutura essencial que promove o funcionamento de outras atividades econômicas, sociais e culturais.

Logo, assim como descrito por Moraes *et al.* (2023, p. 8), tal discussão torna-se de grande relevância tendo em vista que

O escasso ou precário serviço de transporte está diretamente relacionado à segregação socioespacial, uma vez que determina o controle sobre a mobilidade social de determinados grupos populacionais. Assim, o transporte desempenha papel estruturante do espaço, podendo ser usado como elemento de mitigação da segregação espacial das cidades, seja em áreas urbanas ou rurais.

Desse modo, investir em infraestrutura de transporte público para áreas rurais não apenas facilita a mobilidade da população, como também promove a integração socioespacial, fortalecendo os laços entre estes dois espaços e diminuindo a segregação entre eles.

3 METODOLOGIA

Como metodologia, utilizou-se a abordagem quali-quantitativa. Em um primeiro momento, realizou-se uma pesquisa de campo para fazer uma avaliação diagnóstica acerca da área de estudo. Logo de início, constatou-se a deficiência de transporte público no Loteamento PSH Tabocas, o qual não se faz suficiente para atender às demandas da população local. Dentre as necessidades da comunidade usuária deste transporte em questão, ressalta-se o seu uso direcionado para a educação, saúde e emprego, encontrados em maior oferta no espaço urbano de Teresina.

Os procedimentos metodológicos da pesquisa voltaram-se para a coleta de dados disponibilizados pelo próprio público-alvo. Sendo assim, o instrumento de pesquisa aplicado se deu por meio de questionário, o qual refere-se a um “[...] instrumento de coleta de dados constituído por uma série de perguntas” (MARCONI; LAKATOS, 1999, p. 100). A realização do questionário teve como objetivo alcançar uma dimensão no que diz respeito à mobilidade dessa comunidade da zona rural. Para tal, foram desenvolvidas 5 (cinco) perguntas que delimitaram a problemática identificada.

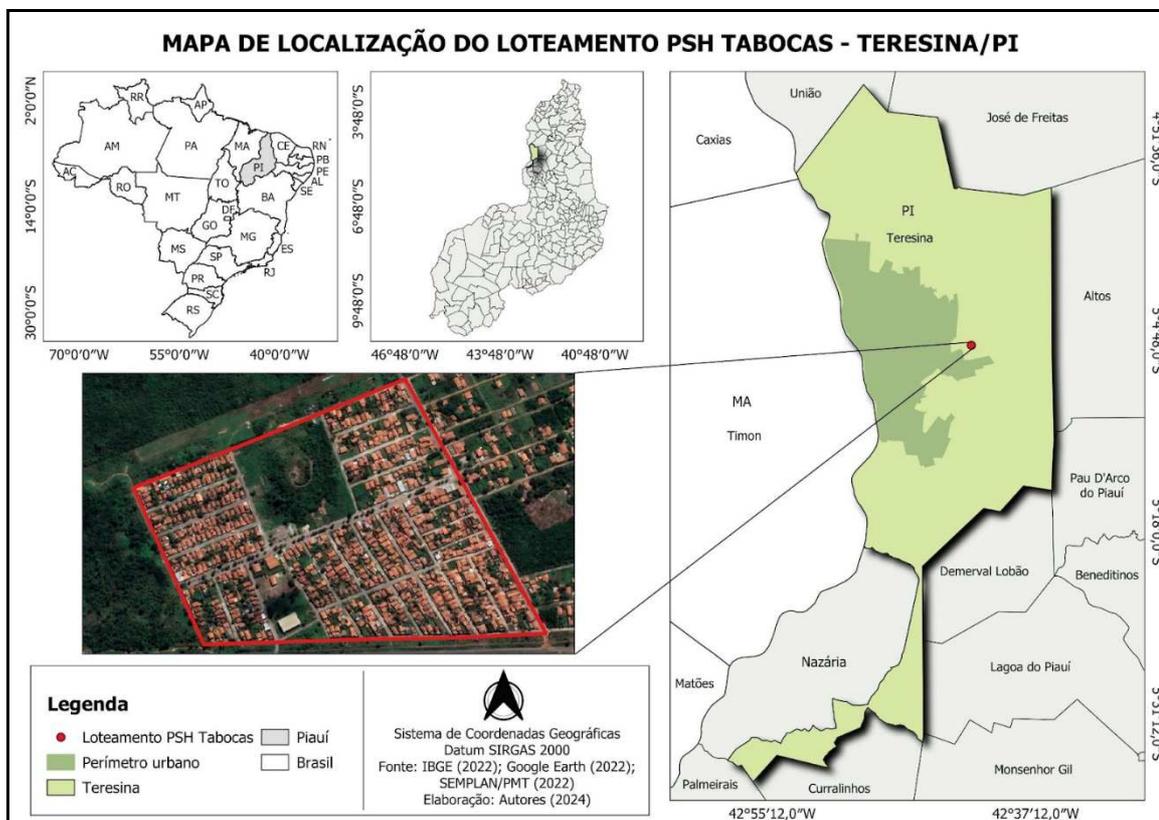
A aplicação do questionário se deu através da ferramenta Google Forms (formulários *online*) disponibilizados num grupo de *WhatsApp* – aplicativo de mensagens instantâneas – que reúne pessoas da comunidade para fins informacionais. Como retorno, houve 88 (oitenta e oito) respostas, as quais foram analisadas por meio da geração automática de gráficos da própria ferramenta de compartilhamento, que possibilitou maior compreensão dos resultados obtidos. Para contribuir com a interpretação dos dados coletados no questionário, realizou-se

previamente uma pesquisa bibliográfica em materiais que versam sobre transporte público, mobilidade, dicotomia rural-urbano e segregação socioespacial.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

O Loteamento PSH Tabocas se localiza na zona rural de Teresina, Piauí, na porção sudeste, a aproximadamente 15 quilômetros do centro da cidade (Figura 1). Foi criado a partir do Projeto Social Habitacional (PSH), entre 2000 e 2001. Atualmente, conta com uma estimativa de 800 habitantes. De modo geral, o lugar em questão pouco dispõe de infraestrutura educacional e nenhuma de saúde, havendo apenas uma creche. Quanto às outras demandas de educação, são atendidas através de transporte escolar ofertado, que se direciona para as proximidades e para a própria área da cidade. O mesmo se aplica às demandas de saúde, pois a população local tem que se deslocar, geralmente, para a área urbana, em que há maior oferta destes serviços.

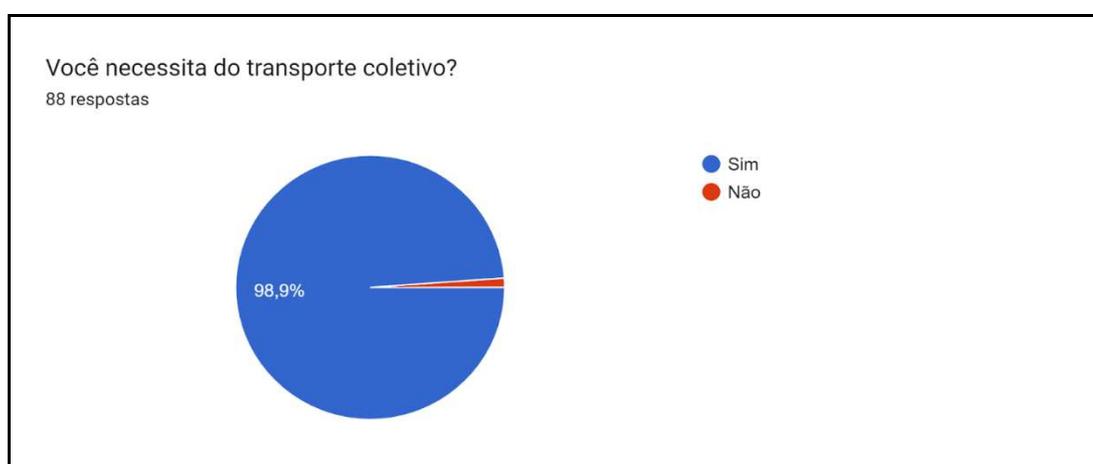
Figura 1 – Localização do Loteamento PSH Tabocas, Teresina/Piauí



Fonte: IBGE, SEMPLAN/PMT e Google Earth (2022). Geoprocessamento: Autores (2023).

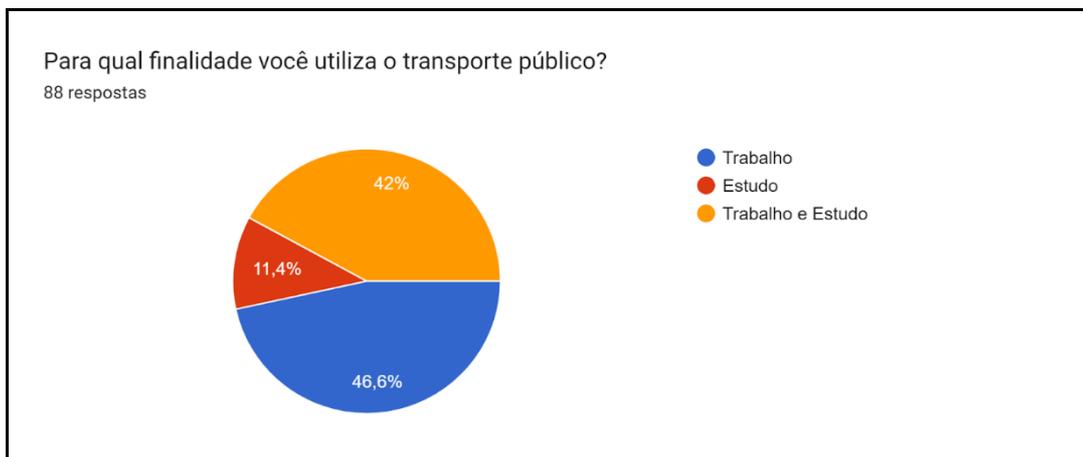
Por meio da análise dos dados coletados, a partir da aplicação dos questionários, evidenciou-se que, em relação aos meios de locomoção até o centro urbano da capital, existe grande dependência do transporte público nesta comunidade. Conforme o Gráfico 1, 98,9% necessitam desse meio de deslocamento, enquanto apenas 1,1% afirma não precisar. Desse modo, pode-se concluir que é por meio do transporte público que a grande maioria da população de Tabocas acessa os serviços ofertados no espaço urbano de Teresina, tais como educação e saúde, além do próprio trabalho.

Gráfico 1 – Você necessita do transporte coletivo?



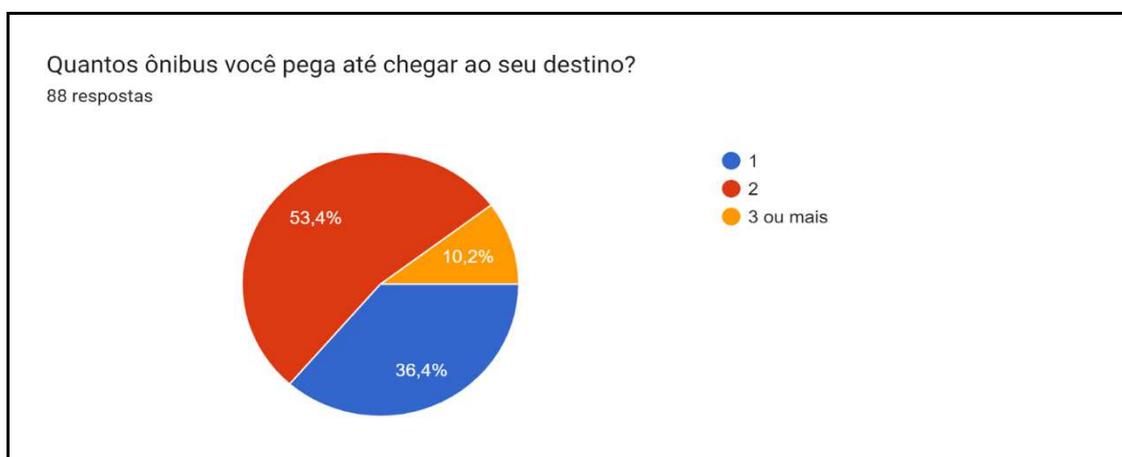
Fonte: Elaborado pelos autores (2023)

O Gráfico 2 destaca a natureza do deslocamento, no qual a grande parte (46,6%) se desloca para o trabalho. Isso pode ser justificado pela maior oferta trabalhista encontrada na zona urbana, quando se compara com a zona rural. A utilização para estudo e trabalho vem em segundo, com 42%, enquanto para estudo apenas 11,4%. Para esta pesquisa, buscou-se somente verificar o uso contínuo do transporte público nessa comunidade, por isso foram utilizadas unicamente as categorias trabalho e estudo que, geralmente, são práticas realizadas diariamente.

Gráfico 2 – Para qual finalidade você utiliza o transporte público?

Fonte: Elaborado pelos autores (2023)

O Gráfico 3 apresenta o número de ônibus que os respondentes precisam pegar até chegar ao seu destino, constatando-se que mais da metade (53,4%) necessita de 2 transportes. Esse resultado é decorrente da rota do ônibus, que passa pela localidade indo apenas em direção ao centro de Teresina. Desse modo, as pessoas que não trabalham nessa área central têm que se deslocar para as outras zonas por meio de ônibus do sistema urbano. Vale destacar que o transporte público presente no PSH Tabocas não se integra com os da linha urbana, fazendo com que os trabalhadores e estudantes que necessitam pegar mais de 1 ônibus paguem outra passagem. Por fim, aqueles que necessitam somente de um transporte coletivo para chegar até seu ponto somaram 36,6%, ao passo que os que precisam de 3 ou mais representam 10,2%.

Gráfico 3 – Quantos ônibus você pega até chegar ao seu destino?

Fonte: Elaborado pelos autores (2023)

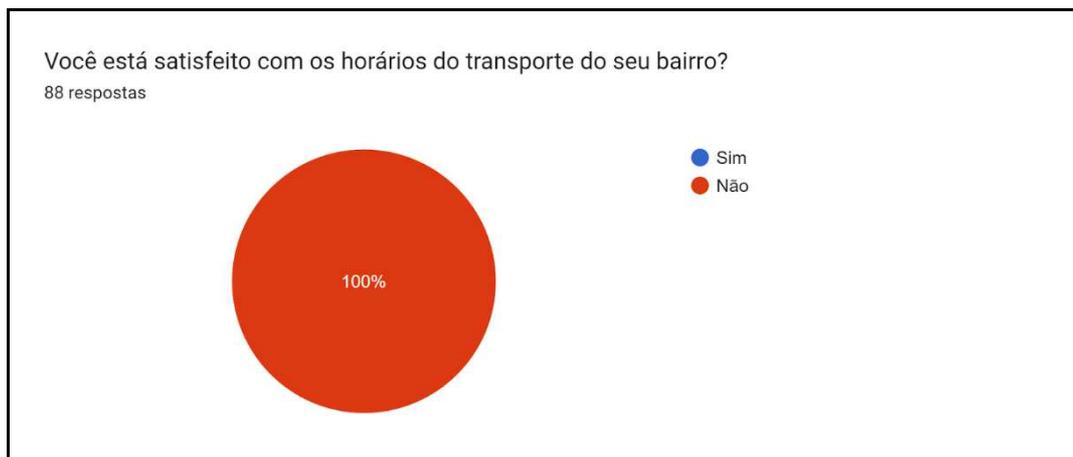
Na Tabela 1, é possível verificar os horários do transporte público na localidade. Por ter somente um ônibus, há demora no atendimento, pois uma volta fica distante da outra, considerando-se os horários de saída da parada inicial. Por essa razão, o ônibus realiza a rota até o centro de Teresina apenas 4 vezes por dia, com espaço de tempo de 4 horas para fazer uma nova volta. Portanto, para os usuários que dependem desse transporte, o deslocamento até a zona urbana do município se torna limitado e demorado.

Tabela 1 – Horários do ônibus que passa no Loteamento PSH Tabocas

LOTEAMENTO PSH TABOCAS	
Saídas da parada inicial	Saídas do Lindolfo Monteiro
05h50	07h30
09h10	10h50
12h10	14h20
16h10	18h00

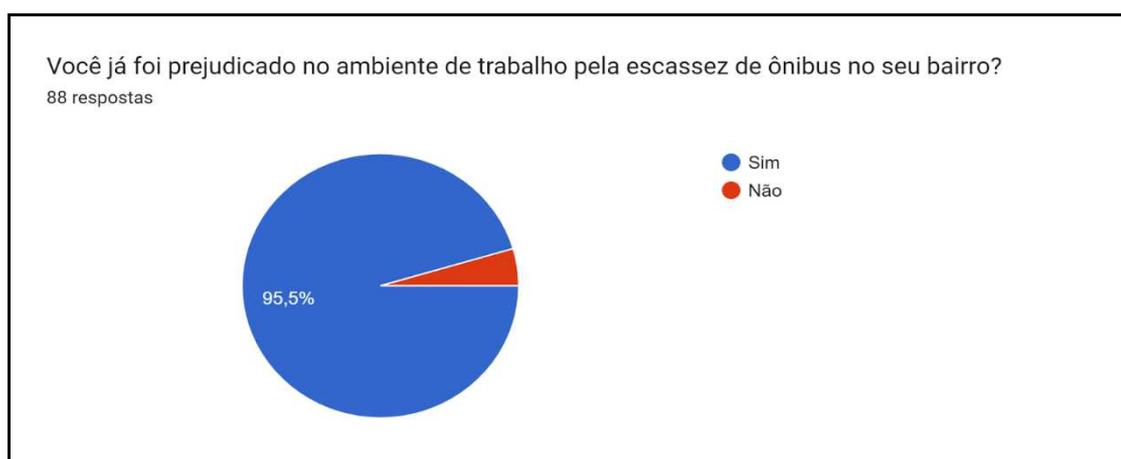
Fonte: Elaborado pelos autores (2023).

No Gráfico 4, é destacada a insatisfação da população em relação aos horários do transporte público, visto acima, no qual todos os respondentes (100%) afirmam não estar satisfeitos. Como já mencionado anteriormente, por haver apenas um ônibus, não há variedade de horários, limitando o deslocamento dos usuários. Portanto, a escassez dessa linha de ônibus pode prejudicar o dia a dia dos que dependem exclusivamente dele, interferindo na qualidade de vida dos usuários, seja emocionalmente e/ou economicamente.

Gráfico 4 – Você está satisfeito com os horários do transporte do seu bairro?

Fonte: Elaborado pelos autores (2023)

No Gráfico 5, destaca-se acerca da qualidade do sistema desse transporte público que, segundo mais da metade dos usuários (81,8%) que responderam à pesquisa, ele se configura como péssimo, enquanto nenhum o acha ótimo. Outros 17% o consideram ruim, enquanto 1,2% o qualifica como bom. Partindo disso, pode-se evidenciar a precariedade desse meio de deslocamento, por não cumprir a demanda da população diante de seu uso para a execução dos serviços e atividades realizadas na cidade de Teresina.

Gráfico 5 – Como você considera atualmente o sistema de transporte público no seu bairro?

Fonte: Elaborado pelos autores (2023)

Partindo dos resultados obtidos, pode-se concluir que o Loteamento PSH Tabocas deve possuir um acesso de qualidade ao sistema de transporte público, independentemente de sua localização espacial, a fim de garantir o acesso desta comunidade aos serviços básicos

(públicos e privados) encontrados na cidade de Teresina que, comumente, se dá de forma precária na zona rural, como saúde e educação, além de outros fins, como oportunidades laborais. Desse modo,

"É consenso que o transporte urbano deve ser tratado com relevância, pois possibilita a massa populacional suprir as suas necessidades de deslocamento para que possa exercer suas atividades. E isso não deve ser considerado de forma diferenciada para a população rural" (Pegoretti; Sanches, 2004, p. 5).

Como pontua Maria (2018), em municípios cujas áreas rurais são extensas, geralmente, o sistema público de transporte para esses locais, quando ofertado, se dá de forma precária e desordenada. Teresina, como explanado acima, não foge a essa lógica. Com uma área total de 1.391,04 km², 81% correspondem à área rural, enquanto apenas 19% são área urbana (TERESINA, 2020). Desse modo, mesmo em meio à dificuldade logística e territorial em razão do tamanho da área rural, a gestão municipal ainda tem que se voltar para o atendimento das demandas de deslocamento dessas populações rurais, priorizando, principalmente, aquelas de maior concentração, como é o caso do Loteamento PSH Tabocas.

Portanto, ao contribuir para o deslocamento da população, o transporte público se torna estruturador do espaço, minimizando segregações espaciais na cidade e entre os meios urbano e rural (PEGORETTI E SANCHES, 2004). Desse modo, o transporte público da localidade, quando posto de forma precária, interfere diretamente na qualidade de vida da população, a qual pode ser limitada quanto à execução de atividades do espaço urbano. Assim sendo, quando não ofertado de modo eficiente e condizente com as necessidades dos usuários, esse meio de mobilidade deixa de cumprir sua função de integração espacial e começa a gerar segregações socioespaciais.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dado o exposto, ressalta-se a importância de garantir a acessibilidade a este direito fundamental, tendo em vista os benefícios que traria ao município como todo. Ao ter um transporte público bem estruturado e ofertado para a população da zona rural, há consequentemente um desenvolvimento social e econômico para aquele espaço. Além disso, o fato de ter um direito como esse garantido, traz dignidade para as pessoas que necessitam diariamente desse meio de locomoção.

Desse modo, ficou nítido que a precariedade do transporte público para os residentes do loteamento PSH Tabocas afeta diretamente a execução de suas atividades, principalmente

quanto ao trabalho e estudo realizado na cidade de Teresina. Torna-se, então, essencial a oferta constante e de qualidade desse meio de deslocamento para a comunidade em questão realizar e acessar os serviços do espaço urbano.

Portanto, como solução a essa problemática, cabe ao poder público municipal mover ações efetivas que garantam o ajuste entre a oferta do transporte público com as necessidades diárias da população. Como evidenciado por meio dos questionários, apenas um ônibus não atende à demanda, já que ele consegue realizar apenas 4 (quatro) vezes a rota por dia, com horários distantes um do outro. Portanto, com a rota já implantada, cabe apenas ajustá-la, tornando-a eficiente e constante. Mediante isso, a população local deve se fazer presente na cobrança por melhorias diante da ineficiência municipal.

REFERÊNCIAS

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 21 ago. 2023.

BRITO, A. P. **A mobilidade dos moradores do assentamento São Carlos no município de Goiás: uma realidade do transporte público ao homem do campo**. 2015. 43 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Geografia) – Universidade Estadual de Goiás, Goiás, 2015.

CARLOS, A. F. A. Cidades imaginárias: o Brasil é menos urbano do que se calcula. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, v. 7, n. 1, p. 179-187, 2003. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/123804>. Acesso em: 5 set. 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Classificação e caracterização dos espaços rurais e urbanos do Brasil: uma primeira aproximação**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

MARCONI, M. A; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1999.

MELO, D. C. P; CUNHA, D. F; ZECHIN, P. A. V. Estrutura espacial, mobilidade e transporte público: o caso do BRT Norte-Sul da Grande Goiânia. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 3, p. 1798-1823, 2022. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/rdc/article/view/59193>. Acesso em: 26 ago. 2023.

MELO, T. S. Cidade/Urbano versus Campo/Rural: a necessidade de políticas públicas que superem esta dicotomia para inclusão das populações pobres no Brasil. **Kult-ur, [S. l.]**, v. 4, n. 8, p. 209-234, 2017. Disponível em: <https://www.e-revistas.uji.es/index.php/kult-ur/article/view/2644> . Acesso em: 2 set. 2023.

Moraes, L. L. *et al.* Gender and Rural-Urban Mobility: inequalities in access to emergency aid. *SciELO Preprints*, 2023. Disponível em: <https://preprints.scielo.org/index.php/scielo/preprint/view/6546>. Acesso em: 20 ago. 2023.

OLIVEIRA, A. U. Geografia Agrária: perspectivas no início do século XXI. In: OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de; MARQUES, Marta Inez Medeiros. (org.). **O campo no século XXI: território de vida, de luta e de construção da justiça social**. São Paulo: Casa Amarela/Paz e Terra, 2004.

PEGORETTI, M. S; SANCHES, S. P. A problemática da segregação espacial dos residentes na área rural: uma visão através da dimensão acesso e do sistema de transporte. In: ENCONTRO ANUAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM AMBIENTE E SOCIEDADE (ANPPAS), 2., 2004, Indaiatuba. **Anais eletrônicos** [...] Indaiatuba: Ambiente & Sociedade, 2004. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/266583533>. Acesso em: 22 ago. 2023.

PEGORETTI, M. S; SANCHES, S. P. Dicotomia rural x urbano e segregação sócio-espacial: uma análise da acessibilidade ligada à problemática do transporte dos estudantes do campo. In: XI Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 11., 2005, Salvador. **Anais eletrônicos** [...] Rio de Janeiro: ANPUR, 2005, p. 1-16. Disponível em: <http://www.xienanpur.ufba.br/221.pdf>. Acesso: 5 set. 2023.

RECK, G. **Apostila transporte público**. Curitiba: Departamento de Transportes da UFPR, 2015.

SILVA, J. B. Discutindo a cidade e o urbano. In: SILVA, José Borzacchiello da; COSTA, Maria Clelia Lustosa; DANTAS, Eutógio Wanderley Correia. (org.). **A Cidade e o urbano: temas para debates**. Fortaleza: EUFC, 1997. 318 p.

SIQUEIRA, A. C. C; SOUZA, E. B. C. Desafios e políticas de desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana e rural. **Formação (Online)**, v.27, n.52, p. 51-75, 2020. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/7145/5935>. Acesso em: 18 ago. 2023.

TERESINA. Prefeitura Municipal. **Teresina: panorama municipal/junho 2020**. Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação (Semplan), 2020.

VEIGA, J. E. A atualidade da contradição urbano-rural. **Análise Territorial da Bahia Rural, SEI, Série Estudos e Pesquisas**, n. 71, p. 1-22, 2004. Disponível em: http://www.zeeli.pro.br/wp-content/uploads/2012/06/2004_a_atualidade_contradicao_urbano_rural.pdf. Acesso em: 5 set. 2023.

Como Referenciar este Artigo, conforme ABNT:

SILVA, A. M. L; LEMOS, A. B; GARCIA, E. A; SOUSA, M. A. M. O Transporte Público e a Segregação Socioespacial: Uma Análise da Mobilidade Rural-Urbana no Loteamento PSH Tabocas, Teresina-PI. **Rev. FSA**, Teresina, v. 21, n. 9, art. 9, p. 167-182, set. 2024.

Contribuição dos Autores	A. M. L. Silva	A. B. Lemos	E. A. Garcia	M. A. M. Sousa
1) concepção e planejamento.	X	X	X	
2) análise e interpretação dos dados.	X	X	X	
3) elaboração do rascunho ou na revisão crítica do conteúdo.	X	X	X	X
4) participação na aprovação da versão final do manuscrito.	X			X