

A Insurgência das Ruas e a Mobilização Popular contra a precariedade do Transporte Público em Imperatriz-MA (2013): O Movimento Fora VBL

The Insurgency of the Streets and the Popular Mobilization against the Precariousness of Public Transportation in Imperatriz-MA (2013): The Fora VBL Movement

Beatriz Viana Vilela

Graduada em História

Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão (UEMASUL)

beatriz8891@gmail.com

Recebido: 27/06/2025

Aprovado: 28/09/2025

Resumo: O presente artigo, resultado de um projeto de pesquisa previamente executado, se propõe a refletir acerca da atuação do Movimento Fora VBL no contexto das grandes manifestações de 2013 em Imperatriz-MA, que se constituíram como resposta à precariedade do serviço público de transporte no município e à atuação da empresa Viação Branca do Leste (VBL). O estudo destaca a centralidade econômica e regional de Imperatriz, examinando, ainda, de que forma seu processo de urbanização foi influenciado pelas políticas de integração da Amazônia na segunda metade do século XX. Busca compreender o repertório, as táticas de enfrentamento e o conteúdo político elaborado pelo Movimento Fora VBL entre os meses de fevereiro e agosto de 2013, considerando também o os desdobramentos da conjuntura nacional. Metodologicamente, a pesquisa parte de uma revisão bibliográfica junto aos estudos de Maria Glória Gohn (2017), na análise do conteúdo jornalístico veiculado pela imprensa local e no levantamento do material disponível na comunidade “Movimento #ForaVBL”, da rede social Facebook. Verifica-se que o movimento, originado através de um pequeno grupo de estudantes, tornou-se protagonista durante a primeira fase de mobilizações contra a empresa VBL na cidade, caracterizando-se através da adoção de novos repertórios de protesto e o uso de ferramentas digitais.

Palavras-chave: Manifestações de Junho 2013; Movimento Fora VBL; Imperatriz-MA.

Abstract: This article, the result of a previously executed research project, proposes a reflection on the actions of the Fora VBL Movement in the context of the large-scale demonstrations of 2013 in Imperatriz, Maranhão, which were a response to the precarious public transportation service in the municipality and the actions of the Viação Branca do Leste (VBL) bus company. The study highlights the economic and regional centrality of Imperatriz, also examining how its urbanization process was influenced by Amazon integration policies in the second half of the 20th century. It seeks to understand the repertoire, confrontation tactics, and political content developed by the Fora VBL Movement between February and August 2013, also considering the unfolding national situation.

Methodologically, the research begins with a bibliographic review of the studies of Maria Gloria Gohn (2017), an analysis of journalistic content published by the local press, and a survey of material available in the "Movimento #ForaVBL" community on the social network Facebook. It appears that the movement, which originated from a small group of students, became a protagonist during the first phase of mobilizations against the VBL company in the city, characterized by the adoption of new protest repertoires and the use of digital tools.

Keywords: June 2013 Demonstrations; Fora VBL Movement; Imperatriz-MA.

Introdução

Entre fevereiro e agosto de 2013, as ruas de Imperatriz-MA foram palco de uma série de manifestações, que expressavam o descontentamento da população diante da precariedade e da forma como os serviços de transporte público municipal vinham sendo geridos. As principais denúncias apontavam a má conservação dos ônibus, os frequentes atrasos e a total ausência de veículos em determinadas rotas. Nesse contexto, a insatisfação popular direcionou-se à manutenção do contrato entre a prefeitura e a Viação Branca do Leste, uma das empresas concessionárias responsáveis pela operação da maior parte da frota de ônibus. A situação se agravou com o início de uma operação conjunta entre o Ministério Público e a Polícia Rodoviária Federal, que apurou e constatou a veracidade das denúncias de irregularidade, também apresentadas pelos usuários, resultando na apreensão de parte dos veículos.

O Movimento Fora VBL, formado inicialmente por um pequeno grupo de estudantes da Universidade Federal do Maranhão, se tornou o principal articulador de uma série de protestos e responsável pela elaboração do debate acerca do transporte público em Imperatriz, naquele ano. Conectando as pautas locais às reivindicações dos movimentos nacionais que tomavam as ruas de todo o país durante o mês de junho. Chegando a reunir aproximadamente 7 mil pessoas nas ruas em seu ponto máximo de massificação.

Localizada às margens do Rio Tocantins, Imperatriz é a segunda maior cidade do Maranhão, com uma população de aproximadamente 273.110 habitantes, conforme o Censo do IBGE de 2022. Reconhecida como um polo econômico regional. Sua urbanização reflete as contradições das políticas de ocupação da Amazônia Oriental na segunda metade do século XX, com o impulsionamento de ciclos econômicos. Resultando em picos de crescimento demográfico e na ausência de planejamento urbano adequado, agravando problemas estruturais, tal como a questão da mobilidade urbana. Dessa

forma, história de Imperatriz é marcada por contradições, conflitos e resistências acerca da questão urbana e o direito à cidade.

Esta pesquisa tem como objetivo refletir sobre a trajetória do Movimento Fora VBL no contexto da crise do transporte público em Imperatriz, em 2013, destacando a forma como o movimento contribuiu para o debate sobre o transporte público alcançando bastante repercussão naquele ano. Além disso, examina suas formas de atuação, tática de enfrentamento e conteúdo político. A pesquisa também investiga como os eventos em Imperatriz se inserem no ciclo de manifestações que ocorreram pelo Brasil em junho de 2013. Para isso, parte de uma revisão bibliográfica com base nas abordagens de Maria da Glória Gohn (2017), a respeito da cultura política forjada e a identidade cultural dos sujeitos coletivos nas ruas, complementado por um levantamento de dados jornalísticos relacionados à cidade durante o primeiro semestre daquele ano, além da análise da comunidade criada na plataforma Facebook, “Movimento #Fora VBL”, o principal canal de comunicação da direção movimento com os manifestantes.

Capital Regional Sul Maranhense

A história da cidade de Imperatriz tem início em 1852, ano de sua fundação, quando ainda era conhecida como Colônia Militar de Santa Tereza do Tocantins. A colônia foi estabelecida por uma expedição liderada pelo frade carmelita Frei Manoel Procópio, sob a determinação do governo do estado do Pará. O principal objetivo da missão era estabelecer um assentamento na margem direita do rio Tocantins, com a finalidade de consolidar e proteger as fronteiras do estado, além de impulsionar o comércio fluvial. No entanto, devido às incertezas quanto aos limites territoriais entre os estados do Pará e Maranhão, a colônia foi estabelecida em terras maranhenses, que posteriormente foram incorporadas ao estado do Maranhão¹ (SILVA, 2011; CARVALO; OLIVEIRA, 2015).

A partir da sua fundação, em 1852, o território de Imperatriz se prolongou por todo sudoeste maranhense, cujas terras férteis favoreceram a expansão da agricultura, da pecuária e a extração vegetal. Por volta de 1860, começam a se espalhar, ao longo do curso do Tocantins, as fazendas de criação de gado, onde se produzia também arroz, milho, mandioca, algodão, feijão, tabaco e cana-de-açúcar voltados para a subsistência. As mercadorias chegavam de barco, vindas de Belém ou de Goiás, o que movimentava bastante o porto daqui (VIANA, 2020, p.59).

¹ Importante ressaltar a proximidade da região com o norte do atual território do estado do Tocantins, que não existia na época. Sua criação ocorreu apenas em 1988, como resultado do processo de reorganização territorial do Brasil, a partir do desmembramento da porção norte do estado de Goiás.

O processo de colonização e ocupação do sul do Maranhão ocorreu de maneira distinta em comparação ao norte do estado. A região foi explorada por uma segunda frente colonizadora², originada através da região conhecida como Pastos Bons, localizada na parte maranhense próxima à fronteira com o Piauí. Antes mesmo da colonização oficial, migrantes, principalmente das regiões de semiárido do nordeste brasileiro, como Piauí e Ceará, foram atraídos pela fertilidade das terras no sul do Maranhão, ideais para o desenvolvimento da pecuária. Essas populações se estabeleceram na região, interagindo com as comunidades indígenas locais e contribuindo para a colonização dessa parte do território maranhense³ (SILVA, 2011; ROCHA, SILVA, 2020).

A ausência de estradas que conectassem Imperatriz ao restante do estado, manteve a cidade isolada durante seus primeiros 50 anos, ficando conhecida como "Sibéria Maranhense". Nesse período, as relações comerciais de Imperatriz eram mais intensas com os estados do Pará e Goiás do que com a capital maranhense, devido ao comércio fluvial e ao porto no rio Tocantins, que fazia o escoamento da produção regional, como observa Oliveira (2020). A situação começa a mudar na década de 1950, com a abertura da estrada Imperatriz-Grajaú/MA, em 1953, que integrou a cidade ao restante do estado. Posteriormente, a construção da Rodovia Belém-Brasília.

As redes rodoviárias implantadas a partir da década de 1960 substituíram as redes hidroviárias como caminhos para a expansão econômica. Isso trouxe uma nova configuração para Imperatriz, pois além da rodoviária Belém-Brasília, a BR-226 (Teresina-Tocantina) e a BR-222 (Imperatriz- Pindaré e Mearim) se colocaram como forte exigência das áreas dinâmicas do Centro-Sul, que passariam a se ligar a Amazônia e ao Nordeste brasileiro (FRANKLIN; SOUSA, 2013 apud CARVALHO; OLIVEIRA, 2015, p.20)

O desenvolvimento urbano, dinamismo econômico e as respectivas explosões demográficas em Imperatriz estão estreitamente ligadas aos chamados “ciclos econômicos”, experimentados a partir da década de 1950. A constituição do ciclo agrícola no sudoeste maranhense, especialmente em Imperatriz, está diretamente associada à expansão das fronteiras agrícolas no interior do país. Esse processo foi amplamente influenciado pelas políticas públicas de integração da Amazônia Brasileira⁴,

² Segundo Franklin (2005, p. 11), embora o litoral maranhense tenha atraído o interesse e a presença de exploradores europeus desde o final do século XVI, a colonização da porção sul do Maranhão só ocorreu no final do século XVIII, cerca de dois séculos após a fundação de São Luís/MA pelos franceses.

³ Silva (2011, p. 41) observa que, além das distâncias culturais e geográficas, as duas regiões não compartilhavam um “senso de pertencimento a uma mesma realidade”. A região sul do Maranhão, por sua vez, consolidou uma identidade social e cultural própria, que a distingue do norte do estado. Entre os sul-maranhenses, predominava uma desconfiança em relação à capital e ao governo estadual, agravada pela percepção de abandono e pela falta de interesse na alocação de recursos para a região — sentimento de que ainda perdura em parte da população do sul do Maranhão.

⁴ A ditadura empresarial-militar de 1964 implementou uma série de projetos voltados para a ocupação e exploração da Amazônia, visando integrá-la aos fluxos econômicos nacionais e transformá-la em uma nova fronteira de recursos. Entre

que buscavam, simultaneamente, o controle geopolítico e a exploração econômica do território. No Maranhão, a ocupação das terras foi impulsionada através do governo do estado, por meio de incentivos fiscais e facilitação do acesso ao crédito, o que atraiu empresas agropecuárias para as terras devolutas. Esse movimento também favoreceu a grilagem de terras na região (SOUSA, 2015).

Especialmente entre as décadas de 1960 e 1970, a produção de arroz tornou-se um pilar da economia de Imperatriz. O município se destacou no cultivo do grão, tanto no cenário estadual quanto nacional, impulsionado pela criação do Corredor Agrícola e pela intensificação da produção ao longo da Estrada do Arroz, que conecta Imperatriz a Cidelândia/MA (SOUSA, 2015). A construção da rodovia Belém-Brasília, em 1960, foi um fator determinante nesse processo, facilitando o transporte de pessoas, mercadorias e serviços na região.

Já na década de 1970, o ciclo da madeira ganhou relevância, consolidando-se como a principal atividade econômica de Imperatriz. O crescimento da indústria madeireira e das exportações de madeira para o Centro-Sul do Brasil contribuiu para a economia local, gerando empregos e promovendo um rápido aumento da população urbana (SOUSA, 2015). Com o fim do ciclo da madeira no final da década de 1970, Imperatriz passa a ser impulsionada pela extração de ouro nos garimpos do sul do Pará, especialmente em Serra Pelada. A cidade⁵ tornou-se o principal fornecedor de produtos e serviços para o garimpo, que atraía trabalhadores de diversas regiões do país. Expandindo suas vias comerciais para além do contato direto com o rio Tocantins alcançando a rodovia Belém-Brasília. Como explica Franklin (2008, p.151):

Imperatriz além de ser a cidade com o maior porte comercial da região e por esta situada a menos de 350km do garimpo, era também o município que detinha o maior número de habitantes trabalhando em Serra Pelada, fatores que evidentemente, o colocavam como maior centro abastecedor desse garimpo.

Com o declínio das atividades nos garimpos, em meados da década de 1980, a cidade experimentou uma reorientação econômica, direcionando parte do capital gerado no campo para o setor de prestação de serviços (SOUSA, 2015). A década de 1980 também foi marcada pela expansão da atividade comercial, com destaque nos setores atacadistas e varejistas, e a instalação de instituições públicas e privadas nas áreas de saúde e educação superior. A partir da década de 2000, a composição do PIB municipal passou a refletir a consolidação do comando do terceiro setor, com o crescimento e

os principais projetos estavam a construção da Rodovia Belém-Brasília, o Projeto Grande Carajás, a Hidrelétrica de Tucuruí e a expansão agropecuária, apoiada pelo BASA e pela SUDAM, e o INCRA (SANTOS, CURY, SILVA, 2020, p. 204).

⁵ Para além do dinamismo socioeconômico e centralidade política, Imperatriz afirma-se como principal núcleo urbano sulmaranhense, junto às cidades de Açailândia/MA e Balsas/MA.

diversificação dos serviços técnicos especializados, reafirmando Imperatriz como polo econômico e entreposto comercial para mais de 80 municípios em três estados (CARVALHO; OLIVEIRA, 2015).

A urbanização e a questão do transporte público em Imperatriz

De acordo com Sousa e Soares (2018), o crescimento urbano de Imperatriz se deu de forma rápida e desordenada, resultado de processos de ocupações espontâneas e de ações relacionadas às gestões governamentais. Esse processo reflete um modelo de urbanização comum nas cidades amazônicas brasileiras, caracterizado pela criação de espaços urbanos desiguais e fragmentados. A falta de planejamento urbano e econômico por parte das autoridades públicas é uma característica clara nesse cenário, evidenciada em Imperatriz por meio de uma infraestrutura urbana inadequada, com grandes deficiências na oferta de serviços e recursos essenciais.

Foi no atual período econômico, o comercial, iniciado na década de 1980, que a população municipal de Imperatriz ultrapassou os 200 mil habitantes e a porcentagem da população urbana superou a rural. Este fato se deu principalmente devido ao intenso êxodo rural dentro do próprio município assim como a imigração de outras regiões do país. Como consequência, viu-se aumentar de forma vertiginosa os problemas urbanos, uma vez que sua infraestrutura e equipamentos não estavam preparados para receber essas pessoas. (ARAUJO, 2016, p.75-76).

O início das operações das primeiras empresas de transporte coletivo em Imperatriz remonta à década de 1960. O primeiro ônibus, conhecido como "Jabuti", foi colocado em circulação pelo empresário Mestre Cândido, proprietário da Hidráulica São Francisco e da Viação São Francisco (PEREIRA, 2018). Ainda na década de 1960, o setor de transporte coletivo em Imperatriz experimentou a expansão com o surgimento de novas empresas, como a Viação Lira do Ouro, e a fundação da Transporte Coletivo Imperial⁶ -TCI, seguida pela Viação Nossa Senhora Aparecida. A Viação Branca do Leste deteve o monopólio da concessão de prestação de serviços de transporte público na cidade até o final de 2015, quando seu contrato com a prefeitura foi encerrado sendo substituída pela empresa Rio Anil Transportes (PEREIRA, 2018).

Ao longo da história de Imperatriz, a relação entre os usuários do transporte público e as empresas responsáveis pela prestação do serviço tem sido marcada por conflitos. Desde a década de 1970, é possível identificar movimentos de protestos organizados pelos cidadãos, denunciando problemas como a falta de fiscalização, a ausência de equipamentos de segurança e as péssimas

⁶ Tempos depois a empresa passaria a se chamar Nova TCI, em seguida, Viação Branca do Leste -VBL.

condições de conservação dos veículos, na época, ainda sob a gestão das empresas Viação Francisco e Lira de Ouro. Essas questões persistiram ao longo dos anos, refletindo os desafios enfrentados pela comunidade no que diz respeito à mobilidade urbana, evidenciando a carência de uma infraestrutura e planejamento capaz de acomodar o constante fluxo de pessoas (OLIVEIRA, 2015; PEREIRA, 2018).

Até o final de 2015, o serviço de transporte coletivo urbano e interurbano, em Imperatriz, era operado por duas empresas: a Viação Branca do Leste - VBL, com a frota de 46 ônibus, e a Viação Nossa Senhora Aparecida, com 17 ônibus (OLIVEIRA, 2015). No ano de 2013, ambas as empresas foram submetidas a uma série de investigações conduzidas pela Secretaria Municipal de Trânsito. Em decorrência de denúncias de irregularidades, diversos veículos da Viação Branca do Leste foram retirados de circulação. Entre as principais falhas apontadas estavam a ausência de documentação de parte da frota, a inadimplência no pagamento de licenciamentos e a deficiência na manutenção dos veículos, situações que culminaram na intervenção das autoridades (ALMEIDA, 2014; VILELA, 2024).

Segundo um estudo realizado, em 2013, pela Associação Comercial de Imperatriz e a Faculdade de Educação Santa Teresinha, entre os principais motivos da insatisfação dos usuários com os serviços de transporte coletivo, apareciam: o descumprimento dos horários, falhas mecânicas nos ônibus, sujeira nos veículos e a falta de respeito com cadeirantes e idosos (PEREIRA, 2018). Esse cenário afetava diretamente a rotina da população que dependia do serviço, em especial os usuários que moravam em áreas mais afastadas do centro da cidade, bem como para trabalhadores e estudantes de baixa renda, que dependiam quase exclusivamente do transporte coletivo. Esse cenário deu origem a uma série de manifestações, cuja a principal reivindicação era o fim do contrato de concessão, da prefeitura, com a empresa VBL, responsável por maior parte da frota e das linhas em operação. Os manifestantes exigiam uma resposta do poder público frente à crise, que se agravava em decorrência da retirada dos ônibus de circulação e das condições de precariedade dos veículos que ainda permaneciam em operação. As mobilizações, que se prolongaram até meados de agosto daquele ano, representando uma fase inicial de grandes movimentos de protestos que surgiram contra a permanência da empresa na cidade (VILELA, 2024).

O eclodir da crise e a resposta nas ruas

No ano 2013, a cidade de Imperatriz vivenciou uma crise que afetou diretamente a vida de uma parcela significativa da população, em razão do estado de precariedade em que operava o serviço de

transporte coletivo no município. De acordo com Vilela (2024), as principais queixas dos usuários incluíam a falta de manutenção dos veículos, os frequentes atrasos dos ônibus e, em alguns casos, a total ausência da frota em determinadas rotas, o que prejudicava de maneira decisiva a rotina dos usuários.

É nesse contexto que estudantes da Universidade Federal do Maranhão (UFMA) assumem a dianteira na condução do debate sobre o transporte público no município, organizando pequenas reuniões ainda nos corredores da universidade. Dando origem ao Movimento Fora VBL (Movimento #ForaVBL, 2013). Desde o início, os estudantes demonstraram habilidade na articulação e divulgação do movimento, utilizando as redes sociais como ferramenta estratégica para a condução do debate para além dos muros da instituição.

Imagem 1: Atos em semáforos. Uma das primeiras atividades de mobilização e protesto do Movimento Fora VBL



Fonte: Movimento #Fora VBL. Facebook.

Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/foravbl/>>. Acesso: 20 de novembro de 2024.

Ao longo do mês de fevereiro, o movimento organizou os chamados "atos em semáforos". Como forma de protesto, os integrantes se reuniam em pontos estratégicos do centro da cidade, onde uma parte dos militantes distribuía panfletos de divulgação, enquanto outros se posicionavam nas faixas de pedestres, em frente aos semáforos fechados, vestidos de maneira lúdica com o objetivo de incitar a população a aderir à causa. Buscando atrair a atenção dos pedestres e motoristas que transitavam no local, denunciando a situação enfrentada pelos usuários do transporte público e o descaso da gestão, conquistando cada vez mais o apoio da comunidade (VILELA, 2024).

Um dos momentos mais significativos para a consolidação do movimento ocorreu em 28 de fevereiro, quando foi realizada uma audiência pública na Câmara de Vereadores de Imperatriz. A sessão, convocada com o objetivo de apurar denúncias de irregularidades e oferecer à VBL o direito de resposta, trouxe à tona as contradições entre os interesses dos diferentes atores presentes. De um lado, representantes da empresa e vereadores da situação buscaram relativizar as acusações, minimizando os problemas vivenciados pela população. De outro, usuários do transporte e movimentos sociais denunciavam a precariedade do serviço de transporte coletivo e reivindicavam soluções concretas. Longe de gerar resultados positivos, a audiência reforçou a frustração e o sentimento de indignação entre os usuários, funcionando como catalisador para a convocação de uma manifestação no dia seguinte, 1º de março, configurando-se como um desdobramento direto do evento e marcando a intensificação da mobilização social (Movimento #ForaVBL, 2013).

Imagem 2: Primeiro “Apitaco” organizado pelo Movimento Fora VBL. Concentração em frente a UFMA.



Fonte: (Correio Popular, 02/03/2013).

Batizada com o nome de 'Apitaco', a manifestação reuniu aproximadamente 200 participantes em frente ao campus central da Universidade Federal do Maranhão, primeira vez em que o Movimento Fora VBL organizava protestos sob formato de marcha de rua. Durante o ato, os manifestantes exibiram faixas denunciando a precariedade dos serviços prestados pela empresa VBL e reivindicando a rescisão do contrato vigente. A marcha percorreu as principais vias do centro da cidade, realizando uma parada simbólica em frente à Prefeitura, reforçando o caráter público e político do movimento (CORREIO POPULAR, 02/03/2013 apud VILELA, 2024).

O evento evidenciou não apenas a crescente adesão ao movimento, mas também sua capacidade de mobilização, refletida na receptividade da população e na constatação da participação de estudantes de diversas escolas municipais e estaduais, assim como de vereadores de oposição. Esse cenário indica que o “Apitaco” constituiu um momento significativo de consolidação do movimento, ampliando sua visibilidade.

Poucos dias após a realização do ato, uma operação da Polícia Rodoviária Federal em Imperatriz resultou na apreensão de cinco ônibus da empresa VBL, devido a irregularidades tanto na documentação quanto na manutenção dos veículos (Correio Popular, 07/03/2013). Apesar de notificações anteriores e de prazos estabelecidos para a regularização, a empresa não atendeu às exigências, o que motivou a intervenção das autoridades (Vilela, 2024). Posteriormente, em 18 de março, a Procuradoria Geral do Município deu início a um processo visando à suspensão do contrato com a VBL, após a recusa da empresa em permitir a vistoria de sua frota. Cabe ressaltar que a VBL já havia sido alertada desde dezembro de 2012 sobre a necessidade de implementar melhorias, tendo recebido três prazos sucessivos, sendo o último expirado em 17 de março de 2013 (Imirante, 18/03/2013 apud Vilela, 2024). Tais episódios demonstraram a veracidade das denúncias levantadas pela população e evidenciaram a legitimidade das reivindicações dos usuários do transporte público.

Após o término do prazo, a prefeitura teria prorrogado o prazo por mais 10 dias, gerando revolta entre a população. Em resposta, a Associação de Moradores da Vila Cafeteira convoca um ato para o dia 22 de março na Avenida Liberdade, com o apoio de militantes do Movimento Fora VBL, estudantes e moradores locais. Entre dias 03 e 24 de maio de 2013, cerca de 40 ônibus da empresa VBL foram apreendidos por acusações de irregularidades. (IMIRANTE, 24/05/2013 apud VILELA, 2024, p.61).

Imagem 3: Material de mobilização para II Apitação



Fonte: Movimento #Fora VBL. Facebook.

Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/foravbl/>>. Acesso: 19 de fevereiro de 2024.

Imagem 4: Moradores da Vila Cafeteira reivindicam melhorias no transporte público e quebra do contrato com a empresa Viação Branca do Leste



Fonte: Movimento #Fora VBL. Facebook.

Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/foravbl/>>. Acesso: 20 de novembro de 2024.

A partir do final do mês de março, já em uma nova fase, o Movimento Fora VBL passaria a incorporar reivindicações de trabalhadores de diversos setores, ampliando sua base de apoio, alinhando-se também a atuação de movimentos políticos de vanguarda como sindicatos trabalhistas e

movimentos sociais. O 2º Apitaco, 26 de abril, é marcado pela instabilidade no cenário político, com a deflagração da greve de trabalhadores de diferentes setores do serviço público, em especial da área da saúde e educação, que cobravam reajustes salariais (IMIRANTE, 15/04/2013 apud VILELA, 2024).

O Junho dos Indignados

No período compreendido entre junho e agosto, de 2013. Cerca de 12 capitais e 483 municípios do Brasil se envolveram enquanto palco de uma das maiores ondas de manifestações populares desde a redemocratização do país. Os acontecimentos de junho representaram um marco na história política recente do país, ao simbolizar tanto a ruptura de uma fase de relativa inércia política quanto o esgotamento de uma lógica de governabilidade até então estabelecida, inaugurando uma nova conjuntura política nacional (VILELA, 2024, p. 34). Estima-se que cerca de dois milhões de manifestantes teriam participado das manifestações, que segundo Gohn (2014), rapidamente se transformaria em uma revolta popular de massa.

Em junho, a força das manifestações que se espalhavam pelas principais cidades do país também fez eco em Imperatriz. As mobilizações, que começaram em São Paulo devido ao aumento das tarifas de transporte, rapidamente extrapolaram suas reivindicações iniciais e se espalharam por diversas cidades ao redor do Brasil, incorporando reivindicações mais amplas relacionadas ao direito à cidade, democracia, e à participação política. No dia 20 de junho, auge das manifestações em âmbito nacional, o Movimento Fora VBL⁷, em conjunto com outros movimentos sociais — como coletivos feministas de Imperatriz, o Movimento de Trabalhadores Rurais Sem-Terra, entidades e coletivos estudantis, o Centro de Direitos Humanos Padre Josimo e representantes dos povos indígenas, etc.... —, organizou a maior manifestação popular da série. Segundo estimativas da Polícia Militar, cerca de 7 mil pessoas participaram do ato, evidenciando não apenas a capacidade de mobilização do movimento, mas também a sua amplitude e massificação (CORREIO POPULAR, 21/06/2013 apud VILELA, 2024).

⁷ Em junho, o debate sobre o caráter apartidário do movimento começou a ser questionado nas redes sociais, devido a repercussão dos eventos da conjuntura nacional e o seu alinhamento. Na página do Movimento Fora VBL, surgiram críticas ao uso de bandeiras partidárias durante as manifestações. Para evitar conflitos, os organizadores fizeram publicações reafirmando a natureza apartidária do movimento, permitindo a participação de militantes partidários, mas limitando o número de bandeiras (VILELA, 2024).

Imagem 5: Material de divulgação produzido pelo Movimento Fora VBL reforçando o chamado às manifestações nacionais do dia 20 de junho.



Fonte: Movimento #Fora VBL. Facebook.

Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/foravbl/>>. Acesso: 20 de novembro de 2024.

Em Imperatriz as manifestações do 20 de junho, integraram as reivindicações de melhoria do serviço de transporte público às pautas nacionais. Trabalhadores de vários setores, juntamente com estudantes de ensino médio e universitário, responderam ao chamado nacional. O crescimento inesperado da manifestação surpreendeu a organização original do movimento, escapando ao seu controle tanto em relação ao número de participantes quanto ao conteúdo político introduzido por novos atores, gerando uma sensação de “cacofonia” nas ruas. Ao longo de junho, observou-se uma disputa política no interior das mobilizações, à medida que grupos externos à organização inicial buscavam reinterpretar seus objetivos e disputar o sentido das manifestações, especialmente próximo as chamadas dos atos nacionais. Um exemplo desse processo ocorreu em 26 de junho, quando grupos externos à organização original dos movimentos tentaram convocar, um ato nacional contra a corrupção e a PEC 37, em Imperatriz (VILELA, 2024).

Imagem 6: Manifestação 20/06 em Imperatriz.



Fonte: Imperatriz Fotos (2013).

Imagem 7: Repercussão dos protestos do dia 20/06 no Jornal Impresso Correio Popular em Imperatriz.



Fonte: Correio Popular (2013).

As manifestações do dia 20 de junho tiveram início na Praça de Fátima e seguiram em direção à Prefeitura de Imperatriz, onde se intensificaram e culminaram em um confronto com a cavalaria policial. Em determinado momento, um dos manifestantes lançou uma pedra, quebrando um dos vidros do prédio da administração municipal. Em resposta, as forças de segurança recorreram a bombas de efeito moral e spray de pimenta para dispersar a multidão, enquanto testemunhas também relataram o uso de balas de borracha e cassetetes (CORREIO POPULAR, 21/06/2013 apud VILELA, 2024). Mesmo após o episódio, e a resposta policial, uma parte dos manifestantes continuou a marcha, dirigindo-se à residência do prefeito e, posteriormente, à BR-010, onde bloquearam três faixas com barricadas. Onde permaneceram até aproximadamente 1h da madrugada, após negociações com as autoridades.

Imagem 8: Força policial em frente a prefeitura manifestação 20 de junho.



Foto: Murilo Nogueira (2013).

Imagem 9: Manifestantes colocam fogo em objetos e ocupam parte da BR-010 em Imperatriz.



Foto: Savio Tiago (2013),

O êxito da manifestação⁸ do dia 20 de junho, deu impulso o Movimento Fora VBL, ampliando sua base e preparando para os novos chamados nacionais. Nesse momento, o foco das reivindicações foi redirecionado para a questão do transporte público, após a prefeitura prorrogar o prazo para a regularização da empresa VBL (Movimento #ForaVBL, 2013). Em 24 de junho, o Movimento Fora VBL realiza o ato #PulaCatraca, reunindo cerca mil pessoas nas ruas, marchando da Praça de Fátima até a Prefeitura. Após o evento, os organizadores se preparavam para as negociações com a Prefeitura após feita uma análise de conjuntura em plenária⁹.

⁸ Os eventos de 20 de junho geraram ampla repercussão na mídia e apoio popular, apesar do registro de denúncias de casos isolados de vandalismo no centro da cidade durante as manifestações (VILELA, 2024).

⁹ Vale ressaltar que, após o mês de junho, houve um esfriamento dos chamados nacionais de manifestação, fazendo com que o Movimento Fora VBL absorvesse parte do alcance, do engajamento e da indignação dos manifestantes que ainda permaneciam ativos, direcionando-os para a mobilização das demandas locais de reivindicação.

Imagem 10: Panfleto com as reivindicações da manifestação do dia 24.



Fonte: Movimento #Fora VBL. Facebook.

Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/foravbl/>>. Acesso: 19 de fevereiro de 2024.

No dia seguinte ao ato, o então Promotor de Justiça, Sandro Bísaro, anuncia uma ação civil pública contra a empresa VBL, solicitando multa de R\$ 70 milhões e recomendando à prefeitura a contratação emergencial de outra empresa prestadora do serviço de transporte, seguida de processo licitatório. Atendendo ao pedido, a juíza Ana Lucrécia Sodré Reis determinou a suspensão do contrato entre a VBL e o município. Em 10 de julho, o prefeito Sebastião Madeira oficializou a rescisão imediata do contrato, concedendo 20 dias para a contratação emergencial de uma nova empresa e 120 dias para a realização da licitação. A decisão bem recebida pelos militantes do Movimento Fora VBL, que se preparavam para o 5º Ato Unificado em Imperatriz, marcado para 11 de julho, em resposta a um chamado nacional de manifestações. Que contou com a presença de aproximadamente 500 pessoas, que marcharam da praça de Fatima até a BR-010, o protesto também tinha como foco a pauta nacional de defesa da aprovação da PEC 300, que visava a equiparação salarial entre a Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros (IMIRANTE, 11/07/2013 apud VILELA, 2024).

Imagem 11: Repercussão dos protestos do dia 11 de julho no Jornal Impresso Correio Popular.



Fonte: Correio Popular (2013).

Contrariando o anúncio da prefeitura, no dia 23 de julho, o diretor da Viação Branca do Leste declarou que a empresa continuaria operando na cidade após obter uma liminar na justiça que suspendeu a rescisão do contrato. Na mesma ocasião, a empresa anunciou a aquisição de 35 novos ônibus e a implementação de melhorias nos serviços (IMIRANTE, 23/07/2013 apud VILELA, 2024). Dias depois, uma operação da polícia e do Ministério Público apreendeu mais 27 veículos da VBL, deixando apenas 5 em circulação. Gerando revolta e preocupação em parte dos funcionários da empresa, que passaram a temer pela manutenção de seus empregos, levando a realizarem um protesto no dia 29 de julho, bloqueando parte da BR-010. (IMIRANTE, 29/07/2013 apud VILELA).

Nos dias 31 de julho e 1º de agosto, estudantes do Instituto Federal do Maranhão - IFMA também realizaram protestos, dessa vez, por conta da ausência dos ônibus circulavam no trajeto. No

primeiro dia os estudantes bloquearam a Avenida Newton Belo, em frente a instituição, interrompendo o fluxo do trânsito e estendendo faixas contendo suas reivindicações. No segundo dia, os protestos foram marcados por um trágico incidente, quando um motorista furou o bloqueio e acabou atropelando um dos manifestantes, gerando grande revolta entre os demais estudantes (IMIRANTE, 01/08/2013 apud VILELA, 2024).

Ainda no dia 1º de agosto, a Secretaria Municipal de Trânsito notificou a Viação Branca do Leste, exigindo a normalização dos serviços de transporte. No dia seguinte, a empresa obteve uma liminar do Tribunal de Justiça do Maranhão que liberou 84 ônibus apreendidos em operações anteriores (IMIRANTE, 02/08/2013 apud VILELA, 2024). Em resposta, o Movimento #ForaVBL realizou, em 5 de agosto, seu 6º e último ato de protesto contra a permanência da empresa. Após o ato, uma comitiva formada por militantes do movimento, viajou até a capital para participar de uma audiência na Assembleia Legislativa do Maranhão, onde foi apresentado um vídeo aos deputados destacando a situação vivenciada no transporte coletivo, assim como as respectivas mobilizações organizadas contra a VBL. Após essa etapa e o esfriamento do chamado nacional de manifestações o Movimento Fora VBL foi perdendo força, apesar de ainda ter organizado algumas reuniões de avaliação (VILELA, 2024).

Com o fim das mobilizações de 2013, a empresa VBL promoveu uma série mudanças, impulsionadas pelas exigências da justiça e pressão popular. Entre 2013 e 2015, destacaram-se a renovação da frota de ônibus, com a introdução novos veículos e melhorias de acessibilidade, visando atender pessoas com deficiência, além da implantação do Sistema Imperatriz de Mobilidade (SIM), um vale-transporte eletrônico que aumentou a segurança e facilidade o uso do benefício pelos trabalhadores, integrando o subsídio diretamente ao cartão (OLIVEIRA, 2015). No entanto, tais mudanças, embora apresentassem pequenas melhorias não conseguiram superar as fragilidades estruturais do sistema: persistiam problemas como longos tempos de espera, superlotação, manutenção precária, custos elevados das passagens e insuficiência de linhas, refletindo uma resposta limitada frente às necessidades reais da população (ALMEIDA, 2014). Dessa forma, as mudanças adotadas pela VBL evidenciam uma dicotomia entre as políticas implementadas, voltadas sobretudo à imagem e à conformidade legal, e as expectativas sociais por um transporte público eficaz, seguro e acessível. Demonstrando a persistência dos problemas denunciados durante as manifestações em 2013.

O Movimento Fora VBL e os novíssimos movimentos sociais

Maria da Glória Gohn (2017, p. 20-21) ressalta a identidade cultural como um elemento fundamental para a compreensão da dinâmica dos movimentos sociais, cujo as formas de organização, estruturas e repertórios de ação são influenciados por fatores históricos e culturais relacionados a diversos tipos de pertencimento. Nesse sentido, ela os classifica em três grupos: **clássicos**, herdeiros da trajetória da classe trabalhadora, com estruturas dirigistas e verticalizadas, como partidos e sindicatos; **novos**, originados na segunda metade do século XX, que adotaram uma identidade cultural como ponto central de articulação, buscando se afirmar a partir de identidades específicas, e se distanciam das estruturas rígidas dos movimentos operários e sindicais, na atualidade atuando sobretudo em espaços participativos e institucionalizados; e **novíssimos**¹⁰, caracterizados pela horizontalidade, autonomismo e pela atuação de redes de grupos ou coletivos auto-organizados.

Os novíssimos movimentos sociais surgiram a partir de 2010, representando expressões contemporâneas de mobilização social. Sua identidade cultural caracteriza-se de forma heterogênea capaz de incorporar diversas identidades e referências políticas conforme analisado por Gohn (2017). Nesse contexto, destaca-se a centralidade da internet e as redes sociais como ferramentas fundamentais na redefinição das táticas de organização, convocação e mobilização dos movimentos sociais na atualidade. De acordo com Nunes (2023, p.97) “algumas das mais relevantes interpretações acadêmicas sobre Junho de 2013 confirma que o campo compreende a importância da internet para a convocação dos protestos, para a disputa informacional e para o surgimento de novos atores”.

Imagem 12: Capa de apresentação da comunidade do Facebook Movimento #Fora VBL



Fonte: Movimento #Fora VBL. Facebook.

Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/foravbl/>>. Acesso: 19 de fevereiro de 2024.

¹⁰ Os novíssimos movimentos sociais coexistem no cenário político com os novos e os clássicos, evidenciando a interação de diferentes formas organizacionais na atualidade, sem que o surgimento de novos grupos implique no desaparecimento dos anteriores, as diferenças entre suas práticas organizacionais não impedem de que selem alianças e apoios recíprocos. (GOHN, 2017).

A infraestrutura das redes sociais também foi fundamental durante a convocação das manifestações contra a precariedade do transporte público em Imperatriz-MA, em 2013. Em fevereiro daquele ano, estudantes da Universidade Federal do Maranhão criaram a comunidade no Facebook "Movimento #ForaVBL", que se tornaria o principal canal de comunicação do movimento. A página funcionou como um fórum para disseminação de informações, compartilhamento de denúncias contra as empresas e debates políticos, além de veicular o manifesto de fundação e as reivindicações do movimento. Os membros também utilizavam o espaço para a publicação de registros fotográficos, vídeos e suas avaliações sobre os respectivos atos de protesto. Dessa forma, a página exerceu um papel crucial durante as mobilizações, promovendo a integração dos participantes e fortalecendo o sentimento de pertencimento e adesão ao movimento¹¹ (VILELA,2013).

Imagem 13: Material informativo e de mobilização produzido para redes sociais.



Fonte: Movimento #Fora VBL. Facebook.

Disponível em: <<https://www.facebook.com/groups/foravbl/>>. Acesso: 20 de novembro de 2024.

¹¹ Nos dias em que antecediam os protestos, nas redes sociais, em especial na comunidade do Facebook, a organização do movimento promovia metas de compartilhamentos e divulgação de “eventos” criados na página, como estratégia de comunicação, visando atrair novos membros e participantes nas manifestações.

Em junho de 2013, observaram-se semelhanças significativas entre os repertórios e as orientações políticas do Movimento Fora VBL e do Movimento Passe Livre¹², este último sendo o principal articulador das manifestações nacionais que se iniciaram em São Paulo. Acumulando experiências de luta pelo transporte público, e implementação da tarifa zero manifestando-se por meio de táticas de ação direta, como ocupação de ruas, barricadas, bloqueios e "catracasos" (MPL-SP, 2013, p.13 apud VILELA, 2024)¹³.

A organização do Movimento Fora VBL não se limitava ao ambiente virtual. Os membros se reuniam em plenárias abertas com o objetivo de discutir as demandas, planejar as ações e avaliar os atos de protesto, além da confecção de material de agitação e propaganda, como no caso do material de mídia e panfletos (VILELA, 2013). Durante essas reuniões, observava-se a presença de estudantes provenientes de diversas instituições de ensino, entre ensino superior e colégios secundaristas, além de coletivos, diretórios e grêmios estudantis, movimentos sociais, sindicatos e representantes de partidos políticos. O movimento mantinha próxima relação com movimentos sociais consolidados, e de vanguarda, se orientando a partir de parte de suas tradições organizacionais para a condução do debate¹⁴. Na página do Facebook, os organizadores o definiam como apartidário, mas não antipartidário, reafirmando a centralidade de sua agenda.

Imagem 14: Coluna do Movimento Fora VBL em editorial produzido coletivamente por movimentos sociais durante as mobilizações do 1 de maio em Imperatriz.



Fonte: <<http://www.joimp.ufma.br/acervojournal?titulo=19>>. Acesso: 22 de novembro de 2024.

¹² Apesar do fato de que muitos de seus militantes também fossem filiados a outros partidos políticos o movimento mantinha uma postura apartidária (GOHN, 2017 apud VILELA, 2024).

¹³ Em junho, o Movimento Fora VBL também chega a adotar o bloqueio de avenidas e rodovias como tática de enfrentamento, no percurso de algumas manifestações.

¹⁴ Essa diversidade de grupos integrantes do movimento também evidencia a existência de disputas internas e desacordos dentro dele, especialmente no que diz respeito a suas táticas de atuação.

Em 1º de maio, data historicamente associada ao movimento trabalhista, o Movimento Fora VBL, junto a outras organizações, mobilizaram a construção de um ato de rua que resultou na elaboração de um editorial colaborativo. No texto, o movimento denunciava o descaso e as condições precárias do transporte coletivo, defendendo a municipalização do serviço e questionando o modelo de privatização. O editorial também contou com a contribuição de sindicatos do serviço público, que apresentaram demandas de classe.

Considerações Finais

O presente artigo estabelece uma reflexão acerca da trajetória do Movimento Fora VBL no contexto da crise do serviço de transporte público em Imperatriz, no ano de 2013. Durante esse período, uma série de manifestações populares tomaram as ruas, reivindicando a rescisão do contrato entre a Prefeitura e a empresa Viação Branca do Leste, principal prestadora do serviço, bem como a melhoria da frota de transporte coletivo.

Observa a forma com que o processo de urbanização de Imperatriz se insere em um contexto geopolítico específico para a integração regional da Amazônia, evidenciado por meio de ciclos econômicos e desenvolvimento de grandes projetos. Esse contexto propiciou fases de intensa explosão demográfica, o que ocasionou um crescimento urbano desordenado e desprovido de planejamento adequado. À exemplo da questão da mobilidade urbana.

No percurso analítico, é possível perceber como o Movimento Fora VBL, originado através de um pequeno grupo de estudantes da UFMA, se tornou o principal articulador de uma série de manifestações que mobilizaram milhares de pessoas nas ruas de Imperatriz, impulsionando o debate sobre o transporte público de qualidade. Esse processo foi marcado pela adoção de novos repertórios, estratégias de mobilização através das redes sociais e uso de ferramentas digitais, contribuindo para a formação de uma cultura política em torno do movimento. Incorporando novas expressões e formas de se organizar, alinhando-se às identidades culturais características dos ‘novíssimos movimentos sociais’, analisados por Gohn (2017).

No que tange ao conteúdo político dos discursos, o movimento questionava o monopólio das empresas de transporte público, defendendo a municipalização do serviço como alternativa à lógica de lucro das empresas privadas e, em alguns momentos, apresentando um discurso anticapitalista. Além disso, no interior do movimento é possível identificar uma heterogeneidade dos atores sociais envolvidos, incluindo desde estudantes que nunca participaram ou estiveram à frente de protestos até

movimentos sociais já consolidados na cena pública, além de partidos políticos, sindicatos, coletivos e organizações estudantis.

Em meados de junho de 2013, as manifestações em Imperatriz se massificaram, em convergência com a onda de protestos que acontecia nacionalmente, inserindo-se em um ciclo histórico de acontecimentos que refletiam a conjuntura política do país. Em convergência aos acontecimentos nacionais, é possível perceber o surgimento de personagens alheios a organização original do movimento, que por vezes, passariam a disputar o sentido das manifestações. Observa-se, ainda, semelhanças, no conteúdo político e nas táticas de enfrentamento, entre o Movimento Fora VBL, em Imperatriz, e os movimentos que organizavam as manifestações em nível nacional, a exemplo do Movimento Passe Livre.

Por fim, é importante destacar que as manifestações de 2013 representaram apenas uma primeira fase de reivindicações e grandes mobilizações populares contra as condições e a permanência da empresa VBL, em Imperatriz. Nesse sentido, enfatiza-se a necessidade do avanço de uma historiografia que se dedique ao resgate das experiências populares de luta pelo transporte público, assim como a compreensão dos processos históricos por trás de suas transformações sociais.

Referências Bibliográficas

ALMEIDA, Maria José Brito. **Dinâmica econômica e as transformações no espaço urbano em Imperatriz-MA: uma reflexão a partir dos transportes coletivos vivenciados pelos usuários.** Monografia (graduação). Universidade Estadual do Maranhão. Imperatriz, 2014.

ARAUJO, José Alencar Viana de. **A região de influência de Imperatriz-MA: estudo da polarização de uma capital regional, destacando a regionalização dos serviços públicos de saúde.** Dissertação (Mestrado) – Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, 2016.

CARVALHO, Sheryda Lila de Souza; OLIVEIRA, Adão Francisco de. Cidades Médias a serviço do capital: O exemplo de Imperatriz (MA). **Número Especial da Revista Estudos Geográficos – XII Seminário da Pós-Graduação em Geografia**, Rio Claro, 13(0): 4-26, jan./jun. 2015.

FRANKLIN, Adalberto. **Apontamentos e fontes para a história econômica de Imperatriz.** Imperatriz: Ética, 2008.

FRANKLIN, Adalberto. **Breve História de Imperatriz.** Imperatriz: Ética, 2005.

GOHN, Maria da Glória. **Manifestações de junho de 2013 no Brasil e praças dos indignados no mundo.** Petropolis, Rj: Vozes, 2014.

GOHN, Maria da Gloria. **Manifestações e Protestos no Brasil:** correntes e contracorrentes na atualidade. São Paulo: Cortez, 2017.

NUNES, Raul. **O ciberativismo antes, durante e depois de junho de 2013.** Revista Desigualdade&Diversidade. n.24, 2023, p.95-124.

OLIVEIRA, Helbaneth Macêdo. O rural e o urbano no Maranhão Meridional: apontamentos a partir da Região Geográfica Intermediária de Imperatriz. **Rev. InterEspaço**, Grajáú/MA, v.06, p.01-19, 2020. DOI: <http://dx.doi.org/10.18764/2446-6549.e202017>. Disponível em: <http://periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/interespaco/article/view/12719>. Acesso em: 14 nov. 2024.

OLIVEIRA, Silvana Sousa. **Análise da qualidade do transporte público urbano do município de Imperatriz.** Monografia (graduação). Universidade Estadual do Maranhão UEMA, Imperatriz, 2015.

PACÍFICO FILHO, M.; BORGES, T. P.; TELES, M. P. L.; CANÇADO, A. C. Cidades Médias na Amazônia Legal: Araguaína/TO, Imperatriz/MA e Marabá/PA – indutoras de desenvolvimento e desigualdades. **Redes**, v. 25, n. 4, p. 1477-1503, 27 nov. 2020.

PEREIRA, Ana Paula Pinto. **De Taxis aos Táxi-Lotação na cidade de Imperatriz: A construção social de uma categoria de trabalhadores urbanos.** Monografia (graduação). Universidade Federal do Maranhão, Imperatriz, 2018.

ROCHA, Rosimary Gomes; SILVA, Marcos Nicolau Santos da. **O Sertão Sul-Maranhense:** Um Espaço Geográfico em Des-re-construção. Caminhos de Geografia, Uberlândia, 2020.

SANTOS, L. L. dos; CURY, M. J. F.; SILVA, R. G. da C. . Territorialidades e lutas sociais na Amazônia oriental: narrativas camponesas na região do Bico do Papagaio (1980 a 2016). **Revista Campo-Território**, Uberlândia, v. 15, n. 37 Ago., p. 197–222, 2020. DOI: 10.14393/RCT153709. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/campoterritorio/article/view/54971>. Acesso em: 14 nov. 2024.

SILVA, Antonio Esmerahdson de Pinho da. **A invenção do Maranhão do Sul enquanto projeto de desenvolvimento regional.** Tese (Doutorado) – Desenvolvimento Regional, Universidade Santa Cruz do Sul – UNISC, Santa Cruz do Sul, 2011.

SILVA, Idelma Santiago da. Memória Social e construção de mitos fundacionais: separatismo na Amazônia Oriental. **Novos Cadernos NAEA**, v.17 n.1, p.203-223, jun. 2014.

SOUSA, Jailson de Macedo; SOARES, Beatriz Ribeiro. Reestruturação urbano-regional amazônica e seus reflexos na produção do espaço urbano de Imperatriz-MA. **Caderno de Geografia**, v.28, n.52, 2018. DOI: 10.5752/p.2318-2962.2018v28n52p79.

VIANA, Hellyane (Org.). **Imperatriz cidade da gente:** história e geografia: estudos regionais: ensino fundamental I: anos iniciais. Fortaleza, CE: Didáticos Editora, 2020.

VILELA, Beatriz Viana. **O movimento Fora VBL e o Junho dos indignados: A luta pelo transporte público e as Manifestações de Junho de 2013 em Imperatriz - MA.** Trabalho de

Fontes Documentais

FORAVBL, Movimento. **PARALISAÇÃO #FORAVBL E ATOS UNIFICADOS**. 20/06/2013. Facebook: Movimento #foraVBL. Disponível em: https://www.facebook.com/events/163776053794568/?acontext=%7B%22event_action_history%22%3A%7B%22surface%22%3A%22group%22%7D%7D. Acesso: 07 de dezembro de 2024.

FORAVBL, Movimento. **III Ato #ForaVBL- Pula Catraca**. 23/06/2013. Facebook: Movimento #foraVBL. Disponível em: https://www.facebook.com/events/553683804669690/?acontext=%7B%22event_action_history%22%3A%7B%22surface%22%3A%22group%22%7D%7D. Acesso: 07 de dezembro de 2024.

FORAVBL, Movimento. **5 ATO PELO TRANSPORTE PÚBLICO (ITZ-MA)**. 04/07/2013. Facebook: Movimento #foraVBL. Disponível em: https://www.facebook.com/events/513905941998281/?acontext=%7B%22event_action_history%22%3A%7B%22surface%22%3A%22group%22%7D%7D. Acesso: 07 de dezembro de 2024.

FORAVBL, Movimento. **6 ATO PÚBLICO- #FORAVBL**. 05/08/2013. Facebook: Movimento #foraVBL. Disponível em: https://www.facebook.com/events/400333713412143/?acontext=%7B%22event_action_history%22%3A%7B%22surface%22%3A%22group%22%7D%7D. Acesso: 07 de dezembro de 2024.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2022: população de Imperatriz, Maranhão**. Rio de Janeiro, 2022. Disponível em : <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 12 dez. 2024.

POPULAR, Correio. Acervo digital. **JOIMP UFMA**. Disponível em: <http://www.joimp.ufma.br/acervodigital>. Acesso: 07 de dezembro de 2024.