

A PRODUÇÃO DO CONHECIMENTO NAS CIÊNCIAS HUMANAS 3

Solange Aparecida de Souza Monteiro
(Organizadora)

 **Atena**
Editora

Ano 2019



Solange Aparecida de Souza Monteiro
(Organizadora)

A Produção do Conhecimento nas Ciências Humanas 3

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Natália Sandrini e Lorena Prestes

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

- Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Profª Drª Juliane Sant’Ana Bento – Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

P964 A produção do conhecimento nas ciências humanas 3 [recurso eletrônico] / Organizadora Solange Aparecida de Souza Monteiro. – Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2019. – (A Produção do Conhecimento nas Ciências Humanas; v. 3)

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader.

Modo de acesso: World Wide Web.

Inclui bibliografia

ISBN 978-85-7247-277-7

DOI 10.22533/at.ed.777192404

1. Antropologia. 2. Ciências humanas – Pesquisa – Brasil.
3. Pesquisa social. I. Monteiro, Solange Aparecida de Souza. II. Série.

CDD 301

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

2019

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

www.atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

Chega mais perto e contempla as palavras.

Cada uma

Tem mil faces secretas sobre a face neutra

E te pergunta, sem interesse pela resposta,

Pobre ou terrível, que lhe deres:

Trouxeste a chave?

Carlos Drummond de Andrade

O livro faz parte da publicação em três volumes na qual reúne trabalhos e pesquisas realizadas por acadêmicos de universidades de diversas regiões do Brasil. O rigor metodológico e científico presentes na elaboração do livro revela a seriedade e a profundidade com que os temas foram tratados. Por isso, trata-se de uma leitura necessária e obrigatória para quem pretende fazer ciência no Brasil.

Meu primeiro desafio é em relação à escolha do discurso que irei adotar para tratar sobre o tema deste livro, já que a comunicação não pode ficar dúbia, tampouco simplória ou demasiadamente complexa, independentemente de quem venha a ser o interlocutor, seja filósofo, educador, mestre ou aluno.

Neste processo que aqui início, permito-me devanear sobre a provocativa questão: afinal, qual a importância dos conhecimentos produzidos por nós na área das ciências humanas?

Contudo, como reconheceu Foucault, o começo de qualquer discurso é angustiante. Ele, que tratou o tema com seriedade e rigor, confessou o peso do início do discurso em sua aula inaugural no Collège de France, e em sua fragilidade humana, confessou: “Ao invés de tomar a palavra, gostaria de ser envolvido por ela e levado bem além de todo o começo possível” (p. 5).

Escrever é como falar: uma captação de palavras, a busca, com a obstinação de um arqueólogo, pelas mais apropriadas para dar forma ao pensamento. Percebo que a língua é uma matéria-prima indócil. Em primeiro lugar, porque quem escreve luta com palavras, como escreveu Drummond (*O lutador*). Em segundo, porque força o autor ao confronto com a própria solidão, o embate com lacunas de algo que poderia estar ali e que, por isso mesmo, pode levar à confusão.

Isso me faz refletir sobre a produção de conhecimento. Quase sempre nos referimos à construção de saberes sob a forma escrita. Nos meios acadêmicos, essa é, ao mesmo tempo, uma exigência das agências de fomento e uma forma de controle institucional de produção. Somos impelidos a escrever, e por consequência, cada vez mais nos mantemos em solidão. E assim corremos o risco de nos afastarmos do mundo e dos papéis que, nas ruas, nas esquinas e em nossas casas e classes, tornam a vida um movimento coletivo de fazer, desfazer e compreender o cotidiano. Meio da cultura viva, que pulsa, lateja, vibra e produz conhecimentos.

Alguns podem apontar que a fala de alguém não escolarizado compartilha e participa de uma produção carente, grosseira, desdenhativa, de senso comum. Outros rebateriam, considerando que todo saber produzido coletivamente, nos esforços diários das pessoas para entender a vida, é uma configuração legítima e qualificada de conhecimento. Todavia, alguém poderia se acelerar em responder: “Mas o que o povo produz são compreensões leigas, e estamos aqui falando de sistemas de verdades produzidos pelas ciências humanas, não nas ruas, mas em centros de pesquisas e universidades”. Nesse “esclarecimento”, torna-se explícita a notória divisão entre saber acadêmico e saber popular.

O risco do banimento das experiências de vida dos personagens que pretendemos pesquisar se evidencia diante das fronteiras geográficas e fixas que criamos para constituir aqueles mesmos centros e universidades. O medo e a ameaça de sofrermos agressões desse mundo que nos parece exterior nos fazem idealizar, planejar e criar novas estratégias de confinamento espacial, e assim colocamos cercas em todo o espaço que acolhe as construções em que trabalhamos.

Um acontecimento vivido é finito, ou pelo menos encerrado na esfera do vivido, ao passo que o acontecimento lembrado é sem limites, porque é apenas uma chave para tudo que veio antes e depois.

Walter Benjamin

Parece que estamos sempre no limite com nossa produção escrita e com a tarefa de calcular cada novo texto concluído, nas diversas formas de registro, para recomeçarmos o mesmo ciclo logo em seguida. Estamos absorvidos por uma rede de protocolos que consome tempo e nos rouba a vida. Se isto por si só não fosse suficiente, acabamos nos tornando “pessoas-produtos” por conta da constante avaliação em relação ao que produzimos. O próprio jogo institucional nos classifica como pesquisadores melhores ou piores, medianos ou brilhantes, e nos distribui em níveis hierárquicos sob siglas bem definidas pelas agências de fomento. Passamos a nos enxergar sob a discriminação que tais classificações acabam por nos conceber. Separamo-nos, assim, vaidosamente uns dos outros, como se estivéssemos ofuscados por um enclausuramento defensivo.

Ainda que o racismo seja uma planta daninha, nociva e abjeta, cuja existência incriminamos, repudiamos e analisamos sua natureza em nossos textos bem-comportados e politicamente corretos, acabamos por reproduzi-lo em nossas vidas. Emancipamos dele em nossas vidas escritas, codificadas em livros e artigos que ficam disponibilizados nas universidades e nos meios digitais. Tentamos nos manter intactos em nossa consciência, justificando que, afinal, critérios objetivos nos dividem, mas esquecemos que eles, os critérios, atendem a interesses políticos e ideológicos que amparam, neste período histórico, isso a que chamamos de *estado democrático de direito*.

Difícil pensar em uma escola *para os outros e para todos*, ou seja, uma escola

inclusiva, oposta àquela em que nos isolamos em circunscritos grupos de relações, tornando-os abalizados, e muitas vezes, intransmissíveis entre si.

Uma questão que me desanima é a seguinte: afinal, o que estamos fazendo com o cuidado de si a partir do conhecimento que produzimos para outras pessoas? Ou, como nos provoca Foucault (1998), “De que valeria a obstinação do saber se ele assegurasse apenas a aquisição dos conhecimentos e não, de certa maneira, e tanto quanto possível, o descaminho daquele que conhece?” (p.13).

O retorno transformador do conhecimento para aquele que o detém deve ser uma prática de bastidores e individual, ou seja, deve estar separado do processo de produção do conhecimento enquanto tal, conforme pondera Foucault:

Mas o que é filosofar hoje em dia – quero dizer, a atividade filosófica – senão o trabalho crítico do pensamento sobre o próprio pensamento? [...] O “ensaio” [...] é o corpo vivo da filosofia, se, pelo menos, ela for ainda hoje o que era outrora, ou seja, uma “ascese”, um exercício de si, no pensamento (FOUCAULT, 1998, p. 13).

Foucault nos convida a filosofar como um exercício de (re)escrita de si, por meio de

práticas reflexivas e voluntárias através das quais os homens não somente se fixam formas de conduta, como também procuram se transformar, modificar-se em seu ser singular e fazer de sua vida uma obra que seja portadora de certos valores estéticos e responda a certos critérios de estilo (FOUCAULT, 1998).

A importância das ciências humanas para a produção de conhecimento, no entanto, não se resume somente à área da educação, mas abrange a nós como um todo, já que habitamos os espaços nos quais, institucionalmente, conferimos materialidade às faculdades de educação. Todavia, coloquei-me como membro desta e escrevo como parte dela. Portanto, faço parte do jogo que pretendi desnudar.

E ainda perseguindo a ideia de que nossa produção por vezes se torna uma compulsão, que não nos permite ter tempo para nos deleitarmos com o que produzimos, tento pensar como sair efetivamente desse impasse.

Em certas circunstâncias, creio que nos iludimos ao pensar que, quanto mais aprendemos, mais teoricamente afinados ficamos e mais temos a ensinar às novas gerações. Segunda armadilha: se já sabemos o que ensinar, qual o espaço de criatividade que damos ao aluno? Temos alguma garantia sobre o que de fato ensinamos?

A ideia não é nova, basta lembrar Paulo Freire. Todavia, é um desejo semelhante ao movimento do amante em direção ao preenchimento de uma falta não passível de objetivação pelo amado.

Portanto, a aprendizagem é algo que escapa, que não se pode controlar de fora, mas que pode ser praticada no jogo amoroso de buscas recíprocas de atendimento de desejos, também recíprocos, do professor e do aluno, em necessária parceria afetiva.

Arrisco concluir que aquilo que produzimos pode, apenas em parte, atender ao aluno. E que talvez não seja possível estabelecer como e de que maneira o atende.

O que sabemos é o ponto de partida da nossa oferta, e não a satisfação da demanda daquele que busca conhecimento.

Com isso, o saber e a ciência adquirem um papel ainda mais relevante do que tinham tempos atrás. As concepções de produção do conhecimento sofrem alterações de época em época, pois cada momento histórico tem seus próprios modelos e suas maneiras particulares de ver, agir e sentir, acompanhados de um novo conceito de produção do conhecimento e, conseqüentemente, do que é válido e reconhecido. O conhecimento está sempre associado à situação transitória de evolução em que se encontram as sociedades em variadas épocas, determinando e sendo determinado pela situação.

Para esse trabalho de reflexão sobre a produção de conhecimento na sociedade da informação, inicialmente abordaremos o processo de construção de conhecimento, o conhecimento científico e a pesquisa em ciências humanas, mais especificamente em educação, contextualizando, em seguida, com a sociedade da informação e as novas discussões emergentes sobre o conhecimento científico.

Com a perspectiva de Walter Benjamin, de que “o acontecimento lembrado é sem limites, porque é apenas uma chave para tudo que veio antes e depois”, fizemos essa pequena inserção empírica para acrescentar outras vozes na interlocução que viemos fazendo. Conscientes dos limites e desafios que precisamos assumir para aprofundamento deste tema, ficou para nós que: “escrever é isso aí: interlocução”.

Solange Aparecida de Souza Monteiro

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
POLIFARMÁCIA NO IDOSO: O PAPEL DA ENFERMAGEM NA PREVENÇÃO DAS IATROGENIAS	
Cláudia Fabiane Gomes Gonçalves Samara Maria de Jesus Veras Maria Aparecida de Souza Silva Rebeca Cavalcanti Leal Cynthia Roberta Dias Torres Silva Ana Karine Laranjeira de Sá Valdirene Pereira da Silva Carvalho	
DOI 10.22533/at.ed.7771924041	
CAPÍTULO 2	8
PRAZER E SOFRIMENTO DOCENTE NA DOCÊNCIA UNIVERSITÁRIA: UMA REVISÃO TEÓRICA NA PERSPECTIVA DA PSICODINÂMICA DO TRABALHO	
Chancarlyne Vivian Letícia de Lima Trindade	
DOI 10.22533/at.ed.7771924042	
CAPÍTULO 3	19
RELAÇÃO ENTRE A ESCOLARIDADE E A COGNIÇÃO EM PESSOAS IDOSAS DO DEPARTAMENTO DO IDOSO DA FUNDAÇÃO PROAMOR DE PONTA GROSSA-PR, BRASIL	
Fabio Ricardo Hilgenberg Gomes Gislaine Cristina Vagetti Aline Bichels Luana Suemi Fujita Cinthia Fernanda da Fonseca Silva Valdomiro de Oliveira	
DOI 10.22533/at.ed.7771924043	
CAPÍTULO 4	32
RELATO COM A PRÁTICA DE ENSINO ATRAVÉS DO ESTAGIO SUPERVISIONADO EM GEOGRAFIA NO ENSINO FUNDAMENTAL II	
Edison Vieira Gonçalves Junior Diego Paschoal de Senna	
DOI 10.22533/at.ed.7771924044	
CAPÍTULO 5	41
RESILIÊNCIA DE PESSOAS IDOSAS: PERCURSOS	
Sheila Marta Carregosa Rocha	
DOI 10.22533/at.ed.7771924045	
CAPÍTULO 6	51
SOBRE O SUICÍDIO: AS CONTRIBUIÇÕES TEÓRICAS DE KARL MARX	
Érika de Freitas Arvelos, Tayná Bonfim Mazzei Mazza	
DOI 10.22533/at.ed.7771924046	

CAPÍTULO 7	65
TAMBORIL: LEVANTAMENTO ARQUEOLÓGICO, PARÂMETROS AMBIENTAIS E PRIMEIROS DADOS ARQUEOMÉTRICOS	
Sônia Maria Campelo Magalhães Ennyo Lurrik Sousa da Silva Heralda Kelis Sousa Bezerra da Silva Luis Carlos Duarte Cavalcante	
DOI 10.22533/at.ed.7771924047	
CAPÍTULO 8	81
TRABALHO E DEVOÇÃO: A RECONSTRUÇÃO DA CAPELA DE SÃO JOÃO MARIA EM COCHINHOS, IRATI-PR, DÉCADA DE 1960	
Victor Huggo Lopes do Amaral Valter Martins	
DOI 10.22533/at.ed.7771924048	
CAPÍTULO 9	95
TRABALHO E ESCOLA: RELAÇÕES QUE PERMEIAM A ESCOLARIZAÇÃO DO ALUNO DO ENSINO MÉDIO NOTURNO	
Andreia Tavares Angela Maria Corso	
DOI 10.22533/at.ed.7771924049	
CAPÍTULO 10	109
TRABALHO, APOSENTADORIA E LAZER COMO HABITUS SEGUNDO IDOSOS QUE FREQUENTAM A ASSOCIAÇÃO BANESTADO EM PONTAL DO PARANÁ-PR	
Carla Roseane de Sales Camargo Rita de Cássia da Silva Oliveira	
DOI 10.22533/at.ed.77719240410	
CAPÍTULO 11	120
TRANSPORTE COLETIVO: LUGAR DE DESEJOS E CONTRADIÇÕES NA CAPITAL PIAUIENSE (DÉCADA DE 1970)	
Cláudia Cristina Da Silva Fontineles Allan Ricelli Rodrigues De Pinho	
DOI 10.22533/at.ed.77719240411	
CAPÍTULO 12	134
UM DEBATE AINDA NECESSÁRIO: UM ESTUDO DE CASO SOBRE A FORMAÇÃO E AÇÃO DOS PROFESSORES DE UM COLÉGIO DA REDE ESTADUAL DE PELOTAS-RS NA DISCUSSÃO SOBRE GÊNERO E SEXUALIDADE NO CONTEXTO ESCOLAR	
Letícia Campagnolo Cavalheiro	
DOI 10.22533/at.ed.77719240412	
CAPÍTULO 13	139
UMA ANÁLISE DO OLHAR DOS ALUNOS ACERCA DO USO DE DOCUMENTÁRIOS DO CANAL HISTORY CHANNEL EM AULAS DE HISTÓRIA	
Maria Paula Costa Tainá Raue dos Santos	
DOI 10.22533/at.ed.77719240413	

CAPÍTULO 14	143
UNIVERSIDADE E PRODUÇÃO DE CONHECIMENTO: NOTAS SOBRE UMA INVESTIGAÇÃO COM JOVENS ESTUDANTES SECUNDARISTAS DAS PERIFERIAS DE GOIÂNIA, LISBOA E MADRID	
Rosane Castilho	
DOI 10.22533/at.ed.77719240414	
CAPÍTULO 15	154
VERDADE, VEROSSIMILHANÇA E PROGRESSO CIENTÍFICO EM POPPER	
Sebastião Maia de Andrade	
Aristides Moreira Filho	
DOI 10.22533/at.ed.77719240415	
CAPÍTULO 16	163
VIOLÊNCIA CONTRA AS MULHERES. MALLETT/PR, PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX	
Valdinéia Strugala	
Valter Martins	
DOI 10.22533/at.ed.77719240416	
CAPÍTULO 17	174
A PRODUÇÃO DO CONHECIMENTO DA EDUCAÇÃO SEXUAL E INCLUSÃO ESCOLAR NA UNIVERSIDADE	
Solange Aparecida de Souza Monteiro	
Paulo Rennes Marçal Ribeiro	
DOI 10.22533/at.ed.77719240417	
CAPÍTULO 18	185
FILOSOFIA AFRICANA E A LEI 10.639/2003	
Danilo Rodrigues do Nascimento	
Flávia Rodrigues Lima da Rocha	
DOI 10.22533/at.ed.77719240418	
CAPÍTULO 19	194
INFLUÊNCIA DA IDADE NA MEMÓRIA E COGNIÇÃO DE IDOSOS FREQUENTADORES DE UM PROGRAMA DE EXERCÍCIO FÍSICO SUPERVISIONADO	
Bianca Yumie Eto	
Giovana Gomes dos Santos	
Maria Carolina Rodrigues Salini	
Regina Celi Trindade Camargo	
Claudia Regina Sgobbi de Faria	
Franciele Marques Vanderlei	
Laís Manata Vanzella	
DOI 10.22533/at.ed.77719240419	
CAPÍTULO 20	205
NORMALIDADE E DIFERENÇA: VIVÊNCIAS DE ESTUDANTES DE UMA ESCOLA PÚBLICA	
Akeslayne Maria de Camargo	
Iris Clemente de Oliveira Bellato	
Louise Gomes de Pinho	
Emília Carvalho Leitão Biato	
Barbara E. B. Cabral	
DOI 10.22533/at.ed.77719240420	
SOBRE A ORGANIZADORA	219

TRANSPORTE COLETIVO: LUGAR DE DESEJOS E CONTRADIÇÕES NA CAPITAL PIAUIENSE (DÉCADA DE 1970)

Cláudia Cristina Da Silva Fontineles

Universidade Federal do Piauí

Teresina – PI

Allan Ricelli Rodrigues De Pinho

Universidade Federal do Piauí

Teresina – PI

RESUMO: O presente artigo pretende discutir as transformações ocorridas no sistema de transporte coletivo da cidade de Teresina no início da década de 1970 e, sua relação com as políticas de modernização implantadas pelos governos do período na capital do Estado. Vale ressaltar, que por causa do modelo econômico escolhido pelos governos militares da época, a cidade recebeu muitos investimentos que alteraram o seu espaço urbano. O estudo procura ainda, analisar os conflitos e tensões existentes em torno das políticas de transporte coletivo apresentadas nos periódicos locais, já que este era um tema recorrente nos debates jornalísticos. Assim, o estudo busca identificar o papel do transporte coletivo nas transformações dos espaços da cidade, em um período marcado por discursos de progresso e modernização e, o papel dos vários grupos sociais ligados ao transporte urbano, através de suas experiências, vivências e memórias. A partir da metodologia da história oral, da pesquisa documental e hemerográfica nos

periódicos da época, buscou-se ainda entender a participação dos vários grupos sociais ligados aos transportes coletivos, e como estes traços que marcaram e constituíram a memória dos transportes na capital no início dos 1970 continuam a vigorar na complexidade do Tempo Presente. No presente artigo utilizamos como referências os estudos de Chauveau; Tétard (1999), Rémond (2003), Ferreira (2006), Fontineles (2014), dentre outras.

PALAVRAS-CHAVES: História do Tempo Presente; Memória; Teresina; Transporte Coletivo.

COLLECTIVE TRANSPORT: PLACE OF DESIRES AND CONTRADICTIONS IN THE CAPITAL OF PIAUÍ (DECADE OF 1970)

ABSTRACT: This article intends to discuss the transformations that occurred in the collective transportation system of the city of Teresina in the early 1970 and its relationship with the modernization policies implemented by the Governments of the period in the state capital. It is noteworthy that because of the economic model chosen by the military governments of the time, the city has received many investments that have altered its urban space. The study also seeks to analyze the conflicts and tensions that exist around the public transport policies

presented in local journals, since this was a recurring theme in the journalistic debates. Thus, the study seeks to identify the role of collective transport in the transformations of the city's spaces, in a period marked by speeches of progress and modernization, and the role of the various social groups linked to urban transport, through its Experience, experiences and memories. Based on the methodology of oral history, documentary and Hemerographic Research in the periodicals of the time, we also sought to understand the participation of the various social groups linked to collective transport, and how these traits that marked and constituted the Memory of transport in the capital at the beginning of 1970 remain in force in the complexity of the present time. In this article we use Chauveau's studies as references; Tétard (1999), Rémond (2003), Ferreira (2006), Fontineles (2014), among others.

KEYWORDS: History of the present time; Memory Teresina Collective transport.

1 | INTRODUÇÃO

Pensar a cidade, o espaço urbano e as transformações sofridas por ele é um exercício que pode ser feito a partir das múltiplas formas e agentes que compõem a malha urbana. O transporte, em especial o transporte coletivo por ônibus, objeto de análise deste estudo, faz parte do cotidiano de milhões de pessoas, permitindo que esses sujeitos circulem e usufruam daquilo que a cidade oferece, como oportunidades de lazer, saúde, trabalho e educação. Assim, o transporte coletivo pode ser um objeto importante no entendimento da história das cidades e das mudanças que o espaço urbano sofreu ao longo tempo.

No entanto, é necessário ressaltar que essas mudanças no início dos anos 1970, tanto no transporte coletivo, quanto no próprio espaço urbano, não se deram sem conflitos, contradições, desejos e disputas políticas em torno deste. Afinal, o transporte coletivo está ligado a agentes diversos, dentre eles, usuários, empresários, gestores públicos e funcionários do setor, que tem interesses distintos perante este objeto que compõe o tecido urbano. Todo este contexto está ligado ao político, onde de acordo com René Rémond (2003, p.36) “se o político deve explicar-se antes de tudo pelo político, há também no político mais que o político”.

Analisar este período e todas as complexidades que o envolvem exigem do historiador do tempo presente um olhar ainda mais atento e minucioso, pois permite de acordo com Roger Chartier (2006, p.215) “um encontro com seres de carne e osso que são contemporâneos daquele que lhes narra às vidas”.

É sobre isto que o presente estudo pretende refletir, a relação entre as políticas de modernização implantadas no cenário piauiense dos anos 1970 e as transformações dos transportes coletivos na capital. A cidade, durante o período analisado, foi palco de intensas obras que alteraram o seu espaço urbano, fruto de uma política nacional durante o regime civil-militar, que ficaria conhecida como “milagre econômico”. O recorte temporal justifica-se pela relevância deste período para o crescimento e modernização

da cidade, principalmente na infraestrutura, por exemplo, com a construção e abertura de muitas ruas e avenidas. Nesse sentido buscou-se ainda perceber como os anseios por símbolos modernizadores atravessaram os debates nos jornais, em busca de um transporte que pudesse satisfazer as necessidades de uma cidade em franco processo de expansão demográfica e espacial. É importante lembrar que os jornais do período eram grandes divulgadores de um tempo de “euforia” pelo progresso.

Sobre a busca pela modernidade, Antonio Paulo Rezende (1997, p.117) ressalta que “as suas repercussões, a sua penetração nos múltiplos espaços do fazer político, social, econômico dizem muito das relações de poder existentes. Efetivamente, é um processo contraditório, cria conflitos, destrói valores, inventa concepções de mundo e de vida”.

Para tanto, além da bibliografia e o uso de edições do jornal *O Dia* do início da década, recorreremos ao uso de relatos orais, pois o uso de entrevistas de acordo com a interpretação de Verena Alberti (2008, p.170) é: “um veículo bastante atraente de divulgação de informações sobre o que aconteceu. Esse mérito reforça a responsabilidade e o rigor de quem colhe, interpreta e divulga entrevistas, pois é preciso ter claro que a entrevista não é um “retrato” do passado”.

Não é tão vasta a bibliografia no campo historiográfico que trata das questões urbanas partindo da ótica dos transportes coletivos. Na maioria das vezes, a bibliografia encontra-se entre setores mais técnicos, como os de engenharia e urbanismo. Entretanto, salienta Charles Leslie Wrigth (1988, p.12) “embora não se possa negar a importância de fatores técnicos, o tipo e a qualidade do transporte são determinados, em boa parte, pelas estruturas econômica, social, política, ou até mesmo por fatores culturais”. Ou seja, as questões que perpassam o transporte coletivo vão muito além de razões técnicas, daí à relevância e sensibilidade por parte do historiador de olhar à cidade pelo viés do transporte coletivo.

Porém, vale destacar alguns estudos pioneiros em nível nacional quando se trata da temática dos transportes coletivos por ônibus, dentre eles Waldemar Correa Stiel (1984) (2001) e Anísio Brasileiro; Etienne Henry e Turma (1999). Em nível local, podemos salientar algumas pesquisas relevantes Uma delas é o estudo precursor realizado pela historiadora Mary Lúcia Alves de Carvalho (2008), que procura traçar as dificuldades de implantação e desenvolvimento de um sistema de transportes urbanos em Teresina. Outra é o trabalho publicado por Cláudia Fontineles e Sthênio de Sousa Everton (2017), que analisa os protestos ocorridos na capital piauiense contra o aumento no preço das passagens dos transportes coletivos. Tais estudos suscitam, portanto, vários caminhos para pesquisas relativas a este tema.

2 | O INÍCIO DA DÉCADA DE 1970 EM TERESINA: “TEMPOS DE EUFORIA”

Ao analisar as relações políticas e as disputas referentes aos desejos acerca de um transporte coletivo considerado mais moderno em Teresina, é necessário entender

o contexto no qual estava implantada a capital em meados dos anos 1970. A cidade, na tentativa de inserir-se num projeto nacional, passava por variadas intervenções no âmbito arquitetônico.

Por moderno, compartilhamos do conceito adotado por Marshall Berman (1986, p.15) que considera que “a experiência ambiental da modernidade, anula todas as fronteiras geográficas e raciais de classe e nacionalidade, de religião e de ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Os indivíduos buscam constantemente a modernidade, pois estes acreditam que o moderno diminui distâncias e espaços dentro da sociedade.

No entanto, tais intervenções modernizadoras não ocorrem sem conflitos e contrastes. Ao tratar desta política de modernização Francisco Alcides do Nascimento e Regianne Lima Monte argumentam que:

Teresina, uma cidade de médio porte, foi centro de uma política de modernização posta em prática em consonância com o modelo nacional de desenvolvimento adotado nos anos 1970, que tinha como principal finalidade assegurar o crescimento do país por meio do processo de industrialização, que seria implantado nas diversas regiões do Brasil. As intervenções eram tanto no sentido de dotar a cidade de sistema de abastecimento de água e luz regular, desobstruir o tráfego de veículos [...] e criar símbolos modernizadores da presença do poder público (NASCIMENTO; MONTE, 2009, p.123)

Vale destacar, que este período também foi marcado por um intenso processo de expansão demográfica da capital, provocando o aumento dos mais variados problemas sociais, dentre eles, o de transporte coletivo urbano que não acompanha a demanda que cresce neste momento, devido ao surgimento de novos bairros desde os fins da década de 1960. Entre as décadas de 1960 e 1970 foram implantados vários conjuntos habitacionais que aceleraram a urbanização de Teresina, que evidenciaram as desigualdades sociais vigentes em Teresina. Os dados do censo do IBGE mostram que a população que em Teresina era de um total de 90.723 habitantes, saltou na década de 1970 para 363.666 habitantes. A maioria desses migrantes saía de outras cidades do estado e zonas rurais em busca de melhores oportunidades na capital.

Nesse sentido, é interessante frisar a experiência do migrante João Rodrigues de Sousa, que morava em José de Freitas, cidade do interior do estado, e relata algumas das razões que o fizeram buscar a capital. “A primeira razão foi pra botar meus filhos na escola, porque no interior que morávamos não tinha aula suficiente.” A fala do entrevistado remete a uma cidade desejada, sonhada, do ponto de vista, inclusive, de mais oportunidades na educação. Da mesma forma os cronistas da capital projetavam uma cidade do “progresso”. Segundo Nascimento (2007, p.196), a partir das crônicas nos periódicos é possível verificar “a relação dos habitantes com as configurações físicas e imaginárias e reflete-se sobre como constroem, ocupam, usam e disputam lugares, dando sentido a eles, projetando sonhos”.

A partir das memórias destes migrantes é possível considerar o que discute Jacy Alves de Seixas (2004, p.49/50), quando salienta “tecer os fios entre os seres, os

lugares, os acontecimentos (tornando alguns mais densos que outros), mais do que recuperando-os [sic], resgatando-os ou descrevendo como ‘realmente’ aconteceram. Atualizando os passados.”

No período contemplado nesta pesquisa, a capital teresinense era governada por Alberto Tavares Silva (1971-1975) e tinha a frente da prefeitura Joel Ribeiro (1971-1975). A cidade de Teresina, neste momento, passa a ter prioridade nas gestões citadas acima, pois segundo ressalta Cláudia Cristina da Silva Fontineles:

O embelezamento da capital é incluído entre prioridades estabelecidas pelo governo rumo ao progresso almejado pela administração estadual. [...] Soma-se a isso, uma tradição herdada no Piauí de governos que se assumiam como lideranças não apenas políticas, mas também como agentes construtores desse Estado e do direcionamento dele rumo à seta do progresso, por meio das intervenções da engenharia [...]. (FONTINELES, 2015, p.253).

Nesse sentido, Teresina tornou-se um território de disputas, além de “alvo de interesses e ações governamentais”. As referidas disputas ocorriam inclusive no âmbito dos discursos jornalísticos, pois “os jornais da década de 1970 atribuíam o enorme interesse de Alberto Silva por Teresina - além de reconhecer ser ela a principal fonte de visibilidade das ações do governo – ao fato de ele rivalizar com o prefeito da cidade na época” (FONTINELES, 2015, p. 249).

As fontes indicavam que havia uma preocupação da administração da capital e do estado com o “embelezamento” da cidade, sobretudo no centro, onde muitas obras e prédios estavam sendo construídos. Os jornais de grande circulação na época destacavam essas ações, porém criticavam os muitos problemas que Teresina ainda enfrentava nas zonas mais afastadas, mostrando que apesar dos “tempos de euforia” (FONTINELES, 2015), eram grandes os desafios da capital:

O centro está bonito e com mais alguns remendos ficará lindo, não fazendo vergonha que seja mostrando a nenhum visitante. É o atual Prefeito empenhado numa campanha de limpeza inaudita. Ruas são pavimentadas e para isso uniram-se Governo do Estado e Prefeitura Municipal [...] O centro no entanto parece de uma capital, embora não dê ainda a entender que trata-se de uma metrópole. Os novos edifícios recentemente construídos: Banco do Estado, INPS, Octávio, Miranda, Prédio da Administração e outros de menor porte mais de grande efeito embelezador serviram. (TERESINA ... *O Dia*. Teresina. 9/10 ago. 1970. s/p)

Em outra matéria, do dia 17 de dezembro de 1970, o jornal *O Dia* reforça o cenário de entusiasmo da capital, o cronista revela que: “Teresina toma aspectos de metrópole. A cidade se espraia e pouco-a-pouco a piçarra vermelha vem sendo substituída pelo negro do asfalto. É o progresso que caminha e embala em doce ciranda a capital piauiense.”

A capital a partir de um Plano Local de Desenvolvimento Integrado (PDLI) recebe uma série de reformas, asfaltamento e *criação de novas ruas*, na tentativa de integrar as regiões da cidade e desobstruir o tráfego, como o documento trazia os objetivos e diretrizes adotados para orientar o desenvolvimento local durante determinado tempo. Através dele, foram tomadas medidas programadas com base nos problemas,

limitações, possibilidades e potencialidades da administração do município, ganhando destaque nos jornais da capital como um projeto histórico para a cidade. Sobre o PDLI em edição do jornal *O Estado do Piauí*, de 1971, os cronistas apontam que “a não concretização do plano em sua totalidade trouxe consequências drásticas para Teresina, no começo da década de 70, na medida em que a cidade cresceu sem nenhum instrumento regulador do espaço urbano” (O ESTADO DO PIAUÍ, 15 mai. 1971, p.4.)

Apesar das intervenções propostas no PDLI, é interessante lembrar que o espaço urbano, de acordo com Roberto Lobato Corrêa (2005, p.9) é “fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas.” Mas qual a relação deste plano de desenvolvimento da cidade com o transporte coletivo do período? Efetivamente, as fontes mostram que houve uma reorganização do tráfego a fim de diminuir o trânsito na região do centro da capital. Dentre tais mudanças foi proposto pelo órgão responsável a mudança nas paradas de ônibus do centro.

Em algumas edições o jornal *O Dia* exaltava os benefícios das mudanças para a população: “a construção dos Terminais dos Ônibus, como está à primeira vista, trará grandes benefícios à população e à cidade, em si, pois aquela ficará com transportes mais próximos de seus bairros e esta terá o seu tráfego desafogado, na área central” (TERMINAIS ... *O Dia*, Teresina, 21 de mar. de 1970, p.2).

O projeto propunha a divisão dos terminais de ônibus que antes concentravam-se apenas na Praça Marechal Deodoro da Fonseca, conhecida como Praça da Bandeira, e agora ficariam também na praça da liberdade, divididos em zonas. Porém, a mudança também gerou muitos conflitos e críticas, pois muitos moradores da capital sentiram-se prejudicados com a mudança, devido às regiões em que moravam, como mostra um trecho da matéria abaixo, publicada no jornal *O Dia*, intitulada “Bairros contra mudança”, de 16 de julho de 1971.

Os moradores dos bairros Morro da Esperança e Por enquanto não estão satisfeitos com as mudanças a serem introduzidas no tráfego dos coletivos que serão iniciadas no próximo dia 12 de agosto, conforme foi anunciado pelos diretores do DETRAN e Departamento de Serviços Urbanos da Prefeitura, que estiveram unidos ontem traçando as últimas providências para as alterações. Os ônibus que trafegam na Zona Sul não mais percorrerão a rua Rui Barbosa e os da Zona Norte ficarão impedidos de passarem pela avenida Frei Serafim. (BAIRROS... *O Dia*. Teresina, 16 de jul. de 1971, p.1)

Assim, notamos que a sociedade teresinense travava constantes disputas e debates políticos quando se discutia sobre transportes, como consta nos periódicos. Mais do que isso, as intervenções realizadas no centro estavam diretamente relacionadas ao uso dos transportes coletivos, reforçando que o uso do espaço urbano estava em constante relação com o objeto em análise. Sobre as críticas e contradições em relação às alterações no espaço urbano, Fontineles (2015, p. 305) salienta que:

Em meio a essas contradições, a cidade de Teresina foi entrecortada e seduzida

por essas construções e tornou-se o palco central da apropriação do projeto proposto, através da (re)significação do espaço físico, dotando-o de sentidos que o transformaram em lugares e influenciaram as maneiras de agir e de pensar da sociedade.

Os tempos de “euforia” eram assim alimentados pelas obras “vultuosas” realizadas pelas gestões municipal e estadual. Vale lembrar que é também neste período que ocorre a edificação do Anel Viário da capital pelo Poder Municipal, que ocasionou a construção de ruas e avenidas, que integravam a cidade. Entretanto “o progresso de Teresina não era destituído de discordâncias nem de conflitos quanto aos caminhos seguidos pela administração local” (FONTINELES, 2015, p.264). Assim, o transporte coletivo também é inserido nos discursos de modernidade, na tentativa de colocá-lo lado a lado com o serviço oferecido por outras capitais.

3 | TRANSPORTE COLETIVO EM TERESINA NA DÉCADA DE 1970: CONTRASTES E TENSÕES

Durante os anos setenta do século XX, o transporte coletivo, era temática recorrente nos debates jornalísticos e da população, que questionavam o funcionamento do sistema de coletivos urbanos da capital. Em artigo publicado no jornal *O Dia*, de 17 de dezembro de 1970, intitulado “Coletivos e absurdos”, o cronista aponta que: “Somos, talvez, a cidade mais desassistida do país em matéria de transportes coletivos. Além de poucos veículos, as empresas que se dedicam à exploração desse ramo de atividades não prestam um serviço à altura, à comunidade” (Coletivos e absurdos. *O Dia*, Teresina, 17 de dez. de 1970, p.3). Junta-se a isso, o discurso das empresas que apontam naquele momento as más condições que enfrentavam para colocar suas empresas em funcionamento.

Soubemos através dessas conversas que nem mesmo concessões regulares que lhes assegure tranquilidade e facilidades de crédito para a melhor exploração desse serviço de tanta importância para o público, às empresas possuem. [...] Trabalham as empresas a base de Alvarás, fornecidos pela Prefeitura, sendo que para o fornecimento dos mesmos pagam somas elevadíssimas aos cofres municipais. (CONCESSÕES... *O Dia*, Teresina, 16 de abr. de 1970, p. 8).

Desta maneira o contexto em que o transporte coletivo estava inserido no início da década de 1970 mostrava-se repleto de tensões e contradições entre os grupos sociais que faziam parte deste contexto. Para interpretar este cenário político em que estava inserido o transporte coletivo, o político não deve ser analisado isoladamente, é preciso segundo Rémond (1999, p. 57) que se analise o acontecimento não apenas de maneira política. “O político não deve ser exclusivo. Ele não é sempre determinante e imutável. Deve-se evitar isolá-lo. Não se deve reconstituir, em proveito do político, a sacralização da qual outros fatores se beneficiaram”.

Em meados da década de 70, Teresina contava com seis empresas de ônibus operando em vinte e duas linhas, consideradas ainda insuficientes para abranger

todo o espaço urbano da capital. Bairros como Buenos Aires, Água Mineral, Parque Piauí, Primavera, São João e muitos outros, sofriam pela escassez de veículos que atendessem as necessidades dos moradores, com grande demora entre uma condução e outra, precariedade da frota e veículos em muitos casos lotados.

Devido à precariedade do sistema de transporte oferecido e em muitos momentos pelas elevadas tarifas cobradas por esse serviço, muitos moradores utilizavam de alternativas, como bicicletas, dados relatados em relatório realizado pela Prefeitura. “A população de baixa renda serve-se principalmente das bicicletas, que, de forma definitiva, incorporou-se a paisagem de Teresina, onde se estimava existir, em 1977, um total de 25.000 veículos desse tipo.” Apesar da bicicleta ser um meio alternativo para aqueles que não recebiam condições adequadas de transporte coletivo, a mesma era vista pelos cronistas da época, que vinham na bicicleta um símbolo de atraso, que não traria ares modernos as cidades, além de prejudicar o trânsito, causando diversos acidentes.

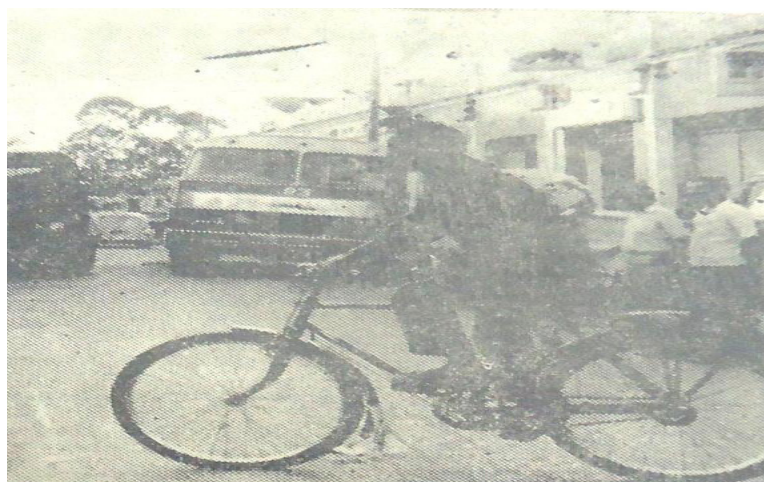


Figura 1: Ciclista no centro de Teresina

Fonte: Via-Páisandu. *O Dia Teresina*, 26 de out. de 1971, p. 8

O uso da bicicleta encontrava facilidade em decorrência do relevo da cidade não apresentar grandes alterações. Outra medida tomada era a decisão de realizar o trajeto a pé do centro, ponto comercial da cidade aos bairros. Segundo relatos de João Rodrigues, morador da capital durante a década de 1970, “o hospital que ia era no centro, ia de bicicleta, o José me levava do São João pro Centro, ônibus tinha dia que tínhamos dinheiro pra pagar, dia não tínhamos, aí era melhor ir de bicicleta que não ficava dependendo de dinheiro”.

Em contrapartida a falta de ônibus em vários pontos da cidade, além de uma frota que apresentava muitas vezes falhas mecânicas durante as viagens, divulgava-se no periódico analisado, a presença de novos ônibus nas frotas locais e compra de veículos nos principais polos metropolitanos do país, alimentando assim, os sonhos do “progresso” na capital, pois segundo edição do jornal *O Dia* de 10 de abril de 1970, em

matéria nomeada *Melhora o Transporte Coletivo de Teresina*, “a existência de ônibus modernos nas ruas tem o valor de um apresentável cartão de visita”.

A cidade apresenta agora um aspecto bonito, com a presença diuturna em suas ruas principais, de ônibus luxuosos, devendo a empresa que isso possibilite a todos, especialmente pelas autoridades para que ela possa continuar melhorando cada dia mais, o padrão de atendimento que vem mantendo, aos usuários, bem como concorrendo para o desaparecimento total, do panorama citadino, daqueles carros velhos, obsoletos que, além de enfeiares, sobretudo a cidade, não oferecem condições de conforto e segurança aos passageiros. (MELHORA... *O Dia*, Teresina, 12/13 de abr. de 1970, p. 3).

Muitos cronistas comparavam a capital do Piauí com outras cidades brasileiras como São Luís, no Maranhão e Fortaleza no estado do Ceará, queixando-se que não existiam mais bicicletas trafegando nas ruas centrais, ao contrário da capital do Piauí, onde se viam pessoas andando de bicicleta até sobre as calçadas.

Vale-se destacar que os cronistas da época cobravam por melhorias nos ônibus não apenas com o foco no atendimento social da população, mas também com a intenção de melhorar a impressão que a cidade passava para quem chegava a capital. Ônibus velhos não trariam ares modernos para a capital do Estado, eles estavam tornando-a feia e não atrativa, sendo urgente a mudança.

Para Eduardo Paiva Cardoso, (2008, p. 19) a pouca mobilidade do transporte urbano na maioria das cidades brasileiras deve-se a três fatores fundamentais. O primeiro deles é dirigido ao menor poder aquisitivo das populações que residem em regiões periféricas, o segundo fica por conta da localização das atividades socioeconômicas e da infraestrutura pública (hospitais, escolas) em áreas centrais das cidades, e em terceiro, a pouca acessibilidade ao sistema de transporte coletivo urbano (falta de um sistema abrangente de transporte sobre trilhos e má qualidade do transporte sobre pneus). Junta-se a isso as deficiências que ocorrem no sistema viário estrutural da cidade construído a partir da presença hegemônica do automóvel. Durante a década de 1970, a cidade de Teresina também se enquadrava no cenário descrito acima, o que gerava deficiências no transporte coletivo.

Na imagem 2 (abaixo), em matéria publicada no jornal *O Dia* de 11 de dezembro de 1971 o cronista aponta que “com apenas seis ônibus velhos e já gastos pelo serviço contínuo, a empresa de coletivos concessionárias da linha serve aos bairros São Cristovão, Jóquei Clube, Fátima e Noivos não tem possibilidade de atender ao grande número de moradores daquela área da cidade” (MORADORES... *O Dia*, Teresina, 17 de dez. de 1970, p.3). Na matéria ainda é apontada a dificuldade de se conseguir pegar um ônibus à noite, pois os ônibus só circulavam até 21 horas, o que estava afetando a vida dos estudantes, que não possuíam condições de pagar os altos preços cobrados por táxis.



Figura 2: *O Dia*. Teresina, 11 de dez. de 1971. p. 3

O mau funcionamento dos horários de circulação dos ônibus foi uma das principais reclamações constantes no relato de Luzia Aguiar, concedido em entrevista para esta pesquisa. Moradora do bairro Poty Velho, ela conta que no início de 1970 encontrava dificuldades para voltar para casa, quando encerrava suas aulas. “Eu estudava e trabalhava no Presidente Kennedy, onde hoje é a UESPI, saía entre dez e onze horas da noite, o ônibus tinha o horário certo, quando perdia o ônibus eu vinha correndo sozinha a pé, no escuro, era um sacrifício”. (AGUIAR, 2016).

O relato evidencia as condições adversas que se deparavam muitas vezes os usuários diariamente, face a carência de ônibus em diversas regiões da capital. É importante salientar que o uso de fontes orais na realização da investigação auxilia na reconstituição de uma memória dos transportes e da cidade no período, porém não se trata de uma construção de memórias, visto que:

A entrevista de História oral é resíduo de uma ação específica, qual seja, a de interpretar o passado. Tomar a entrevista como resíduo de ação, e não apenas como relato de ações passadas, é chamar a atenção para a possibilidade de ela documentar as ações de constituição de memórias - as ações que tanto o entrevistado quanto o entrevistador pretendem desencadear ao construir o passado de uma forma e não de outra. Esse mérito reforça a responsabilidade e o rigor de quem colhe, interpreta e divulga entrevistas, pois é preciso ter claro que a entrevista não é um “retrato” do passado. (ALBERTI, 2009, p. 169).

Outro fato que merece destaque nos coletivos no início da década de 1970, são os constantes atritos entre os donos das empresas que disputavam as concessões de linhas de transporte coletivo na capital. Para José Carlos Mello (1981, p. 15), os ônibus induziram esquemas de competição predatória entre empresas predominando a superposição desnecessária de itinerários, como consequência das deficiências de planejamento e operação, grandes margens de capacidade ociosa.

Em matéria chamada “Dono da Rio Poti diz que empresário tenta matá-lo” , o jornal *O Dia*, do início da década de 1970, revela um desses conflitos existentes entre os empresários que detinam direito de operar linhas de ônibus pela capital. No caso em questão, o empresário Manuel Sousa Ribeiro, dono da empresa de ônibus de mesmo nome contratou um advogado para poder entrar com um processo contra Antônio Venâncio, dona da empresa Rio Poty, por ameaça de morte.

Os dois haviam brigado no gabinete do Detran devido à disputa das concessões das linhas de ônibus que ambos mantinham em Teresina. Manuel Ribeiro queixava-se que Antônio Venâncio tinha colocado seis ônibus fazendo as linhas do itinerário que o pertenciam. A referida denúncia foi comprovada pelo Detran que flagrou um ônibus da Rio Poty, fazendo a linha do bairro Piçarra, que era exclusiva da empresa Manuel Ribeiro. “O ônibus foi apreendido, enraivecido porque teve o ônibus preso pelo DETRAN, Antônio Venâncio ameaçou me matar- finalizou Manuel Ribeiro.” (O DIA. Teresina. Teresina. 5/6 de dez. 1970. p.8)



Fonte: Dono da Rio Poti diz que empresário tenta matá-lo. Jornal *O Dia*. Teresina. 5/6 de dez. 1971. p.8

Outro fator que fazia com que houvesse brigas entre os motoristas das empresas era o fato de que os mesmos recebiam ordens dos empresários para “fazer renda”, de acordo com o relato oral de um dos motoristas pertencentes ao sistema na década de 1970, José Wilson Borges Sousa “tinha motorista que chegava ao terminal e quebrava o retrovisor do outro, com raiva porque ele chegou à frente dele” (BORGES, 2016). Essa determinação causava disputas entre eles, de quem pegava mais passageiros, quem fazia mais corridas e conseqüentemente maior caixa para a empresa. “Era briga direto, só botava na sala de ocorrência os bravos, o tal de Valdemi, era o Didi, o Evandro, caçador de conversa e o Severino, filho do homem. Eu só era na calma, eu não vou brigar com ninguém não”(BORGES, 2016). Fato que demonstra o despreparo das instituições em preservar a boa convivência e integridade dos seus funcionários, incentivando os conflitos entre os mesmos.

Nesse sentido, percebe-se um cenário multifacetado em relação aos usos e desusos dos coletivos na capital a partir da memória dos usuários e dos profissionais que atuavam nas empresas de transportes coletivos da cidade, ou seja, esta multiplicidade de experiências vividas e compartilhadas é que estabelecem numerosas quantidades de memórias, atravessadas por sentimentos e experiências que nem sempre são positivas, porém são repletas de significados.

4 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo buscou discutir como se deu a relação entre as transformações ocorridas no espaço urbano da capital no início dos anos 1970, período de grande “euforia” nacional e, de grandes investimentos em infraestrutura na capital. Buscou-

se entender como este cenário influenciou na busca por um transporte coletivo em Teresina, considerado mais moderno, assinalando as mudanças urbanísticas, a busca pelo progresso, defendido por gestores e cronistas da época, além das demandas sociais que assolavam os moradores da capital nos anos setenta do século XX. Este momento se apresenta com extrema importância para a definição dos papéis do setor de transportes coletivos, onde é possível perceber tentativas de se estruturar e regulamentar as empresas que operavam linhas em Teresina.

A partir das fontes orais e de análises de matérias do jornal *O Dia*, foi possível perceber como a cidade vai sendo entrecortada por desejos, seduções e busca pelo moderno, inclusive no âmbito dos coletivos em Teresina. Notou-se, na investigação, que o sistema funcionava em grande parte em condições precárias, não atendendo à demanda social da população e do crescente número de bairros que surgiam. Desta forma, esta pesquisa permite recapitular fragmentos da história do transporte, da história do Piauí e, por consequência, da história do tempo presente, visto que muitas das problemáticas analisadas na pesquisa, ainda continuam a vigorar e suscitar perguntas no tempo presente.

REFERÊNCIAS

ALBERTI, Verena. Histórias dentro da História. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.) **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2006.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo. Companhia das Letras, 1986.

BRASILEIRO; Anísio, HENRY, Etienne. (Org). **Viação Ilimitada**. Ônibus das cidades brasileiras. Rio de Janeiro. Cultura Editores Associados. 1999.

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

CARVALHO, Mary Lucia Alves. **O ônibus só sai depois que estiver cheio**: A evolução e as dificuldades do sistema de Transporte urbano em Teresina (1930-1960). Rio de Janeiro: Câmara Brasileira de Jovens Escritores, 2008.

CHARTIER. Roger. A Visão do Historiador Modernista. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína. (coords.) **Usos & Abusos da História Oral**. Rio de Janeiro: FGV, 8a ed.2006, pp.215- 219.

CORRÊA, Roberto Lobato, **O Espaço Urbano**. São Paulo. Editora Ática, 2005.

FONTINELES, Claudia Cristina da Silva. **O recinto do elogio e da crítica**: maneiras de durar de Alberto Silva na memória e na história do Piauí. Teresina: EDUFPI, 2015.

FONTINELES, Cláudia Cristina da Silva; EVERTON, Sthênio de Sousa. A experiência da ruas: Os protestos do #contraoamento em Teresina (2011-2012). **Cadernos do Tempo Presente**, Sergipe, v. 08, n. 04, p.29-55, jul-dez. 2017.

MELLO, José Carlos. **Planejamento dos Transportes Urbanos**. Editora Campus Ltda. 1981

NASCIMENTO, Francisco Alcides. Cajuína e cristalina: as transformações espaciais vistas pelos cronistas que atuaram nos jornais de Teresina entre 1950 e 1970. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, ANPUH. vol. 27, n.53, jan/jun, 2007

NASCIMENTO, Francisco Alcides; MONTE, Regianne Lima. Olhares da periferia: os migrantes na construção de Teresina na década de 1970. **Revista do Programa de Pós-Graduação em História**. Florianópolis. vol. 1, n. 2, p. 122-144, jul/dez.2009.

REZENDE, Antônio Paulo. **Desencantos modernos**: histórias da cidade do Recife nas primeiras décadas do século XX. Recife: FUNDARTE, 1997.

RÉMOND. René. O retorno do político. In: CHAVEAU, Agnés; TÉTART, Philippe. (Org.). **Questões para a História do Presente**. Bauru. EDUSC, 1999.

RÉMOND. René. Uma história presente. In: RÉMOND. René. (Org.) **Por uma história política**. Ed. 2. Rio de Janeiro: FGV, 2003.

SEIXAS, Jacy Alves de. Percursos de memória em terras de história: problemáticas atuais. In: BRESCIANI, Stella; NAXARA, Márcia (Org.). **Memória e (res)sentimento**: indagações sobre uma questão sensível. Campinas: UNICAMP, 2004.

STIEL, Waldemar Corrêa, **Ônibus**: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil. São Paulo: Comdesenho Estúdio e Editoria. 2001.

WRIGHT, Charles Leslei. **O que é transporte urbano**. Brasiliense: 1988.

AGUIAR, Maria Luzia. **Entrevista concedida a Allan Ricelli Rodrigues de Pinho**. Teresina, fev. 2016.

SOUSA, João Rodrigues de. **Entrevista concedida a Allan Ricelli Rodrigues de Pinho**. Teresina, fev. 2016

SOUSA, José Wilson Borges. **Entrevista concedida a Allan Ricelli Rodrigues de Pinho**. Teresina, fev. 2016

VASCONCELOS, Raimundo Nonato. **Entrevista concedida a Allan Ricelli Rodrigues de Pinho**. Teresina, fev. 2016.

BAIRROS CONTRA MUDANÇA. **Jornal O Dia**. Teresina, 16 de jul. de 1971, p.1.

COLETIVOS E ABSURDOS. **Jornal O Dia**, Teresina, 17 de dez. de 1970, p.3.

CONCESSÕES DE LINHAS PARA OS TRANSPORTES COLETIVOS. **Jornal O Dia**, Teresina, 16 de abr. de 1970, p. 8.

DONO DA RIO POTI DIZ QUE EMPRESÁRIO TENTA MATÁ-LO. **Jornal O Dia**. Teresina. 5/6 de dez. 1971. p.8.

MELHORA O TRANSPORTE COLETIVO DE TERESINA. **Jornal O Dia**, Teresina, 12/13 de abr. de 1970, p. 3.

O ESTADO DO PIAUÍ, 15 maio 1971, p.4.

O DIA. Teresina. 5/6 de dez. 1970. p.8.

TERESINA E SEUS DRAMAS: TRÂNSITO, TRÁFEGO E TRANCO. **Jornal O Dia**. Teresina. 9/10 ago. 1970. s/p.

TERMINAIS DE ÔNIBUS URBANOS. **Jornal O Dia**., Teresina, 21 de mar. de 1970, p.2.

VIA-PAÍSANDU. **Jornal O Dia**. Teresina, 26 de out. de 1971, p. 8.

SOBRE A ORGANIZADORA

SOLANGE APARECIDA DE SOUZA MONTEIRO Mestra em Processos de Ensino, Gestão e Inovação pela Universidade de Araraquara - UNIARA (2018). Possui graduação em Pedagogia pela Faculdade de Educação, Ciências e Letras Urubupunga (1989). Possui Especialização em Metodologia do Ensino pela Faculdade de Educação, Ciências e Letras Urubupunga (1992). Trabalha como pedagoga do Instituto Federal de São Paulo campus São Carlos (IFSP/ Câmpus Araraquara-SP). Participa dos núcleos: -Núcleo de Gêneros e Sexualidade do IFSP (NUGS); -Núcleo de Apoio às Pessoas com Necessidades Educacionais Específicas (NAPNE). Desenvolve sua pesquisa acadêmica na área de Educação, Sexualidade e em História e Cultura Africana, Afrobrasileira e Indígena e/ou Relações Étnico-racial.