



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
CAMPUS SENADOR HELVÍDIO NUNES DE BARROS



ARNON GOMES RODRIGUES

**O SISTEMA URBANO DE TRANSPORTE DA CIDADE DE PICOS-
PIAUÍ NAS DÉCADAS DE 1940 E 1950.**

Picos – PI
2013

ARNON RODRIGUES

**O SISTEMA URBANO DE TRANSPORTE DA CIDADE DE PICOS-
PIAUI NAS DÉCADAS DE 1940 E 1950.**

Monografia apresentada ao Curso de
Licenciatura Plena em História, do
Campus Senador Helvídio Nunes de
Barros, da Universidade Federal do Piauí.

Orientador: Prof. Dr. Johny Santana de
Araújo

FICHA CATALOGRÁFICA

Serviço de Processamento Técnico da Universidade Federal do Piauí

Biblioteca José Albano de Macêdo

R696s Rodrigues, Arnon Gomes Rodrigues

O Sistema Urbano de Transporte da Cidade de Picos –
Piauí nas Décadas de 1940 e 1950 / Arnon Gomes
Rodrigues. – 2013.

CD-ROM : il. ; 4 ¾ pol. (49p.)

Monografia(Licenciatura Plena em História) – Universidade
Federal do Piauí. Picos-PI, 2013.

Orientador(A): Prof. Dr. Johny Santana de Araújo

1. Modernidade. 2. Evolução. 3. Transporte . I. Título.

CDD 981.812 22



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
Campus Senador Helvídio Nunes de Barros
Coordenação do Curso de Licenciatura em História
Rua Cícero Duarte Nº 905. Bairro Junco CEP 64600-000 - Picos- Piauí
Fone: (89) 3422 2032 e-mail: coordenacao.historia@ufpi.br

ATA DE DEFESA DE MONOGRAFIA

Aos dezessete (17) dias do mês de abril de 2013, na sala do Laboratório de História Oral, do Campus Senador Helvídio Nunes de Barros, da Universidade Federal do Piauí, reuniu-se a Banca examinadora designada para avaliar a Defesa de Monografia de **ARNON GOMES RODRIGUES** sob o título: **O SISTEMA URBANO DE TRANSPORTE DA CIDADE DE PICOS – PIAUÍ NAS DÉCADAS DE 1940-1950**

A banca constituída pelos professores:

Orientador: Johny Santana de Araújo

Examinador 1: Francisco de Assis de Sousa Nascimento

Examinador 2 : Mary Lúcia Alves de Carvalho

Deliberou pela APROVAÇÃO do (a) candidato (a), tendo em vista que todas as questões foram respondidas e as sugestões serão acatadas, atribuindo-lhe uma média aritmética de 9,5.

Picos (PI), 17 de abril de 2013

Orientador (a): Johny Santana de Araújo
Examinador (a) 1: Francisco de Assis de Sousa Nascimento
Examinador (a) 2: Mary Lúcia Alves de Carvalho

ARNON GOMES RODRIGUES

**O SISTEMA URBANO DE TRANSPORTE DA CIDADE DE PICOS-
PIAUÍ NAS DÉCADAS DE 1940 E 1950.**

Aprovada em ___ / ___ / _____

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Johny Santana de Araújo – Orientador

Examinadora Interna

Examinador Externo

Suplente

A Deus.

A minha família e aos amigos de curso.

AGRADECIMENTOS

Ao concluir este SONHO, lembro-me de muitas pessoas a quem ressalto reconhecimento, pois, esta conquista concretiza-se com a contribuição de cada uma delas, seja direta ou indiretamente. No decorrer dos dias, vocês colocaram uma pitada de amor e esperança para que neste momento findasse essa etapa tão significativa para mim.

Em primeiro lugar agradeço a Deus, fonte de vida e libertação, que me alimenta todos os dias no seu amor e me faz acreditar num mundo mais justo, mais humano e mais fraterno, crença essa que me mantém em pé todos os dias da minha vida. Sem Ele, não estaria aqui.

A todos da minha família que, de alguma forma, incentivaram-me na constante busca pelo conhecimento. Dessas pessoas meus pais são os mais importantes, responsáveis pelo que sou hoje, unidos aos meus irmãos Pedro e Paulo Henrique, também não posso esquecer de minha Tia Rosinha que foi essencial em minha criação. A minha namorada “Eliny” que sempre esteve ao meu lado me apoiando.

A todos os meus professores, desde a minha alfabetizadora começando na Escola “O Éden” com a tia Eunice, onde comecei a dar meus primeiros passos e que contribuíram para chegar nesse ensino superior de grande importância em minha vida.

Na Universidade conheci colegas que se tornaram irmãos de vida, como o Brenno, o Juninho Rodrigues, a Débora, o Fernando Henrique, o Thales Teixeira, o Tonny Cesar, o Sousa Junior, o Darlan e Silvania que foi a mãe da turma. Agradeço a Coordenação do curso, pelo convívio, pelo apoio, pela compreensão e pela amizade. Quero agradecer a todos os professores pelo embasamento teórico, não podendo esquecer o Francisco, José Lins, Nilsângela, mas destacando o Prof. Dr. Jhonny, pela paciência na orientação e incentivo que tornaram possível a conclusão desta monografia. Sua orientação segura e competente permitiram-me concretizar este estudo. Agradeço também pela compreensão de meus limites, auxiliando-me com sua imensa sabedoria de forma imprescindível para a elaboração deste trabalho. Foram valiosas suas contribuições para o meu crescimento intelectual e pessoal. Lembrando de agradecer também ao Sest/Senat - PI, onde disponibilizaram materiais que contribuíram para a realização desse trabalho.

Nesta hora de encerramento de uma etapa muito especial, em que a alegria por estar terminando se junta ao cansaço, torna-se difícil lembrar-me de todos os amigos e colegas que participaram comigo dessa jornada, mas de uma maneira muito sincera, agradeço a todos que de uma forma ou de outra colaboraram para a realização dessa monografia.

“Reconstruir o passado é cotejar esse próprio passado com o presente. Nesse exercício, nada mais compreensível que o apego natural às primeiras formas de ver, fruir e compreender o mundo...”

(Renato Duarte, 1995, p.207)

RESUMO

A presente intervenção tem por objetivo um estudo acerca do desenvolvimento urbano do sistema de transporte da Cidade de Picos-PI. Com base no livro “Os verdes anos cinqüenta” (1995) de autoria de Renato Duarte, observa-se a conjuntura vivenciada por Picos nos anos de 1940 a 1950 principalmente no que se relaciona ao desenvolvimento da rede de transportes desenvolvida por esta, no referido nesse período. Esta, a partir de uma pesquisa bibliográfica, de caráter exploratório, visa buscar um conhecimento maior sobre o “objeto” ora estudado, no intuito de mostrar a importância deste para que se possa entender os contornos atuais da política de transporte desenvolvida em Picos, haja vista que a presente pesquisa desenvolvida sob os referenciais propostos por Renato Duarte em sua obra, é necessária para que se possa visualizar e refletir dentro dos parâmetros da época as transformações ocorridas em Picos frente às novas ao advento do transporte urbano. Por fim, cabe mencionar que a pesquisa procura contemplar a extensão da contribuição das idéias do autor para a compreensão da História de Picos.

Palavras - chave: Picos. Transporte urbano. Desenvolvimento.

ABSTRACT

This intervention aims at a study of the urban development of the transport system of the city of Picos-PI. Based on the book "The Green Fifties" (1995) written by Renato Duarte, observed the situation experienced by peaks in the years 1940 to 1950 primarily as it relates to the development of the transport network developed by this, in that this period. This, from a literature review, exploratory, aimed at seeking greater knowledge about the "object" sometimes studied, in order to show the importance of this so you can understand the contours of the current transport policy developed in Picos, there view that this research developed under the benchmarks proposed by Renato Duarte in his work, is needed so that you can view and reflect within the parameters of the transformations occurring in the time ahead to new peaks with the advent of urban transportation. Finally, it is worth mentioning that the research seeks to address the extent of contribution of the author's ideas for understanding the history of peaks.

Keywords - Keywords: Peaks. Urban Transport. Development.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1.O ESPAÇO URBANO E A CIDADE FRENTE A MODERNIDADE.....	15
2. A EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES NO ESPAÇO URBANO DO BRASIL.....	27
3. O TRANSPORTE URBANO EM PICOS DURANTE “OS VERDES ANOS 50”	37
CONCLUSÃO.....	47
BIBLIOGRAFIA.....	49

INTRODUÇÃO

Integrar o processo de modernização em um mundo globalizado significa mais do que uma participação nos avanços tecnológicos que segue a cada momento. Partindo desse pressuposto estudar os avanços promovidos na rede urbana referentes aos transportes, apresenta-se de suma importância para que se possa entender os precedentes da atual rede de transporte.

Acreditava que a facilidade para comunicação levaria o mundo ao progresso, que os sistemas de transportes e os automóveis evoluíram, permitindo o aperfeiçoamento e que o automóvel influenciou a abertura de estradas, modernizou os meios de transporte e de comunicação, aumentando o raio de ação do homem no mundo.

Nesse sentido, a partir da década de 1930 o estado brasileiro implanta uma política de planejamento e investimentos em infraestrutura especialmente em estratégicas como Progresso tecnológico no tocante aos meios de transportes. Novos horizontes seriam alterados substancialmente.

Daí em diante será visto, a partir do processo de urbanização das Cidades, requerido pela ação modernizadora que vivenciavam esses centros, mas especificadamente pós Revolução Industrial (1789), uma tentativa destes de se adaptarem as novas demandas advindas com a evolução da sociedade.

Assim, passa-se a visualizar novos contornos dentro do espaço citadino brasileiro e conseqüentemente de suas cidades.

Nesse contexto o Piauí se insere dentro dessa conjuntura como um Estado que também visava modernização do seus espaços, embora no período em estudo apresentar uma urbanização precária que refletiria nos seus municípios.

Dentre esse município que compõe o estado piauiense, o desenvolvimento de uma particular, dentro dos anos de 1940 e 1950, chamaram a atenção a ponto de ensejar o presente ensaio, que é a Cidade de Picos-PI.

Estudar a Cidade de Picos-PI no referido período apresentou – se como imprescindível para que fosse entendido aspectos referentes aos transportes nos dias atuais.

Portanto nesse sentido, o trabalho tem por objetivo, apoiando-se no livro “Picos: Os verdes Anos 50” (1995) de autoria de Renato Saraiva, e em uma

pesquisa bibliográfica, mostrar o desenvolvimento de Picos a partir da implementação do transporte urbano na cidade.

Dessa forma, superadas as primeiras colocações quanto ao presente convém mencionar que este se compõe de três capítulos onde no primeiro capítulo: “O ESPAÇO URBANO E A CIDADE FRENTE A MODERNIDADE,” trata de uma visão geral acerca da urbanização das cidades, percebida principalmente a partir da Revolução Industrial e os efeitos destes para o séculos que viriam, inclusive as décadas de 1940 e 1950.

No segundo capítulo, intitulado por “A EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES NO ESPAÇO URBANO DO BRASIL” trouxe em seu corpo teórico o desenrolar daqueles que seriam os acontecimentos que levariam ao desenvolvimento de uma rede de transporte a nível nacional e regional, para posteriormente introduzir acontecimento dentro da esfera municipal, conforme a proposta vinda no terceiro capítulo.

Por fim, o terceiro capítulo que tem por título “O TRANSPORTE URBANO EM PICOS DURANTE “OS VERDES ANOS 50” tenta descrever como Picos-PI, seria influenciada pelos ideais de modernidade advindos da Revolução Industrial. Sendo que esta refletiria fortemente no desenvolvimento daquele que seria um dos sinônimos do progresso, a rede de transporte, desenvolvida de forma precária, mas que lançaria suas bases.

Cabe mencionar que o trabalho por completo procurou acima de tudo contemplar a extensão, dentro dos anos de 1940 e 1950, representadas pelo desenvolvimento dos transportes dentro do cenário picoense.

1.0 ESPAÇO URBANO E A CIDADE FRENTE A MODERNIDADE

É impossível falar do desenvolvimento do transporte urbano no âmbito de uma sociedade, sem, contudo, não mencionar a evolução dos transportes no Brasil, traçando um breve panorama das transformações ocorridas ao longo do tempo que desencadeariam na necessidade da criação de uma rede de transportes interligada e bem articulada para que, a partir desta, pudessem escoar os mais variados tipos de cargas decorrentes do ritmo acelerado que crescia a sociedade impulsionada pela modernidade.¹

Como aponta Sérgio Dumarchi e Antonio Ferraz (2000) “a história do desenvolvimento urbano esta diretamente relacionada à evolução dos meios de transportes”, assim como também a gradativa evolução dos transportes está ligados aquela.

Esta evolução fora mais perceptível, principalmente a partir de XVIII, como pode ser vislumbrado pelo transcrito abaixo:

A partir do século XVIII, como resultado da revolução industrial e a introdução de novas tecnologias, houve a substituição dos meios de transporte que faziam uso da energia animal por outras que utilizavam a energia mecânica aumentando a facilidade de locomoção e permitindo que maiores distâncias pudessem ser percorridos em menor espaço de tempo e com menor esforço. (DUMARCHI e FERRAZ, 2000)

Como de fato pode-se perceber, e segundo expõem Dumarchi e Ferraz (2000), a evolução dos meios de transporte está diretamente relacionada a elementos trazidos pela “modernidade” e principalmente pela necessidade de levá-los cada vez mais longe.

¹ Ela significaria uma época iniciada a partir da ruptura epistemológica com um passado em que o homem não tinha o direito de pensar, refletir sobre a sua condição de um ser para si. O seu cogito era subsumido por um pensar já dado, um saber originado numa luz que vinha do cimo, dos céus. O homem não poderia ter a sua própria luz, a consciência não se fazia por meio da experiência, mas do divino, do absoluto. Com a modernidade o secularismo se fez presente, a razão começava a se impor. Racionalidades começaram, então, a ser produzidas e a importância de ambos os conceitos para as ciências sociais tornaram-se fundamentais, em função do surgimento dos saberes especializados, que passaram a representar uma ruptura no conhecimento do homem e de suas ações diante dos outros e da natureza[...]a modernidade através do seu substantivo modernização, promove a racionalização do processo produtivo, pela incorporação da ciência e da técnica. Ver: Fernando Guilherme Tenório. A modernidade e a pós-modernidade servidas em dois jantares. CADERNOS EBAPE. BR, v. 7, nº 3, artigo 5, Rio de Janeiro, Set. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/cebape/v7n3/a06v7n3.pdf>. Acesso 20 de fev de 2013.

Toda esta aspiração pode ser observada de forma mais acentuada com a Revolução Industrial (1780), á medida que esta possibilitou que as transformações no meio até então embrionárias tomasse proporções bem significativas.

Nesse sentido, Revolução Industrial que ocorreu no século XVIII, apresentou-se como um verdadeiro divisor de águas, representando um marco divisório entre práticas tradicionais e a “construção de um novo mundo, e de um novo homem” (MARQUES, BERUTTI, FARIA, 2010, p. 09), trazendo a cada novo empreendimento consequências para além do século onde se iniciou resultando em um rápido processo de urbanização.

Este processo de urbanização fora mais presente e perceptível nas Cidades, onde possibilitou a evolução social, política, econômica e física desses espaços, que deveriam adapta-se para recepcionar as novas práticas da modernidade, como por exemplo, o sistema de transporte, uma das maiores vertentes da urbanização das Cidades.

Como fora visto o legado advindo com a Revolução Industrial se estenderia pelos séculos seguintes nas formas mais peculiares de organização da vida em sociedade, ou seja, as influencias advindas desta transformaria de forma profunda a vida da população mundial, principalmente nas Cidades, que por volta dos anos finais do século XVIII adentrado o século XIX e demais passaram a urbaniza-se, procurando melhores condições de subsistências das sociedades.

Ao abordar o processo de urbanização das cidades, Diva Lopes (2009, p.4) afirma que as cidades se urbanizaram a parti do século XIX, período ao qual esta atribuiu um terceiro nível de complexidade na organização social “caracterizado por uma divisão de classes, educação de massas e grande avanço tecnológico, em função do surgimento e do uso de maquinas”, possibilitado pela Revolução Industrial.

Dentro dessa discussão Singer (1975) apud Diva Maria Ferlin Lopes (2009, p.04) ao descrever as transformações citadinas decorrentes da Revolução Industrial versa que:

Com o advento da Revolução Industrial, as cidades experimentaram mudanças substanciais que levaram ao surgimento da cidade industrial moderna. O processo de industrialização teve por base uma profunda alteração nos modos de produção expropriando o antigo artesão, o produtor direto, de suas ferramentas de trabalho, transformando-o paulatinamente em trabalhador assalariado. Nessas

novas condições, o antigo produtor não mais possuía os instrumentos de trabalho, bem como perdera o controle das condições de produção, que passaram às mãos do empregador, que as subordinou ao capital.

Assim, é nítido que a Revolução Industrial trouxe significativas mudanças, requeridas pela evolução do tempo, “os avanços tecnológicos que sucederam a esta revolução manufatureira mais do que ditaram estas transformações, foram requeridos por elas” como mostra Raquel Rolnick (2004, p.76).

Dessa maneira, o desenvolvimento industrial dentro deste contexto possibilitou alterações substanciais entre o campo e as cidades, acelerando o crescimento e possibilitando a urbanização destes espaços, urbanização esta que como definiu Castells (1983, p. 16) apud Diva Maria Ferlin Lopes (2009, p. 05) apresenta-se como “a concentração espacial de uma população a partir de certos limites de dimensão e de densidade.”

Dentro dessa acepção, nota-se a gradativa saída do campo para as cidades, ocorrida de forma mais acentuada no século XIX, na busca de melhores condições de sobrevivência, ocasionou uma significativa mudança no modo de vida tradicional que levavam essas pessoas, tanto na forma de pensar, como sentir e agir.

Estas expressivas alterações foram alicerçando a vida na cidade e gradualmente difundindo a idéia do urbano.

Os conceitos de urbano, processo de urbanização ou fenômeno urbano se desenvolveram dentro das ciências sociais, que, por sua vez, constituíram seus objetos e estabeleceram seus respectivos métodos analíticos a partir de XIX, em pleno florescimento da Revolução Industrial, que, alterando os modos de produção, entre outras coisas, reorganizou o espaço, demarcando com nitidez, o urbano em oposição ao rural. (LOPES, 2009, p.07)

Esta idéia de “urbano” desencadeia na necessidade de criação de um sistema bem articulado de serviços para recepcionar as novas demandas advindas principalmente da realidade refletida no pós Revolução Industrial, onde as estruturas desenvolvidas pelas Cidades estavam a adaptar-se a esta nova realidade.

Desde modo, analisando tal conjuntura Raquel Rolnick (2004, p.30), aponta que:

É a partir de certo momento da história que as cidades passaram a se organizar em função do mercado, gerando um tipo de estrutura

urbana que não só opera uma reorganização do seu espaço interno, mas também redefine todo o espaço circundante, atraindo para a cidade grandes populações.

A cidade passa a ser vista “enquanto local permanente de moradia e trabalho,” segundo expõe Raquel Rolnick (2004, p.54), devendo, pois urbanizar sua estrutura para atender a demanda crescente de pessoas que adentravam o espaço das cidades e lá se fixavam reestruturando suas vidas.

Inúmeros eram os “elementos necessários”² a esta adaptação, dentre este pode-se citar, e considerar como um dos mais importantes, o sistema de transporte, uma das principais bases desse todo que seria a urbanização dos grandes centros, haja vista que seria responsável pelo escoamento de pessoas e mercadorias dentro e fora destes, além de transpor limites, não alcançados pelo transporte através de animais ou mesmo a pé.

Assim, para melhor compreender a constituição das primeiras estruturas urbanas, que levariam a necessidade da criação de um sistema de serviços de transporte, é necessário, como mostra Flutuoso Alves do Vale Neto (2008) “levar em conta uma complexa relação de fatores sociais, demográficos, técnicos e políticos” além de observar que assim como as atividades econômicas e sociais humanas se transformam no tempo, os espaços das cidades também se evoluem.

Evoluem no sentido de adaptarem-se as novas demandas surgidas pela necessidade, dando uma maior abrangência as novas estruturas socioeconômicas que acabam por se transformarem à medida que buscavam a idéia de moderno, a partir do urbano.

Esses espaços urbanos, basicamente se modificam de duas maneiras, adaptando novos territórios e conseqüentemente expandindo seu perímetro ou readaptando áreas para novos usos e funções, formando assim, uma estrutura territorial intrínseca a cada cidade, urbanizando esta, porque como aponta Karisa Lorena Carno Pinheiro (2006, p.17) ao analisar tal processo pode-se averiguar que “os fatores que impulsionam à expansão urbana de uma cidade, demonstram a configuração de uma rede urbana.”

² Pode-se citar dentre esses elementos necessários a adaptação a modernidade pelas cidades “as transformações ocorridas na segunda metade do século XIX abolição da escravatura, desenvolvimento da rede de transporte, imigração e industrialização.” VIOTE, Emília. DA MONARQUIA A REPÚBLICA. 2007, p. 269.

Assim sendo, dentro do processo de expansão urbana ou de reestruturação das cidades, visando adaptar o meio físico para o desempenho de novas funções socioeconômicas, nota-se uma significativa parcela de investimentos, impulsionando a transformar as cidades em expansão em um pólo atrativo, assim “os benefícios do progresso aceleraram-se nos grandes centros urbanos que se modernizaram rapidamente.” (COSTA, 2007, P.259)

Esses grandes centros, que dentro dos anos finais do século XVIII e XIX urbanizam-se, eram vistos nas mais variadas cidades do mundo, não sendo diferente no Brasil, que também a época tentava urbanizar-se, embora que forma mais inibida.

Assim, trazendo tal discussão para conjuntura brasileira, é necessário levar em consideração a herança histórica do país para que se possa entender o porquê de tanto atraso na configuração de uma rede urbana dotada de aspectos oriundos da modernidade, como o sistema de transporte.

Nesse sentido, nota-se a partir dos escritos de Brito, Horta e Amaral (s/d) que:

O grande ciclo de expansão da urbanização no Brasil é relativamente recente, o seu início se articula com um conjunto de mudanças estruturais na economia e na sociedade brasileira a partir da década de trinta do século XX.

No entanto, a história da urbanização dos espaços brasileiros vem de muito antes, datando da colonização, que de forma tímida dava seus primeiros passos rumo a criação de um espaço urbano dentro da província.

Assim, pode-se dizer que o fenômeno de urbanização no Brasil é conseqüência de fatores que vem de épocas distantes. Nesse sentido, pode-se observar que mesmo sendo o sistema colonial responsável pela “inexpressividade da rede urbana e a peculiaridade de sua distribuição derivada da política e dos sistemas de produção que se instituiu no país durante o período colonial,” como apresenta Emília Viotte (2007, p.236), mesmo as condições de produção vigentes no período colonial nos primeiros séculos de colonização não sendo molde a favorecer o desenvolvimento dos núcleos urbanos, mas foram importante, haja vista, que gradativamente lançaram bases para uma futura urbanização deste espaço.

Esta seria permitida pela conjunção de elementos de outros períodos da história brasileira que possibilitariam a urbanização das cidades, como por exemplo, no século XVIII, a urbanização começa a se desenvolver de forma mais decisiva.

No século XVIII, a exploração do ouro e diamante determinou uma reorientação da política colonial. A especialização das áreas de mineração que tendiam a se dedicar quase exclusivamente a indústria extrativa, motivou o desenvolvimento de áreas periféricas. O mercado interno cresceu, estimulando o comércio e a urbanização. (VIOTTE, 2007, p. 242)

Só a partir de 1870 iniciou-se um novo surto industrial, que se manteve até os primeiros anos da República. Nesse período, ganhou impulso o setor de mineração. Os quadros mais gerais do Brasil iam sendo configurados de forma diferente, o caráter limitador da urbanização ia dando lugar a ascensão dos núcleos urbanos.

Mostra Emília Viotte da Costa (2007, p.236), analisando tal conjuntura que:

Quando, em 1808, a Corte portuguesa transferiu-se para o Brasil, localizado no Rio de Janeiro a sede do governo, a população brasileira era ainda essencialmente rural. Os núcleos urbanos mais importantes localizavam-se, na sua maioria, ao longo da costa, coincidindo com os principais portos por onde eram exportados açúcar, fumo e algodão, principais riquezas do país. As zonas de mineração, embora decadentes, também, representavam relativo grau de concentração urbana, mas as cidades dessa região não atingiram a importância dos principais portos. Nas demais áreas a importância dos núcleos urbanos era limitada, prevalecendo a grande propriedade.

No século XIX, a transferência da sede do governo português para o Brasil, a abertura dos portos em 1808, o rompimento do sistema de monopólios até então em vigor, e finalmente a Independência criariam novas condições para o sucesso de urbanização. As capitais das províncias, quase todas, tornavam-se centros políticos administrativos importantes, o que daria nova vida a esses núcleos.

A partir desse momento nos grandes centros urbanos brasileiro:

Cresceu a tendência em promover melhoramentos urbanos. Aumentou o interesse pelas diversões públicas, a construção de hotéis, jardins e passeios públicos, teatros e cafés. Melhorou o sistema de calçamento, iluminação e abastecimento de água, Aperfeiçoaram-se os transportes urbanos. O comércio, urbano

ganhou novas dimensões, bem como o artesanato e a manufatura. O processo foi favorecido pelo interesse nesse tipo de empreendimentos urbanizadores. (VIOTTE, 2007, p. 258)

Como se percebe os benefícios do progresso iria se concentrando nos grandes centros que se modernizavam, “em pouco mais de uma geração a partir dos meados deste século, o Brasil, um país predominantemente agrário, transformou-se em um país virtualmente urbanizado”. (SILVA, 2006)

Nos anos finais do século XIX, um fator determinante iria em conjunto com aqueles que já estavam inseridos no contexto da sociedade brasileira acentuar a modernização do país, que era a industrialização.

Para que isso fosse possível era imprescindível que país passasse por profundas mudanças, assim ocorreu como mostra Francisco Alencar (1985, p.149):

Durante a segunda metade do século XIX, a sociedade brasileira passou por profundas mudanças.[...]Os núcleos urbanos que já vinham se desenvolvendo, ganharam nesse período, maior importância. Nelas se concentravam novos empreendimentos.

Completando o pensamento exposto por Francisco Alencar, Emilia Viotte (2007, p. 237) expõe que essas novas transformações despendidas no século XIX:

Entre as transformações ocorridas na segunda metade do século XIX estavam – desenvolvimento de ferrovias, imigração, abolição da escravatura, crescimento relativo do mercado interno e incipiente industrialização não foram de molde a alterar profundamente os padrões tradicionais de urbanização.

Esses fatores teriam favorecido as novas transformações citadinas ocorridas no Brasil, o fim do tráfico negreiro foi um fator relevante, à medida que os investimentos feitos no comércio de escravo foram revertidos para outros ramos, além de ter isso contribuindo para o aumento do mercado interno, “possibilitando o surgimento de novas empresas” (Alencar, 1985, p. 149), que com o passar do tempo dariam ao Brasil aspectos de moderno.

No entanto, “até fins do século XIX, a industrialização não chegou a afetar profundamente as estruturas socioeconômicas do país; seus efeitos mais profundos se fariam sentir no século XIX”, (VIOTTE, 2007, P.261), dentre estes estaria à

urbanização das cidades, mas sentida no Brasil, na segunda metade do século XIX e século XX.

Nesse contexto, Mary Lucia Alves de Carvalho (2008, p. 25) versa que “na historiografia brasileira, podemos verificar estudos que mostram variadas tentativas de modernização das cidades no início do século XX.” Expõe a autora Keli de Oliveira Silva (2006) que à “urbanização está, então, vinculada, ao processo de industrialização.”

Ainda dentro dessa análise Karisa Lorena Carmo Pinheiro (2006, pag. 17) ao estudar a conjuntura na qual desenvolve-se o processo de urbanização do Brasil, a autora nota que este desenvolveu-se em três etapas distintas, como mostra a seguir:

É preciso compreender que a dinâmica das cidades e o processo de urbanização brasileiro modificaram-se ao longo do tempo, acompanhando as transformações socioeconômicas e políticas. Do período colonial até os dias atuais, houve pelo menos três padrões de urbanização no Brasil: Um padrão compatível com o período colonial[...]; Um padrão compatível com o primeiro período de industrialização brasileiro[...]; Um padrão compatível com o atual período de globalização, flexibilização do capital, e profunda retração da economia brasileira, que perdura desde a década até os dias atuais.

Dessa forma era necessário, enquadrar o país dentro do padrão oportuno para a época. Dando a estes elementos que pudessem o diferenciar dos períodos que se passaram, a medida que também lançavam alicerces para os futuros.

Como já foi oportunamente mencionado a cerca da urbanização nas duas primeiras etapas apontadas pela autora, resta mencionar a urbanização no Brasil especificamente nos anos 1930, haja vista que, o processo de urbanização no Brasil toma novos rumos, impulsionado pela indústria incipiente, que permitia arranjos institucionais acelerando o crescimento das cidades.

Neste sentido:

A partir dos anos 30 e 40 a urbanização se incorporou as profundas transformações estruturais que passavam a sociedade e a economia brasileira. Assume de fato uma dimensão estrutural: não é só o território que acelerava seu processo de urbanização, mas a própria sociedade brasileira que se torna cada vez mais urbana. Era um grande ciclo “de expansão da urbanização”, que se iniciava, coincidia com “grande ciclo de migrações internas.” As migrações internas

faziam o elo maior entre as mudanças estruturais que passavam a sociedade e a economia brasileira e a aceleração do processo de urbanização, (GONÇALVES, BRANDÃO, GALVÃO, 2003).

Essa tendência do crescimento da urbanização era prática visualizada no Brasil estando mais acentuada a partir dos anos de 1930 e 1940, a medida que o processo de urbanização no Brasil desenvolvia o espaço urbano. Os moradores do campo mudam-se para as cidades atrás de melhores condições de vida, surgindo então uma correlação imediata entre emprego e “metropolização,” se intensificando, então, durante o século XX, principalmente após a Segunda Guerra Mundial. (SANTOS, 1998)

O ápice desse padrão de urbanização foi à mudança tecnológica que ocorreu na época da industrialização. Enquanto nos países desenvolvidos a mudança tecnológica se dá à medida que certas inovações “amadurecem,” nos países subdesenvolvidos ramos de produção inteiros são implantados de uma só vez, submetendo a estrutura econômica a choques profundos. O que ocorreu em consequência disso foram os intensos fluxos de pessoas e mercadorias que marcaram o padrão de urbanização brasileiro.

Essa nova realidade impunha um padrão de urbanização que visava à integração econômica, o intercâmbio entre as regiões, e do desenvolvimento do mercado nacional. Lorena Carno Pinheiro (2006, p.17) que aponta dentro desse sistema se consolidou a “prevalência da cidade como espaço de circulação de mercadorias e totalmente verdadeiras para nossas cidades, tudo é mercadoria e circula.”

Dentre esses fenômenos oriundos da urbanização das regiões brasileiras encontra-se o desenvolvimento da rede de transporte, que segundo é mostrado “foi desenvolvida para a interligação dos mercados regionais, propiciando a partir daí a expansão acelerada da rede urbana brasileira” (GONÇALVES, BRANDÃO, GALVÃO, 2003).

Como se observa a evolução histórica brasileira mostra que o processo de urbanização do Brasil foi algo lentamente introduzido na realidade vivenciada pela sociedade. Durante anos o país apresentou-se essencialmente agrário, sendo que somente a partir do início do século XX, de fato, pode-se perceber de forma mais expressiva que o processo de urbanização dos centros tomava contornos mais

decisivos trazendo consigo a modernização das cidades, que se tornavam grandes centros urbanos.

A estes seriam dado oportunidades de investimentos maciços em serviços de infra-estrutura, transporte, energia, água, esgoto, comunicações, que foram por muito tempo limitados e não priorizados.

Toda essa discussão é essencial para que se possa mostrar, como assinalam Sérgio Henrique Damarchi e Antonio Cloves Pinto Ferraz (2002, p.01), que:

O crescimento das cidades esteve restrito durante muito tempo a dois fatores: o fornecimento de suprimentos básicos, (alimento e combustível) e a distancia máxima que se podia ser vencida a pé pelo homem para chegar ao local de trabalho. O transporte interno deficiente limitou o tamanho das cidades anteriores ao século XIX um raio de cerca de 5 km.[...] A partir do século XIX, como resultado da revolução industrial, e a introdução de novas tecnologias, houve a substituição dos modos de transporte que faziam uso de energia animal por outros que utilizavam a energia mecânica, aumentando a facilidade de locomoção e permitindo que maiores distancias pudesse ser percorridas em um menor espaço de tempo e com menor esforços.

De forma parecida foi sentido dentro do cenário piauiense que também travava uma batalha em prol da modernização e urbanização dos seus espaços, sentida de forma mais tímida, haja vista a falta de investimento no Estado, no entanto este também dentro das suas limitações, mas que lançava suas bases.

Como mostra o autor Agenor de Sousa Matins (2002, p.189) ao analisar a conjuntura piauiense em meio ao processo de urbanização do Estado:

A vida no Piauí, até pouco tempo, sempre girou em torno do campo, não só a maioria da população habitava a zona rural e retirava seu sustento da agricultura, como também os próprios núcleos urbanos eram postos avançados da comercialização agrícola e pecuária. [...] As transformações no meio rural não são frutos apenas do processo gerado no próprio campo, mas se situam no contexto de uma diversificação das atividades econômicas e de uma redistribuição social e política da sociedade global.

Percebe-se que o Piauí foi gradativamente sofrendo uma inversão do papel tradicional representado pela vida no campo e dando lugar a Cidade um destaque privilegiado. “A cidade assume cada vez mais a função de posto avançado

administrativo- comercial da sociedade capitalista urbano industrial que se formava no Brasil.” (MARTINS, 2002, p.192)

É neste cenário que a urbanização do Piauí vai ganhando lugar, se diferenciando. Nesse contexto, o aumento dos transportes [...] provocou uma invasão no mundo rural, pelos valores da sociedade urbana, difundido valores simbólicos que transformavam as aspirações de vida.

Como se percebe por meio da presente intervenção proposta, que trás como ponto principal o estudo da evolução dos transportes dentro conjuntura de Picos-PI, percebe-se que esta seria um tanto improvável se não estivesse atrelada a eventos ocorridos ao longo da história que possibilitariam a grande façanha que representou a entrada dos meios de transportes da vivencia da sociedade brasileira.

No entanto, faz-se necessário abordar a evolução da urbanização das cidades brasileira para que se possa compreender quando e em que condições fora desenvolvido o sistema de rede de transporte.

Assim, conforme é vislumbrado há uma tentativa por parte dos autores em mostrar a evolução nos transportes possibilitada pela Revolução Industrial, onde se passou a ser usado de forma mais direta o transporte, possibilitado pela evolução motora destes, como também por uma maior articulação quando as redes de transporte na vivencia da sociedade, principalmente tendo em vista a urbanização dessas áreas.

Desse modo, a implantação de modernos sistemas de transportes e de comunicações reduziria as distâncias e possibilitando a desconcentração das atividades econômicas, que se difundiram por todo o país e hoje são coordenadas a partir de diretrizes produzidas nos grandes centros nacionais e internacionais.

Em suma, como foi dito os séculos XVIII, XIX e XX, foram palco de mudanças na estrutura social, econômica, política e física de várias partes do globo, com a Revolução Industrial impulsionada pelo capitalismo emergente, fez surgir os grandes centros urbanos, estes passam a aglomerar pessoas e para atender as expectativas desses grupos assim como da modernidade ditada mundo a fora, tornou-se necessário o desenvolvimento de uma rede urbana interligada, onde se pudessem supri as demandas sociais, visando um desenvolvimento da estrutura dos espaços urbanos.

Nesse sentido, transpor barreiras se fazia necessário dentro das Cidades e para além dessas rumo a urbanização, para suprir essa necessidade, era preciso

medidas de otimização da rede, o transporte dentro desse contexto é visto como fator básico de desenvolvimento brasileiro. Havia um setor que possibilitaria levar pessoas e mercadorias para além dos muros das cidades que passavam cada vez mais a se urbanizar e se difundir, esta seriam as redes de transportes assunto que passara a ser explanado no capítulo a seguir.

2. A EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES NO ESPAÇO URBANO DO BRASIL

Os meios de transporte são um dos reflexos mais visíveis da evolução da sociedade. Logo que o homem evoluía, a maneira de se locomover e de veicular mercadorias também se transformava. Especialmente pela necessidade de ir além das barreiras que as práticas tradicionais impunham.

Observando tal premissa, faz-se de suma importância analisar os precedentes que levariam a rede de transporte aos moldes da contemporaneidade, que apesar da importância que representa observa-se que predomina uma exiguidade de estudos sobre desenvolvimento dos transportes urbanos anteriores ao século XX (Queiroz, 2000, p. 133).

Nesse sentido, mesmo que as estruturas permaneçam as mesmas, as conjunturas mudam e como mostra Maisa Sales Gama Tobias (s/d, p.299) a história atribui funções diferentes ao mesmo lugar e as organizações sócio-cultural, econômica e política funcionando de determinadas maneiras, apesar do movimento real da sociedade.

A partir dessa análise feita por Maisa Sales Gama Tobias, observa-se que é através das particularidades de cada tempo que se pode notar uma compreensão melhor da realidade vivenciada por uma sociedade em seus mais múltiplos aspectos, inclusive dentro do qual vem sendo a proposta de estudo, que é o desenvolvimento dos transportes urbanos.

Nesse sentido, a citada autora propõe que a evolução do transporte está profundamente atrelada à própria evolução urbana à medida que vai obedecendo a um conjunto de acontecimentos que foram adotados como linhas divisórias entre épocas distintas o "1º Período refere-se a ocupação e expansão inicial urbana; 2º Período a consolidação do núcleo urbano; 3º agravamento da situação econômica; o 4º Período aquecimento da economia no pós guerra."(TOBIAS, p.300)

Passa-se agora a analisar o desenvolvimento da rede de transportes no Brasil dentro desta cronologia proposta e descrita acima.

Dessa maneira, para que os meios de transportes chegassem aos parâmetros de hoje, passou-se por uma gradativa evolução no tempo, principalmente pela necessidade que o homem tem de ir mais longe, limitado pela falta de meios de transportes mais eficiente e potente, que o levasse a lugares que

seus pés, ou os animais que serviam de transportes de mercadorias e de pessoas não conseguiam chegar.

Nessa linha histórica, antes do século XVII, o deslocamento das pessoas nas cidades era realizado a pé, montado em animal ou carruagem própria puxada por animais, que só os muito ricos possuíam.(DEMARCHI; FERRAZ,2000, p.1)

No entanto, com o passar do tempo a necessidade de percorrer distâncias cada vez mais longe, não conseguia mais ser suprida pelos meios até então presentes, o que tornava imprescindível a busca por uma modernização dos meios de transportes existentes.

Assim, o homem diante da necessidade e dos mecanismos advindos da “modernidade”, a partir da Revolução Industrial (1780), pode pensar e erguer meios de locomoção para ajudá-lo, foram construídos meios de transportes mais rápidos, mais seguros e que chegavam cada vez mais longe, a ponto deste conseguir chegar a partes, antes, inacessíveis.

Dentre os meios de transportes construídos pelo homem o mais antigo é o marítimo, presente desde os mais remotos tempos, em todos os continentes. Tendo no Brasil, fundamental importância no período colonial:

De índios brasileiros aos polinésios, passando pelos fenícios e romanos, todos os povos souberam desenvolver diferentes modos de navegar. No entanto, o incremento da tecnologia naval aconteceu efetivamente após o fim da Primeira Guerra Mundial. Dentre as mudanças, o aumento da capacidade de carga transportada nos navios, além da criação de embarcações específicas, especializadas no transporte de um determinado tipo de produto. (FERREIRA, 2011, p.76)

Tal fato é resultado da gigantesca capacidade de transporte dos navios, tanto quando se fala no transporte de pessoas como de cargas, principalmente no período colonial. Entretanto, com o desenvolvimento da indústria, a criação e o melhoramento dos meios de transportes terrestres, a importância do transporte marítimo diminuiu, dando lugar a outros meios que passavam a se desenvolver, principalmente após a época colonial.

No período imperial no Brasil e logo após com o advento da República passou-se a ver de forma mais significativa algumas mudanças que levariam a uma evolução na rede de transporte.

Nesse sentido expõe Ferreira(2011, p.76), estudando tal conjuntura mostra que:

Durante o período imperial quanto durante a Primeira República as leis federais e estaduais sobre as concessões de transporte público e urbano legislavam apenas por questões genéricas, como a concessão de cachoeiras para a produção de energia elétrica, a isenção de impostos alfandegários e a duração máxima de noventa anos para as concessões. Contudo, abria-se determinante espaço para o poder municipal, sendo definidas entre a Prefeitura e a Câmara dos Vereadores as concessões sobre o serviço de transporte. Os vereadores definiam questões como a autorização para o funcionamento da concessionária, a duração dessa concessão até o limite de noventa anos e qual a região de atendimento dentro do município.

Isso foi possível, a partir da construção de um vasto sistema de infraestrutura na virada do século XIX para o século XX, incluindo a instalação de ferrovias, a formação de empresas de serviços urbanos de transporte e iluminação e a criação de um sistema bancário e industrial, foi reflexo das transformações da estrutura econômica que dinamizava o processo para a construção de sociedades capitalistas, haja vista que o “crescimento das cidades esteve restrito durante muito tempo “a distância máxima que podia ser vencida a pé pelo homem para chegar ao local do trabalho.” (DEMARCHI e FERRAZ, 2000, p.1).

A partir do século XIX, como resultado da Revolução Industrial e a introdução de novas tecnologias, houve a substituição dos modos de transportes que faziam uso da energia animal por outros que utilizavam a energia mecânica, aumentando a facilidade de locomoção e permitindo que maiores distâncias pudessem ser percorridas em um menor espaço de tempo com menor esforço.

Nesse ínterim houve o aparecimento de meios de transportes como o bonde que:

Em 30 de janeiro de 1859, começava a circular experimentalmente o primeiro bonde do Brasil, por iniciativa de Thomas Cochrane, que, para tal, criou a “Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boa Vista”. A inauguração dos serviços regulares se deu em 26 de março de 1859, com a presença do Imperador D.Pedro II e sua esposa. A força animal foi substituída em 1862 pelo vapor, mas a empresa, não conseguindo superar dificuldades financeiras, faliu em 1866.³

³Sobre os bondes. Disponível em:<http://www.autoclassic.com.br/autoclassic2/?p=5618>. História do Transporte Urbano no Brasil – Curiosidades. Acesso em:23.03.2013

Na segunda metade do século XIX, surgiu o bonde propulsionado através do motor elétrico, com energia, sendo conduzido inicialmente através de trilhos e logo depois por cabos aéreos. (DEMARCHI e FERRAZ, 2000, p.1).

O primeiro bonde elétrico do Brasil e de toda América do Sul foi o carro de nº 104 da Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico, que teve sua apresentação e entrada em serviço em 8 de outubro de 1892. Levando diversos convidados ilustres, ele partiu do centro da cidade e terminou a viagem inaugural no escritório da companhia, no Largo do Machado.

Uma visão geral da evolução histórica do sistema de transporte brasileiro, entre 1850 e 1950, mostra-nos sua precariedade, mas era possível visualizar também uma gradativa evolução, a medida que iam sendo inseridas novas tecnologias no espaço brasileiro, sendo que entre 1940 e 1950 via-se uma mudança dentro desse contexto.

Nesse sentido, Ieda Linhares (1990, p.308) aponta que:

Diante da vastidão de seu território, quando se observa na década de 40 desse século a pequena extensão das vias férreas e de estradas pavimentadas é que se pode verificar o quanto o país encontrava-se aquém de suas necessidades. Até o advento das ferrovias, as mercadorias eram tradicionalmente levadas aos portos em lombo de burros, cuja utilização decrescia na medida da entrada daquele novo meio de transporte na região produtora.

Com se pode visualizar o sistema de transporte, incipiente, que até então operava, girava em torno até 1940 em poucas linhas férreas, poucos bondes e predominantemente no transporte por meio de animais limitando a circulação de pessoas e mercadorias, no entanto a partir desse momento tomava novos contornos.

O transporte ferroviário representou um componente estratégico na consolidação dos efeitos da Revolução Industrial. Espalharam-se rapidamente e ligando as indústrias aos locais em que se encontrava a matéria-prima, facilitando o escoamento da produção do interior para as áreas portuárias e viabilizando a circulação de mercadorias em volume e tempo insuperáveis para a época.

Assim:

As ferrovias promoveram a integração dos países. Permitiram que rincões esquecidos fizessem contato com as cidades. Centralizaram a vida de diversas regiões. Estimularam o comércio e criaram oportunidades de emprego, trazendo consigo o desenvolvimento. Por isso, foram tão fundamentais na ocupação e na dinamização econômica em tantos lugares do mundo. A importância econômica, social e cultural das ferrovias provém da incrível capacidade desse meio de transporte de estabelecer conexões regionais e internacionais e de colocar em movimento cargas e passageiros. Ao viabilizar a realização de elos comerciais entre territórios distantes, as grandes ferrovias do mundo tornaram-se referências culturais. A ampliação dos limites geográficos que as estradas de ferro proporcionaram à humanidade disseminou a cultura e o comércio favoreceu o contato interpessoal.(PEREIRA, LESSA, CARDOSO, s/d p.08)

As ferrovias desempenharam importante contribuição no desenvolvimento econômico de grande parte das nações no século XIX. Na verdade, seu sucesso deveu-se ao fato de ter preenchido a lacuna deixada pelo transporte hidroviário.

A viabilidade da implantação das ferrovias foi possível por uma série de fatores. Dentre estes fatos, destacaram-se:

a Revolução Industrial, a partir do século XIX; os meios de produção concentrados em grandes fábricas; a implementação das máquinas na produção de mercadorias; os inventos, surgidos no século anterior, permitiram surtos de progresso, como o tear mecânico e a máquina a vapor; e o aumento do volume da produção e a necessidade de seu transporte para os mercados consumidores.(FELIPES, 2009,p 22)

Mesmo diante da viabilidade da implantação e um aprimoramento do sistema ferroviário, o grande destaque dentro da rede de transporte seria dado aos automóveis.

Isto pode ser visto a partir de 1920, quando entra em pauta nas prioridades do governo o transporte rodoviário. Começam a surgir os primeiros investimentos em infra-estrutura rodoviária no Governo Washington Luís, prosseguindo no Governo Vargas e Eurico Dutra.

Mas, nesse período, o transporte rodoviário foi considerado precário e desenvolvia-se de forma paralela ao sistema ferroviário até meados dos anos de

1950. Em meados dos 1950, o planejamento nacional de transportes direciona de vez para uma política rodoviarista. (PEREIRA, LESSA, CARDOSO, s/d, p.02)

Contribuindo com a análise Ieda Linhares (1990, p.308) aponta que:

Quando às rodovias, a situação era pior que a das ferrovias. Muito pouco se constituiu até os anos 20, destacado-se a *Estrada União e Indústria*, inaugurada em 1861, e a Rio – Petrópolis, inaugurada em 1926. A partir da década de 1920 é que começa uma política governamental mais agressiva de construção de estradas de rodagem.

Coube ao Estado e à elite nacional legitimar esse projeto rodoviarista através do discurso de promoção e integração interna da economia brasileira, uma vez que como o final do século XIX e início do século XX o Brasil foi marcado pela febre das elites locais, sobretudo nas capitais estaduais, para a modernização das cidades por meio da introdução de inovações no mundo dos serviços.

Para que este mercado interno conseguisse lograr êxito o Estado desempenhou papel central na criação das condições para a efetivação dessas transformações, como no processo de transição do trabalho escravo para o livre e a constituição de mercado de trabalho assalariado, no estabelecimento da propriedade territorial juridicamente plena e formação de mercado de terras capitalista, ou ainda na modernização das relações comerciais e financeiras (PAULA, 2002, p. 17).

E como mostra Alexandre Macchione Saes (s/d, p.01), estudando tal contexto, era segundo o mesmo o período de “Belle Époque”, vivenciado pelo Brasil, em que a energia elétrica transformava a vida urbana pela ampliação da iluminação pública e pela melhoria dos serviços de transporte urbano.

Segundo versam Luiz Andrei Pereira, Simone Narciso Lessa e Antonio Dimas Cardoso (s/d, p.05):

No Brasil, o planejamento governamental inicia-se no primeiro Governo Vargas, ganha impulso no Governo Juscelino Kubitschek e nos Governos Militares. Esses são momentos em que o planejamento estatal atuou de “forma efetiva” com investimentos em infra-estrutura de transportes, energia e comunicações, que são fatores importantes na atração e reprodução de capital pela via da industrialização, que posteriormente estendeu-se a modernização da agricultura.

Assim, durante o início do século XX, a sociedade brasileira passou por mudanças fundamentais. Os núcleos urbanos que já vinham se desenvolvendo ganharam nesse período maior importância. Neles concentravam-se novos empreendimentos, como o transporte.

Articuladas à urbanização, as transformações ocorridas nos transportes, na econômica, no social e na política, combinaram-se no processo de modernização do Brasil, forjando mercado interno capitalista. Dessa forma, considera-se imprescindível entender a evolução dos transportes, referenciada no contexto histórico da transição para economia capitalista de base urbano-industrial.

Dessa maneira, nota-se, que a modernização dos transportes constituiu fator fundamental do processo de formação do mercado interno capitalista brasileiro a combinação de várias transformações na economia e sociedade brasileira impulsionou, irreversivelmente, a formação de mercado interno integrado (Paula, 2002, p.32). Onde deveria haver o desenvolvimento de estruturas que possibilitassem investimentos em infra-estrutura para viabilização dos fluxos pelos territórios, desenvolvendo estratégias para manter as relações na dinâmica econômica.

A principal estratégia dentro deste plano de ação visando o desenvolvimento do Brasil, por meio dos transportes, foi como mostra Maria Ferreira (2011, p.53) a expansão do setor automobilístico, ponto de partida para a cadeia fornecedora da indústria, que hoje é ampla e mobiliza vários segmentos da economia brasileira.

Dentro dessa conjuntura visualiza-se que até 1920, o transporte público era praticamente, a única alternativa de transporte de passageiros nas cidades.

No ano de 1908, foi introduzido o primeiro serviço regular de ônibus a gasolina do Brasil. Em comemoração aos 100 anos da abertura dos portos por D. João VI, foi realizada na Praia Vermelha a Exposição Nacional. O empresário Otávio da Rocha Miranda obteve então da prefeitura uma concessão para a implantação, em caráter provisório, de uma linha de auto-ônibus que circulava ao longo da avenida Central, hoje Rio Branco. Os veículos também realizavam viagens extraordinárias do centro da cidade até o local da Exposição, na Praia Vermelha. A mecânica desses carros era do fabricante Daimler, e a carroceria de origem francesa. (DEMARCHI; FERRAZ, 2000, p.03)

As primeiras experiências do setor de transportes coletivos, em sua maioria, estavam sob tutela, em primeiro lugar, da municipalidade, num segundo momento, com o apoio e subsídios de Estado (CARVALHO, 2008,p.39)

O fato é que esta forma de tutela demonstrou-se falha, caindo sob a população todo o ônus do não desenvolvimento do setor. Segundo expõe Carvalho (2008, p.40) as justificativas para o fraco desempenho são devidos as pequenas distâncias a serem percorridas, não compensando o investimento, e considerar-se os serviços dispensáveis pelo tamanho da Cidade.

Mas aos poucos o movimento de passageiros foi se firmando, já que até porque por volta de 1920 era praticamente a única alternativa de transporte de passageiros nas cidades. (DEMARCHI; FERRAZ,2000,p.07) Conseguindo o status de principal meio de transporte urbano público.

A partir de 1920, é inserida a idéia de “rodovia” dentro do contexto nacional. De acordo com Pereira, Lessa e Cardoso (s/d, p.06) “nesse momento são importados dos Estados Unidos os primeiros automóveis para fazer conexão com a rede ferroviária no interior do Brasil.”

Nesse momento tornou-se necessário elaborar planos de construções de estradas de rodagens para circulação de veículos automotores. Segundo Monbeig (1984) apud Pereira, Lessa e Cardoso (s/d, p.06), após as “pontas dos trilhos”, as estradas ajudavam os caminhões a penetrarem em outras regiões e as estradas em que passavam carros de bois cedem lugar para a circulação de automóveis, sendo necessário estruturá-las para suportar o aumento dos fluxos desses veículos.

De acordo com Gômara (1999, p. 29):

Washington Luís criou bases institucionais para uma política rodoviarista ao criar o fundo especial para a construção e conservação de estradas de rodagem federais”, baseado no decreto 5141 de 05/01/1927. “era evidente o avanço com que a rodovia entrava nas cogitações oficiais.

Nesse sentido, as bases lançadas por Washington Luís seriam levadas adiante pelo país, a política de construção seria preocupação também dos governantes que o sucederiam.

Logo após, na década de 1940, o governo Dutra cria diretrizes para uma política intervencionista na área de infra-estrutura, que se restringia diante da

escassez de recursos. Porém, para promover o desenvolvimento econômico nesse período, seria preciso investir em infra-estrutura, e, com base nisso, o governo cria um plano nacional que priorizava as áreas de saúde, alimentação, transporte e educação. (PEREIRA, LESSA, CARDOSO, s/d, p. 07)

Dentro desses investimentos internos fomentariam a construção e conservação de estradas possibilitando no início do século XX a intensificação do uso de automóveis, que de acordo com Demarchi e Ferraz (2000,p07), foi possibilitada pela:

Redução do preço devido ao aumento da produção (economia de escala) que permitiu que cada vez mais pessoas pudessem adquiri-lo; total flexibilidade de uso no tempo e no espaço, já que o proprietário escolhe o caminho e a hora de partida; possibilidade de deslocamento porta a porta sem necessidade de caminhada;privacidade e “status” conferido pela posse do veículo.

Foi se tornando mais popular quando a indústria automobilística se instalou no país na década de 50. Desde então, o acesso se tornou maior, assim como número de carros nas ruas como pode ser visto a partir da passagem a baixo:

A indústria automobilística brasileira deu seus primeiros passos com a Fábrica Nacional de Motores (FNM). Fundada por Getúlio Vargas nos anos 1940, por mais de dez anos garantiu a reposição dos propulsores das aeronaves do Correio Aéreo Nacional e dos aviões de treinamento da FAB, a Força Aérea Brasileira. Passou a década seguinte produzindo veículos, e não apenas montando-os. A marca desapareceu, mas não é desconhecida de quem nasceu depois dessa época, logo associada aos enormes caminhões que ficaram conhecidos pelo nome “Fenemê”, verdadeiros gigantes nas estradas. Até a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), o Brasil só importava carros montados. De 1919 em diante, passou a importar as peças e montá-los. Nesse ano, a Ford inaugurou a primeira linha de montagem no país, seguida pela General Motors, que chegou ao Brasil em 1925.(FERREIRA, 2011,p.53)

Daí em diante o sistema de transporte passaria por constantes modificações frente ao emprego de tecnologias cada vez mais avançadas possibilitando uma “massificação do uso automóvel, de tal forma que após 1930 a

porcentagem de viagens realizadas pelo modo particular ultrapassou pelo modo público.” (DEMARCHI; FERRAZ,2000, p.07)

Assim, o desenvolvimento dos sistemas de transportes expandiria a idéia de progresso e de democracia pelo mundo. A evolução dos meios de transportes amplia as bases produtivas, os meios de comunicações e influencia o desenvolvimento econômico e social de um país e/ou região (OWEM, 1975).

Nesse sentido é possível perceber que as verdadeiras dimensões do Brasil surgiram na medida em que os meios de transporte evoluíam e avançam rumo ao interior, possibilitando uma verdadeira integração nacional, ocorrida mais visivelmente no século XX com a implantação das primeiras fábricas, a implantação dos automóveis, ônibus e caminhões.

Ao observar tal evolução é perceptível que esta é uma oportunidade de analisar a história do Brasil por meio do desenvolvimento que possibilitou adentrar no interior do país, desvendando terras não conhecidas, dar suporte a cidades mais distantes da capital, possibilitando a estas uma maior comunicação com o restante do país, como se passar a observar no próximo capítulo.

3. O TRANSPORTE URBANO EM PICOS DURANTE “OS VERDES ANOS 50”⁴

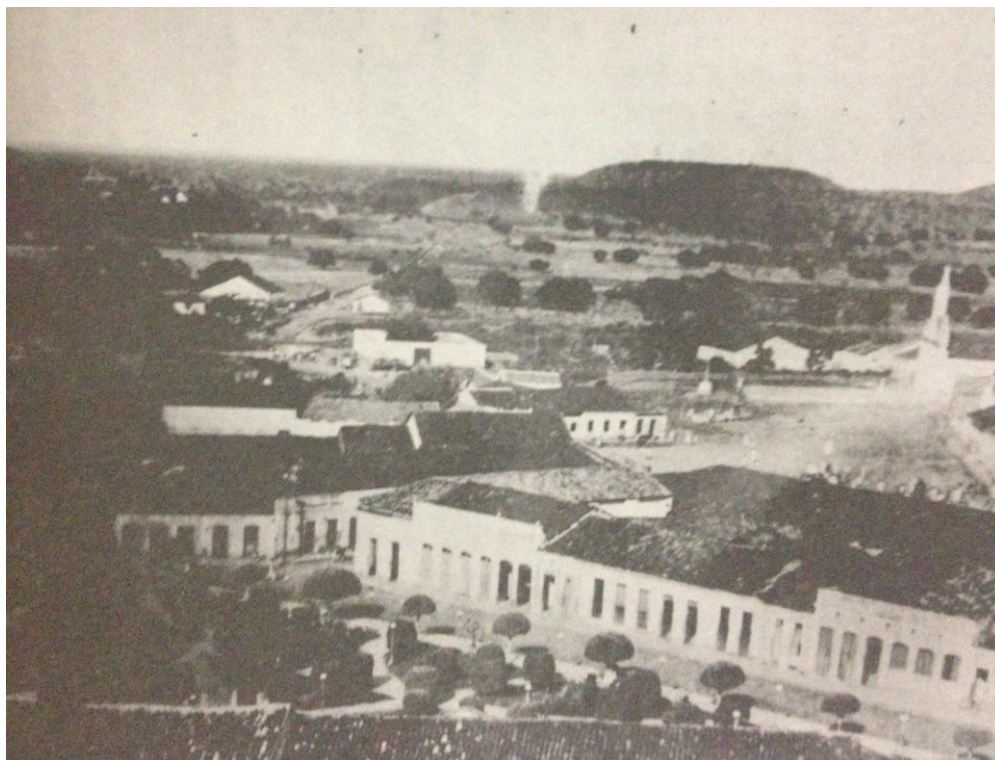


Figura 01: Vista da cidade de Picos nos anos 40

A origem do município de Picos deu-se como a maioria das cidades piauienses mais conhecidas, através da pecuária, atividade econômica que era a mais desenvolvida neste território.

Esta se inicia com a chegada dos primeiros fazendeiros de gado vindo de Portugal nos anos de 1740, trazendo alguns escravos e gado, ocupando grandes territórios.

Como versa Maria Goreth de Sousa Varão (2007, p.21) “Picos não existia como cidade. Esta foi se formando aos poucos, com a vinda dos tropeiros ou cavalarianos, que aqui chegavam trazendo suas boiadas.”

Esses grupos de pessoas escolheram a região, hoje conhecida como Picos, e ali compraram fazendas e desenvolveram a agricultura de subsistência e a pecuária extensiva (VARÃO, 2007, p.21). Essa pecuária extensiva, praticamente

⁴ Expressão utilizada por Renato Duarte em sua obra Picos: “Os verdes Anos 50. Ver: DUARTE, Renato. **Picos: os verdes anos cinquenta** / Renato Duarte. - 2. ed. rev. ampl. - Recife: [s.n.], 1995 (Gráf. Ed. Nordeste).

única atividade econômica do Piauí até a primeira metade do século XIX, foi de suma importância para a economia picoinense, pois além de mercadoria o gado servia de transporte, abrindo seus próprios caminhos e dando a Picos novos contornos. Era o começo de uma Cidade.

A construção de uma capela em 1754 sob a invocação de Nossa Senhora da Conceição pelo sertanista Antônio Borges Leal Marinho foi o marco inicial desse seu povoamento.

Neste período, o território de Picos pertencia ao município de Oeiras. A família Borges Leal, que à época ocupava grandes áreas de terras nos arredores do município. Félix Borges Leal um dos descendentes fundou nessa região uma de suas mais importantes fazendas, a Fazenda Curralinho ou Retiro Curralinho, como também era conhecido, aproveitando as terras que eram favoráveis a criação do gado solto e também do rio que fornecia água em abundância.

O processo de ocupação e povoamento desse território se daria por meio de uma fazenda que receberia o nome de Picos, devido a se encontrar em uma região rodeada por montes picosos.

Local de terras férteis desenvolveu-se rapidamente graças ao Rio Guaribas que por muito tempo abasteceu a população, oferecendo-lhe água e diversas vazantes favorecendo o plantio em suas margens e várzeas.

Esta seria elevada “à categoria de Vila em 1855” como aponta Varão (2007, p.23) e 1890 Picos à categoria de cidade por meio da Resolução nº 33, de 12 de dezembro, assinada pelo então chefe de Governo Estadual, João da Cruz e Santos, o Barão de Uruçuí, desmembrando-se do Município de Oeiras - PI.

Nesse ínterim, Picos permanecia com típicas características rurais, mas tentava gradativamente adaptar-se as novas condições impostas pela urbanização advinda das práticas modernas, sendo possível a cada novo empreendimento complexo, ou uma simples construção, notar que as relações com o tradicionalmente imposto vinha sendo rompida.

Por meio da análise da autora Varão (2007, p.23) em sua obra observa-se que:

A partir de 1925, aceleram-se as mudanças na cidade: a transferência do mercado velho, que era situado na Praça Feliz Pacheco, para o local onde funciona hoje; a fundação do Grupo escolar Coelho Rodrigues.[...] Já em 1944, vieram as instalações do

Banco do Brasil. Em seguida foi criado o Instituto Monsenhor Hipólito, Escola da Congregação do Sagrado Coração Imaculado de Maria. No ano seguinte, 1945, ocorreu a inauguração do matadouro, e do prédio da Prefeitura Municipal, localizado na Praça Josino Ferreira.

Como se percebe é possível conceber que Picos já não era mais a mesma da sua origem e era de se esperar que esta ira se adequar paulatinamente aos padrões de urbanicidade que a época exigia.

Mas o que de fato interessa é mostrar que diante da idéia de modernidade alcançada a partir da Revolução Industrial pode se notar que espaços como o da Cidade de Picos também evoluíram conforme as necessidades iam se apresentando.

A essa época os limites da Cidade foram bem definidos como aponta Renato Duarte (1995, p. 28), assim mencionado:

Os limites da cidade de Picos no limiar da década de 50 eram os seguintes: Ao norte, um pequeno núcleo de construções, nas duas margens da Central, aglomerado esse chamado de **A Bomba**, porque ali se encontrava o único posto de gasolina da cidade. Esse pequeno núcleo concentrava-se em torno da única entrada de veículos para a cidade, que era rua da Cruz. Na verdade era a rua da Cruz era não somente o largo então existente, onde ainda hoje existe um cruzeiro, na rua do mesmo nome, mas também as ruas e becos adjacentes. A nordeste ficava a Rua Velha, cujo traçado urbanístico praticamente foi preservado até hoje.[...] A noroeste ficava um aglomerado de casebres chamado de Pé-de-Morro, que era uma das periféricas onde viviam os pobres da cidade. Nessa área ficava a zona do meretrício. Os limites da cidade a leste eram determinados pelos cinturões úmidos antes referidos. [...] A fronteira oeste da cidade era, naturalmente, determinada pelo morro, que então, inóspito e longínquo, em virtude da dificuldade de acesso ao seu topo. O centro da cidade era formado pela Praça Feliz Pacheco.

A localização privilegiada de Picos como encruzilhada de caminhos e estradas também contribuiu para o fenômeno que a singulariza no interior nordestino[...]. É que a cidade se tornou um pólo econômico em torno do qual 22 cidades menores e um grande número de lugarejos e arruados. (DANTAS, 1995, p. 208)

Até os anos 40 o município era apenas um aglomerado de residências de características rurais, no entanto, devido a sua localização, logo percebia-se que

Picos evoluiria, haja vista ser um verdadeiro centro de convergência comercial que como expõe Renato Duarte:

Pela sua localização, que fazia dela um centro de convergência de estradas de rodagem – por rudimentares que fossem naquela época – e de caminhos, e por estar situada em uma das áreas de maior potencialidade agropecuária do Piauí, a cidade sempre demonstrou uma nítida “vocação comercial”, narra o autor sem esquecer a importância da feira livre de roupas e verduras, uma das maiores do Nordeste.(DUARTE, 1995, p.23)

Durante muito tempo a realidade da Cidade de Picos-PI atrelava-se a idéia do rural, no entanto, a partir dos anos de 1940 em diante, a situa o da mesma tomaria novos contornos.   pressão que a popula o semi-urbana faz sobre a infraestrutura econômica e social da cidade faria com que esta tomasse novos rumos. (Dantas, 1995, p.217)

De casas pequenas e modestas, muitas com jardins na frente e árvores frutíferas no quintal, onde era costume criar galinhas, porcos e outros animais, onde não havia veículos e o meio de transporte era a utiliza o intensa de animais para condu o de cargas, para viagens e passeios, como pode ser visto, a partir da figura a seguir, que mostra nitidamente o uso do animal como fonte de transporte pelo picoense.



Figura 02: Transporte animal em Picos, durante muito tempo foi uma das poucas alternativas que o picoense tinha pra transportar mercadorias. Ao fundo nota-se a Igreja Matriz.

Com a adesão de alguns elementos originários da modernidade, passou, em 1922, a rodar pelas ruas de Picos o primeiro automóvel. Este permanecia o primeiro automóvel a rodar pelas ruas de Picos, em 1922, “pertenceu ao senhor José Raimundo e as pessoas saíam de suas casas para admirar a novidade.” (VARÃO, 2007, p. 32).

Segundo Varão (2007, p.32) “todo mundo queria andar no carro, e as pessoas que podiam, passavam a pagar para andar com a família.” Passando esta a ser uma das primeiras formas de transportar pessoas. Era o transporte urbano que lançava suas bases no cenário picoense.

O primeiro automóvel comprado em Picos foi em 1925, pelo Coronel Francisco de Sousa Santos (VARÃO, 2007, p.32). Este também seria responsável por, em 15 de fevereiro de 1928, instalar a primeira luz elétrica da cidade, pública e domiciliar, das 18 às 21 horas, cujo motor foi comprado em Juazeiro do Norte-CE e funcionava como uma caldeira a vapor de 36 HP, à base de lenha, e um gerador de 30 KVA, produzindo uma energia fraca.⁵

Como se pode observar , assim como se presenciava por todo o país a idéia de progresso chegava a ser sentida pela população que gradativamente ia se urbanizando, como podemos vê em meio aos apontamentos feitos por Renato Duarte (1995, p.15):

Muitos valores foram dinamitados pelo necessário progresso. O rádio a televisão invadiram o doce remanso do sertão e bombardearam intensamente o modo de pensar, agir, de viver e de conviver das cidades nordestinas. A tudo isto se acrescenta o fascínio e miragem da cidade grande, da capital. As cadeiras nas calçadas dão lugar ao intenso frenesi da cidade que se agigantou.

Aos poucos a cidade de Picos iria romper seus antigos e tradicionais limites, dando a cidade características que lhe eram particulares. Mostrando a capacidade que o homem tem de criar, de inovar, de buscar a cada dia uma forma

⁵ Sobre a história da Cidade de Picos-PI. Disponível em: <http://www.familialuz.com.br/picospi.php>

mais rápida de ganhar tempo e conseqüentemente viver melhor. (VARÃO, 2007, p.64)

E a evolução buscado por meio da construção de uma rede de transporte atenderia a essa exigibilidade, conseqüentemente daria a Cidade um padrão almejado pelas demais cidades na época.

Assim, a necessidade da área ocupada pelo perímetro urbano de Picos e a inexistência, ao longo do tempo, de critérios ou diretrizes para a ocupação do solo, e a falta de desenho de novas vias públicas que se foram abrindo, fizeram com que a Cidade viesse a apresentar, sérios problemas urbanísticos. (DUARTE, 2002, p.67)

No entanto mesmo em meio a falta de planejamento, era necessário romper com uma tradição secular, considerar as grandes mudanças verificadas em todo o mundo no decorrer dos últimos 100 anos, entre os quais se incluem as formas de gestão e de utilização dos espaços urbanos. (DUARTE, 2002, p. 76)

Nessa tentativa, na década de 40 já não era mais possível não sentir que a modernidade adentrava aos espaços picoense, e assim:

Picos do final da década de 40 e do início dos anos 50 era um pequeno núcleo urbano harmoniosamente interligado ao meio rural. Havia uma convivência harmoniosamente integrada ao meio rural. Havia uma convivência estreita, íntima mesmo, entre o aglomerado urbano e o meio ambiente em torno. (Duarte, 1995, p.19)

Deste modo, o espaço urbano se estruturava, Picos já não era mais a mesma, a década de 1940 foi de suma importância para o possível aparelhamento desta nos anos subsequentes, mesmo sendo “a vida em Picos na passagem da década de 40 para 50 um aglomerado urbano quase-rural.”(DUARTE, 1995, p.43)

Como mostra o autor o início da década de 50 foi marcado pela introdução de alguns objetos que não só contribuíram para a melhoria do padrão de vida daqueles que podiam adquiri-los, como tiveram um forte impacto sobre certos hábitos que remontavam há vários séculos. “Seguindo uma tendência que se propagava a partir das grandes cidades Picos foi conhecendo certos símbolos de progresso e de conforto.” (DANTAS, 1995, p.59)

Graças à sua localização privilegiada e à extensa área sob sua influência, a economia de Picos apresentou crescimento relativamente elevado ao longo dos últimos 40 anos.

A expansão e o progresso da Cidade de Picos era mesmo naturalmente esperado:

Pela sua localização, que fazia dela uma centro de convergências de estradas de rodagem – por rudimentares que fossem naquela época e de caminhos, por estar situada em uma das áreas de maior potencialidade agropecuária do Piauí, a cidade sempre demonstrou uma nítida vocação comercial. (Dantas, 1995, p.59)

Essa vocação comercial que Picos tem como característica, faria com que fosse necessário o desenvolvimento de uma rede de transporte, haja vista que na cidade havia no período em estudo somente três automóveis que “eram os famosos Ford bigode, chamados de fubicas[...]. Havia igual número de caminhões de aluguel.”(DANTAS, 1995, p.47)

Nota-se que a quantidade de automóveis era totalmente desproporcional ao número, nos anos 50, segundo dados do censo do IBGE⁶ a população do município era de 54.713, sendo que 50.145 (91,65%) na área urbana e 4.568 (8,35%) na área rural.

Assim, o transporte por meio de animais ou a pé já não abrangia as demandas da sociedade picoense e como o número de automóveis era irrisório frente a número de picoenses, via-se no desenvolvimento do sistema de transporte um dos meios de dinamizar a evolução do núcleo urbano que estava a se desenvolver.

Nesse sentido, outro meio de transporte urbano que se fazia presente na vivência da população citadina era o precário transporte urbano intermunicipal.

⁶ IBGE (10 de outubro de 2002). *Área territorial oficial*. Resolução da Presidência do IBGE de n° 5 (R.PR-5/02). Página visitada em 5 de dezembro de 2010.

Censo Populacional 2010. Censo Populacional 2010. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (29 de novembro de 2010). Página visitada em 11 de dezembro de 2010.



Figura 03:Picos na década de 1950. Imagem de um dos transportes da época.

Esta época era bem diferente do que versa o plano Nacional de Transportes. Segundo dispõe o mesmo o transporte urbano deveria “compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano.”⁷

Assim:

os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações.

⁷ Lei Municipal nº 1.465/87.

Diferentemente do disposto acima a realidade picoense era outra, a precariedade e escassez de transporte urbano faziam-se presente na Cidade, prejudicando o desenvolvimento da mesma já que não havia uma malha articulada de transportes.

Poucos eram os carros que circulavam pela Cidade, tanto particulares, como já foi visto, como também o transporte coletivo, haja vista o alto custo que representavam estes e a falta de investimentos por parte do governo local, assim como federal.

Como aponta Mery Lúcia (2008, p.35) estudando o contexto de desenvolvimento do transporte na capital piauiense “a falta de investimentos financeiros barrava uma melhor estruturação dos serviços urbanos, em sua maioria, essenciais a população.”

Quanto a esta conjuntura descreve Renato Duarte (1995, p. 47):

Quanto ao transporte municipal este era feito por caminhões mistos, de duas boleias, ou em ônibus apelidados de **sopas**, que tinham entradas nas laterais correspondentes a cada um dos bancos, ao quais tinham estradas de piçarra, as sopas não tinham horário. No entanto, dependendo de onde se encontrassem – no alto da igreja, por exemplo – as pessoas podiam divisar a aproximação do veículo, durante o dia, pela poeira, ou pelas luzes, durante a noite. A ausência de trânsito de veículos permitia a livre circulação de pessoas pelo leito das ruas da cidade.

Nota-se por meio do exposto o quão era precário o transporte urbano intermunicipal e municipal de Picos, tanto no que diz respeito à falta de estradas, assim como na qualidade do transporte quanto meios usados.

Caminhões adaptados ou ônibus faziam o transporte das pessoas, no entanto eram transportes de pouca estabilidade, não se sabia onde esperá-los nem tão pouco os horários.

Como se percebe as primeiras experiências do setor de transporte coletivo, que não foram tão agradáveis, em sua maioria, estavam sob tutela, em primeiro lugar, da municipalidade, num segundo momento, com apoio e subsídios do estado. (CARVALHO, 2008, p.39)

Como se vê refletiria na população todo o prejuízo de não ter um transporte urbano, as consagrada alterações tanto no contexto político, social e econômico no município dentro da década de 1950, além de conseguir mudar

características tradicionais da época, também seria responsável por lançar bases para a rede de transporte urbano atual dentro da conjuntura Picoense.

Nesse sentido, pode-se visualizar que mesmo ocupando posição geográfica estratégica, que lhe transformou em um dos maiores entroncamentos rodoviária do Nordeste e pólo de desenvolvimento da região, com expressivos indicadores de natureza econômico-financeira, agropastoril, industrial, política e social, polarizando mais de 20 cidades circunvizinhas, tendo sobre elas influência e ainda mantendo intercâmbio comercial direto com os Estados do Maranhão, Pará, Amazonas, Ceará, Pernambuco e Bahia, como a porta de acesso e saída de terras piauienses, Picos não conseguiu atender a expectativa e a demanda por um transporte urbano que atendesse a população local nas décadas de 1940 e 1950.

Mas, convém mencionar, dentro da presente análise, que os referidos anos foram de suma importância para que fosse propagado nos decorrer da história picoense os preceitos da modernidade, por meio da tentativa de urbanização de Picos, mostrando a era potencialidade representada por esta cidade.

E o desenvolvimento do setor de transporte foi um dos marcos desse período que mesmo diante da sua falta de estrutura e escassez ia gradativamente embutido na sociedade a ideia de modernidade atrelada ao desenvolvimento de uma rede articulada de transporte urbano, como a que de forma incipiente se instalava.

CONCLUSÃO

Diante da imensidão que representa a pesquisa acadêmica hoje, as vezes há quem pense que determinados temas não devem mais ser objeto de estudo por já terem sido abordados em sua totalidade, a exemplo pode-se citar o presente caso, ao se estudar Picos, mais especificadamente o desenrolar do desenvolvimento do transporte urbano nesse espaço durante as décadas de 1940 e 1950.

Mas, o que se pode perceber é que cada pesquisador tem um olhar diferenciado do objeto de estudo escolhido para tal análise, assim se faz no presente caso. Embora já houvesse estudos no sentido, este se mostra inovador a medida que faz uma revisão bibliográfica de visões de alguns autores acerca do tema.

Dentro desse ponto de vista é que começam a nascer aquelas que seriam não as conclusões, porque aqui começa mais um estudo sobre a cidade de Picos-PI, mas sim as considerações finais do presente trabalho.

A principio, convém ressaltar, a escassez de fontes históricas referentes o estudo da Cidade de Picos-PI nas décadas escolhidas, que são 1940e 1950, apesar da brilhante obra de Renato Duarte, “Picos: Os verdes anos cinquenta” (1995), principal fonte de construção do presente ensaio, pouco se tem a respeito de tal período, dificultando o desenrolar da pesquisa.

Assim, mesmo diante da falta de estudos historiográficos mais apurados acerca da Cidade de Picos, frente ao advento da modernidade e conseqüentemente da urbanização dos espaços da Cidade, pode-se vislumbrar que esta gradativamente iria ganhando contorno de urbanicidade, apesar de ainda ter grandes características rural, a Cidade conseguia adequar dentro da sua realidade elementos ditos “modernos”.

Dentro desses elementos estava o desenvolvimento de uma rede de transportes urbana, na qual fosse possível substituir velhas e tradicionais práticas pelo novo que estava a ganhar espaço dentro do contexto mundial.

O transporte a pé ou no lombo de animais, já não satisfazia as necessidades e demandas da modernidade, transformar adequando o transporte a realidade picoense era de extrema utilidade, como forma de valorizar o posicionamento estratégico de Picos, que favorecia o aparecimento e conseqüentemente o desenvolvimento de um grande comércio de mercadoria e um grande fluxo de gente.

Dentro desse cenário era preciso que pessoas e mercadorias fosse levadas cada vez mais longe, onde seus pés ou os animais não chegavam, aumentando o desenvolvimento da Cidade.

Nesse contexto, via-se no desenvolvimento do sistema de transporte como um dos meios de dinamizar a evolução do núcleo urbano que estava a se desenvolver a medida que surge nas décadas de 1940 e 1950 os primeiros automóveis a circular dentro de Picos.

Eram poucos e restritos a pessoas com capital, ficando a população mais pobre restrita ao uso de transporte particular. Os detentores picoenses de carros durante algum tempo fizeram disso um negócio, como tudo na Cidade.

Alugando “voltinhas” para aqueles que não poderiam possuir automóveis.

Aos poucos foram adentrando em Picos, alguns carros e caminhões, no entanto o que predominavam como transporte urbano popular eram os caminhões, e ônibus apelidados como versa Renato Duarte de “sopas”.

Estes durante muito tempo fizeram o transporte municipal e intermunicipal trazendo e levando pessoas e mercadorias.

Como se nota o transporte era por demais precário o acesso a transportes de qualidade era restrito a quem tivesse capital, aqueles que não deveriam submeter-se a péssimas condições de transporte urbano na Cidade de Picos.

A falta de uma política, de um plano de desenvolvimento e de uma rede articulada de transporte por parte do poder estatal e municipal foi um dos empecilhos para o desenvolvimento da Cidade e conseqüentemente enquadramento nos parâmetros de urbanidade.

BIBLIOGRAFIA

ALENCAR, Francisco. **História da sociedade brasileira**. Rio de Janeiro. Ao livro técnico. 1985.

BRASIL, Lei municipal nº 1. 456/87

CARVALHO, Mary Lucia Alves. **O ÔNIBUS SÓ SAI DEPOIS QUE ESTIVER CHEIO: A evolução do sistema de Transporte urbano em Teresina (1930-1960)**. 1º Ed. Rio de Janeiro. Câmara Brasileira dos Jovens Escritores.2008

COSTA, Emilia Viotte da. **Da Monarquia a República: Momentos decisivos**. 8 ed. Ver. e ampliada. São Paulo. Fundação Editora UNESP. 2007

DUARTE, Renato. **A RECONSTRUÇÃO DE UMA CIDADE: Plano de desenvolvimento para Picos**. Teresina. Comp. Ed. Do Estado do Piauí. 2002.

DUARTE, Renato. **PICOS: Os verdes Anos Cinquenta**. Recife.Graf. Ed. Nordeste.1995.

DEMARCHI, Sergio Henrique; FERAZ, Antonio Clovis Pinto **TRANPORTE PUBLICO URBANO**. Histórico dos transportes urbanos.Maringá.Universidade Estadual de Maringá. 2000.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 13 ed., 1 reimp., São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo. 2009.

FERREIRA, Mariana. A HISTORIA DOS TRANSPORTES NO BRASIL. São Paulo. Ed. Horizonte. 2011.

LINHARES. Maria Yedda. **Historia Geral do Brasil**. 1990.

LOPES, Diva Maria. **Cidades pequenas são urbanas? O urbano possível**. Disponível em: http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2010/docs_pdf/eixo_2/abep2010_2051.pdf Acesso em 23 de fev. 2013.

QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. **Os Literatos e a República: Clodoaldo Freitas, Higino Cunha e as tiranias do tempo**. Teresina: FMC, 2000.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo. Brasiliense, 2004.

SAES. Alexandre Macchione. **O processo de urbanização no sul de Minas em transição**. Disponível em:
http://www.encontro2012.mg.anpuh.org/resources/anais/24/1340335950_ARQUIVO_Texto_ANPUH_MG_12.pdf Acesso em: 20 de março de 2013.

VARÃO, Maria Goreth de Sousa, **Picos**: histórias que as famílias contam. EDUFPI, 2007.