

CONTRASTES E TENSÕES: TRANSPORTE COLETIVO EM TERESINA NA DÉCADA DE 1970¹

Allan Ricelli Rodrigues de Pinho²
Cláudia Cristina da Silva Fontineles³

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.

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 compõe 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.

¹ Trabalho apresentado no St 06: História política e tempo presente: Brasil e América Latina do III Seminário Internacional História do Tempo Presente, ocorrido de 25 à 27 de outubro de 2017.

² Mestrando(a) do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil da Universidade Federal do Piauí, sob orientação do(a) Prof(a). Dr(a). Cláudia Cristina da Silva Fontineles. Teresina-PI. E-mail: allanricelli2010@hotmail.com.

³ Dra. em História (UFPE). Atualmente é professora adjunta da Universidade Federal do Piauí e Coordenadora de História PIBID/CAPES da Universidade Federal do Piauí. Atuando na Pós-Graduação em História do Brasil. E-mail: cfontinelles@gmail.com

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 referente 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 justificava-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”.

Ainda é não é vasta a bibliografia que trata das questões urbanas partindo da ótica dos transportes coletivos, sobretudo entre os historiadores. Na maioria das vezes a bibliografia encontra-se entre setores mais técnicos, como os de engenharia e urbanismo. Entretanto, como nos lembra 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 a nível nacional quando se trata da temática dos coletivos por ônibus, dentre eles Waldemar Correa Stiel (1984) (2001) e Anísio Brasileiro; Etienne Henry e Turma (1999). Em nível local o estudo feito pela historiadora Mary Lúcia Alves de Carvalho (2008) desponta com um dos precursores ao procurar traçar as dificuldades de implantação e evolução de um sistema de transportes urbanos na capital. Tais estudos abrem, portanto, vários caminhos possíveis de pesquisa.

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

Para tratarmos das relações políticas, disputas e desejos em torno de um transporte coletivo considerado mais moderno⁴ em Teresina, é necessário entender o contexto na 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, no entanto, tais

⁴ Por moderno utiliza-se neste estudo o conceito de Mashall 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.

intervenções modernizadoras não ocorrem sem conflitos e contrastes. Sobre esta 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 1960⁵. 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 de acordo com Jacy Alves de Seixas (2004, p.49/50) “tecer os fios entre os seres, os lugares, os acontecimentos (tornando

⁵ Entre as décadas de 60 e 70 foram implantados vários conjuntos habitacionais que aceleraram a urbanização de Teresina, porém a população de baixa renda ainda ficava afastada dessas melhorias.

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

Durante o recorte da pesquisa, a capital 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).

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).

Desse modo a imprensa com fonte possibilitou, de acordo com Tania Regina de Luca (2008, p.128) “renovações no estudo da História política [...] que cotidianamente registra cada lance dos embates na arena do poder”. 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”, 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. (O Dia. Teresina. n. 3.065. 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. 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 maio 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” (O *Dia*, Teresina, Nº 2.953, 21 de março de 1970, p.2).

O projeto propunha a divisão dos terminais de ônibus que antes concentravam-se apenas na 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 de acordo as regiões em que moravam.

Assim, notamos que o transporte coletivo estava em constantes disputas e debates políticos 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 se da edificação do Anel Viário da capital pela prefeitura, que ocasionou a construção de ruas e avenidas. 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.

TRANSPORTE COLETIVO: LUGAR DE DESEJOS E CONTRADIÇÕES NA CAPITAL PIAUIENSE

Em um momento de modificações urbanas e sociais uma cidade pode ser analisada através de seu histórico de alterações da sociedade e das incoerências que a rodeiam. A sociedade reflete a maneira como os homens estão se incluindo no campo social, por meio das afinidades culturais e de produção. Teresina no início da década de 1970 apresentava além de elevado aumento na sua população urbana e crescimento espacial, anseios por diversas melhorias estruturais e uma delas passava pelo setor do transporte coletivo. Para José Carlos Melo (1981, p. 232) ”as cidades só poderão ser aproveitadas em sua plenitude pelas oportunidades de trabalho, de cultura e de lazer que nelas se desenvolvem, se forem bem servidas de transportes urbanos”.

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”. (*O Dia*, Teresina, n. 3172, p. 3, 17 de dezembro de 1970). 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. (*O Dia*, Teresina, n. 2972, 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- Bicicletas constituíam segundo cronistas do jornal *O Dia* problema para a capital, pois além de serem símbolo do atraso, causavam acidentes.



Fonte: *O Dia* Teresina, nº 3.457, 26 de outubro 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, ai era melhor ir de bicicleta que não ficava dependendo de dinheiro”.

Em contra partida 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 “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. (*O Dia*, Teresina. n 2.969, 12/13 de abril 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 via-se pessoas andando de bicicleta até sobre as calçadas.

Vale-se destacar que os cronistas da época cobravam por melhorias nos ônibus não apenas para atender a população e mobilidade urbana de Teresina. Tratava-se com a mesma relevância a questão estética, as impressões que a cidade passava. 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) em trabalho nomeado *Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais* 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.

Na imagem 3 em matéria intitulada “Moradores do Jóquei isolados do centro por falta de ônibus”, do jornal *O Dia* 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”. Na matéria ainda é

apontado à 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*.



Fonte: Teresina, nº 3.419, 11 de dezembro de 1971. p. 3

Os horários foi uma das principais reclamações de Luzia Aguiar, moradora do bairro Poty Velho, e 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 depoimento evidencia as condições adversas que deparavam-se 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 trata-se 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 de coletivos que disputavam as linhas de transporte coletivo da capital. Para José Carlos Mello (1981, p. 15) em trabalho intitulado *Planejamento dos Transportes Urbanos* 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 Manuel Ribeiro 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 Detran⁶ devido a disputa 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. n. 3490. 5/6 de dez. 1970. p.8)

⁶ O DETRAN-PI (Departamento Estadual de Trânsito do Piauí) é uma autarquia instituída pela Lei-Delegada nº 80, de 16.05.1972, vinculado à Secretaria de Cidades do Estado. O órgão possui personalidade jurídica, autonomia administrativa, operacional e financeira, e tem por finalidade disciplinar e fiscalizar os serviços de trânsito e tráfego no âmbito de competência do Estado. Tem sede e foro na cidade de Teresina e jurisdição sobre o território do estado do Piauí. Disponível em: < <http://www.detrان.pi.gov.br/institucional/> >. Acesso em: 14 de jan. 2017

Figura 3- Reportagem publicada no Jornal O Dia, referente ao atrito entre empresários que detinham concessões de linhas de coletivos na cidade



. Fonte: Jornal O Dia. Teresina. 5/6 de dez. 1971. p.8

Outro fator que fazia com que houvesse briga entre os motoristas das empresas era o fato de que os mesmos recebiam ordens dos empresários para “fazer renda”, de acordo com 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.

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 entrecordada 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 a 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.

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

_____; 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.

_____. 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. **Depoimento concedido a Allan Ricelli Rodrigues de Pinho**. Teresina, fev. 2016.

SOUSA, João Rodrigues de. **Depoimento concedido a Allan Ricelli Rodrigues de Pinho**. Teresina, fev. 2016

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

VASCONCELOS, Raimundo Nonato. **Depoimento concedido a Allan Ricelli Rodrigues de Pinho**. Teresina, fev. 2016.

O DIA. Edições de Janeiro de 1970 à Dezembro de 1971.



ESTADO DO PIAUÍ. Edição de Março de 1971.