

Circulam, em São Luis, algo em torno de 200 mil veículos (DETRAN, 2008), para uma população de 950 mil habitantes (IBGE, Censo 2007). Esse número por si só expressivo é potencializado pela imbricada malha viária, com bairros de ruas labirínticas e poucas saídas, concentrando o fluxo nas grandes avenidas principais. Soma-se a isto uma cultura individualista da sociedade maranhense e têm-se, como consequência, engarrafamento em horários de pico, atropelamentos e abalroamentos constantes, provocados em sua maioria pela imprudência, e toda espécie de conflitos característicos das zonas metropolitanas brasileiras.

Este livro reúne as apresentações da mesa-redonda homônima, realizada na UFMA em setembro de 2008, e procura contribuir com o debate acerca da mobilidade urbana de São Luis/MA, através da apresentação de trabalhos de pesquisa, produzidos em âmbito universitário, com foco na questão. Foram debatidos: mobilidade urbana nos Códigos de Postura; sociabilidade entre condutores de automóveis e pedestres; dinâmica de classificação dos guardadores de carro; meia-passageira nos ônibus; atropelamentos no trânsito; músicas que falam sobre transporte coletivo; assaltos em ônibus urbanos; os bondes dos anos 1920; e a educação para o trânsito.



Organizadores
José Odval Alcântara Júnior
Jeferson Francisco Selbach

Mobilidade Urbana em São Luis



Mobilidade Urbana em São Luis

Organizadores
José O. Alcântara Júnior
Jeferson Francisco Selbach

Organizadores
José O. Alcântara Júnior
Jeferson Francisco Selbach

**Mobilidade Urbana
em São Luis**

São Luis/MA
EDUFMA
2009

FICHA DE CATALOGAÇÃO

ALCANTARA JR, José O.; SELBACH, Jeferson Francisco (orgs). *Mobilidade Urbana em São Luis*. São Luis/MA: EDUFMA, 2009, 116p. il.

ISBN 978-85-7862-057-8

CDD 300 - Ciências Sociais

Capa: Terminal para conexão de ônibus em São Luis

Impresso na versão eletrônica - e-book

Os artigos deste livro foram apresentados na *Mesa-Redonda Mobilidade Urbana em São Luis*, dentro da V Jornada Maranhense de Sociologia, ocorrida em 17 de novembro de 2008, com exceção do convidado especial, Stephan Tomerius

Projeto gráfico: Jeferson Francisco Selbach
Edição desenvolvida através do projeto e-ufma
Visite www.eufma.ufma.br e saiba mais das nossas propostas de inclusão digital

Universidade Federal do Maranhão
Administração Natalino Salgado Filho
Diretor da Imprensa Universitária: Ezequiel Antonio Silva Filho

Este livro foi autorizado para domínio público e está disponível para download nos portais do MEC [www.dominiopublico.gov.br] e do Google Pesquisa de Livro

De acordo com a Lei n.10.994, de 14/12/2004, foi feito depósito legal na Biblioteca Nacional

Basta de tanto acidente
Não seja imprudente
Subir ao pódio assim não dá, meu Brasil
Seja mais consciente
A vida é um presente
Chegou a hora de mudar
Sai desse pega, muleque
Pisa no breque
Tem alguém a te esperar
Veja a harmonia do sol e da lua
Um exemplo a se espelhar
Pare, pense
Olha a sinalização
Proteja quem te ama
Siga em paz na direção

*Não corra, não mate, não morra,
pegue carona com a Mocidade
Educação no Trânsito (2004)*

SUMÁRIO

SUSTENTABILIDADE URBANA FÓRMULA MÁGICA OU MAIS UMA MODA? <i>Stephan Tomerius</i>	11
MOBILIDADE URBANA NOS CÓDIGOS DE POSTURA DE SÃO LUIS/MA <i>Jeferson Francisco Selbach</i>	21
NA TRILHA DA MODERNIZAÇÃO: UMA ANÁLISE DA MOBILIDADE DOS BONDES ELÉTRICOS EM SÃO LUIZ DO MARANHÃO <i>Maria das Graças do Nascimento Prazeres</i>	49
OS DESAFIOS PARA O USO DO AUTOMÓVEL NO ESPAÇO URBANO DE SÃO LUIS <i>João Ricardo Costa Silva</i>	71
MICROSOCIOLOGIA DA SOCIABILIDADE NA MOBILIDADE URBANA <i>José O. Alcântara Jr.</i>	87



Igreja dos Remédios, Maranhão.

SUSTENTABILIDADE URBANA FÓRMULA MÁGICA, UMA MODA A MAIS ?

*Stephan Tomerius**

Há pouco tempo um treinador de futebol da equipe *Bayer Leverkusen* disse em entrevista para a televisão que “o nosso futebol tem que ser mais sustentável, a sustentabilidade é nosso maior princípio em nosso clube!”. Em outra ocasião, um importante gerente do *Deutsche Bank* – ainda um pouco conturbado por causa da crise financeira mundial – explicava: “No futuro o sistema e a reparação dos mercados financeiros do mundo definitivo tem de ser sustentáveis”.

Não temos certeza exata da razão pela qual o treinador e o gerente incluíram em suas declarações a questão da sustentabilidade, explicitando ao lado da dimensão econômica uma dimensão ecológica e social. Atualmente, é um problema para o conceito da sustentabilidade o uso do termo em amplo sentido, com vários objetivos e em praticamente todas as áreas. É difícil evitar que um termo da moda seja usado por todo mundo. Também os políticos estão desenvolvendo mais e mais afinidades pelo conceito. Por que?

* Professor Dr. jur. Universidade de Ciências Aplicadas de Trier (*Fachhochschule Trier*), Campus Ambiental (*Birkenfeld Umwelt-Campus Birkenfeld - UCB*), Departamento Economia ambiental/Direito ambiental (*Fachbereich Umweltwirtschaft/ Umweltrecht*), Centro de de Proteção do Solo e de Gerenciamento de Áreas (*Zentrum für Bodenschutz und Flächenhaushaltspolitik*).
E-mail: s.tomerius@umwelt-campus.de

Por que “sustentabilidade” soa moderno, como “fórmula mágica” para identificar e resolver os problemas complexos da sociedade, integrando os interesses dos cidadãos. Por outro lado, o conceito infelizmente fica bastante indistinto e muitas vezes praticamente não explica nada.

O conceito de sustentabilidade foi, originariamente, tratado como princípio maior para os poderes públicos, o qual equilibraria interesses ecológicos, econômicos e sociais nas políticas públicas, considerando os efeitos dos seus programas e suas estratégias para as gerações futuras. Neste sentido, torna-se problemática a perda de precisão e orientação do conceito de sustentabilidade para a prática pública. Isto é relevante especialmente para a prática urbana, para o nível em que a grande maioria das decisões públicas tem consequências práticas na qualidade da vida dos cidadãos, no presente e no futuro.

“Sustentabilidade urbana”: O que diriam os cidadãos?

Vamos aproximar-nos do tema “sustentabilidade urbana” por outro ótica, na perspectiva da função e da meta das estratégias e políticas urbanas. Imaginemos uma entrevista com um cidadão comum. Partimos do princípio que o bem-estar é o foco central do desenvolvimento e planejamento urbano. Perguntaríamos: Quais seriam os elementos principais de uma “boa política” na sua cidade? Sob quais circunstâncias você desejaria que fossem implementadas? Quais assuntos você acha mais importante para sua vida e para a vida de sua família na sua cidade?

Além dos desejos gerais – emprego garantido e renda adequada, melhoria do sistema de serviços em saúde, qualidade da educação etc. – cujas mudanças dependem sobretudo das esferas federais e estaduais, ainda assim restariam vários assuntos importantes para os cidadãos poderem concretizar a caixa-preta da sustentabilidade, nos moldes das competências urbanas. Em outras palavras: os desejos dos cidadãos não são automaticamente idênticos com os elementos da sustentabilidade urbana, mas podem ser partes dela (e muitas vezes são), como objetivos importantes, esclarecendo e concretizando o desafio do conceito da sustentabilidade urbana.

Nas possíveis respostas dadas pelos cidadãos, provavelmente predominariam assuntos classificáveis e resumidos na expressão “qualidade da vida”. Para organizar e garantir uma boa qualidade de vida urbana, a cidade deve cobrir tarefas diversas, nas áreas da economia, da ecologia e dos interesses sociais, muitas vezes com entrecruzamentos e interdependências entre eles.

Podemos exemplificar com os grandes temas de saúde pública, como o ar limpo e a água limpa no centro da cidade e nos bairros residenciais. Além disso, os temas relativos aos espaços públicos, como criação e manutenção das áreas públicas para atividades sociais e culturais e também das áreas verdes, como parques e praças onde se descansa da agitação e pressa cotidiana da cidade.

Tem-se o desenvolvimento e melhoramento do sistema de transporte público, seguro e acessível para as classes menos abastadas e que pode servir de alternativa também para as classes abastadas, diminuindo o tráfego individual, dependente do automóvel, problema atual para grande parte das cidades, especialmente as brasileiras, que assemelham-se a um enfarte urbano, dia após dia.

Isto um bom exemplo para as interdependências econômicas, ecológicas e sociais no desafio da sustentabilidade urbana: os cidadãos no automóvel, abstraídos no congestionamento, motoristas e pedestres no meio das emissões lesivas, dirigindo apressados para chegar o quanto antes, às vezes arriscando suas vidas e a vida das outras pessoas, participantes da selva do tráfego urbano.

É evidente a necessidade do desafio de planejamento territorial, a respeito da economia urbana, como do tempo e dos atrasados, dos custos e dos investimentos necessários de regular o caos urbano devido aos congestionamentos, da ecologia urbana com as emissões de CO² e dos interesses sociais, como saúde, custos do transporte público, estresse geral na cidade congestionada.

*Caminhando para uma cidade sustentável:
situação inicial e pontos de pressão*

A situação inicial para uma cidade que busca enveredar pelo desenvolvimento urbano sustentável é complicada. É bem conhecida e geralmente não difere de região para região, seja na Europa ou

mesmo no Brasil. Há muitos atores diferentes com interesses diferentes, há clientelas políticas e lobbies exercendo influência forte sobre a política urbana e grupos de cidadãos comuns com influência bem menor.

Os maiores desafios gerais para as decisões estratégicas e especialmente para o planejamento urbano são:

- equilibrar o crescimento da cidade e a sustentabilidade atendendo as conseqüências ecológicas, econômicas e sociais de média e longa duração;

- desenvolver e fortalecer os fatores de qualidade de localização das cidades e regiões, entre outras, para atrair e manter as empresas e os cidadãos.

Evidente que na vida real existem pontos de pressão no caminho da cidade que se quer sustentável. Há necessidade de planejamento a longo prazo, mas geralmente existe pressão política para alcançar êxito a curto prazo. Um exemplo é a construção de *shopping centers* fora da área urbana, nas chamadas áreas agriculturáveis ou verdes, onde inexistente ligação de transporte público, o que acabará gerando, futuramente, grande fluxo de automóveis, agravando o congestionamento e piorando as emissões deletérias na cidade, além de criar grande pressão nos pequenos comércios localizados na área central. Tais empreendimentos, postos inicialmente como progressistas, escondem futuras conseqüências negativas.

Além disso, muitas vezes existe competição entre as cidades para atrair investidores e habitantes que gerem impostos municipais, resultando num "egoísmo municipal" da perspectiva predominantemente econômica. Nesta "corrida municipal", os assuntos ambientais e sociais correm o risco de cair para segundo plano. Neste contexto, a proteção ambiental e as normas sociais e ecológicas são entendidas como desvantagens na competição entre as cidades.

Disto resulta a dificuldade em delimitar o conceito de sustentabilidade para angariar adeptos, algo necessário à cidade que busca tornar-se sustentável. O que é exatamente "desenvolvimento urbano sustentável"? O que significa isso na prática urbana? Há exemplos claros e práticos, mostrando as possibilidades

em se criarem projetos urbanos economicamente, ecologicamente e socialmente bem-sucedidos?

*A importância de bons exemplos.
"Sustentabilidade pode se vender"*

Para desencadear a dinâmica da sustentabilidade urbana, são necessários exemplos práticos, mostrando que "sustentabilidade pode se vender". Estratégias e projetos com proveitos para atores econômicos, sociais e ecológicos podem ser bem sucedidos para a política urbana e seus parceiros privados.

Uma estratégia de re-ocupação de áreas urbanas degradadas ou abandonadas, pode ter diversos vencedores. Um projeto pensando na perspectiva da sustentabilidade, não só remediaria o solo contaminado objetivando diminuir os riscos dos lençóis freáticos, melhorando assim a saúde pública, mas também poderia estabelecer projetos com novas oportunidades de empregos, especialmente novas empresas, que empregariam jovens qualificados, ao mesmo tempo revitalizaria setores ou bairros socialmente difíceis, melhorando as circunstâncias nas proximidades na cidade. A prática urbana na Europa mostra que alguns exemplos realizados nesta perspectiva podem estimular outras cidades, que repetem tais estratégias na tentativa de melhorar a qualidade da vida em seus bairros.

Outra área possível de demonstrar que "sustentabilidade urbana pode se vender" é a do transporte público. As cidades bem-sucedidas no estabelecimento de melhorarias do sistema do transporte público podem mostrar as vantagens na qualidade da vida urbana, como a contribuição na diminuição das emissões, e as circunstâncias sociais para os cidadãos, através da melhoria da acessibilidade e da infra-estrutura. Projetos residenciais ou comerciais deveriam ser planejados ao lado das linhas de transporte público já existentes para reforçar o rendimento do transporte público e diminuir emissões e congestionamentos gerados pelo tráfego de automóveis.

Estratégias e instrumentos para a sustentabilidade urbana nos moldes da "Política Nacional Urbana"

As cidades brasileiros tem instrumentos modernos para dirigir e qualificar o planejamento urbano no sentido da sustentabilidade

urbana. O Plano Diretor – instrumento maior e obrigatório para as cidades com mais que 20 mil habitantes – pode desencadear uma mudança estratégica nesse sentido. O Estatuto da Cidade, aprovado em 2001, reforçou a importância dos aspectos ambientais no planejamento urbano. Deixou claro que – entre outras obrigações legais – todo município deve levar em conta no seu planejamento urbano as questões ambientais relativas às áreas verdes, poluição, estudos ambientais em geral (incluindo avaliação de impacto ambiental - AIA, estudo de impacto de vizinhança) dentre outros instrumentos.

Na União Européia, a “Avaliação de impacto ambiental” (AIA) está tocando um papel muito importante para avaliar as consequências do planejamento urbano. Há diversos exemplos onde esse instrumento funciona como avaliação sustentável, integrando a avaliação das consequências do planejamento urbano nas áreas da economia municipal e também dos interesses sociais.

Usando os instrumentos no planejamento urbano estrategicamente para acentuar a política urbana sustentável, as cidades podem melhorar o planejamento em si e qualificar os projetos – sejam públicos ou em parcerias público-privadas – integrando iniciativas e técnicas inovadoras, como sistemas descentralizados e eficientes dos serviços de água e das energias renováveis nas novas áreas residenciais ou comerciais. Projetos como esses oferecem chances promissoras para empresas inovadoras, desenvolvendo tecnologia de ponta e trazendo benefícios para o clima da cidade, reduzindo, inclusive, o custo para os moradores da cidade.

As cidades e regiões como mantenedores da sustentabilidade: responsabilidade, características típicas e chances urbanas e regionais no futuro

É significativo entender que desse jeito as estratégias dirigidas da sustentabilidade urbana podem funcionar como motor na concorrência das cidades para as empresas e para os cidadãos. Cidades européias que conseguem manter e melhorar suas bases econômicas e ecológicas vislumbram a importância de fatores “soft” e esforçam-se nas políticas urbanas – na qualidade da vida dentro da cidade, como uma “cidade verde” com parques, na oferta da cultura e das possibilidades para esporte urbano, no sistema do

transporte público, na beleza da natureza fora da cidade – para atrair os investidores e as empresas.

Nesse sentido, torna-se importante usar o planejamento territorial estrategicamente para manter e melhorar as características municipais e regionais e as forças típicas da cidade e da região. Tem-se como exemplo o turismo, onde o planejamento urbano sustentável deve considerar a beleza da natureza da região, não só para o valor dela em si, mas também para as chances da economia turística. Estratégias de desenvolver um *soft tourism* (turismo suave ou eco-turismo), respeitando o valor e as chances da natureza típica na mesma região, poderiam ser um caminho adequado e bem-equilibrado.

Finalmente, é significativo constatar que no futuro as cidades, junto com seus parceiros privados, têm grande responsabilidade para o sentido da sustentabilidade no desenvolvimento urbano e regional. As cidades têm grandes chances de tocar o papel do mantenedor e do modelo adequado para o setor público em geral: moderno, intermediando entre os atores públicos e privados e sendo aberto para facilitar e distribuir soluções inovadoras.

Aqui reside a essência que o princípio nebuloso da sustentabilidade está esclarecendo através dos projetos práticos e bem-sucedidos aos cidadãos, que tem de ver o sentido de cooperar.

É tempo do setor público, seja na Alemanha ou no Brasil, recuperar a prerrogativa de explicar e mostrar bons exemplos da sustentabilidade, mesmo que a equipe “sustentável” *Bayer Leverkusen* agora está qualificando no classificatório para o *Champions League* e o *Deutsche Bank*, graças ao gerenciamento “sustentável”, aparentemente não precise de ajuda federal para enfrentar a crise financeira.



MARANHÃO-BRAZIL RUA DO SOL

MOBILIDADE URBANA NOS CÓDIGOS DE POSTURA DE SÃO LUIS/MA

*Jeferson Francisco Selbach**

Tramita no Congresso Nacional, desde agosto de 2007, o Projeto de Lei 1.687 (PL 1687/2007), instituindo as diretrizes nacionais da política de mobilidade urbana. O referido projeto tem por finalidade regulamentar a interação entre o deslocamento das pessoas e bens com a zona urbana (art. 1º), contribuindo, neste sentido, para o acesso universal à cidade (art. 2º), de forma equilibrada, visando os seguintes princípios (art. 5º): acessibilidade universal (I); desenvolvimento sustentável das cidades (II); equidade no acesso ao transporte público coletivo (III); eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano (IV); transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana (V); segurança nos deslocamentos das pessoas (VI); justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços (VII); e equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (VIII).

* Sociólogo, Mestre em Planejamento Urbano e Regional, Doutor em História. Professor Adjunto I da Universidade Federal do Maranhão. Membro do Grupo de Estudos e Pesquisas das Formas Sociais – GEPFS. Linha de Pesquisa CNPq: Espaço e cotidiano urbano. E-mail: jfselbach@ufma.br

A legislação tardia do tema, em âmbito nacional, reflete parte do descaso legislativo brasileiro com questões que envolvam propriamente a mobilidade urbana, a relação entre veículos motorizados e não-motorizados, o transporte de cargas e passageiros coletivos e individuais, as vias e logradouros públicos, os estacionamentos, terminais e conexões, a sinalização, equipamentos e instalações, os instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e a difusão de informações, temas ainda na pauta de discussão através da PL 1687/2007 (art. 3º, § 1º, 2º e 3º).

Historicamente, os Poderes Públicos postergaram o debate porque priorizam o transporte particular individual da minoria em detrimento ao transporte coletivo da maioria, algo que pode ser constatado nos investimentos vultosos de obras viárias que atendem o automóvel acima de outras formas de circulação, como ônibus, bondes, bicicletas ou mesmo o andar a pé. Ao invés de calçadas, ciclovias, trilhos ou corredores exclusivos, as cidades brasileiras, de maneira geral, asfaltaram ruas, rasgaram largas avenidas, construíram viadutos. Uso inadequado do solo urbano coletivo que potencializa enormemente os conflitos no trânsito, fazendo com que o pêndulo da balança sempre aponte para aqueles que detêm veículos próprios, a minoria que ocupa a maior parte do espaço público de circulação (Vasconcellos, 1996, 1999).

A própria configuração da maioria das cidades brasileiras é reflexo da centralidade do automóvel como modo de deslocamento principal. Brinco (2005) explica que a dependência resultante do uso do automóvel conduz a uma dinâmica de ocupação urbana de caráter espraiado, de baixa densidade populacional, exigindo a expansão suburbana ou periférica. O resultado desse tipo de ocupação espraiada é a hostilidade com relação aos que dependem de transporte público, comprometendo, inclusive, sua mobilidade, devido à ineficiência dos serviços, normalmente dados como concessão.

O desprezo com relação ao transporte coletivo pode ser visto em Caiafa (2003), que descreve aspectos do cotidiano das viagens de ônibus urbanos, na cidade do Rio de Janeiro. Questões que envolvem a necessidade do motorista desrespeitar o tempo mínimo do itinerário para poder descansar no ponto de parada; a quase imposição de carregar expressivo número de passageiros; a baixa solidariedade por conta da generalização da violência, como o medo dos assaltos ou badernas; as brigas decorrentes da falta de troco; a

pouca acessibilidade dada a configuração do espaço interno, como degraus, roleta, janelas, poltronas; a vida útil ultrapassada dos veículos e a falta de manutenção; a hostilidade de motoristas, cobradores e fiscais.

Os conflitos no trânsito decorrem dessa disputa que opõe o automóvel – representante do transporte de maior impacto negativo sobre o espaço urbano – e as outras formas de deslocamento, sejam as tradicionais, como ônibus e metrô, sejam as alternativas, como a bicicleta ou o pedestrianismo, além dos existentes entre os próprios condutores. Alcântara Jr. (2007) observou esses conflitos através das manifestações predominantes no trânsito de São Luis/MA: verbais (xingamentos, reclamações e bate-bocas), gestuais, visuais (flertes e sorrisos), feitas através dos recursos que o carro oferece (luz alta e buzina), além de infrações.

A zona metropolitana de São Luis do Maranhão é peculiar neste sentido, pois sofreu o impacto da urbanização tardia mas acelerada. O fato de ser entrecortado pelos rios Anil e Bacanga contribuiu para a manutenção das características e feições originais do núcleo urbano inicial, atualmente denominado Centro Histórico. O acervo arquitetônico – cerca de 3,5 mil construções que ocupam área aproximada de 250 hectares – foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em 1955 (Silva, 2006)

Até a construção da barragem do Bacanga e da primeira ponte sobre o rio Anil, no final dos anos 60 e início dos 70, a expansão fez-se quase exclusivamente no sentido leste-oeste, para as áreas como Camboa-Liberdade, Monte Castelo, Fátima, João Paulo e Alemanha, e de maneira ainda agregada, pela proximidade com o Centro, visto que o número de automóveis circulando ainda era relativamente baixo para uma população urbana estimada em 205 mil habitantes (IBGE, 1970). A dinâmica de ocupação urbana de caráter espraiado, de baixa densidade populacional e expansão suburbana ou periférica, foi potencializada com a construção da primeira ponte sobre o rio Anil, o que permitiu o desenvolvimento da zona litorânea oeste-noroeste, nas áreas denominadas São Francisco, Ponta da Areia, Renascença, Calhau, Olho d'Água e, posteriormente, Araçagy. Paralelo à zona litorânea, na parte interior, foram ocupadas as áreas do Cohama e Turu. Além disso, a zona urbana continuou expandindo no sentido leste-oeste, para o Anil, Cohatrac, Coroadinho, Bequimão e Angelim. No lado oposto da barragem do Bacanga, sentido sul do

Centro, surgiram aglomerações periféricas, como Anjo da Guarda, Sá Viana e Vila Embratel (Figura 1).

Figura 1 – Mapa atual de parte da zona urbana de São Luis, com destaque para a zona central e os eixos de expansão urbana:



Fonte: Google Maps Brasil, 2008

A configuração e o desenvolvimento urbanos verificados no período 1970-2000 é reflexo do êxodo de migrantes oriundos do interior do Estado, processo tardio com relação a outras capitais, mas, mesmo assim, acelerado, visto estar concentrado num curto espaço de duas décadas (80-90). Os indicadores demográficos apontam crescimento acentuado da população total de São Luis entre fins dos anos 70 até meados dos 90. Pelo dados, é possível perceber que ocorreu a inclusão tardia dos moradores da periferia, em sua maioria oriundos das zonas rurais e cidades do interior maranhense, na zona urbana da capital. Em 1970, a população urbana correspondia a 77% do total. Em 1980, o percentual era de 55%. Em 1991, era de 35%. Em 2000 mudou completamente, superando os 96% de moradores urbanos (Tabela 1). No período em questão, os limites urbanos de São Luis provavelmente foram ampliados, por conta das novas diretrizes constitucionais de 1988, incluindo assim a massa populacional considerada até então rural.

Tabela 1 – População de São Luis, urbana, rural e total, de 1970 a 2000.

Década	Pop. Urbana	Percen.	Pop. Rural	Percen.	Pop. Total	Aumento	Aum. Perc.
1970	205.512	77,3%	59.974	22,7%	265.486	-	-
1980	247.392	55%	202.041	45%	449.433	183.947	+ 69%
1991	246.244	35,3%	450.127	64,7%	696.371	246.938	+55%
2000	837.584	92,2%	32.444	7,8%	870.028	173.657	+25%

Fonte: IBGE, 2008

Partindo deste contexto, propomos aqui discutir a legislação relativa a mobilidade urbana nos Códigos de Postura de São Luis, entendidos como conjuntos das leis, decretos e normas urbanísticas que regulam a produção do espaço citadino, aquilo que forma a chamada "legalidade urbana", que tem como função primordial delimitar as fronteiras do poder (Rolnik, 1999). Fruto da vontade pública, estabelecem limites na convivência diária entre moradores da mesma localidade. Nas palavras de Pesavento (2004), "uma forma objetiva de normatização da vida ou do controle social que pressupõe uma representação da sociedade desejável", sempre em determinado momento histórico.

É neste sentido que os Códigos de Postura revelam parte da realidade de sua época, pois que normatizam permissões e proibições, práticas que são aceitas ou rejeitadas, a ação social disseminada ou criminalizada. A cidade desenvolve-se, neste contexto, entre o que é estabelecido como legal e ilegal, incorrendo na separação dos grupos sociais. De um lado, aqueles que podem ser considerados "cidadãos de bem", visto cumprirem com as obrigações legais estabelecidas, em sua maior parte, pelo próprio grupo a que pertencem. De outro lado, uma parte considerável da população, que produz uma cidade "situada à margem do direito privado e da ordem urbanística" (Alfonsin, 2005).

O presente trabalho, ainda em fase inicial, pretende assim enfocar a mobilidade nos cinco Códigos, promulgados em 1842, 1866, 1893, 1936 e 1968. O estudo faz parte da linha de pesquisa *Espaço e cotidiano urbano*, cadastrada no CNPq junto ao Grupo de Estudos e Pesquisas das Formas Sociais da Universidade Federal do Maranhão (GEPFS/UFMA). Atualmente, está em curso a digitação dos Códigos. Após esta etapa, objetivamos publicá-los. Para analisar a questão da mobilidade, realizamos uma leitura inversa, partindo do princípio que se existe legislação sobre determinada prática é porque pretendia-se inibi-la, inclusive com multas, portanto era algo que acontecia comumente.

Até meados do século XX, período onde foram promulgados quatro dos cinco Códigos, o texto legislativo dizia respeito praticamente ao núcleo urbano inicial, limitado na confluência dos rios Anil e Bacanga. O primeiro censo, realizado em 1872, contou 31.604 habitantes na capital São Luis, número que permaneceria igual até a virada do século e dali aumentaria paulatinamente nas décadas seguintes, cf. tabela a seguir:

Tabela 2 – Aumento da população total de São Luis, de 1872 a 1940.

Década	População Total
1872	31.604
1890	29.308
1900	36.798
1920	52.929
1930	64.069
1935	70.272
1940	85.583

FONTE — Anuário estatístico do Brasil 1936. Rio de Janeiro : IBGE, v.2, 1936.

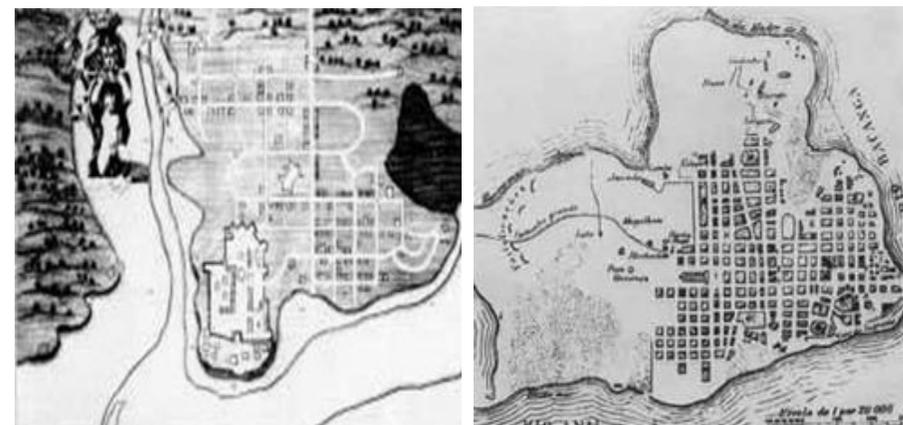
Neste contexto populacional, as questões urbanísticas trazidas pelos quatro primeiros Códigos dizem respeito a uma capital estadual relativamente de pequeno porte, quando comparado a outras capitais estaduais, como Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador, Recife, Belém ou Porto Alegre, todas acima de 170 mil habitantes já nos anos 20.

Apesar do mito de fundação pelos franceses,¹ a configuração urbana de São Luis foi moldada a partir do traçado enxadrezado ou ortogonal, tipicamente português (Marx, 1991; Santos, 2001;

¹ Oficialmente, a data de fundação da cidade de São Luis é tida como 8 de setembro de 1612, quando da chegada do francês Daniel de La Touche, Senhor de Ravardière, trazendo consigo mais de 500 homens, entre eles dois padres capuchinhos, Claude D'Abbeville e Yves D'Evreux, que descreveriam detalhadamente o curto período francês no Maranhão. Lacroix (2002) aponta o equívoco de tal interpretação histórica, mostrando tratar-se de vontade das elites locais, em fins do século XIX e início do XX, em delinear nova identidade influenciada pela *belle époque* europeia, em especial a parisiense. Como pretendiam aproximar-se dos ideais de erudição, elegância e civilidade franceses, subtrairiam da história regional o mestiço Jerônimo de Albuquerque, filho de português com índia, criando assim o mito da fundação francesa. La Ravardière foi alçado novo herói como fundador da cidade que queria ser chamada de "Atenas" brasileira.

Pontual, Carvalho, 2005), cf. pode ser visto nas plantas da zona urbana de 1642 e 1844 (Figuras 2 e 3):

Figuras 2 e 3 – Plantas da zona urbana de São Luis/MA, dos anos 1642 e 1844



Fonte: Patrimônio Mundial no Brasil. UNESCO & CEF, 2002 *apud* Gasparini, 2003

Quando o primeiro Código de Posturas foi promulgado, em 1842, a zona urbana comportava algo em torno de 33 mil habitantes (Silva, 2006). Os poucos 113 artigos postos no Código eram reflexo dessa concentração populacional que, embora incipiente, já necessitava regularizar as práticas cotidianas de forma mais contundente. Os assuntos foram enumerados de forma aleatória, sem aglutinar as matérias. O Código tratava basicamente das atividades relacionadas ao comércio, salubridade e espaço público, como construções, comportamento, trânsito e segurança. As questões de mobilidade diziam respeito essencialmente ao deslocamento de pedestres – com várias tentativas de regularizar o que impedisse o livre trânsito nas calçadas – e veículos puxados por tração animal.

A abertura de novas ruas deveriam ter largura média de oito braças (equivalente a 17,6 metros), para poder dividir ao centro com canteiro de árvores, e mínima de quatro braças, quando já existissem edificações (art. 4). Tal medida impunha-se pela necessidade de melhorar a circulação diária e porque, com a ampliação do limites urbanos, ruas de pouca largura poderiam represar o acesso ao centro comercial. O objetivo de melhorar o

fluxo dos passantes podia ser visto também em proibições como embarçar mais da metade da rua com entulho das construções (art. 9 e 10), construir alpendres na calçada (art. 11), pôr vasos de flores nos parapeitos das janelas (art. 12) e arrancar pedras das calçadas para plantar árvores (art. 16). Todos proprietários deveriam calçar a testada dos seus imóveis (art. 92) e manter preservadas as referências de localização das ruas e prédios, condenando os que alterassem as placas com nomes e números (art.56). Aos comerciantes era vedado embarçar a testada dos estabelecimentos, expondo qualquer tipo de mercadoria para vender em frente a eles (art. 104). Os vendedores ambulantes estavam proibidos de armar barracas no meio da rua, impedindo a livre circulação (art. 13). Da mesma forma aqueles que embarcavam ou desembarcavam toda espécie de gêneros não poderiam manter seus produtos nas ruas além do tempo necessário (art. 55)

No aspecto da salubridade, exigia-se dos moradores varrer a calçada todos os sábados (art. 5), proibia-se lançar à rua água servida a qualquer hora (art. 6) ou deixar animal morto apodrecer (art. 7) e jogar lixo nas ruas, praças ou mesmo em terrenos baldios (art. 98). Os canos das casas não poderiam mais lançar imundices na rua (art. 8) e os negros não poderiam mais circular carregando peças de carne na cabeça, devendo usar cestos (art.67). Tais normas contribuiriam para a plena circulação dos passantes na medida em que imundices ou o cheiro putrefato fossem eliminados do espaço público.

Uma das medidas relativas à segurança da circulação diária, trazidas pelo Código, foi a proibição de correr a cavalo nas ruas, evitando assim pôr em risco os pedestres, principalmente idosos e crianças (art. 19). Outra foi exigir que cães, porcos, cavalos ou outros animais considerados perigosos fossem açamados para não atacar ninguém (art. 23 e 26). Ainda com relação à segurança, tinha-se o cuidado de controlar os escravos negros, sempre considerados uma ameaça à sociedade dita civilizada. Escravos encontrados portando cassetes seriam presos e castigados publicamente (art. 43). Os bodegueiros deveriam zelar para que em seus estabelecimentos os escravos não jogassem ou dançassem (art. 47). Nas ruas, era terminantemente proibido ajuntamento de mais de trezes escravos (art. 87), visto que aglomerados deste tipo causavam medo na população livre.

No quesito composturas, tratou-se de inibir práticas consideradas descorteses, como proferir palavras de baixo calão ou fazer atos obscenos (art. 32). As mulheres encontradas nuas ou de forma indecente andando pelas ruas e praças da cidade pagariam multa. O mesmo aplicava-se aos homens encontrados nus da cintura para baixo (art. 49).

Todos essas exigências legais previam multas e aprisionamento, de acordo com o caso e a gravidade. Refletiam explicitamente a vontade da minoria – normalmente de origem branca e acostumada com hábitos europeus mais refinados – sobre a maioria – composta basicamente por escravos negros. O objetivo era segurar a pressão social existente por conta dos costumes ditos incivilizados, que faziam da rua a extensão do espaço privado.

Esta situação perduraria no segundo Código, publicado como Lei n.º 775, em 4 de julho em 1866. A população de São Luis manteve-se em torno de 30 mil habitantes, distribuídos em 72 ruas, 19 vielas, 10 praças, 55 edifícios públicos, 2.764 casas, sendo 450 com mais de um andar (Marques, 2007). O número de artigos que o Código trazia continuava baixo, pouco mais de 200, mas foram divididos, pela primeira vez, em partes ou títulos, que abordavam três grandes temas: regularizações e aformoseamento urbano, segurança e salubridade. Muitos dos artigos repetiam normas anteriores.

As questões de trânsito apareciam em vários artigos, de forma não-sequencial. Para transitar pelas ruas, os proprietários de carros, carruagens, carroças ou carretões foram obrigados a realizar matrícula na Câmara, recebendo uma chapa com número para ser fixada no veículo (art. 9º). Da mesma forma, os cocheiros de aluguel necessitavam estar devidamente registrados no órgão policial (art. 110). Foram estabelecidos padrões de construção dos veículos circulantes. Carros ou carroças que transitassem pelas ruas deveriam ter o eixo fixo e as rodas móveis e estar com, no mínimo, 3 polegadas de largura no trilho, e cobertos com chapas de ferro, circundando as rodas, com pregaria embebidas nas escavas. Quem não atendesse os padrões, obrigava-se a descarregar as mercadorias fora dos limites da cidade, especificamente no campo do Ourique ou na praça da Alegria (art. 37). Por questões de segurança, instituiu-se dar a direita como preferência, tal como na Inglaterra. Além disso, as carruagens de luxo deveriam andar a trote moderado ao dobrar as esquinas e

trazer lanternas acessas nas noites escuras; as carroças deveriam andar a passo lento e os animais trazerem chocalhos ao pescoço, para avisar sua passagem (art. 109).

Em razão dos veículos serem puxados a tração animal, o Código abordou a questão, procurando regulamentar o convívio em ambiente urbano. Muitos dos artigos repetiam proibições anteriores, como correr a cavalo, de modo a não incomodar os passantes (art. 78), montar animais em pêlo (art. 84) e conduzir animais soltos pelas ruas da cidade (artigos 40, 83 e 85). Mas outros artigos foram instituídos, como a proibição de andar com os animais desenfreados e guiar de modo a molestar os passantes (art. 82), desencilhar os animais dos carros (art. 42), espancar animais de carga, carregá-los em excesso de peso ou mantê-los magros (art. 41) e amarrar os animais nas portas e janelas ou apeá-los nas ruas e praças (art. 76).

Da mesma forma que o anterior, o Código de 1866 reforçou a necessidade do *laissez-passer* ou deixar passar. Era necessário deixar o trânsito livre para que as pessoas circulassem sem impedimentos. Proibia-se alterar nomes de ruas e numeração das casas (art. 27), haja visto a necessidade de localização exata. As novas ruas, sempre abertas em direção reta, deveriam ter, no mínimo, oito braças ou oitenta palmos de casa a casa, reservando uma braça de cada lado para as testadas (art. 59). Os proprietários estavam obrigados a construir o passeio e o meio-fio (art. 62), de modo que o pedestre tivesse por onde transitar e não atrapalhasse os veículos. Em razão disso também a proibição de manter volumes e objetos nos passeios e ruas (art. 69), amontoar no passeio, por mais de 3 dias, entulhos de edificações (art. 72), leilões nas ruas e praças ou trabalhar em qualquer ofício que não nas oficinas (art. 75), estender roupa nas janelas, ruas e praças (art. 58), calhas e goteiras despejando nas calçadas (art. 61), grades nas janelas de pouca altura (art. 74), colocar no parapeito das janelas objetos que pudessem cair (art. 77), portas e janelas abrindo para a rua (art. 112) e trânsito pelos passeios de pessoas carregando volumes, exceto quando tivessem de desviar para não serem atropelados pelos carros (art. 118).

Além dos animais e do próprio livre-trânsito, o Código trouxe outras regras específicas, como proibir chiado dos carros nas ruas da cidade (art. 125), a circulação de alienados (art. 120) e transitar

pelas ruas ou tomar banho nas fontes públicas e no porto, nu ou vestido de forma indecente (art. 25, multa e 3 dias de prisão). Para manter a boa ordem, exigia-se cuidados básicos como conduzir cadáveres em caixões fechados, de modo a não exalar cheiro (art. 167) e conduzir lixo e estrume cuidando para que o conteúdo não vazasse pelas ruas, devendo os carreteiros trazer consigo vassouras e cestos para apanharem o que caísse casualmente dos carros (art. 163).

No final do século XIX, o número de habitantes em São Luis ainda girava em torno de 33 mil. Contudo, a abolição da escravatura (1888) e a Proclamação da República (1889) apresentaram mudanças significativas no contexto brasileiro, conseqüentemente no local, exigindo a reformulação do Código de Posturas municipal. O novo Código, publicado como Lei n.º 8, em 20 de julho de 1893, foi dividido em cinco títulos, 25 capítulos e 237 artigos. Basicamente trazia os três grandes temas anteriores – salubridade, segurança e construções – embora em ordem invertida.

A mudança significativa do Código de 1893 é a terminologia depreciativa, até então direcionada aos escravos. Se nos dois primeiros Códigos procurava-se conter a pressão do negro cativo em ambiente urbano, no terceiro Código, já sob o advento da República e da abolição, a pressão era para conter o mesmo grupo social que, embora liberto, não tinha mais denominação definida. Os capítulos XV e XVII eram especiais neste sentido. Os artigos 118 e 119 impediam a circulação dos alienados. Os embriagados encontrados vagando pela cidade seriam detidos e os bodegueiros que vendessem bebidas “espirituosas” aos já embriagados seriam multados (art. 120). De igual, quem mantivesse em casa animais perigosos (artigos 121 e 122). Os artigos 139 a 144 proibiam quem fizesse vozerios nas ruas e praças, praticasse injúrias, obscenidades, atos contra a moral, tocadas, ajuntamentos, batuques, cartomancias e curativos por meio de imposturas. Os artigos 145 a 148 previam multa e prisão aos que praticassem negócios fraudulentos, vagassem pelas ruas da cidade sem ocupação, pedissem esmolas ou vendessem rifas. Os artigos 149 a 154 proibiam jogos de parada e azar e exigiam licença da Intendência para realização de qualquer espetáculo ou divertimento público. Desta forma, desejava-se controlar as ações praticadas pela população subalterna, ex-escrava, ainda considerada ameaçadora e perigosa pela minoria branca.

Da mesma forma que nos anteriores, o Código republicano reforçou a necessidade de denominar ruas e praças, bem como numerar os prédios (capítulo XX, artigos 155 a 158), inibiu ações que viessem a prejudicar a circulação nas ruas, como colocar objetos em janelas, estender roupas, armar barracas, depositar mercadorias, sentar nos passeios, ligar o esgoto dos prédios nos passeios, construir sem cercar a frente da obra, limpar vasilhas, peneirar gêneros, pelar ou lavar animais, cozinhar, acender fogueiras ou carregar volumes que impedissem o trânsito (capítulo XXIII, artigos 173 a 201). A abertura de ruas também continuou seguindo largura mínima, desta vez maior, com 20 metros e 2 metros de cada lado para o passeio, e exigência de projeto de engenharia aprovado na Intendência. Os prédios deveriam obedecer altura mínima e serem construídos em alvenaria com telhado de barro. Portas e janelas não poderiam abrir para a rua, nem os entulhos permanecer depositados. Continuaram proibidas as calhas e goteiras expostas (capítulo XXIV, artigos 202 a 216). As calçadas deveriam ser construídas e conservadas pelos proprietários dos imóveis, de modo que os passantes não tivessem de caminhar pelo meio da rua (Capítulo XXV, artigos 217 a 228).

Como os veículos eram de tração animal, o Código de 1893 dedicou um capítulo (IX) para normatizar cocheiras, estribarias e currais. As cocheiras de carros particulares e de aluguel deveriam ter espaço necessário para guardar, lavar e estacionar os veículos (art. 87). Os proprietários de estribarias ou quem possuísse cavalos ou gado em casa estavam obrigados a remover diariamente o estrume em carroças convenientes (art. 88). Foram proibidos, no perímetro urbano (área onde a Intendência cobrava imposto predial), criar gado ou porcos ou manter currais e chiqueiros (artigos 89 e 90). Além disso, manteve a organização dos serviços de tráfego urbano em vários quesitos (capítulo XVI, artigos 123 a 138). Proprietários de veículos eram obrigados a matriculá-los na Intendência, onde receberiam uma placa de identificação. Os veículos de passageiros só poderiam trafegar à noite com iluminação própria e os de carga não poderiam transitar depois das 18 h 30 min. Continuavam as proibições de desencilhar os animais das carroças, correr a cavalo, transitar com carroças desenfreadas, ceder a mão direita ou deixar solto os animais. Algo de novo foi a instituição do regulamento dos

bondes, espécies de carroças puxadas a tração animal cujas rodas menores seguiam por trilhos. As primeiras linhas deste tipo de transporte datam de 1872 (Silva, 2006). Pelo Código, os condutores desses veículos não poderiam transportar passageiros além do limite da lotação do carro.

Figura 4 – Carroças para passageiros em São Luís, utilizadas para o transporte de operários da Cia. Fabril Maranhense, em princípios do século XX. O veículo puxado por dois animais à esquerda da imagem foi montado à semelhança de um bonde, com os bancos em platéia.



Fonte: Museu Virtual do Transporte Urbano

O Código de 1893 perduraria por quatro décadas, período em que a população de São Luís dobraria de tamanho, passando para 70 mil habitantes em 1935. Pelas imagens captadas em cartões-postais do início do século XX, é possível perceber o relativo desenvolvimento urbano:

Figura 5 – Praça João Lisboa, antigo Largo do Carmo, em 1904. Os trilhos dos bondes destacam-se na imagem.



Fonte: Patrimônio Mundial no Brasil. UNESCO & CEF, 2002 *apud* Gasparini, 2003

Figura 6 – Rua do Sol, vista a partir da Praça João Lisboa, em 1905.



Fonte: Patrimônio Mundial no Brasil. UNESCO & CEF, 2002 *apud* Gasparini, 2003

Figura 7 – Praça Benedito Leite, 1910. A organização e a infra-estrutura da praça é característica do início do século, que preocupa-se com questões estéticas, de modo a concretizar os ventos do modernismo que chegavam da Europa.



Fonte: Patrimônio Mundial no Brasil. UNESCO & CEF, 2002 *apud* Gasparini, 2003

Figura 8 – Rua da Estrela, próximo ao Mercado Público da Praia Grande, em 1905. As carroças estacionadas à esquerda mostram a preponderância do uso deste tipo de veículo no período.



Fonte: Patrimônio Mundial no Brasil. UNESCO & CEF, 2002 *apud* Gasparini, 2003



Figura 9 – Igreja Nossa Senhora dos Remédios, em frente a praça Gonçalves Dias, 1912. Destaca-se na imagem o calçamento da rua Rio Branco.

Fonte: Patrimônio Mundial no Brasil. UNESCO & CEF, 2002
apud Gasparini, 2003

O aumento populacional do período explica em parte o detalhamento minucioso impresso no novo regramento urbano, feito através do quarto Código de Posturas, publicado como Decreto n.º 205, em 3 de novembro de 1936, já no período Vargas. É deste ano a nomeação do interventor federal Paulo Martins de Sousa Ramos, que procurou imprimir a nova visão para São Luis, onde o conjunto arquitetônico e urbanístico, até então preservado, passaria a ser visto como prova de atraso, contrário ao progresso modernista que se desejava impor no país (Silva, 2006). O Código foi dividido em 27 títulos, alguns com respectivas seções, conforme a necessidade do assunto. O total de artigos chegou a 508.

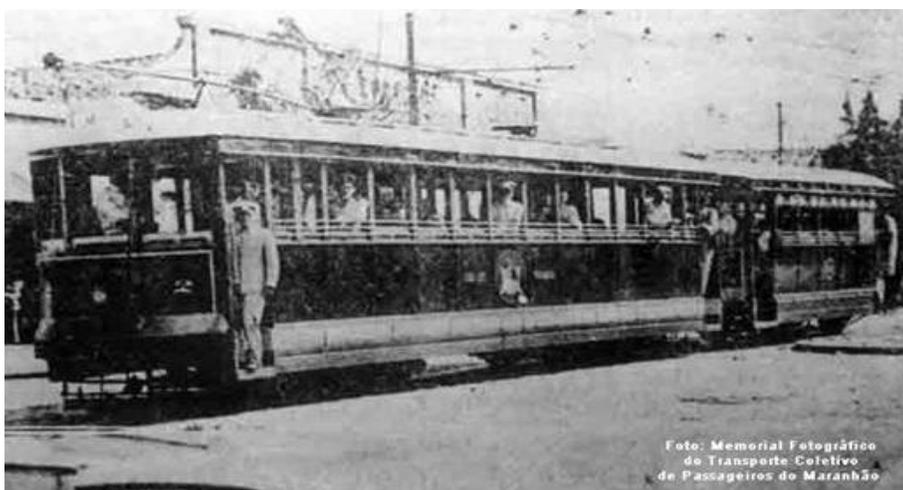
Outra grande diferença do Código de 1936 em relação aos anteriores foi a de ter avançando na questão da mobilidade urbana, tendo em vista a crescente motorização dos veículos de tração animal, tanto para os individuais (automóvel) quanto para os coletivos (ônibus). Esta linha-mestra está presente logo no início, trazendo que as vias públicas deveriam ser alinhadas e niveladas de modo a oferecer embelezamento e transporte urbano com conforto e bem-estar (art. 21). A largura mínima das ruas foi classificada, pela primeira vez, de acordo com sua importância (art. 22): as de maior circulação (24 metros), vias dominantes em bairros (18 metros), de menor circulação (12 metros) e residencial com menos 200 metros (9 metros). Além disso, a superfície de rolamento não poderia ser superior a 2/3 da área (§ 1º), sendo que passeios deveriam ter largura mínima de 1,5 metros (art. 25, § 11º). Para os proprietários de veículos, foi permitido o rebaixamento do meio-fio de modo a permitir o acesso à garagem (art. 376). Em termos de nomenclatura das ruas, a única diferença foi a proibição de nomear ruas, praças, avenidas e jardins públicos com nomes de pessoas vivas (art. 378).

O Código diferenciou também os tipos de veículos (artigos 300 e 301): passageiros e carga; tração automática (automóveis, caminhões, ônibus, motocicletas e bondes) e tração animada (bicicletas, carroças, carroções, carrocinhas e charretes); oficiais (pertencentes às repartições públicas), particulares (uso exclusivo do dono) e aluguel (destinados ao serviço de transporte público). Esta classificação auxiliava na fiscalização pois os veículos matriculados como particulares não poderiam prestar-se a transporte público e nem o de passageiros executar transporte de carga (art.302).

Em termos de descrição, o Código é peculiar com relação aos veículos de carga e de passageiros. Os veículos destinados ao transporte de carga com tração animal poderiam ter o máximo de oito metros de comprimento (art. 311). Os aros deveriam ser lisos e ter largura correspondente à sua classificação, proporcionada ao peso máximo que pudessem suportar (art. 312). Para os veículos dotados de pneus e câmaras de ar, as dimensões eram responsabilidade dos próprios fabricantes (art. 315, § único). Independente do tipo de tração – se animal ou motorizado – todos deveriam trazer em lugar visível a indicação da tara e do peso que poderiam transportar, sendo vedado carregar mais do que o indicado (art. 316).

Aos veículos de passageiros, as regras visavam o conforto e a segurança dos passageiros. A capacidade mínima dos ônibus ficou estipulada em 2 mil kg, sendo obrigado: carrocerias fechadas; rodas guarnecidas de pneus com câmara; assento com largura e afastamento mínimos, acolchoados e com molas; portas de entrada e saída com pelo menos 60 cm, abertas sempre para o lado direito; altura interna maior que 1,75 metros; cobrança na saída; assento do motorista isolado; espelhos retrovisores; dois modos distintos de acionamento dos freios; janelas envidraçadas ou com cortinas de proteção para tempo chuvoso, incluindo dispositivo para impedir a colocação do braço do passageiro para fora do veículo; dispositivos para sinalizar pedidos de parada; placa indicativa, na frente e no interior dos ônibus, contendo número, nome do proprietário e denominação e endereço da empresa, preço das passagens, itinerário das viagens e lotação, bem como aviso de proibição de fumar nas quatro primeiras filas de banco; iluminação interna; sanefas corrediças; além de manter em perfeitas condições de acionamento, asseio, higiene, conforto e iluminação (art. 324).

Figura 10 – Bonde elétrico em São Luís, anos 40. O serviço de transporte de passageiros por bonde elétrico iniciou em setembro de 1924. A empresa que instalou o serviço foi a Ulen & Company, americana. A frota compunha-se inicialmente de 2 carros de 12 bancos, 7 carros de 8 bancos e três reboques de 6 bancos. A bitola era métrica.



Fonte: Museu Virtual do Transporte Urbano

Figura 11 – Interior de bonde em São Luís, anos 40. A imagem mostra o interior de um dos bondes da SAELTPA - Serviços de Água, Esgotos, Luz, Tração e Prensagem de Algodão - empresa criada para operar diferentes serviços. Os bondes eram de fabricação J.G. Brill, americanos, de tipo fechado.



Fonte: Museu Virtual do Transporte Urbano

Figura 12 – Abrigo de passageiros em São Luís, anos 50. A foto mostra a Praça João Lisboa, onde vê-se o abrigo, que servia para embarque e desembarque dos passageiros de bonde.



Fonte: Museu Virtual do Transporte Urbano

Figura 13 – Ônibus Ford em São Luís, anos 40. Foi construído por um fabricante local sobre um chassi Ford 1942. A carroceria era em madeira, e, por causa de seu grande comprimento e capacidade, era conhecido como “Gigantão”.



Fonte: Museu Virtual do Transporte Urbano

A exigência de matrícula, presente nos Códigos anteriores, repetiu-se no de 1936, com previsão de multa e apreensão do veículo (art. 299). Mas, pelo novo texto, o cadastramento deveria conter, de acordo com a classificação, o nome do proprietário e do fabricante do veículo, número do motor, força em HP, carga máxima, fim a que se destina, tipo de veículo, número de lugares e capacidade de passageiros (art. 203). Todos veículos só poderiam trafegar com suas respectivas placas, sendo vedado transferi-las para outros veículos, ainda que provisoriamente. Seriam multados os que falsificassem ou alterassem as placas, bem como quebrassem o selo (art. 304). Como os veículos motorizados eram novidade no mercado, as revendedoras solicitavam placas de “experiência” para usar na avaliação dos carros (art. 205). Nas transferências de titularidade, exigia-se pagamento de imposto (art. 307) e vistoria (art. 308). As infrações eram responsabilidade dos proprietários (art. 309), mesmo que fosse exigida a carteira de motorista para guiar qualquer veículo automotor (art. 310).

Paralelamente a introdução dos veículos automotores, surgiu a necessidade de regularizar as garagens e postos de gasolina e lubrificação. A partir da promulgação do Código de 1936, os estabelecimentos destinados a fornecer combustíveis deveriam ser construídos exclusivamente no andar térreo com material não sujeito a inflamar (art. 104). Tornou-se obrigatório o uso de depósitos próprios para o combustível, construído no subterrâneo de metal ou concreto armado, com utilização de bombas, sendo proibido abastecer por intermédio de latas, baldes ou garrafas (art. 105). Além disso, a própria localização do posto de combustível deveria seguir indicações da Diretoria de Serviços Municipais, que vedava a instalação em logradouros de grande circulação e limitava em 3 postos o número máximo por logradouro (art. 111).

Dado o aumento do tráfego, as regras de trânsito tornaram-se mais rígidas. A maioria das proibições anteriores continuou em vigor, como descarregar em via pública quaisquer objetos que embarçassem o trânsito (art. 330), carregadores e ambulantes trafegar pelos passeios (art. 331), amarrar animais nos logradouros públicos, jogar em vias públicas, conduzir animais soltos, conduzir cavalo ou veículos sobre passeios ou jardins, promover aglomerações nos logradouros de modo a prejudicar o tráfego de pedestres ou de veículos (art. 323). Das novas proibições, incluíam-se modificar placas de trânsito (art. 345), trafegar com o escapamento aberto nos veículos automotores, emitir sinais sonoros a qualquer hora do dia ou da noite, realizar corridas de automóveis e motocicletas depois das 22 horas (art. 346) ou colocar estrados para acesso dos veículos às garagens, fora dos padrões estabelecidos (art. 362). A municipalidade reservava-se o direito de proibir o trânsito de qualquer veículo ou o emprego de qualquer sistema de transporte impróprio na via pública, podendo impedir o trânsito de veículos com aros de aço, em ruas concretas, asfaltadas ou congêneres (art. 342).

O quinto e último Código de Postura de São Luís, promulgado através da Lei n.º 1.790, de 12 de maio de 1968, foi elaborado para uma cidade que triplicara de tamanho, de 70 mil para 265 mil habitantes (IBGE, 1970). Este Código foi estruturado em quatro títulos, com respectivos capítulos (reiniciando numeração a cada novo capítulo) e seções, comportando 187 artigos. Sua peculiaridade é que não aborda de forma aprofundada as questões relativas à construções ou embelezamento urbanos, em razão de legislações

específicas anteriores, como Plano de remodelação, extensão, embelezamento e saneamento da cidade (1937), Plano rodoviário da Ilha de São Luis – DER/MA (1950), Plano de expansão da cidade de São Luis (1958) e Plano Rodoviário do Município (1962).

Continuava a predominar no trânsito a livre-circulação. Sua regulamentação objetivava manter a ordem, a segurança e o bem-estar dos transeuntes e da população em geral (art. 86). Em razão disso, era proibido embarçar o ir-e-vir de pedestres nos passeios e veículos nas ruas (art. 87), seja descarregando mercadorias (art. 88), danificando a sinalização (art. 90), conduzindo pelos passeios volumes de grande porte ou veículos de qualquer espécie, patinando ou conduzindo animais (art. 92). Exceção eram as obras públicas e fiscalizações policiais (art. 87). A limpeza das vias públicas não poderia, da mesma forma, atrapalhar o trânsito. Cabia a Prefeitura manter limpas ruas e praças (art. 24), mas os moradores eram responsáveis pela limpeza dos passeios e sarjetas fronteirços aos imóveis, algo que deveriam fazê-lo em horário de pouco trânsito (art. 25). Proibia-se lavar roupas em chafarizes, fontes ou tanques públicos, consentir escoamento de água servida das residências para as ruas e conduzir, sem as precauções devidas, quaisquer materiais que pudessem comprometer o asseio das vias públicas (art. 28).

Em termos de mobilidade, ainda era muito comum o uso do transporte por força animal, visto na autorização em manter cocheiras e estábulos na zona urbana do município, dentro de determinadas exigências: possuir muros divisórios com, no mínimo, 3 metros de altura; ter distância mínima de 2,5 metros entre a construção e a divisa do lote; possuir sarjetas de revestimento impermeável para águas residuais e sarjetas de contorno para as águas das chuvas; possuir depósito para estrume, à prova de insetos e com capacidade para receber a produção diuturna, devendo ser removido diariamente para a zona rural; possuir depósito para forragens, isolado da parte destinada aos animais e devidamente vedado aos ratos; manter completa separação entre os compartimentos de empregados e a parte destinada aos animais; obedecer ao recuo mínimo de 20 metros do alinhamento do logradouro (artigos 55 e 98). Além disso, o Código continuou rigoroso no sentido de coibir práticas consideradas abusivas contra os animais de carga, como maltratá-los ou praticar crueldade, fazendo-os carregar carga superior às suas forças, utilizar animais

doentes, feridos, extenuados, aleijados, enfraquecidos ou extremamente magros, não alimentar ou prover de água, castigar animais caídos ou empregar equipamentos que gerassem sofrimento (art. 105).

Para regulamentar os veículos automotores, que passaram a ocupar boa parte do espaço de circulação, procurou-se coibir a perturbação do sossego público, com ruídos ou sons excessivos, tais como motores desprovidos de silenciosos (descargas) ou em mau estado de funcionamento e buzinas, excetuadas as dos bombeiros, polícia ou ambulâncias (art. 61). Cuidou-se também de evitar danos causados por manejo inadequado dos combustíveis, principalmente a gasolina (art. 124). A instalação de postos de abastecimento precisavam de licença especial da Prefeitura para operar (art. 130) e funcionariam de acordo com as regras estabelecidas pelo Conselho Nacional de Petróleo (art. 177, item XVI).

A partir dos anos 70, mudaria profundamente a configuração urbana de São Luis e, conseqüentemente, mudariam também as questões de mobilidade. Como mostrado anteriormente, a capital maranhense foi palco de um processo concentrado de migração, especialmente nos anos 80-90, com a inclusão média de 200 mil habitantes por década, perfazendo no final do século 870 mil habitantes. Para comportar essa massa populacional, a cidade cresceu de forma espalhada, expandindo-se para além do núcleo central, para as margens opostas dos rios Anil e Bacanga, além da direção leste-oeste. Somando a isso a preferência do Poder Público por obras viárias que privilegiaram o transporte individual (automóvel) em detrimento ao coletivo (ônibus) e a falta de vias secundárias intra-bairros, o que formou verdadeiras ilhas dentro da ilha de São Luis, o resultado é um quadro perturbador para o trânsito local, com engarrafamentos, pequenos acidentes e dificuldades de trafegar, algo que deveria ser sanado por legislações preventivas, como era o objetivo dos Códigos de Postura.

Bibliografia

- ALCÂNTARA JR., José O (org.). *Relatório técnico final sociabilidades entre condutores e pedestres em São Luís – MA*. São Luis/MA: UFMA, 2007
- ALFONSIN, Betânia de Moraes. *Depois do Estatuto da Cidade: ordem jurídica e política urbana em disputa. Porto Alegre e o urbanizador social*. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, 7 (2), 2005
- BRINCO, Ricardo. *Transporte urbano e dependência do automóvel*. Porto Alegre: FEE, Documentos FEE; n. 65, 2005
- CAIAFA, Janice. *Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FGV, 2003
- GASPARINI, Graziano. *Barroco no Brasil: mais qualidade que quantidade*. Traduzido por Letícia Ligneul Cotrim, 2003 [disponível em <http://www.vivercidades.org.br> – acessado em 12 de maio de 2008]
- LACROIX, Maria de Lourdes Lauande. *A Fundação Francesa de São Luis e seus mitos*. São Luis/MA: Lithograf, 2002
- MARQUES, César Augusto. *Notas críticas e históricas sobre a viagem de P. Yves D’Evreux*. In: D’EVREUX, Yves. *Continuação da história das coisas mais memoráveis acontecidas no Maranhão nos anos 1613 e 1614*. Brasília/DF: Senado Federal, Conselho Editorial, 2007
- MARX, Murillo. *Cidade no Brasil, Terra de quem?* São Paulo: Nobel/ EdUsp, 1991
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Crime, violência e sociabilidades urbanas: as fronteiras da ordem e da desordem no sul brasileiro no final do séc. XIX*. Estudos Ibero-Americanos. PUCRS, 30 (2), 27-37, 2004
- PONTUAL, Virginia e CARVALHO, Ana Rita (org.). *História e Paisagem: ensaios urbanísticos do Recife e de São Luís*. Recife/ PE: Bagaço, 2005
- ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 1999

SANTOS, Paulo F. *Formação de Cidades no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2001

SILVA, Maria Beatriz Setúbal de Rezende (org.). *Cidades históricas; inventário e pesquisa: São Luís*. Rio de Janeiro: IPHAN, 2006

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Circular é Preciso, viver não é preciso: história do trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo: Annablume, 1999

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Unidas, 1996

Fontes documentais

- Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos. *Museu Virtual do Transporte Urbano* [disponível em <http://www.museudantu.org.br> – acessado em 5 de janeiro de 2008]
- Código de Posturas 1842
- Código de Posturas 1866 – Lei n.º 775, de 4 de julho em 1866.
- Código de Posturas 1893 – Lei n.º 8, de 20 de julho de 1893
- Código de Posturas 1936 – Decreto n.º 205, de 3 de novembro de 1936
- Código de Posturas 1968 – Lei n.º 1.790, de 12 de maio de 1968
- Google Maps Brasil, 2008
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Anuário estatístico do Brasil 1968*. Rio de Janeiro: IBGE, v. 29, 1969
- _____. *Anuário estatístico do Brasil 1936*. Rio de Janeiro: IBGE, v.2, 1936.
- _____. *Anuário estatístico do Brasil 1936*. Rio de Janeiro: IBGE, 1970
- _____. *Anuário estatístico do Brasil 1936*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008

Plano de expansão da cidade de São Luis, 1958

Plano de remodelação, extensão, embelezamento e saneamento da cidade, 1937

Plano rodoviário da Ilha de São Luis - DER/MA, 1950

Plano Rodoviário do Município, 1962

Projeto de Lei 1.687/2007 - Institui as diretrizes nacionais da política de mobilidade urbana



NA TRILHA DA MODERNIZAÇÃO: UMA ANÁLISE DA MOBILIDADE DOS BONDES ELÉTRICOS EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO

*Maria das Graças do Nascimento Prazeres**

A cidade sempre foi alvo de investigações na academia nos mais diversos ramos da ciência. Apesar destes inúmeros olhares, a mobilidade, enquanto parte constituinte desta cidade, sempre esteve à margem das discussões. Foi a partir das últimas décadas que a problemática da mobilidade ganhou destaque nos debates científicos. E isso, se deve em grande parte ao crescimento exacerbado das cidades e à elevação da complexidade do espaço urbano, uma vez que a questão da mobilidade urbana se tornou vital para a própria sobrevivência desta cidade e daqueles que a usufruem.

No que se refere ao conceito de espaço urbano, o geógrafo inglês David Harvey, afirma que o mesmo "deve ser entendido no seu aspecto objetivo, mas como resultado das relações sociais que

* Graduada em História pela UFMA e mestranda do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Piauí. E-mail: graceprazer@yaho.com.br. Este artigo baseia-se na monografia de graduação *Andando nos trilhos: o serviço dos bondes elétricos na capital maranhense*, defendida no Curso de História da Universidade Federal do Maranhão em abril de 2007

refletem a sociedade como todo". Entende-se, portanto, que o espaço urbano é o "lócus", que permite a leitura das relações sociais, leituras estas que ao serem efetuadas sob a forma de análise social têm que se levar em consideração a importância das trocas simbólicas (produção de imagens e discursos), do sentido de tempo e de espaço, e da alteridade. (Harvey, 1998, p.103)

Arlete Moysés Rodrigues também reforça o debate ao analisar as definições de cidade e de urbano, apontando que a relação campo-cidade, rural-urbano na atual dinâmica precisa ser redimensionada considerando as diferenças sócio-espaciais das regiões brasileiras e a sociedade informacional do século XXI. Já o urbano, é qualificado como um modo de vida que se amplia cada vez mais no mundo globalizado, em suas palavras:

Uma complexidade do processo de urbanização, da extensão do modo de vida, da diversidade das formas e conteúdos do urbano e das cidades, complexidade e unicidade, enquanto processo das atividades econômicas, sociais e políticas do mundo contemporâneo. (RODRIGUES, 2007, p.80)

O sociólogo Manuel Castells ao discorrer sobre a cidade, no seu aspecto global, também não foge dessa visão do espaço urbano como provido de relações sociais, já que em sentido pleno como enfatiza, "a cidade global não é um lugar, mas um processo". Assim, o espaço urbano não é necessariamente visto na sua dimensão do espaço físico, como a Física percebe, mas sim nas relações sociais que acontecem, caracterizando-o como uma "sociedade em rede" (Castells, 1999, p. 476).

Além destes, muitos outros se debruçaram sobre a temática da cidade e do urbano, dentre os quais não podemos deixar de mencionar Roberto Lobato Corrêa, que analisa o urbano como um espaço fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. Ao teorizar sobre tal dinamicidade, Corrêa coloca que "por ser reflexo social e porque a sociedade tem sua dinâmica, o espaço urbano é mutável, dispondo de uma mutabilidade que é complexa, com ritmos e natureza diferenciados" (Corrêa, 2000, p. 8).

Partindo dessa análise dos conceitos de cidade e de urbano, nos propomos a refletir sobre a mobilidade presente nos bondes elétricos implantados em São Luís em 1924. Nosso objetivo será analisar a mobilidade, enquanto objeto sociológico e "entendida como característica das sociedades modernas" (Araújo, 2006, p.1) por meio da operação deste serviço público. Assim, relacionaremos a idéia de modernidade¹ sempre tão presente nos discursos das autoridades políticas da época com as contradições referentes à operação deste aparelho.

Para tanto, este estudo foi segmentado em alguns pontos. O primeiro deles é caracterizado por um ligeiro olhar sobre a origem dos bondes elétricos, ressaltando os primeiros lugares onde eles se fizeram presentes, bem como seu advento no Brasil com destaque para algumas cidades do Norte e Nordeste brasileiro. O momento seguinte se propõe analisar e descrever a mobilidade dos bondes elétricos na capital maranhense, destacando as deficiências mais perceptíveis, como a superlotação, as péssimas condições dos carros, as tarifas elevadas, além de darmos ênfase à interferência deste serviço na vida social daqueles que transitavam pela cidade. Por fim, busca-se fazer uma breve análise da retirada dos bondes elétricos e sua substituição pelos ônibus, enfocando mais uma vez o discurso progressista e os interesses da elite local² que estavam por trás de tal fato.

¹ Sandra Pesavento expõe que a "cidade é a construção da modernidade, ou melhor, a metrópole é a forma mais específica de realização da vida moderna" (Pesavento, 1999, p. 158). Dessa forma, é que se vê nas cidades brasileiras, a busca incessante de uma moldura moderna padronizada pelas metrópoles européias, sobretudo Londres e Paris, na tentativa de trazer para os trópicos a dita "civilização".

² Caracterizo aqui como elite um estrato social que se diferenciavam pela civilidade "A população branca do Maranhão é, verdadeiramente, notável, pela elegância de seus modos e sua educação esmerada. Não só a riqueza da região, o desejo de imitar os costumes europeus- cujo gosto foi ministrado por inúmeras casas comerciais francesas e inglesas- mas também, e principalmente, a liberdade, a boa educação, a polidez e a doçura das maranhenses, contribuíram para tornar aquela cidade um dos lugares do Brasil onde é mais agradável a permanência. Quase todas educadas, as jovens maranhenses levam, consigo, o gosto pelo trabalho e pela ordem e hábitos de reserva e discrição, que frequentemente, falta aos crioulos.. (...).. Quanto aos jovens são quase todos mandados à bons colégios da França e Inglaterra" (Orbrigny, 1976, pp. 85-86).

Os bondes no mundo e no Brasil

Os bondes proporcionaram mudanças significativas no cotidiano do homem. A cidade ia se tornando mais dinâmica, mais rápida, e a concepção de progresso se tornava cada vez mais presente na vida urbana.

Primeiramente é importante colocar que não se tem um consenso com relação a origem do termo *Bond*. Alguns pesquisadores acreditam ter surgido na Inglaterra e outros asseguram que provém dos Estados Unidos. Embora, não se chegue a um acordo com relação ao local de origem, no que diz respeito à explicação, os pesquisadores encontram-se em consonância ao afirmarem que o termo *Bond* surgiu do fato de que não existiam moedas ou cédulas em circulação do valor da passagem. Em vista disso, emitiram-se pequenos cupons (bilhetes) no valor da mesma.³ No Brasil ao chegar alguns anos mais tarde, o termo passou a designar o próprio veículo, que acabou por adquirir uma forma aportuguesada – “bonde” – como é conhecido até os dias atuais.

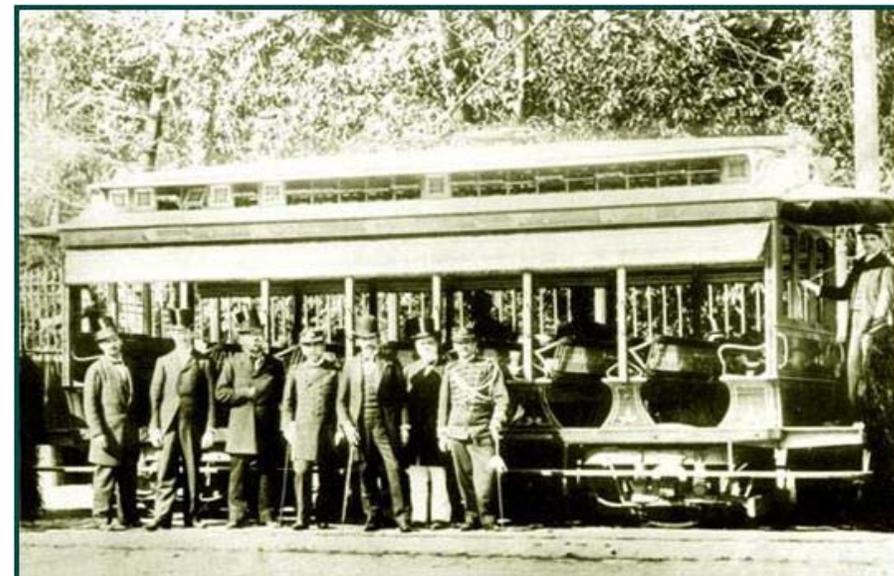
A origem deste tipo de transporte também ainda é conflituosa. Uma das hipóteses mais divulgadas afiança que os bondes elétricos teriam surgido nos Estados Unidos por volta da década de 30 do século XIX. Na Inglaterra, os primeiros *tramways*⁴ que substituíram os que eram movidos à tração animal eram impulsionados por uma máquina a vapor. Já os franceses inventaram o bonde de ar comprimido, que não obteve muito sucesso.

No que se refere à América Latina, o Brasil foi pioneiro na utilização de bondes elétricos. No dia 8 de outubro de 1892 na cidade do Rio de Janeiro, o bonde 104 partia em viagem inaugural, das imediações do Teatro Lírico, no Largo da Carioca, até a Rua Dois de Dezembro e tinha entre outros convidados ilustres, o vice-presidente da República, Marechal Floriano Peixoto (Centro da Memória da eletricidade no Brasil, 2001, p.77). Tal melhoramento colocava o Estado brasileiro em pé de igualdade com outras nações no que diz respeito aos transportes públicos.

³ <http://br.geocities.com/bonde103/eti.html>

⁴ Termo utilizado para se referir aos bondes elétricos.

Figura 1: Primeiro bonde elétrico carioca, da Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico, 1892.



Fonte: <http://www.vivercidades.org.br/publique222/media/bondesCariocas>

Após sua popularização nas grandes capitais, o bonde elétrico se espalhou por outros Estados brasileiros. Vejamos algumas cidades brasileiras onde foram instalados os bondes elétricos. A segunda cidade do Brasil a contar com os bondes elétricos de acordo com Waldemar Stiel foi Salvador (Stiel, 1984, p.382). Esta cidade teve o privilégio de contar com este serviço a partir de 06 de junho de 1897, quando recebeu a eletrificação do transporte urbano. Inicialmente Salvador contava com 18 carros com capacidade para 40 passageiros cada veículo (Stiel, 1984, p.385).

Os bondes elétricos chegaram a Belém ainda na primeira década do século XX, quando o Sr. Antônio José de Lemos (maranhense radicado no Pará), com sua exímia administração (1897 a 1911) embelezou esta capital, instalou a luz elétrica, calçou as ruas com granito e pôs finalmente os elétricos para andar pelos logradouros de Belém em 15 de agosto de 1907. Na viagem inaugural,

como de praxe, os bondes elétricos conduziram passageiros ilustres do Estado e do Município, além de algumas autoridades eclesiásticas, e partiu da estação São Jerônimo, passando pelas principais vias, até seu ponto de chegada no Ver-o-Peso (Stiel, 1984, p.22).

A capital cearense também não deixou de festejar a chegada dos bondes elétricos. Ao som de música e aplausos, Fortaleza via mais uma inauguração no transporte público em 9 de outubro de 1913. O pequeno acervo de bondes puxados à burro que transportavam a população foi vendido para a empresa Teixeira Leite, que prestava serviços em São Luís do Maranhão (Stiel, 1984, p.124).

Em Recife, a eletrificação dos bondes demorou a ser instalada, e chegou-se até mesmo a companhia instalar em seus bondes lâmpadas elétricas abastecidas por acumuladores, para tentar contornar a idéia de não se ter os bondes, ato que a população passou a ironizar, chamando os veículos de “eletroburos” (Sette *apud* Stiel, 1984, p.292). Apesar de toda a demora, os bondes elétricos foram inaugurados em 13 de maio de 1914, operados pela empresa *Pernambuco Tramways and Power Company Limited* sob os sons dos foguetes e da banda de música, que festejava a inauguração dos *tramways* em Recife.⁵

Desta forma, percebe-se que as principais cidades brasileiras reestruturaram seu transporte urbano ainda em fins do século XIX e início do século XX, modernizando os bondes, quando a eletricidade passa a ser a força motriz dos mesmos. Apenas na terceira década do século XX são instalados os bondes elétricos em São Luís, momento no qual, grande parte das capitais brasileiras já contava com os elétricos. Assim, enquanto as cidades mais “modernas” do Brasil deslizavam com velocidade sob as benesses da eletricidade, na capital maranhense a população ainda se locomovia vagarosamente no ritmo dos passos dos “burrinhos lazarentos”.⁶

⁵ <http://www.fundaj.gov.br/notitia/servlet/newstorm.ns.presentation.NavigationServlet?publicationCode=16&pageCode=299&textCode=3073&date=currentDate>, acesso em 2 de julho de 2008.

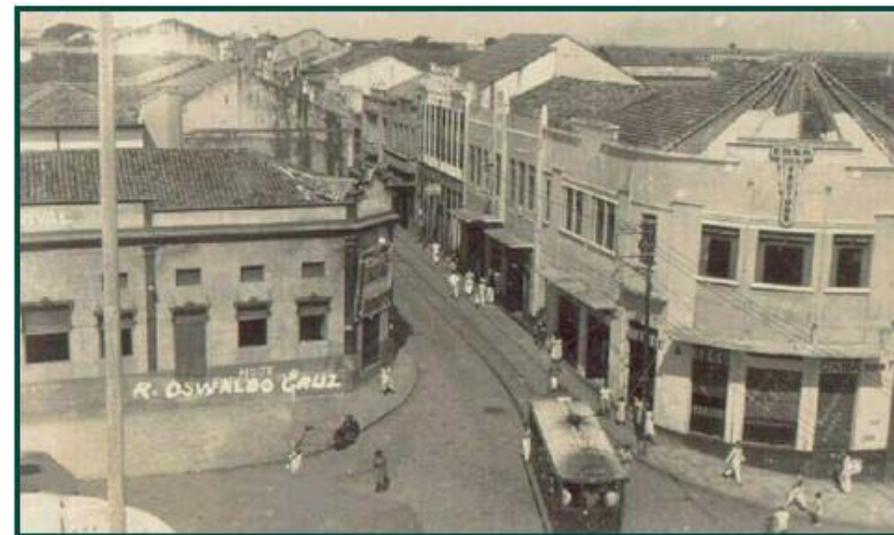
⁶ Termo encontrado nos Livros Leis e Decretos do Estado do Maranhão. Imprensa Oficial (1923 p.311), fazendo menção às más condições dos animais utilizados na tração dos bondes.

*Na trilha da modernização:
os bondes elétricos em São Luis*

A viagem inaugural dos bondes elétricos na capital maranhense se deu no dia 30 de novembro de 1924. A cidade toda queria participar do grande evento, até mesmo aqueles que eram motivados pelo sentimento adverso ao “desenvolvimento” se faziam presentes. Durante todo o percurso inaugural (da Praça João Lisboa até o Anil) inúmeros civis acompanhavam o bonde que agora se movimentava sem os “burrinhos lazarentos”. Os periódicos de São Luís estavam cheios de notas sobre o acontecimento e era normal que se quisesse anunciar aos quatro cantos do Estado que finalmente se rompia as “amarras imperiais” do atraso e se embarcava no bonde do progresso republicano. Dizia um jornal da época que o Maranhão firmava seu progresso com a chegada dos *tramways*, no qual se lê:

O Maranhão assina seu progresso. [...] Não há exagero e optimismo em afirmar que os benefícios trazidos pelos “tramways” electricos são dos mais celebres. Continue ele a funcionar com regularidade e segurança, e o progresso material de São Luis não mais sofrerá a estagnação dolorosa que nos abate desde o início da república, antes virá cada ano – cada mês – a aumentar. (A Pacotilha, 31-12-1924)

Figura 2: Bondes na Rua Oswaldo Cruz (Rua Grande)



Fonte: www.cepimar.org.br/bdmaranhão

O serviço de bondes elétricos assim como os demais “melhoramentos” pelos quais São Luís havia passado na virada do século se justificava pelo fato de que o “progresso” deveria atingir a todos, pois não era possível construir uma imagem de “cidade civilizada”⁷, enquanto grande parte da população continuava com hábitos provincianos. O “mau” comportamento dos seguimentos mais pobres no espaço público negava este ideal de progresso.

As classes populares⁸ além de serem bastante prejudicadas com a precariedade dos serviços públicos, ainda eram vistas como responsáveis pela situação de “atraso” que se encontravam os mesmos⁹. No caso do transporte coletivo, as brigas e os bate-bocas diários que ocorriam dentro dos carros, além de outros inconvenientes promovidos por estes setores sociais feriam a imagem de “sociedade civilizada”. Assim sendo, as autoridades públicas viram a necessidade de elaborar um conjunto de normas para disciplinar o comportamento dos usuários, a fim de conduzi-los “à boa marcha e regularidade dos serviços de bonde”.¹⁰ Foi com este intuito que se originou baseado no artigo 13 do Decreto de 879 de 14 de setembro de 1924 um conjunto de “instruções” que regulava os modos e maneiras dos usuários deste coletivo. Uma de suas primeiras cláusulas se referia à como deveriam estar trajados os usuários: “2 - Os passageiros

⁷ A virada do século XIX no Brasil favoreceu a inserção de novos ideários, alavancados em grande parte pela mudança do sistema político-econômico. O Brasil saía do regime monárquico e de uma economia baseada no sistema escravocrata e ingressava no processo de construção de uma sociedade do tipo capitalista urbano-industrial após a Proclamação da República. Neste sentido, Michael Herschmann e Carlos Pereira afirmam que “especialmente a partir das últimas décadas do século XIX, idéias como novo, progresso, ruptura, revolução e outras nessa linha passam a fazer parte não apenas do cotidiano dos agentes sociais, mas principalmente, a caracterizar o imaginário, o discurso intelectual e os projetos de intervenção junto à sociedade” (Herschmann & Pereira, 1994, p.14).

⁸ A noção de popular aqui é apresentada por meio de uma cotação de valor, que está veiculada às práticas cotidianas, o que “dá uma falsa impressão de homogeneidade”, enquanto, se deveria levar em consideração a interação, e não a divisão do que é popular e do que é elite (Burke, 1989, p. 20-21).

⁹ Mais do que reconstruir uma “cidade nova”, se fazia necessário que os personagens pertencentes a este espaço pudessem adquirir “novos hábitos”, capazes de dissolver a imagem de “incivilizados” que pairava sobre suas cabeças, ou seja, nas palavras de Pesavento, “os habitantes subalternos da urbe precisavam ser enquadrados dentro de uma ordem supostamente mais ordenada, bela, higiênica, moral” (Pesavento, 1994, p.9).

¹⁰ Tração Elétrica, In: Pacotilha, 1 de dezembro de 1924, p.1.

sem paletó ou colarinho, porém bem vestidos em tudo mais só podem viajar nos reboques e na plataforma posterior dos outros carros”.¹¹

Assim, ao mesmo tempo em que o bonde fora implantado com o objetivo de oferecer transporte cômodo e barato à “todos”, as autoridades administrativas do governo promulgavam leis que restringiam a utilização deste serviço às camadas populares, pois ao estabelecer que a entrada nos bondes fosse permitida somente aos que estivessem “bem” vestidos, deixava uma grande parte da sociedade fora desse benefício, pois muitos eram os trabalhadores que residiam longe de seus locais de trabalho e precisavam do bonde para se locomover diariamente.

Quando o Intendente Raul C. Machado recebera a autorização para contratar um novo serviço de viação pública na capital, segundo a Lei 140, de 12 de setembro de 1909, os preceitos a serem obedecidos eram: a substituição da tração animal pela elétrica, aumento das linhas atuais, redução dos intervalos entre as viagens e a diminuição do preço das passagens. Contudo, o que se verificou na prática, como bem mostra os jornais, foi o fato de que os elétricos pareciam ter herdado dos bondes animáticos muitos dos seus problemas, e estes princípios ficaram somente nos papéis e na imaginação do povo que desejava um dia ser servido com transporte de qualidade (Palhano, 1988, p.306).

São Luís contava com quatro linhas de bondes onde operavam quatro carros responsáveis pelo transporte de uma população que já na década de 1920, segundo Rossini Corrêa, chegava à densidade demográfica de 52.929 habitantes (Corrêa, 1993, p.191). Cada veículo possuía oito bancos, permitindo desta forma uma capacidade de 40 passageiros. Não era de se admirar que o número de bondes disponibilizados fosse insuficiente para a quantidade de passageiros que deles precisavam. Portanto, era praticamente inevitável que os bondes transitassem pelos logradouros completamente cheios, o que comprometia a segurança daqueles que os utilizavam. De acordo com o regulamento a pouco citado, numa de suas normas ficava expresso que “todos os passageiros que viajarem na plataforma da frente devem estar sentados a fim de dar espaço ao motorneiro e a qualquer outro empregado da empresa”.¹² No entanto, enquanto a

¹¹ Ibid.

¹² Tração Elétrica, In: Pacotilha, 1 de dezembro de 1924, p. 1.

empresa não fornecia carros suficientes para este contingente populacional era comum ver passageiros seguindo viagem em pé e nos estribos dos bondes.

Figura 3: Passageiros no interior de um bonde elétrico.



Fonte: Miécio Jorge. Álbum do Maranhão, 1950.

Uma das principais imprudências cometidas por aqueles que utilizavam este serviço era o fato de que se pegava o bonde andando ou se saltava com este ainda em movimento, mesmo o regulamento esclarecendo que quem assim o fizesse era "por sua conta e risco", já que a empresa avisava que era "perigosa a tentativa".¹³ Deste modo, o governo do Estado, que tinha como argumento a preocupação com o bem-estar social, depositava sobre a "má" conduta da população toda a culpa pelo atraso em que se encontrava o transporte coletivo. Assim, o Estado se isentava da sua responsabilidade em garantir transporte digno pra todos. Essas "instruções" para regulamentar o comportamento não passavam de

¹³ Id. Ibid, p.2.

medidas distantes da realidade, e não conseguiam resolver os problemas do transporte urbano, mas apenas maquiavam as verdadeiras causas de todas as falhas do serviço oferecido.

Os horários colocados pela empresa muitas vezes deixavam de ser cumpridos, e constantemente, os carros atrasavam, deixando seus usuários por horas à espera dos mesmos. A inobservância dos horários era um problema sério, que comprometia em muito a qualidade do serviço prestado, e chegava até mesmo a gerar acidentes, pois como em alguns pontos dos trilhos as linhas se cruzavam, o carro que se atrasasse ou se adiantasse poderia encontrar-se com outro que vinha na direção contrária. Vejamos um exemplo disso em um dos jornais da época:

Por um tris

...os bondes ns. 1 e 6 chocavam-se

Ontem à tarde, o bonde n. 1 que trafegava na linha do Anil de volta deste Arrebalde passou pela Estação às 6,30 sem fazer a devida parada afim de aguardar para o urbano do horário, e prosseguiu na sua viagem para a praça João Lisboa. Ao aproximar-se, porem, da curva que leva ao "Céu", defrontou subitamente com o n.6, que se dirigia para a Estação e com o qual se chocaria inevitavelmente se a marcha que ambos levavam e a perícia dos motorneiros, detendo em tempo os veículos não estivessem impedido a colisão num espaço de poucos metros (A Pacotilha, 16-12-1924).

Como se vê nesta notícia, o não cumprimento dos horários podia ser gerado pelo simples desleixo da Companhia em não respeitar os mesmos ou, o que era mais grave, por outros problemas bastante comuns neste serviço como o mal estado de conservação dos carros, os descarrilhamentos e as quedas de energia.

A situação em que se encontravam os carros era alarmante, e de acordo com Raimundo Palhano os melhoramentos efetivados nos serviços de bonde resumiram-se no complemento da linha circular, que cobria a zona nobre, e na instalação de um novo sistema de agulhas (Palhano, 1988, p336). Ainda era insuficiente para que se pudesse ter um transporte de qualidade, pois mesmo com o novo conjunto de agulhas¹⁴, os veículos que deslizavam pelos trilhos da cidade iam deixando pedaços de sua maquinaria pelo caminho. Havia ocasiões em que os próprios passageiros eram obrigados a ajudar

¹⁴ "Sistema de carris de ferro móveis para facilitar, nas linhas férreas, a passagem dos trens de uma via para outra". (Ferreira, 1999).

com a aparelhagem dos carros se não quisessem terminar os seus percursos a pé ou esperar horas até que fosse contornada a situação. O Jornal do Povo foi uma das testemunhas da precariedade dos bondes, e como coloca nesta nota, causava inúmeros transtornos ao andamento das atividades urbanas:

BONDE PARALIZOU TRÁFEGO

Por várias horas, ontem, o tráfego de bondes na rua Osvaldo Cruz, esquina com a rua Cândido Ribeiro, esteve congestionado, em virtude de ter quebrado o eixo direito do bonde n.º 11, que faz a linha Gonçalves Dias.

Comunicada a ocorrência à Estação Central foi enviado o socorro necessário, tendo a reportagem presenciado o serviço que era executado para a normalização do trânsito dos elétricos que utilizam aquela linha, no local acima mencionado. (Jornal do Povo, 22-12-1959)

Assim, os bondes elétricos que transitavam na capital maranhense lembravam e muito os seus precursores, pois as "condições físicas" em que operavam eram similares às "condições" dos de tração animal. E todo o discurso progressista das autoridades políticas no período em que se contraiu o empréstimo norte-americano, em que se dizia que era melhor não terem nunca existido os bondes animálicos, pois "eram uma vergonha e humilhação permanente para a cidade" e que "na sua espécie deviam ser únicos" também se adequava perfeitamente aos que estavam em vigor neste momento.

Na contramão do progresso: a retirada dos bondes elétricos e a substituição pelos ônibus

Decorridas duas décadas de atuação, o serviço dos bondes elétricos sob os cuidados da Ulen já mostrava sinal de deterioração e a situação do transporte público se tornava cada vez mais caótica. O Estado pagava um preço muito alto pelo serviço e não tinha um retorno satisfatório, fato que não passava despercebido pela população, que não deixava de reclamar. A relação custo-benefício não apresentava bons indicadores, assim, o Estado se viu impossibilitado de continuar com o contrato com a Ulen, encerrando as atividades desta empresa com o transporte urbano em São Luís em 15 de junho de 1946.

Para dar continuidade a administração dos serviços foi criado em 1947¹⁵ o Serviço de Água, Esgotos, Luz, Tração Elétrica e Prensa de Algodão (SAELTPA), que também não correspondia às expectativas da população, e os meios de comunicação foram mais uma vez utilizados para tais reclamações, como se vê nesta nota de jornal:

O fato é que desde a entrega dos serviços do Estado estes têm se deteriorado progressivamente, e até peças condenadas pela anterior administração estão novamente em uso (Jornal do Povo, 05-05-1950).

Após longo período de crise no transporte urbano, a administração dos bondes voltou a andar nos trilhos por ocasião da nomeação de um novo administrador o Sr. Eduardo Viana Pereira. Uma de suas primeiras medidas "foi resolver os problemas das baixas arrecadações nos bondes", através da conscientização dos funcionários responsáveis pela fiscalização. Após a execução desta medida percebeu-se um aumento de 40% da receita referente ao transporte público. Esta verba que havia sido usurpada finalmente passou a ser investida na melhoria deste serviço, e enfim, a população ludovicense podia contar com um sistema de transporte público, cômodo, ágil e seguro.

Contudo, Eduardo Viana não ficou por muito tempo responsável pelo SAELTPA e o quadro vergonhoso à que se tinha visto antes voltava a ser novamente a dura realidade do transporte público de São Luís. Dia após dia, os bondes iam sendo sucateados e a população sofria sem um sistema de transporte capaz de suprir suas necessidades. Esta defasagem possibilitou que alguns empresários ligados a políticos locais se interessassem pelo transporte e logo começaram a lançar seus olhares ambiciosos sobre tal sistema. Daí surge as primeiras iniciativas de se colocar os ônibus nesta capital, como se lê nesta nota do Jornal Pequeno:

Valter Fontura, o eterno afilhado dos poderosos, continua abusando da boa vontade do nosso povo, fazendo as viagens na linha S. Pantaleão de acordo com suas convivências pessoais. O conhecido proprietário de ônibus comete os maiores absurdos e não sofre nem sequer censura por parte do atual prefeito. Apesar dessa "mamãezinha" escandalosa, Valter Fontura ainda brinca de "cabra-cega" com o nosso povo, objetivando sempre o recheiamento de sua bolsa (Jornal Pequeno, 22-12-1965).

¹⁵ Ano em que Sebastião Acher da Silva assume o governo do Estado, colocando a SAELTPA sob a responsabilidade do secretário major Tasso de Moraes Rego (Buzar, 1998, p.69).

Se pôde averiguar que havia um total descaso por parte do poder público com relação ao transporte, ou melhor, havia se firmado algumas conveniências que deixava aberto o espaço para aqueles que tivessem condições financeiras. Assim, qualquer um que adquirisse alguns ônibus poderia os colocar em circulação sem nenhum impedimento, desde que não ferisse os interesses políticos da elite local.

A equação da soma dos abusos dos proprietários de ônibus à omissão do poder público tinha um resultado trágico e esperado, a retirada dos bondes elétricos do transporte público da capital.

Em meados do século XX, a noção de “moderno” já havia se modificado. Neste momento, o Brasil estava sob o governo de Juscelino Kubitschek, que tinha como sua principal política o desenvolvimento e a integração do país. JK, como ficou mais conhecido, lançou o Plano de Desenvolvimento Nacional também conhecido como Plano de Metas, que visava estimular o crescimento da economia por meio da energia, alimentação, indústria de base, educação e transporte. Este último ia ser modernizado, principalmente, através da difusão de máquinas movidas a óleo diesel –automobilismo¹⁶.

Assim, a modernização pregada neste momento estava longe de combinar com os trilhos que insistiam em permanecer em algumas cidades brasileiras. Um transporte que não permitia a liberdade, pois estava preso a um roteiro. O homem moderno era agora, sobretudo, um amante da liberdade. Como ressaltava Charles Wright, o bonde oferecia pouca flexibilidade por estar preso aos trilhos, além do que “a frequência, ou seja, o número de partida por hora, era baixo, e os veículos andavam sempre cheios em certos horários” (Wright, 1988, p.23).

¹⁶ É neste momento que o automobilismo se torna mais atraente, pois o automóvel chega como uma nova etapa do progresso técnico. Neste sentido, Giucci afirma que “A extraordinária vitalidade do automóvel está no fato de que ele, de modo relativamente rápido, passou a ser visto como uma exigência do mundo moderno – economia de tempo, utilidade, trabalho, liberdade, prestígio. Está aí sua dimensão popular, embora frequentemente fosse inacessível ao grande público” (Giucci, 2004, p.19).

A velocidade estava cada vez mais presente nos sonhos e no cotidiano dos brasileiros, e como enfatiza Giucci “a velocidade se impõe como a base da vida moderna” (Giucci, 2004, p.48). Ainda de acordo com este autor, “a velocidade surge associada à renovação de vida, mobilidade, anonimato, juventude e libertação. Ela premia a circulação e desvaloriza as antigas ligações com a terra e a família” (Giucci, 2004, p.56).

Dessa forma, o mesmo bonde que havia sido implantado sob o desígnio do progresso e do moderno, era agora taxado de retrogrado e atrasado. Isto por que, como explica David Harvey “a modernidade não pode respeitar sequer o seu próprio passado, para não falar de qualquer ordem social pré-moderna”. Ainda de acordo com este autor, a modernidade sempre promove rupturas, uma vez que “não apenas envolve uma implacável ruptura com todas e quaisquer condições históricas precedentes, como é caracterizada por um interminável processo de rupturas e fragmentações” (Harvey, 1998, p.22-23).

Muitas foram as justificativas encontradas por aqueles que tinham interesse em ver os bondes elétricos parados, e todas se resumiam em uma só: o bonde trafegava na contramão do progresso. Contudo, nem todos viam a aposentadoria dos bondes com bons olhos. Alguns se sentiam até mesmo furiosos ao serem testemunhas de tamanho “delito” contra o transporte público. A população estava dividida, e mesmo para aqueles que reconheciam que os bondes operavam sob condições precárias, era doloroso ver um artefato tão potente de sua memória ser posto de lado em nome de um progresso que bem poucos conheciam. Este sentimento pode ser notificado em uma das notas do Diário da Manhã, em que se lê: “A nosso ver, só por um bonde trafegar de contramão, não é razão suficiente para retirá-lo” (Diário da Manhã, 09-05-1966).

Quando a retirada dos bondes elétricos passou a ser conveniente àqueles que tinham o poder de decisão, todas as falhas deste transporte público foram evidenciadas. Neste momento, os ônibus se tornaram em um meio de transporte eficaz, propagado pelas autoridades políticas de São Luís. Ao comparar os ônibus aos bondes elétricos, o inspetor de trânsito Sr. Wilson Lopes Machado alegava que “nestas condições a população está muito mais bem servida que os bondes, visto que como há mais rapidez e conforto,

além de não haver interrupção por falta de energia elétrica, que paralisava os bondes durante várias vezes por dia” (Jornal O Imparcial, 06-07-1966).

Apesar de toda a defesa proferida pelo inspetor Wilson ao colocar o ônibus como um serviço de transporte de “rapidez e conforto”, esta afirmação é um tanto contraditória, uma vez que eram comuns reclamações dos populares, principalmente ao fato de que os ônibus encerravam antes das 21h e só saíam do ponto de partida quando já estava completamente lotados, o que atrasava em muito a viagem. Portanto, o conforto e a rapidez pregados pelas autoridades não condiziam com a realidade dos ônibus lotados e das longas e exaustivas esperas até atingir o número suficiente de passageiros para darem partida.

Mesmo que a presença dos ônibus fossem recente e algo novo, pode-se inferir que a população e os jornalistas já haviam percebido que o problema não era o meio de transporte em si. Na realidade, o que havia fracassado nos bondes de tração animal e de tração elétrica e que continuava com sérias deficiências com relação aos ônibus era a administração destes serviços. Um dos jornais que circulava na década de 1960 demonstra a falta de credibilidade que se tinha construído sobre o transporte público da capital. Assim se lê: “A substituição, quando da retirada dos trilhos da Avenida Pedro II, lançaram um linha circular de ônibus. Não durou um mês. Fora os bondes da Estrada de Ferro. Nova linha de ônibus. Nova decepção (Diário da Manhã, 09-07-1966).

Essas irregularidades das linhas de ônibus deixavam um ar de desorganização, que implicavam sérios transtornos e desconforto para quem por hora precisava utilizar o transporte para se locomover pela cidade. Diante de tamanho problema o poder público não deveria permanecer inerte, enquanto o povo pagava pelo injusto preço de não ter sequer um transporte com horário e roteiro definidos. No mesmo jornal mencionado anteriormente foi postado um alerta: “É tempo, pois de atrair-se empreendedores que se disponham a garantir uma frota de coletivos capaz de responder à solicitação dos principais núcleos populacionais em condições de segurança, pontualidade e conforto” (Diário da Manhã, 05-12-1967).

Pode-se perceber que a linha de São Pantaleão continuou funcionando pelo menos até o dia 11 de abril de 1967, quando se tem notícia entre o choque de um bonde dessa linha e uma caçamba da Prefeitura. Depois disso nada mais consta nos jornais pesquisados até o ano de 1968 sobre a atuação de alguma linha de bonde. Portanto, acredita-se que os bondes não circulavam mais pelas ruas da capital no início de 1968.

Os bondes elétricos saíam e deixavam agora apenas saudade nos corações daquele que guardam as mais singelas lembranças destes “bons tempos”. O tempo dos bondes!

Considerações finais

Ao analisarmos o serviço dos bondes elétricos, verificou-se que não se chegou a um consenso quanto ao local de origem, sendo que a versão mais conhecida sugere que o bonde elétrico tenha se surgido nos Estados Unidos. Daí também pode derivar o termo “bond” ao se referir aos bilhetes produzidos pela companhia com o valor da passagem devido problemas com o troco. Verificou-se também que o Brasil foi pioneiro em empregar os bondes elétricos enquanto transporte coletivo, uma vez que colocou um bonde elétrico em funcionamento em 1892 no Rio de Janeiro se tornando o primeiro país da América Latina a dispor de tal serviço.

Algumas décadas depois, os bondes elétricos chegaram a São Luís sob o discurso progressista das autoridades e elites locais, tentando colocar esta capital no patamar das grandes cidades, que já dispunham de tal melhoramento. Contudo, logo que se pôs a funcionar, os bondes elétricos mostraram suas debilidades, enquanto um serviço de transporte público, já que não atendiam efetivamente as necessidades da população ludovicense, além do que se caracterizou como um serviço extremamente seletivo.

Duas décadas após sua implantação, os bondes já se encontravam desgastados, e atrelado à isso, a modificação no discurso modernista favoreceu o início de um processo de decadência. Na década de 1950, o conceito de moderno não mais combinava com os trilhos e a retirada destes veículos era quase irremediável.

Assim, os elétricos saíam de circulação na capital maranhense sob os signos de atraso, idéia parecida com a do tempo em que os bondes de tração animal haviam deixado de atuar nesta capital. Os mesmos veículos que outrora foram arrogados como sinônimos do progresso na década de 1920, em meados da década de 1960 eram tidos como retrógrados e ultrapassados, cabendo aos ônibus neste momento transportar a idéia de moderno.

Bibliografia

ARAÚJO, Emília ARAÚJO, Emília Rodrigues, *A mobilidade como objeto sociológico*, Minho - Portugal: Universidade do Minho, 2006.

BURKE, Peter. *A Cultura Popular na Idade Moderna: Europa, 1500 - 1800*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

BUZAR, Benedito. *Vitorinismo: Lutas políticas no Maranhão (1945 - 1965)*. São Luís: LITHOGRAF, 1998.

CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede - A Era da informação: Economia, sociedade e cultura*. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1999.

CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL, *Cidade em Movimento*, Energia elétrica e meios de transporte na cidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço urbano*. 4ª edição - São Paulo: Editora Ática S.A., 2000. (Série Princípios).

CORRÊA, Rossini. *Formação Social do Maranhão: O Presente de uma Arqueologia*. - São Luís: SIOGE, 1993.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário Aurélio Eletrônico - Século XXI*. Versão 3.0. Editora Nova Fronteira & Lexikon Informática, 1999.

GIUCCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

HARVEY, David. *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edição Loyola, 1998.

HERSCHMANN, Michael M. & PEREIRA, Carlos Alberto Messeder (orgs). *A Invenção do Brasil Moderno: Medicina, Educação e Engenharia nos anos 20-30*. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

MACHADO, Máximo José Souza. *O bonde em São Luís nos anos 70 do século XIX*. São Luís, UFMA (Monografia) 1990.

ORBIGNY, Alcide d'. *Viagem Pitoresca através do Brasil*. São Paulo/Belo Horizonte: EDUSP/Editora Itatiaia, 1976.

PALHANO, Raimundo. *A produção da coisa pública; serviços e cidadania na Primeira República: república ludovicense*. São Luís: Ipês, 1988.

PESAVENTO, Sandra J. *O Imaginário da Cidade*. Porto Alegre: Editora da UFRG, 1999.

PESAVENTO, Sandra J. *Os Pobres da Cidade: Vida e Trabalho (1880-1920)*. Porto Alegre: Ed. UFRS, 1994.

RODRIGUES, Arlete Moysés. *Conceito e definições de cidade*. In: *Metrópoles e a questão social brasileira*. Org: Luis César de Queiroz Ribeiro & Orlando Alves dos Santos Jr. São Paulo: Editora Cortez, 2007.

STIEL, Valdemar Correia. *História do transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus* - São Paulo: Pini, 1984.

VASCONCELLOS, Eduardo A. *O que é Trânsito*, São Paulo: Brasiliense, 1998.

WRIGHT, Charles L. *O que é transporte urbano*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1988

Referências documentais

Mandato de segurança contra medida do IET, de 04 de julho de 1966. *Prefeitura requer que lhe seja liminarmente concedida continuar na exploração do serviço de transporte de bondes.* São Luís, MA, 1966.

Portaria nº12 de 02 de julho de 1966. *Proíbe os bondes de andar na contramão.* São Luís – MA, 1966.

A Pacotilha 1924; Correio da Manhã 1930; Diário da Manhã 1966, 1967; Jornal do Povo 1950, 1959; O Imparcial 1966

<http://www.fundaj.gov.br/notitia/servlet/newstorm.ns.presentation.NavigationServlet?publicationCode=16&pageCode=299&textCode=3073&date=currentDate>, acesso em 02-07-08.

<http://memoriacarris.blogspot.com/2008/03/chegaram-os-bondes-eltricos-nova-luz-s.html>, acesso em 29-07-08.

<http://br.geocities.com/bonde103/eti.html>, acesso em 25-07-08.

www.cepimar.org.br/bdmaranhão, acesso em 03-02-07.



OS DESAFIOS PARA O USO DO AUTOMÓVEL NO ESPAÇO URBANO DE SÃO LUÍS

*João Ricardo Costa Silva**

Analisar o processo de expansão da frota de veículos automotores e suas conseqüências para a mobilidade urbana no município de São Luís requer o lançar de um olhar reflexivo sobre como foi sendo erigido o planejamento de locomoção na urbe.

Nesta perspectiva, perpassa por esta análise a reflexão de como a cidade e conseqüentemente seu espaço urbano vão sendo ocupados pelos veículos, diante de um planejamento urbano que se manifesta precário e onde o sistema de transporte coletivo, encarregado de levar a grande maioria da população, não consegue atender de forma satisfatória aos usuários do sistema.

* Licenciado em História pela Universidade Federal do Maranhão, Mestre em Ciências Sociais pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais/UFMA. Bolsista da CAPES. Email: joaoricardocs@hotmail.com

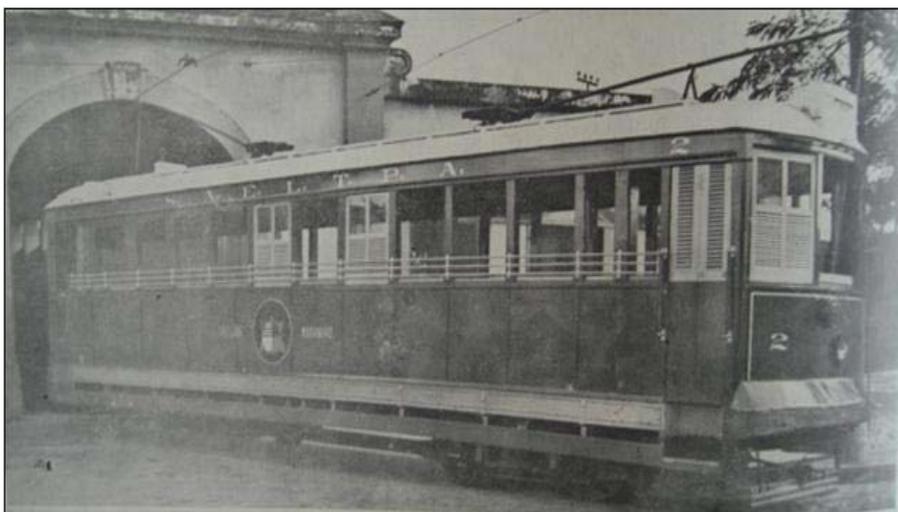
A substituição dos bondes pelos automóveis

Na capital maranhense até da década de 1920 o bonde de tração animal podia ser encontrado pelas ruas da urbe, entretanto o serviço era considerado de péssima qualidade pela população local.

No que diz respeito ao transporte urbano, a capital maranhense não se encontrava bem servida. Os bondes de tração animal são testemunhos do atraso, afinal haviam sido implantados nos anos 70 do século XIX e se caracterizavam por um serviço bastante rudimentar, que não atendia as necessidades da população local, e por isso eram alvo constante de veementes críticas em jornais. (Prazeres, p. 42)

Entretanto, esta modalidade de transporte, foi aperfeiçoada com a implantação do bonde elétrico que durante vários decênios do século XX foi o principal meio de transporte urbano da população em seu itinerário diário. Esta forma de transporte surgiu em São Luís em 1924 em substituição aos antigos bondes de tração animal e teve sua posterior extinção na década de 1960, quando os últimos bondes saíram de circulação. “Assim, ao final do ano de 1966, não se ouvia mais os sinos dos bondes ecoando pelas ruas de São Luís”. (Mendes, p. 185)

Figura 1 – O perfil de um bonde elétrico



Fonte: Miécio Jorge. Álbum do Maranhão, 1950

Entretanto, antes do total encerramento da utilização dos bondes elétricos em São Luís, estes já disputavam espaço nas estreitas ruas da urbe com um novo meio de transporte que gradativamente foi se incorporado a vida da cidade: o automóvel.

Com o aparecimento dos veículos automotores tanto na modalidade coletiva – (ônibus urbanos) quanto particular, com os carros de passeio, foi se afirmando o transporte baseado em veículos automotores. Devendo-se ressaltar que os carros particulares de passeio eram alçados não só como um elemento afirmador de um progresso material, bem como igualmente da presença de status social. Assim, o uso dos bondes passou a ser visto como um meio ultrapassado para o deslocamento. “Os bondes tornaram-se obsoletos para atender aos interesses da indústria automobilística (no âmbito nacional) e dos empresários do ramo de transporte (no âmbito local)”. (Mendes, p. 185)

A inserção dos ônibus urbanos adveio para a substituição dos antigos bondes que se tornaram obsoletos com o vagar dos anos. Ademais, o ônibus permitia uma maior movimentação e deslocamento já que não estava como o bonde preso a um itinerário por onde houvesse trilhos, poderia circular por novas rotas e assim alcançar logradouros que antes não eram servidos pelo transporte coletivo.

Figura 2 – O perfil de um ônibus



Fonte: Miécio Jorge. Álbum do Maranhão, 1950

Já o carro de passeio, que nos seus primórdios eram um luxo de poucos, era vendido como um exemplo de liberdade para o seu possuidor que não mais passaria a ter que circular no itinerário dos antigos bondes e tampouco nos novos itinerários dos coletivos.

O crescimento da quantidade de veículos automotores em São Luís contribuiu de forma marcante para a atual localização urbanística de muitos logradouros da cidade, deixando os automóveis marcas indeléveis de sua presença no ambiente urbano.

O veículo automotor tem em seu benefício a sua grande praticidade para a mobilidade urbana, sendo bastante adaptado e útil ao estilo frenético da vida urbana. O carro, em especial, terá um impacto importante para o tipo metropolitano individual¹ que vai emergir gradativamente nos grandes centros urbanos.

Juntamente com a maior liberdade, o século XVIII exigiu a especialização funcional do homem e seu trabalho; essa especialização torna o indivíduo incomparável a outro e cada um deles indispensável na medida mais alta possível (Simmel, p. 11).

O automóvel de passeio vem a se tornar um amalgama com a sociedade do relógio que impera na cidade, tornando o indivíduo adaptado as relações sociais que se ramificam e se revelam em compromissos – profissional, estudantil, religioso, etc. – e serviços de natureza variada.

Os relacionamentos e afazeres do metropolitano típico são habitualmente tão variados e complexos que, sem a mais estrita pontualidade nos compromissos e serviços, toda a estrutura se romperia e cairia num caos inextricável. Acima de tudo, esta necessidade é criada pela agregação de tantas pessoas com interesses tão diferenciados, que devem integrar suas relações e atividades em um organismo altamente complexo (Simmel, p. 14).

Assim, o automóvel vai se configurando como o meio de transporte que se adapta as necessidades da vida na cidade² proporcionando um deslocamento mais fácil e livre aos seus usuários.

¹ O tipo metropolitano soberano individual (o indivíduo prosaico) seria o contraponto do tipo soberano de personalidade (indivíduo provinciano), de acordo com a análise feita por Simmel acerca da metrópole e sua influência sobre o indivíduo.

A participação do automóvel na configuração da cidade

Nas décadas subseqüentes com o aumento da frota de veículos, o traçado da cidade foi sendo modificado e expandido para se adequar aos automóveis. Na década de 1940, o ludovicense imbuído do espírito do “progresso” tinha no carro um elemento que representava a concepção da ideologia desenvolvimentista.

Entretanto em que pese essa retórica São Luís era ainda uma cidade de ruas estreitas calçadas com pedras de cantaria em sua grande maioria. “As mesmas não haviam sido projetadas para os automóveis e logo se mostraram pouco compatíveis com a utilização dos últimos” (Silva, p. 33).

Além dos velhos casarões, assombrados tivemos como herança, essas ruas que, não obstante serem bem calçadas, não correm nelas, mais de dois automóveis em paralelo. (O Globo – São Luis, 13/07/1948, s.p).

Entretanto, progresso pede passagem, e a concepção antiga de urbanização torna-se um elemento de atraso frente ao uso dos carros. As ruas mesmo bem calçadas, não servem para uma cidade que aspira ser uma verdadeira “New York” de vias expressas. O automóvel, símbolo da liberdade de locomoção solicita seu espaço, o que significa a criação de largas ruas e avenidas.

Um exemplo da influência da concepção urbana pautada em grandes e largas avenidas e seu poder de modificação da paisagem urbana existente pode ser constatado na observação da Rua Afonso Pena, local que sofreu poucas alterações, mas que perdeu os dois primeiros prédios à esquerda da imagem, demolidos quando da abertura da Avenida Magalhães de Almeida, na década de 1940.

² Em que pese às diversas conceituações sobre o que seria a cidade, neste artigo o termo está sendo utilizado no sentido de uma área urbanizada, que se diferencia de vilas e outras entidades urbanas através de vários critérios, os quais incluem população, densidade populacional ou estatuto legal. Para um outro conceito de cidade, aconselha-se uma leitura de Max Weber, “Conceito e Categorias da Cidade” (Weber, 1979), onde o autor ressalta diversas modalidades de cidade que houveram no passado denotando suas distintas origens.

Figura 3 – Demolição de prédios



Fonte: Arquivo do IPHAN

Figura 4– Abertura da Av. Magalhães de Almeida



Fonte: Arquivo do IPHAN

O antigo, apesar de ser calcado como um elemento nocivo ao desenvolvimento do progresso dentro da concepção do discurso modernizador tem suas qualidades técnicas reconhecidas, seja pela durabilidade, seja pela boa forma de construção. Entretanto, paralelo às qualidades, sempre surge os defeitos na busca de um fundamento de modificação da realidade - baseada no tradicional - para outra baseada em um discurso do moderno, na busca pela sedimentação de uma nova ótica.

Não foram poucas as propostas de demolição de casarões do centro histórico para que fossem abertas largas avenidas para serem utilizadas pela crescente frota de veículos. Entretanto, os tombamentos efetuados pelo poder público do centro antigo da cidade possibilitaram a salvaguarda das construções centenárias, que assim conseguiram resistir aos projetos viários, passando a ser protegidas sob a tutela do poder público.

As contradições e os desafios dos veículos automotores

Além do problema da expansão de vias para o uso do automóvel no perímetro do centro histórico, havia também a necessidade de criação e melhoria da malha viária para outros eixos da cidade que se expandiam.

É notório que, durante o trintenário 1940-1970, São Luís abrigou parcela crescente da população migrante do campo, o que fez espriar-se urbanisticamente, como dito em passagem anterior. Destarte, é entre o final dos anos 60 e por todo o desabrochar da década de setentista que a capital timbirensense, nascida em meio à disputa colonialista travada entre gauleses e lusitanos, adquire novo traçado urbano. Suas fronteiras expandem-se, rompendo o bloqueio do corredor limitado pelos rios Bacanga e Anil (Reinaldo Júnior, p. 89).

Nesta perspectiva várias avenidas foram construídas e ao mesmo tempo em que facilitavam o deslocamento para áreas antes pouco ou mesmo não habitadas, acabou por contribuir para uma expansão do perímetro urbano de São Luís. Uma análise do mapa de São Luís com suas avenidas mostra claramente como a malha viária imbricou-se com o assentamento humano da urbe.

Em São Luís, muito em função do alargamento demográfico, tornou-se mister e urgente a construção de conjuntos habitacionais em resposta à vasta demanda proveniente de estratos médios e baixo da sociedade. Assim, entre o final dos anos 60 e o término dos 70, foram eretos diversos conjuntos de moradia popular, alcançando inclusive setores da classe média local (Reinaldo Júnior, p. 89).

Principalmente no decorrer da construção dos grandes conjuntos habitacionais – Cohab, Cohatrac, Cidade Operária, dentre vários outros, - são exemplos de como a abertura de longas avenidas foi criando um sistema viário pautado em longas avenidas que ligavam bairros e conjuntos cada vez mais distantes do centro.

Os conhecidos conjuntos habitacionais populares, também não enfrentam a questão fundiária urbana como bem mostra Silva em sua tese de doutorado (Silva, 1998). Os governos municipais e estaduais desviaram sua atenção dos vazios urbanos (que, como se sabe, se valorizam com os investimentos públicos e privados feitos nos arredores) para jogar a população em áreas completamente inadequadas ao desenvolvimento urbano racional, penalizando seus moradores e também todos os contribuintes que tiveram que arcar com a extensão da infra-estrutura (Maricato, p. 21).

Essa expansão do sistema viário não foi acompanhada de um planejamento urbano³ capaz de fazer uma integração entre a crescente frota de automóveis e usuários do sistema de transporte⁴ que se verificou em a partir da década de 1970 quando ocorre um crescimento populacional vertiginoso em São Luís.

Apesar das investigações comprobatórias sobre os traçados urbanos, a cidade não foi prioritariamente percebida como um habitat humano penetrado por uma vida de comunicação rápida (Virilio, p. 21)

³ O artigo coaduna-se com o autor Eduardo Alcântara de Vasconcellos quanto a afirmar que na análise da ordenação e regulamentação da circulação no espaço urbano exista uma hierarquia de níveis de intervenção, havendo um planejamento urbano, um planejamento de transportes para então chegar-se a uma engenharia de tráfego (Vasconcellos, p. 40).

⁴ O crescimento populacional a partir da década de 70 foi um fator preponderante para o surgimento de vários conjuntos habitacionais e abertura de novas avenidas. De acordo com dados do Censo 2000 – IBGE, o município possuía então, 870.028 habitantes, sendo 837.584 na área urbana e 32.444 na área rural.

Figura 5 – Linha de ônibus para o Anil



Fonte: Miécio Jorge. Álbum do Maranhão, 1950

O processo de deslocamento campo – cidade verificado mais agudamente na segunda metade do século XX em todo o Brasil, também se verificou em São Luís, provocando um inchaço populacional devido ao intenso processo de urbanização – ou falta desta. “Trata-se de um gigantesco movimento de construção de cidade, necessário para o assentamento residencial da população bem como de suas necessidades de trabalho, abastecimento, *transportes*, saúde, energia, água etc. (Maricato, p. 16 – grifo nosso).

O resultado hoje observado da falta do liame entre o planejamento urbano e uma boa engenharia de tráfego se traduz atualmente nas contradições do uso do automóvel que aos poucos vai perdendo seu sentido primordial de ser um elemento de facilitação da vida urbana. Os deslocamentos tornam-se lentos e estressantes para os usuários do sistema, principalmente para os segmentos sociais menos favorecidos que se utilizam do transporte coletivo⁵ de qualidade pouco desejável.

⁵ Cabe ressaltar que apesar da melhoria verificada com a introdução do sistema de terminais de integração onde o usuário do transporte coletivo paga somente uma passagem e pode mudar de ônibus para assim chegar ao seu destino de forma mais econômica, não conseguiu reduzir a superlotação da frota, especialmente nos horários de pico.

Este acesso diferenciado aos meios de transporte, aliado a fatores locais da população no espaço urbano e seus condicionantes sociais e políticos, introduzem diferenças fundamentais no processo de produção e consumo da circulação urbana, e conseqüentemente na política pública com respeito a esta circulação (Vasconcellos, p. 64)

Figura 6 – Fluxo de veículos na Avenida Carlos Cunha - Jaracati



Fonte: Maurício Alexandre. www.saoluis.ma.gov.br, 2007

O que se pode observar no cotidiano da cidade é uma constante disputa entre os veículos e as pessoas, uma disputa que aumenta constantemente com o acréscimo continuado da frota automotora⁶ atrelada a falta de uma política de planejamento urbano e de transporte que seja capaz de se materializar em uma engenharia de tráfego hábil para minimizar esse atrito.

⁶ Segundo o Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão, hoje existem nas ruas da capital 218.002 veículos. Ainda de acordo com o órgão em 2007 foram efetuadas 42.640 infrações de trânsito cometidas pelos condutores da capital.

Assim, a análise mais detalhada de dinâmica da circulação urbana mostra que existem dois conflitos básicos a ela inerentes. O primeiro deles é o conflito físico, de disputa pelo espaço entre corpos em movimento, e que é o tipo de conflito mais evidente, que recebe conseqüentemente a atenção prioritária da engenharia de tráfego, como atividade ordenadora e regulamentadora da utilização do espaço. No entanto, existe um outro conflito, não aparente, e que não costuma ser analisado dentro da técnica tradicional: trata-se do conflito político, ou seja, que envolve os interesses e a necessidades dos atores. (Vasconcellos, p. 50)

Na atual situação da circulação urbana da cidade de São Luís são necessárias intervenções que visam dirimir tanto o conflito físico que se caracteriza por uma disputa de espaço, onde carros ocupam de forma arbitrária espaços destinados a pedestres, estes por sua vez arriscam-se no asfalto ao invés de utilizarem os passeios e faixas de segurança. Há ainda o conflito entre os próprios veículos, seja na disputa entre ônibus versus carros de passeio, bem como entre motos e os demais veículos.

Quanto ao conflito entre os diversos atores do trânsito: usuários de transportes coletivos, do transporte particular, pedestres e terceiros que possam vir a ser parte do sistema viário e suas necessidades de locomoção há de se ressaltar que não há uma forma de atender a simultaneamente a todos, visto que entre os mesmos não papéis estáticos desempenhados no trânsito e sim uma miríade de papéis de acordo com situação em que a pessoa se encontra apesar de haver "tendência à repetição de certos papéis, como por exemplo, o trabalhador que sempre anda de ônibus ou a dona de casa de classe média alta que só anda de carro..." (Vasconcellos, p. 52).

Há de se fazer então, uma análise crítica sobre os atores e as formas de circulação que estão à disposição destes para que assim possa ser desenvolvida uma engenharia de tráfego atrelada a uma política pública de planejamento urbano e de trânsito no intuito de se dirimir as tensões atuais entre o humano e o automóvel.

Este não deve ser visto apenas como um meio de locomoção entre dois ou mais pontos, mas com um elemento que possui uma autonomia no sistema de trânsito e uma vida própria pelo status que foi se configurando por ser um item fundamental na dinâmica social urbana. "A automobilização transforma-se em um suporte

fundamental do individualismo moderno e o automóvel é seu expoente máximo: um objeto de culto". (Giucci, p. 15)

Figura 7 – Estatística do tipo de veículos em São Luís

Tipo	Quantidade	%	Gráfico
Automóvel	138.314	63,17	
Motocicleta	37.761	17,25	
Caminhonete	13.439	6,14	
Camioneta	11.087	5,06	
Caminhão	7.610	3,48	
Ônibus	3.446	1,57	
Motoneta	2.753	1,26	
Reboque	1.624	0,74	
Microônibus	952	0,43	
Utilitário	914	0,42	
Semi-reboque	466	0,21	
Caminhão-trator	342	0,16	
Ciclomotor	178	0,08	
Trator de esteiras	28	0,01	
Triciclo	23	0,01	
Trator de rodas	15	0,01	
Side-car	9	0,00	
Trator misto	1	0,00	
Total:	218.962	100,00	

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito - 2008

Em São Luís, o crescimento da frota de veículos vem se afirmando constante, sendo que a marca de 200 mil⁷ carros circulando pela capital já foi superada. Assim, o problema do uso do automóvel na cidade cresce gradativamente.

Considerações finais

Em que pese ao poder não só físico quanto simbólico que os veículos ostentam no seio da sociedade – em especial no meio urbano – não se deve esquecer que como qualquer outra produção material do homem, aquele deve ser um meio a serviço dos atores sociais no quadro da circulação urbana. Portanto, é indispensável que exista um planejamento urbano voltado para a necessidade das pessoas, para que assim os projetos de trânsito alicerçados em uma sólida engenharia de tráfego possam criar condições para se reverter o atual problema de circulação que se verifica nas ruas de São Luís, não se esquecendo que o trânsito não é um simples problema burocrático, mas sim um lócus de disputas políticas e de interesses variados que necessita assim de soluções e múltiplas. Assim será possível se superar os desafios atuais do uso do automóvel em nossa cidade.

Bibliografia

BOURDIEU, Pierre. *O Poder Simbólico*. Tradução de Fernando Tomaz. 8ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. 322 p. Tradução de: Le pouvoir symbolique.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO MARANHÃO. *Estatísticas*. São Luís, 2008. Disponível em: <http://www.detran.ma.gov.br/estatisticas/>. Acesso em: 24 set. 2008.

GIUCCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

HENRI, Lefebvre. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2001.

⁷ De acordo com dados do DETRAN-MA, a frota do município de São Luís com 218.962 veículos, representa 37,58% da frota total de veículos no Estado do Maranhão. Dados referentes ao mês de setembro de 2008.

MENDES, Sylvânio Aguiar. *Saindo dos Trilhos: Uma Visão sobre a Administração do Transporte Elétrico Ludovicense*. Revista Outros Tempos, ISSN 1808-8031, volume 02, p. 167-187.

PRAZERES, Maria das Graças do Nascimento. *Andando nos trilhos: o serviço dos bondes elétricos na capital maranhense*. 100 f. Monografia (Graduação em História) Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2007.

RIBEIRO JÚNIOR, José Reinaldo Barros. *Formação do espaço urbano de São Luís: 1612 - 1991*. São Luís: FUNC, 2001.

SILVA, João Ricardo Costa. *O crepúsculo da antiga cidade: um olhar sobre o centro histórico de São Luís (1930-1955)*. Monografia (Graduação em História) Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2006.

SIMMEL, Georg. *A metrópole e a Vida Mental*, IN: VELHO, Otávio Guilherme (org.), *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1979.

VASCONCELLOS. Eduardo Alcântara de. *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo: Annablume, 1999.

VERÁS, Maura Pardini Bicudo. *Trocando olhares: uma introdução à construção sociológica da cidade*. São Paulo: Studio Nobel-EDUC, 2000.

VIRILIO, Paul. *Velocidade e política*. São Paulo: Estação da Liberdade, 1996.

WEBER, Max. *Conceito e categorias de cidade*. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.), *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1979.



MICROSOCIOLOGIA DA SOCIABILIDADE NA MOBILIDADE URBANA

*José O. Alcântara Jr**

O presente tecerá uma análise acerca da sociabilidade desenvolvida junto aqueles que estariam com a sua condição de mobilidade codificada pelas normas institucionais. E deste aspecto apresento uma comparação entre os acidentes e a reação dos condutores ao novo código de trânsito brasileiro. Com isso, estarei destacando com o mesmo está sendo observado no cotidiano da mobilidade urbana. Ao buscar destacar alguns dos traços regulares, compreendidos pelos condutores e os pedestres de uma cidade. Isto se configurará na apresentação de alguns elementos dos momentos da sociabilidade existente entre condutores de automóveis e pedestres, a partir do caso empírico da mobilidade urbana da cidade de São Luís, Maranhão no período de 1995 a 2000. Desta feita, objetivo contribuir ao entendimento de aspectos envolvendo a mobilidade urbana, - ao destacar no estudo - os conteúdos, os elementos e os momentos referentes à sociabilidade existente entre os condutores e automóveis e pedestres na mobilidade urbana no Brasil, e, no caso específico a capital ludovicense. Para a realização deste trabalho incorporamos algumas das colaborações produzidas pelos nossos bolsistas de iniciação científica.

* Sociólogo, professor adjunto IV da Universidade Federal do Maranhão. E-mail: josealcantarajr@uol.com.br

Metodologia

A pesquisa foi estruturada em três procedimentos metodológicos. O primeiro foi à coleta dos dados e das estatísticas dos acidentes de trânsito registrados no período de 1995 – 2000, nas instituições ligadas ao trânsito e transportes do Estado do Maranhão. O segundo recurso foi o trabalho de observação -, Fieldwork - em diversos logradouros da referida cidade, o que possibilitou extrair os principais traços desta realidade circular. Por último, a análise é complementada por uma informação extraída da coleção de Clippings, do qual reconstruo uma das principais regularidades deste quadro. Com todos esses elementos, pretendo apontar um possível quadro microssociológico dos acidentes e incidentes na circulação citadina.

Nesta empreitada nos detivemos mais acentuadamente junto às estatísticas relativas aos acidentes de trânsito, coletadas através de visitas aos órgãos expressamente incumbidos pelo Código de Trânsito Brasileiro de tal encargo: DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão); SMTT (Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes); Polícia Rodoviária Federal (PRF); Delegacia de Acidente de Trânsito (DAT); Juizado Especial de Trânsito (JET) e Polícia Militar do Estado do Maranhão (PMMA). E, para efeito deste trabalho, selecionamos algumas delas, no Gráfico 01.

Uma outra etapa do levantamento das inferências foi o resultado do trabalho de Observação em Campo – 639 observações oculares -, e, aqui sintetizado no Gráfico 02. Um recurso produtor de abstrações da realidade vivida pelos condutores e pedestres em São Luís. Inicialmente, para o **trabalho de observação** em campo foram selecionados sete logradouros com elevados índices de acidentes de trânsito, esta definição foi considerada, conforme Espírito Santo (2006, pp. 57, 58 e 59). Essa etapa do trabalho de campo estendeu-se por uma semana no mês de agosto de 2005, nos horários de pico - das 12:00 às 13:00 e de 18:00 às 19:00. Nos locais e horários se teve como meta a observação das manifestações predominantes entre os sujeitos sociais. Observou-se a existência de algumas regulares manifestações. Sintetizamos essas manifestações no Gráfico 02, de forma a nos permitir uma análise posterior. O referido gráfico compila as principais manifestações predominantes no trânsito entre condutores e pedestres, como iremos

especificar no momento da sua descrição e, mais a frente, especificada neste trabalho.

A partir da etapa do trabalho de **observações livres**¹, foi possível fazermos a seleção dos pontos para **observações sistematizadas**. Quanto as observações livres essas recaíram em vários e diferentes horários e pontos da cidade, pois queríamos ter uma constatação preliminar de quais pontos seriam conflituosos ou não, para podermos nos dirigir a eles, ou seja, a partir dessas observações livres, partimos para um processo denominado de **observação clínica**². Iríamos dirigir nosso olhar para os fenômenos específicos de interesse da pesquisa. Elas foram realizadas durante quatro meses – novembro e dezembro de 2005 - nos horários compreendidos entre as 07h00 e às 19h30 e em janeiro e fevereiro de 2006 - no horário compreendido entre as 07h00 e às 09h00 da manhã. Objetivando identificar as manifestações predominantes de condutores de automóveis – carros pequenos de uso particular – e pedestres no trânsito na área urbana da cidade de São Luís. A permanência em campo foi em geral de duas horas diárias, com algumas variações para mais ou menos. As observações foram realizadas nas 04 principais avenidas e nos seus respectivos rotatórios. As anotações foram sistematizadas levando em consideração as categorias das infrações apresentadas pelos pedestres e os condutores, ou seja, as infrações institucionalizadas no Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Neste trabalho também utilizamos como fonte de inferências, às induções produzidas a partir de um levantamento realizado junto a um periódico local. No caso, o periódico diário “O Estado do

¹ Este conceito é estabelecido por Georges Granai, que diz que no início de toda investigação sociológica, a observação é livre e que esta “corresponde à inevitável fase ‘fenomenológica’ do inquirido e dá amplamente lugar, por um lado, à intuição do inquiridor que apreende os fenômenos por que se interessa, na sua dupla ligação com o conjunto social ainda confusamente apercebido, e por outro lado, com a experiência própria; permite organização progressiva das hipóteses de investigação e uma primeira e provisória delimitação do campo de estudo que torna deste modo possível a observação metódica” (grifo meu), (GRANAI, : 200).

² Este também é um conceito de Granai, que diz que a “observação clínica ou estudo dos casos particulares é um procedimento complexo que visa à análise sistemática de uma situação concreta” (GRANAI, : 201)

Maranhão". Esses dados foram obtidos junto a Biblioteca Pública Benedito Leite, na Seção de Materiais Especiais, no Acervo de Jornais Revistas e Obras Raras. O periódico detém a maior edição na cidade de São Luís, assim como, em todo o Estado do Maranhão. Tal levantamento foi dividido em quatro etapas: 1ª) A catalogação das notícias relativas ao trânsito em São Luís; 2ª) A transcrição manuscrita, fotocópias e digitalizações das notícias; 3ª) Confeccionou-se um Banco de Dados digital através do programa de informática Acesse; 4ª) A análise das notícias em questão. Consultamos 2.190 edições do Jornal O Estado do Maranhão no período de 1º de janeiro de 1995 a 31 de dezembro de 2000. O levantamento obteve 545 notícias relativas ao trânsito da cidade de São Luís, os quais tratavam de diversos assuntos, tais como: acidentes de trânsito, engenharia de tráfego, condições de trafegabilidade em ruas e avenidas, leis de trânsito, história do automobilismo, entre outras. Deste universo, selecionamos apenas 455 notícias para a construção do Banco de Dados, estas versam sobre acidentes de trânsito que foram classificados da seguinte forma: atropelamentos de pedestres e de ciclistas; brigas de trânsito; abalroamento, colisões, capotamentos, derrapagens, engavetamentos, incêndios e tombamentos de veículos; dados e estatísticas sobre os acidentes de trânsito; entre outras categorias. As matérias, notícias que tratam dos acidentes de trânsito, na maioria das vezes elas eram encontradas no Primeiro Caderno do jornal, na Página Polícia, o que, poderíamos denotar uma certa aferição pejorativa para a questão social do trânsito. Comparando as edições, pode-se constatar que as matérias tiveram duas localizações nas páginas do periódico. Nos primeiros anos encontram-se as matérias sobre acidentes de trânsito na página policial. Nos anos posteriores a 1997 irão ser publicadas no caderno Cidades. Ou seja, a questão do trânsito deixa de ser uma simples matéria policial para adquirir um novo tratamento jornalístico.

O condutor e o pedestre

O Condutor e o Pedestre serão os nossos dois grandes agentes sociais. Desta forma precisamos identificar algumas dimensões teóricas e conceituais desses dois grandes atores e/ou agentes sociais circulatórios: os condutores de automóveis – no caso os condutores de automóveis – e os pedestres.

Nas ciências sociais, em especial na sociologia, por exemplo, vamos encontrar a questão da circulação, da mobilidade urbana nos sociólogos clássicos e contemporâneos. Inicialmente, verificaremos, como os sociólogos clássicos trataram a questão. Na obra de Émile Durkheim (1858 – 1917) na sua tese de doutoramento, "A divisão do trabalho social" (1893), ele já discutia a questão da circulação – os transportes - em rápidas pinceladas. Nesta obra encontra-se, por exemplo, a seguinte análise, no que diz respeito ao transporte:

"há o número e a rapidez das vias de comunicação e transmissão. Ao suprirem e diminuir os vazios que separam os segmentos sociais, aquelas fazem aumentar a densidade da sociedade. (...) é porque ela multiplica as relações intra-sociais." (Durkheim, 1991 : 39)

Deste contexto, uma nova realidade é produzida sobre os efeitos da capacidade de mobilidade: a circulação intra-urbana, em virtude da dinâmica advinda dos conhecimentos da física, no capítulo da mecânica. São disponibilizados novos meios de aceleração para mobilidade das pessoas, dos bens e dos serviços. Neles imprimem-se a velocidade. A experiência do transportar-se é ampliada. Para a sociedade moderna, essa potencialidade possui uma nova dimensão, pois ela atinge escalas nunca antes alcançadas. Há uma nova condição para ir além do lugar em repouso. Agora, a mobilidade é multiplicada pelo potencial da máquina a vapor. Na visão durkeimiana, isso possibilitaria a superação das situações de isolamento. Desta forma, intensificaria a efetivação das relações sociais diretas. Isto é, seria um elemento facilitador das operações constitutivas dos laços integradores da sociedade. Os transportes permitiriam a superação dos interstícios sociais desconexos. Durkheim destaca como a questão da circulação alterou e intensificou a capacidade de locomoção para o elástico das relações sociais, ou seja, através das coalescências desenvolvidas por estes tipos de contatos.

A humanidade assistia à popularização do potencial da máquina a vapor. Começa o ciclo da velocidade. Naquela altura, já se poderia alcançar velocidades maiores do que a das pernas dos animais. Os translados têm a sua capacidade ampliada, e, hoje, em escala cada vez superior. Estava longe uma crítica acerca desta capacidade e condição dos meios de deslocamento. Era o início do tráfego moderno, caracterizado pela ampliação da sua capacidade na mobilidade urbana.

Um outro clássico, a apontar a questão da circulação é Max Weber (1864 – 1920). Para este, os transportes foram os primeiros responsáveis pela formação da cidade moderna, na medida e na proporção em que este equipamento viabilizava as trocas comerciais. Adotava-se um novo instrumento de locomoção entre os seus membros e, ao possível alhures. A noção cognitiva da sociedade moderna estaria ligada à idéia de movimento, expressa pelas mobilidades requeridas pelo capitalismo (Weber, 1979, pp. 75; 1997, pp. 944). Para esse teórico, os transportes viabilizam a exploração. A questão do transporte destacava-se em razão e em função das movimentações definidas pela expansão das transações comerciais, um fator condicional para o surgimento do mercado moderno, a cidade. O transporte mecanizado possibilitou ao ir além das circunvizinhanças, em que se davam as pequenas e iniciais trocas materiais. O transporte é o instrumento que alavancou os primeiros trilhos da própria expansão do mercado, um meio material social ampliador das redes de contatos e trocas sociais. Portanto, foi o desencadeador da gênese da formação da cidade tipo ocidental.

Um outro resgate conceitual, já formulado, sobre a temática da circulação social é apresentado por Karl Marx (1818 – 1883). Este trata a questão da circulação através da seguinte relação: a evolução histórica da sociedade e o desenvolvimento tecnológico e a nova forma de deslocamentos proporcionada pela máquina a vapor, a partir de então, passava a ser adotada para as trocas de valores e que impulsionou os novos fluxos mercantis na sociedade. Ao longo do século XIX transcorre a evolução dos meios técnicos de locomoção, os quais ampliavam e inovavam a capacidade de circulação social. Marx enfatiza e resgata o papel dos transportes sob o prisma evolutivo da relação entre a humanidade e a técnica (Marx, 1980, pp. 45). Para Marx, a superação do isolamento reinante, foi o responsável pela própria mudança no modo de produção anterior ao capitalismo. Para ele, a falta de circulação impossibilitava a realização do capital. (Marx, 1980, pp. 64). Os contatos sociais com as novas praças mercantis ampliavam os seus contatos e fortaleciam as relações entre si. (Marx, 1980, pp. 66). Neste sentido, os transportes constituíam-se em um elemento técnico que se propagou e se difundiu como o meio instrumental para o surgimento do mercado

mundial. Na sua obra "O capital"³, Marx oferece uma interpretação acerca do processo pelo qual os valores são submetidos na circulação. Os produtos são revalorizados devido à própria ação do transportar. A dimensão da circulação irá exercer um grande impacto, pois o próprio ato de transportar-se é responsável por imprimir sobre o bem uma nova aferição valorativa. A mobilidade oferece uma nova dimensão, qual seja, agrega e incorpora um novo valor. Este valor é atribuído ao próprio movimento desempenhado pelo transporte que se processa em razão do efeito concreto da mudança de lugar. O ato de transportar imprime uma metamorfose aos valores. Porém, Marx considera que, tão somente o transporte de valores, os produtos inanimados: os produzidos e os negociados. O problema do transporte de pessoas, dos trabalhadores, dos moradores de uma cidade, os acionadores das operações de produção e reprodução ainda não estavam conceitualmente incluídos em sua análise. Ele enfatiza o papel dos transportes na dimensão relativa à produção.

Ampliando a nossa introdução, iremos chamar alguns teóricos contemporâneos. Inicialmente, destacamos, Manuel Castells, (1983, pp. 236-255) em que esse apresenta a questão da troca intra-urbana como um campo a ser explorado pela sociologia, ao buscarmos a identificação de quem e como estes são translados – por exemplo, as trocas - são efetuados para o desenvolvimento de ações e relações sociais em uma cidade. Pode-se identificar a regularidade dos fluxos intra-urbanos. Uma outra contribuição teórica, aqui aponta é de Eduardo A. Vasconcellos (1996, 1999, passim) quando propõe a criação de uma sociologia da circulação, afim de dar relevo à dimensão do transportar-se como uma questão que vai além da engenharia de tráfego. Para esse teórico, é necessário analisar os conflitos existentes no trânsito de uma cidade, ao considerar "o usuário cativo de transportes públicos e proprietários de automóveis, o morador e motorista, proprietários de estabelecimentos, motoristas e passageiros de ônibus, e ao considerar o sistema de transporte como um meio coletivo de consumo" (Vasconcellos, 1999, pp. 37-64). Para a socióloga Emilia Rodrigues Araújo (2004) a questão deve ser incorporada à sociologia como um dos seus campos de especialização, e propõe "projecto de criação do paradigma da mobilidade", uma

³ Marx 1983 pp. 108,109 e 110.

abordagem da mobilidade urbana como um dos objetos da sociologia. Mais recentemente, vamos encontrar a questão da circulação como uma das políticas do atual governo brasileiro. "A Política Nacional de Trânsito considera como marco referencial todo um conjunto de fatores históricos, culturais, sociais e ambientais que caracteriza a realidade brasileira," (Brasil, 2004, pp. 9).

Portanto, iremos considerar a presença do automóvel como um dos agentes produtores de derivações habituais que produzem reflexos sócio-culturais. Para contextualizarmos esta dimensão nos alimentamos nos levantamentos de dados, nas observações e impressões relativas aos agentes centrais dessa descrição, i. é., os condutores e os pedestres da cidade de São Luís.

O nosso recorte é uma estruturação para uma microsociologia⁴. Segundo Gurvitch (1977), "A única finalidade desta breve exposição é tornar mais concreto a tese de que cada grupo é um microcosmo de manifestações de sociabilidade, e que cada classe e cada sociedade global - (...) - representam, ao mesmo tempo, um macrocosmo de microcosmo e um microcosmo direto dos laços sociais (Gurvitch, 1977, pp 257). Assim, destaco um "por menor", de um grande sistema social desenvolvido pelo ato de mobilidade urbana impresso no tecido urbano e, no caso específico os acidentes e incidentes transcorrentes neste espaço urbano.

Parto de um pressuposto. A mobilidade urbana cria e forja traços sociais sob a sociabilidade dos moradores de uma cidade. Desta forma redundo em maneiras que recaem sobre as condições de **sociabilidade**. A sociabilidade é aqui entendida a partir das seguintes ponderações. Entendemos e incorporamos as seguintes afirmações de Simmel (1983, pp. 165/166). Dele vejamos o seguinte trecho:

O motivo deriva de duas proposições: uma delas é que em qualquer sociedade humana pode-se fazer uma distinção entre seu **conteúdo** e sua **forma**. Essa interação sempre surge com base em certos impulsos ou em função de certos propósitos. Os instintos eróticos, os interesses objetivos, os impulsos religiosos e propósitos de defesa ou ataque, de ganho ou jogo, de auxílio ou instrução, e incontáveis outros, fazem com que o homem viva com outros homens, aja por eles, com eles, contra eles, organizando desse modo, reciprocamente, as suas condições - em resumo, para influenciar os

⁴ Considerar Gurvitch, 1977, pp. 243-258

outros e para ser influenciado por eles. A importância dessas interações está no fato de obrigar os indivíduos, que possuem aqueles instintos, interesses, etc., a formarem uma unidade - precisamente, uma "sociedade". Tudo que está presente nos indivíduos (que são os dados concretos e imediatos de qualquer realidade histórica) sob a forma de impulso, interesse, propósito, inclinação, estado psíquico, **movimento** - tudo que está presente nele de maneira a engendrar ou medir influências sobre outros, ou que receba tais influências, designo como conteúdo, como matéria, por assim dizer, da sociação. (SIMMEL, 1983, pp. 165/166, grifos nossos).

Simmel, ao imiscuir-se nas formas da estrutura social, diseca os caracteres das estruturas, das ações e relações sociais, quando atribui importância aos elementos constitutivos dos conteúdos nas interações sociais. Ao apresentar algumas das referências impulsionadoras, ele estaria atribuindo e destacando estas dimensões acionadoras dos propósitos, dos interesses, dos impulsos, das inclinações, e, aqui faria um adendo, dos "desejos". Nesta descrição, ele estaria indicando os elementos que acionam e, que impulsionam a materialização da própria existência do social. E, assim, estaria oferecendo e apresentando a metamorfose que recai sobre o processo, a operação existente entre a dimensão individual e a própria formatação da sociedade. Portanto, sobre a sociabilidade recaem e perpassam diversas dimensões que, estariam aqui, focalizadas através dos dados referentes aos acidentes e das observações sobre os incidentes, os que encontram a sua existência, sobre e entre, os condutores e pedestres.

A nossa análise tem um pressuposto, ou seja, haverá uma relação entre o **social e as formas sociais** que se estabelecem e, se concretizam no espaço da circulação urbana.

A nossa visão é corroborada pelo caminho analítico formulado por Axel Honneth.

"Com essa reinterpretação do modelo hobbesiano, Hegel introduz uma versão do conceito de luta social realmente inovadora, em cuja conseqüência o conflito prático entre sujeitos pode ser entendido como um momento do movimento ético no interior do contexto social da vida; desse modo, o conceito recriado de social inclui desde o início não somente domínio de tensões moral, mas abrange ainda um *medium* social através do qual elas são decididas de maneira conflituosa." (HONNETH, 2003, pp. 48).

Daí ao enfocarmos - os acidentes e os incidentes -, estaríamos buscando demonstrar com referenciais empíricos, o quadro em que

a mobilidade urbana se realiza.

Mas, esta dimensão tem os seus precedentes estruturantes. Na obra "A vida cultural do Automóvel" de Guillermo Giucci vamos encontrar algumas destas dimensões referentes aos nossos dois grandes agentes sociais: condutores e pedestres, os quais são retratados ao longo do desenvolvimento histórico do automóvel no século XX, o seu significado para a sociedade da época e as suas alterações na sociedade após o seu "nascimento", como por exemplo, nas relações de trabalho, no lazer, no amor, no vocabulário, nas artes etc..

Giucci faz uma demonstração acerca da **Precária tradição** as mudanças trazidas pela máquina. Como por exemplo, a destruição das paisagens campestres pelas estradas de asfaltos, assim como dos passeios no coche que são substituídos pelo passeio no carro ou mesmo os passeios a pé, até pelo perigo que o carro representa para o pedestre, que não mais pode realizar longas caminhadas em paz sem o risco de sofrer um acidente. Desta forma, Gucci, destacou as mudanças provocadas pela "mecanização e a contestação, apresentadas por variadas fontes de resistência". (Giucci, 2004, pp. 32).

Para Giucci "os argumentos contra a utilização dos meios de transportes mecânicos variam desde a desumanidade do objeto tecnológico à perda do contato direto com a natureza e os seres humanos" (Giucci, 2004, pp. 33). Mesmo que "essa perda do contato direto entre condutores e pedestres", não se verificam uma total indiferença entre pedestres e condutores ainda, se relacionam, ainda que de forma conflituosa, como demonstraremos mais adiante.

Os pedestres são os primeiros usuários das ruas, avenidas, praças e demais logradouros urbanos. Para Giucci, "O pedestre estabelece uma ligação mais cuidadosa com a rua e os caminhos. Símbolo do tempo acelerado, o automobilista **ameaça o pedestre**. É o inimigo do *flâneur*, pois a valorização do espaço está relacionada à visão demorada. Na rua o motorista **rivaliza com o pedestre**". (Giucci, 2004, pp. 37, grifos nossos).

A cidade de São Luís, em seus primórdios, foi cortada por liteiras, cavalos, carruagens e tilbiris. "A via pública, antes dominada por carruagens e pedestres, se transforma em uma vitrine pra os

motores elétricos, a vapor e de combustão interna. O conflito entre os veículos de tração animal e motorizado foi um tema comum nas primeiras décadas do século na América Latina". (Giucci, 2004, pp. 37).

Na oportunidade lançamos algumas notícias acerca das primeiras manifestações do automóvel nos primórdios do trânsito na São Luís do começo do século XX.

Os primeiros condutores de automóveis foram os filhos abastardos da sociedade ludovicense, esse equipamento era símbolo de modernidade para os seus primeiros usuários. Assim, antes do início da fabricação em massa de carros populares o automóvel era um item de consumo de luxo e que conferia destaque social ao proprietário, o qual ostentava pelas ruas seus privilégios em termos de mobilidade, diferenciando-se dos demais. Até hoje o bem-estar econômico é simbolizado pela troca freqüente do carro ainda seminovo por um veículo mais moderno, como percebemos em nossa sociedade.

O automóvel foi introduzido no Maranhão por Joaquim Moreira Alves Santos, o Nhozinho Santos. "O tempo era o do fraque e da cartola! Carruagens e tálburis circulavam pelas ruas de São Luís. Em novembro de 1905, regressando à terra natal, formado técnico em indústria têxtil, na cidade de Liverpool - Inglaterra, Nhozinho Santos trouxe na bagagem a maravilha tecnológica da época: um automóvel inglês SPEEDWELL, modelo Phaeton (na open touring car ou carro descapotável para passeio), de quatro lugares, motor De Dion Bouton, monocilíndrico, a gasolina. Antevendo o sucesso que o automóvel faria em São Luís, tomou a iniciativa de ensinar empregados da [fábrica] Fabril a dirigir. Os dois primeiros habilitados foram Sebastião Raimundo dos Santos e Otaciano Pereira. Ambos tornaram-se Chauffeurs profissionais, desempenhando essa atividade até quando a idade permitiu. Sebastião foi proprietário de automóvel de praça. Seu último carro, um reluzente Mercury, cinza claro, ano 1951, fazia ponto no Posto Vitória. Otácio, nome com o qual Otaciano ficou conhecido, trajava impecável farda branca, com botões dourados e inseparável képi da mesma cor. Ao longo de muitos anos, foi motorista particular do industrial Adhemar Maia de Aguiar. Este também comprou um dos Peugeot e o outro foi vendido para o comerciante José da Cunha Santos Guimarães. Em 1914, já havia empresa local explorando os serviços de aluguel de automóveis.⁵

⁵ Jornal O Estado do Maranhão, São Luís, 13 de novembro de 2005, Caderno Alternativo, pp. 3

Com o embrionário surgimento do trânsito e do tráfego de automóveis, vamos passar a registrar algumas descrições dos primeiros e prováveis acidentes de trânsito em São Luís.

Nos anos vinte do século XX, vamos encontrar um caso de acidente trânsito, e, o qual foi registrado pela imprensa local.

Nesse ano [1914], às 14h do dia 17 de abril, aconteceu o primeiro acidente de trânsito. Um automóvel da firma Teixeira & Branco, dirigido pelo chauffeur Sebastião e conduzido em seu interior o desembargador Bezerra de Menezes, descia com velocidade adequada a rua do Sol. Aproximando-se o veículo da rua dos Craveiros, surgiu repentinamente **um menor** correndo atrás de uma bola. Apesar da destreza do condutor, o atropelamento foi inevitável. A vítima, que se chamava João, faleceu no local. O condutor foi inocentado, contribuindo para esse ato de justiça o depoimento do passageiro e de pessoas que presenciaram a lamentável ocorrência.⁶

Em anos mais a frente, podemos resgatar um outro registro de acidente com características semelhantes na cidade de São Luís.

Ontem, às 18 horas mais ou menos o automóvel nº. 18, quando pelo cinesiphoro Anastácio de tal, atropelou no parque Urbano Santos, **o menor** Octavio, filho adotivo do Sr. Miguel Neto, comandante do vapor S. José, do Lloyd Maranhense. Ao que afirmam, o automóvel subia a Rua Oswaldo Cruz, a grande velocidade.⁷

A chegada deste equipamento era marcada pelos primeiros acidentes. Se levamos em conta que estes veículos ainda não desenvolviam grandes velocidade, poderíamos constatar que o mesmo vai ser introduzido de uma maneira ameaçadora aos pedestres, não acostumados com este tipo de máquina móvel. Um problema de escala espacial começa a se conformar, a desproporção introduzida por este tipo de veículo. Ao compararmos o relacionamento entre condutores e pedestres. No espaço urbano - nas vias - , antes dominadas por pedestres e carruagens, passaria agora a ser dominada por estes novos equipamentos: carros, ônibus, caminhões etc.. Adiante algumas constatações: até os dias de hoje a maior incidência de homicídios ocorre com as crianças e os idosos.

⁶ Jornal O Estado do Maranhão, São Luís, 13 de novembro de 2005, Caderno Alternativo, pp. 3

⁷ Jornal A Pacotilha, São Luís, 04.02.1928.

Aqui se estabelece um segundo conflito na realidade circular: entre os cocheiros, apegados à tradição do coche (carruagens movidas à tração animal) e os carros, logo no início do seu surgimento que foi marcado pela valorização da velocidade continuando essa valorização até os dias atuais.

Podemos também identificar os primeiros procedimentos adotados para se ter autorização para conduzir um transporte em São Luís.

É de se registrar que àquela época, os candidatos a chauffeur amador e chauffeur profissional eram examinados por uma banca presidida pelo Intendente (Prefeito), tendo como membros Joaquim Moreira Alves dos Santos (Nhozinho Santos) e o engenheiro eletricitista Antonio Nogueira Vinhais. Os três examinadores assinavam as carteiras dos aprovados. Com a eclosão da 1ª Guerra Mundial, foi prejudicada a importação dos veículos europeus, surgindo a oportunidade para que os fabricantes da América do Norte colocassem aqui, suas "máquinas", conquistando o mercado.

A partir do surgimento das primeiras vítimas fatais nasceu a preocupação com a ordem no trânsito. A conscientização a respeito do problema resultou na criação e progressiva aprimoração dos exames de habilitação, legislação de trânsito, sinalização e técnicas de segurança (tais como direção defensiva, primeiros socorros e mecânica básica, estas três últimas na contemporaneidade). Todas as medidas tinham o intuito de acabar com os acidentes, mas não surtiram o efeito esperado. Ainda assim a sociedade continua providenciando outros meios de amenizar o descontrole na realidade circular urbana. Um desses meios é a Engenharia de Tráfego, (VASCONCELLOS, 1999, pp. 40).

Atualmente a frota de veículos em São Luís está composta por 221.701 veículos⁸:

A lógica da movimentação, marcada pela velocidade cada vez maior, vê o tempo e o espaço como inimigos, será responsável pela produção e manifestação de uma sociabilidade, as vezes, conflituosa entre condutores e pedestres.

⁸ <http://www.detran.ma.gov.br/estatisticas/estvei.php?tpo=1&mnc=921> (Consultado na Internet em 10 de novembro de 2008).

Como destacarei: há uma nova “luta de classes”, a qual é travada entre o pedestre e o condutor. Tal batalha é marcada pelo desejo individual de prazer com a velocidade, e o direito coletivo pela segurança e liberdade de poder andar pelas ruas sem ser atropelado. Nessa luta, facilmente a potência do carro se sobrepõe à fragilidade do pedestre.

“O aumento da velocidade reflete sintomas do estresse urbano. Isso afeta particularmente aqueles grupos cuja relação com a tecnologia provoca uma dependência crescente da máquina. São poucas as evidências empíricas da reação psicológica das pessoas afetadas diante de falhas mecânicas e acidentes, mas a relação máquina-confiabilidade é um elemento importante na percepção do objeto mecânico. Reações psicológicas como impaciência e irritação, hoje tão comuns perante a “lentidão” dos computadores, podem ser vistas nas charges do anos 20. O trabalhador que corre, sua e se desespera para pegar o ônibus; o advogado que se impacienta no trânsito; o milionário que manda o *chauffeur* acelerar em meio aos pedestres”. (GIUCCI, 2004, pp. 63).

Não só grosserias ficam impunes, mas quantos crimes são praticados no trânsito e o sentimento de impunidade ainda persiste. Quando um homicídio acontece no trânsito, devido ao condutor dirige em alta velocidade e/ou embriagado, ainda, era tipificado como culposo, quando deveria ser visto como doloso. O resultado de tudo isso, é que, constantemente, barbaridades no trânsito são cometidas em nome do prazer(!?) individual do condutor, matando pessoas inocentes, e ficando o condutor livre para matar mais pessoas novamente. É um sinal de que os conflitos desenvolvidos no trânsito são solucionados, ainda que fora do ambiente circular, em proveito do condutor.

A sociabilidade conflituosa é, assim, acentuada pelos efeitos que o próprio automóvel produz no condutor na realidade circulatória, ao ponto de alguns pensadores acreditarem que existe mesmo uma intenção de matar, quando nos postamos atrás do volante. Se analisarmos esta questão, tendo em vista que o homem busca a realização do prazer por meio da velocidade, o pedestre e demais condutores nada mais são que empecilhos ao desenvolvimento da potência máxima do automóvel.

O automóvel foi aos poucos ocupando um grande espaço nas vias urbanas, devido à sua produção em massa e ao crescente desejo da população de adquirir um veículo que não precisasse de tração

animal. A revolução operada pelo surgimento do automóvel (marcada pela transformação da paisagem urbana devido à construção de estradas e sinalizações) teve repercussões nas interações sociais diuturnas, notadamente alteradas pelos atritos e conflitos decorrentes do novo espaço chamado “tráfego/trânsito”.

Para uma melhor localização, entendemos o conceito de trânsito como sendo “o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma de movimentação geral de pedestres e veículos” (VASCONCELOS, 1998, pp. 11). A definição do Código de Trânsito Brasileiro Lei 9.503, de 23/09/1997, que apresenta o trânsito como sendo “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”⁹. (CTB, Lei 9.503, de 23/09/1997. Art. 1º, Parágrafo Primeiro). Comparando as duas definições, verificamos que enquanto a primeira focaliza principalmente a questão da movimentação, a segunda apresenta uma visão geral sobre todas as dimensões do trânsito tais como parada e estacionamento, ou seja, não o ver apenas pela ótica da movimentação.

O primeiro acidente do mundo ocidental, ocorreu em Londres no dia 17 de agosto de 1896. Assim narrou Giucci, (GIUCCI, 2004, pp. 79).

No Brasil, em 1897, na estrada velha da Tijuca, no Rio de Janeiro, temos o primeiro registro de acidente, o qual deu-se com uma personalidade já conhecida do grande público por sua habilidade literária, o jornalista e anti-monarquista ferrenho, José do Patrocínio foi o primeiro a circular em um automóvel no Rio de Janeiro. Ao volante estava Olavo Bilac, tentando aprender a dirigir” (GIUCCI, 2004, pp. 81 & NED, 2004, pp. 16).

Ned Ludd relata o primeiro acidente de carro no Brasil, no momento em que o trânsito ainda era escasso, quando uma possível sociabilidade conflituosa era presente mais entre cocheiros conduzindo carruagens e pedestres.

⁹ A partir deste ponto utilizaremos a sigla CTB para nos referirmos ao Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997.

“De lá pra cá o Brasil conseguiu alcançar e manter a marca de campeão mundial de ‘acidentes de trânsito’” (Ned Ludd, 2004, pp. 16). Sobre este aspecto, vale salientar que, a questão dos homicídios do trânsito, irá receber o seu primeiro tratamento quando da criação do novo CTB.

Com o passar do tempo, o domínio do carro, no movimento circular contribui, para que os acidentes deixassem de ser isolados e se tornassem um problema social (Krämer-Badoni & Kuhm, 2000, passim), marcado pelo conflito manifestado, dentre outras formas, pelo acidente de trânsito.

O Brasil possui o índice de 6,80 acidentes para um grupo de 10 mil veículos, (Brasil, 2003, pp. 9); posição que já merece uma consideração analítica por parte da sociedade brasileira.

Taxas de mortes por 10 mil veículos para países selecionados:

País	Mortes por 10 mil veículos
Japão, 2000	1,32
Brasil	6,80
Zâmbia	85,00

Fonte: Brasil, 4, pp. 9.

Nesta pesquisa, as estatísticas têm uma função fundamental: a análise de uma possível sociabilidade conflituosa entre condutores e pedestres. Contudo, levamos em conta que as estatísticas por si não significam muita coisa. Mas, que o seu registro vai no sentido de alimentar ou galvanizar uma discussão.

A cada treze minutos ocorre uma morte por ‘acidente’ de trânsito no Brasil. A cada sete minutos ocorre um atropelamento. Além das 46 mil mortes anuais por ‘acidentes’ de trânsito, 300 mil pessoas ficam feridas, 60% com lesões permanentes. Desses mortos, 44% foram vítimas de atropelamento e 41% estão na faixa etária entre 15 e 34 anos. Cerca de 60% dos leitos de traumatologia dos hospitais brasileiros são ocupados por “acidentados” no trânsito.” (Ludd, 2004, pp. 16-17).

Os números acima demonstram, desde já, um evidente conflito travado diariamente no trânsito, o qual foi posteriormente observado na realidade circular de São Luís.

Junto à satisfação de “decolar em terra firme” está também a preferência pela praticidade, dinâmica e fluidez. Pouco preocupados com os excluídos, “os condutores” desejam o máximo de espaço nas vias públicas, sem impedimentos que obstaculizem a “corrida” rumo a seus objetivos particulares. Delineia-se a partir daí o conflito travado entre pedestres e motoristas, ambos concentrados em seus próprios interesses e incomodados com a presença uns dos outros na estressante via pública. Deste modo pronuncia-se Vasconcellos:

Pedestres e motoristas – enquanto o primeiro deseja segurança e conforto na sua locomoção, o segundo deseja rapidez no trajeto, o que gera um conflito de regulamentação do espaço. Este conflito pode ser visualizado, por exemplo, quando se tenta instalar um semáforo veicular em áreas de grande movimento de pedestres: o semáforo, se respeitado, melhora a segurança dos pedestres, mas prejudica a fluidez dos veículos. (VASCONCELLOS, 1999, pp. 50)

Há uma peculiaridade dessa relação conflitante – a existente no espaço da cidade - que é o fato de todo momento, pedestres e motoristas, trocam de posição, pois “a mesma pessoa assume vários papéis diferentes no tempo e no espaço, levando conseqüentemente a necessidades e interesses também mutáveis no tempo e no espaço” (VASCONSELOS, 1999, pp. 49). O mais surpreendente é que ambos se esquecem completamente de suas necessidades quando estão desempenhando outro papel. Para eles, o que importa é ter seus ímpetos atendidos em qualquer posição. Substitui-se explicitamente a empatia pelo egoísmo?

Posteriormente ele foi apontado como provocador do caos, poluidor da atmosfera, interventor da rotina e do curso normal do deslocamento. Sua pior face, entretanto, é a de máquina assassina, conforme evidenciam as estatísticas de acidentes de trânsito. Morrem cerca de 80 pessoas por ano nas ruas ludovicenses, segundo as estatísticas do Detran-MA. O horror dos acidentes não mitigou o fascínio pelo veículo, mas representou um alerta para os perigos da modernidade cinética.

Na atualidade, a massificação do automóvel preencheu todas as vias, resultando em infindáveis engarrafamentos, uma ironia aos apressados que pensaram que a aquisição de um automóvel para cada membro da família tornaria suas vidas mais lépidas. Na verdade,

foi o crescimento desordenado das cidades o principal provocador do aumento dos índices de vítimas fatais no trânsito, bem como a arrogante postura adquirida ao volante em razão do poder sobre a vida de uma multidão desprotegida.

Também há que se atentar para o controle do uso do solo em que habitamos e transitamos, assunto regulado pela Lei nº 10.257, que em 2001 instituiu o Estatuto da Cidade, o qual invoca a obrigatoriedade de um plano diretor para metrópoles e cidades populosas, além de estabelecer diretrizes para o desenvolvimento do transporte urbano, sempre atentando para as condições de sustentabilidade ambiental e sócio-econômica.

A construção de um espaço urbano mais democrático depende de uma gama de diretrizes a respeito do transporte público e da circulação urbana, conjugados com a Política de Desenvolvimento Urbano, que têm por escopo garantir o direito a uma mobilidade urbana sustentável.

Elementos para uma microsociologia: as instituições e o acompanhamento das estatísticas da mobilidade urbana

A investigação das causas dos acidentes de trânsito perpassa pela adoção de métodos de estatísticas (definindo-se a forma de coletar os dados, agrupá-los e sistematizá-los), e pela imposição legal aos órgãos de trânsito da realização correta das mesmas, isto é, com a maior fidelidade possível aos números reais. Detectou-se ao longo do tempo que a coerção e a sanção, representadas pelas imposições das multas e penalidades, não produziam os resultados esperados, por serem posteriores ao fato. Já a estatística tem a função de descobrir as causas e prevenir os acidentes, orientando a população a respeito dos "comportamentos de risco no tráfego".

Os reveses, no entanto, não tardaram a ser identificados. Inexiste uma unificação dos dados coletados, uma vez que os vários órgãos responsáveis pela tarefa utilizam suas próprias metodologias, com enfoques peculiares nos distintos Boletins de Ocorrência e nos diferentes softwares para a elaboração das estatísticas. A coleta assistemática de dados carece de uma política de integração, pois a falta de uma padronização permite que cada estatística apresente um resultado diverso. É o que confirma Vasconcellos: (...) Uma das maneiras de escapar a esta indeterminação tem sido a tentativa de quantificar o fenômeno, por meio de cálculo de índices, que procuram

relacionar o número de eventos registrados com as variáveis que podem estar ligadas à sua causação (...) há problemas ligados à confiabilidade dos dados existentes. A série histórica dos dados de acidentes de trânsito em São Paulo apresenta vários problemas, na medida em que foi construída pela justaposição de fontes diversas, que utilizavam metodologias diferentes de anotação de dados. (VASCONCELLOS, 1999, pp. 203 e 204).

As primeiras inferências sobre a institucionalização dos serviços de trânsito em São Luís remontam ao século XIX. No Código de 1842, encontramos o "Artigo 19, o qual já disciplinava a utilização dos animais como meio de transporte na cidade de São Luís. Vamos encontrar no Código de 1866, a Lei Nº 775, de 4 julho de 1866, no seu Artigo 9, o seguinte imperativo da sua matrícula na Câmara Municipal. No Código de Postura de 1893, a Lei Nº 8, essa vai destinar os artigos 123 até o 138, onde se começa a especificar as condutas dos condutores de veículos. Encontramos a normalização da Lei Municipal Nº 185 de 7 de fevereiro de 1913, a qual determinava a obrigatoriedade do licenciamento e matrícula dos automóveis, o uso de placa de identificação, definia a velocidade permitida para as áreas urbanas, suburbana e rurais, definia também as exigências para o exame de habilitação para dirigir um veículo."¹⁰ No século XX teremos os Códigos de 1936, o qual foi instituído por decreto – decreto 205 de 3 de novembro de 1936, e o atual, o Código de 1968, Lei Nº 1790 de 12 de maio de 1968.

Por acidentes de trânsito, entendemos aquelas situações em que veículos e pedestres se envolvem numa situação inesperada, ou seja, que acontece subitamente. Recorremos a uma passagem de Guillermo Giucci onde este apresenta de forma concisa o que seria um acidente: "**o acidente é a praga da modernidade**. Pode ser mencionado, mas é indesejado, mal recebido e o drama o acompanha como uma sombra. Tudo é projetado para estimular a fluidez do sistema, para garantir a circulação permanente." (GIUCCI, 2004, pp. 78, grifo nosso). Assim, as estatísticas dos acidentes e as observações dos incidentes, são consideradas as inferências, logo mais, apresentadas de forma sintética nos gráficos produzidos.

¹⁰ Jornal O Estado do Maranhão, São Luís, 13 de novembro de 2005, Caderno Alternativo, pp. 3

*Elementos para uma microssociologia II:
as estatísticas dos acidentes na mobilidade urbana*

A caracterização dos acidentes de trânsito é, também, encontrada no documento da Instrução Básica de Estatística de Trânsito, disponível no sítio eletrônico do Departamento Nacional de Trânsito.¹¹ Sua importância está relacionada à elucidação dos conceitos de elementos mencionados nas estatísticas.

O estudo anatômico do acidente, portanto, examina cada parte ou "componente" de cada acidente, permitindo avaliar os custos associados a cada um dos componentes examinados. O estudo anatômico, por outro lado, não se preocupa com a forma do acidente, ou seja, não busca examinar como aconteceu o acidente ou, como normalmente se conhece, o "tipo" do acidente: se uma colisão frontal ou lateral, um capotamento ou tombamento. O estudo da "morfologia de um acidente" é campo de pesquisa que vai além da descrição das formas dos acidentes, buscando explicar as conexões existentes entre os diversos elementos, considerando a dinâmica do acidente, visualizando-o em uma dimensão temporal, estudando as forças atuantes durante o período em que o acidente ocorreu, os materiais, sua resistência e deformação, incluindo-se o que se poderia chamar de "fisiologia dos materiais".¹²

Portanto, temos o objetivo de apontar tais estatísticas para engrossar uma provável identificação das dimensões e inferências, auxiliares na descrição sociológica do acidente, ou seja, enumeramos algumas unidades para um microssociologia, ao aglutinar as informações que vão nos descrever aspectos sociais do acidente.

Em muitas situações não foi possível determinar a causa dos fenômenos em estudo, pois como sugere Vasconcellos:

"As causas dos acidentes de trânsito são muito variadas e complexas. Os principais fatores são o comportamento humano, as condições da via e do veículo e as características do ambiente de circulação (a disposição física das vias e calçadas, os conflitos de trânsito). Embora os estudos tendam a atribuir a maior parte da 'culpa' ao fator humano, é preciso cuidado: nos países em desenvolvimento como o Brasil, o ambiente de circulação tem

¹¹ <http://www.denatran.gov.br/Instrucao%20Basica%20de%20Estatistica%20de%20Transito/FRAMES>. Acesso em: 19/11/2004.

¹² Brasil5, 2006, pp. 25.

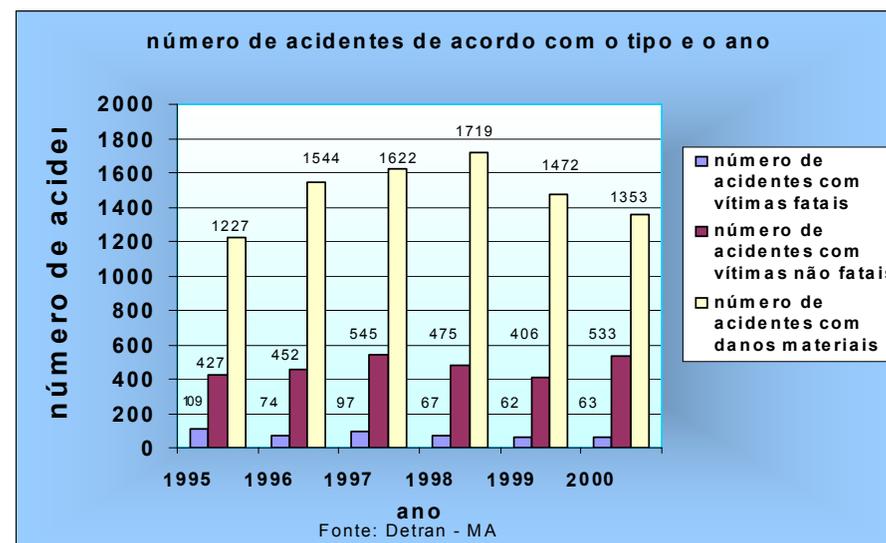
uma participação essencial, na medida em que ele foi adaptado irresponsavelmente para o uso do automóvel." (VASCONCELLOS, 1998, pp. 64).

Finalizando, pretende-se destacar as inferências estatísticas para somar traços que recomponha este quadro social tão idiota.

Análise das estatísticas sobre os acidentes

Selecionamos as estatísticas consideradas as mais relevantes para a verificação da sociabilidade entre condutores de automóveis e pedestres. Portanto, escolhemos as que tratavam de informações básicas. Abaixo, encontra-se o gráfico 01, o qual irá sintetizar os acidentes ao longo dos anos considerados neste trabalho. O gráfico 01 apresentará a quantidade de acidentes ao longo dos seis anos trabalhados, ou seja, como se comportou os acidentes antes e depois da implantação do código brasileiro de trânsito. O gráfico segue logo abaixo:

GRÁFICO 01



A partir do Gráfico 01 pode-se verificar três movimentos: um de ascenso, um de estabilização e outro de descenso. Tais movimentos seriam atribuídos aos períodos anterior e posterior a implantação do CTB. Devemos lembrar que neste período registrava-se um aumento do número de acidentes, eles se constituíam em principal motivo de mortes. Com a implantação do novo CTB vais-se registrar uma diminuição nos acidentes. Portanto, queremos ampliar e, corroborar com a discussão, ao imputar-se, uma certa naturalização dos acidentes de trânsito em uma cidade. É, como uma tragédia, anunciada cotidianamente.

O número de acidentes com danos materiais é sempre o maior em todos os anos indicados. Isto se dá porque é muito mais freqüente a ocorrência de danos apenas aos automóveis, que a ocorrência de danos às pessoas envolvidas no acidente. O segundo maior número é de acidentes com vítimas não fatais, o qual são pessoas acidentadas, que sofrem lesões corporais, mas não chegam a óbito. E o menor número é o de acidentes com vítimas fatais, isto é, pessoas que não só sofrem lesões corporais como também vêm a falecer no momento do acidente. Observe-se que aqui não estão computadas as vítimas que morrem nos hospitais, após o momento do acidente, gerando uma grave falha no sistema de estatísticas. Logo, não ocorrem tantas mortes no trânsito quantos prejuízos materiais e traumas físicos. Neste intervalo, de 1995 a 2000 ocorreram em média 78,6 acidentes com vítimas fatais, 473 acidentes com vítimas não fatais e 1489,5 acidentes com danos materiais, segundo os números apresentados pela estatística do Detran-MA.

Constata-se, em todos os anos, a maior parte dos acidentes são atropelamentos com vítimas fatais, acidentes em que um pedestre ou um animal sofrem impacto de um veículo. Nas vias urbanas, porém, é mais comum que os pedestres sejam as maiores vítimas deste tipo de acidente. Esta informação evidencia que eles correm um maior risco de vida que o condutor do veículo e o conduzido, uma vez que estes dois últimos não estão em contato direto com as vias, mas sim de certa forma protegidos dos pequenos e médios impactos pela lataria do carro.

Nos acidentes com danos materiais e vítimas não fatais, geralmente o dia apresenta maior número de acidentes que a noite. Esta visível diferença se dá em razão da grande movimentação de

veículos durante o dia, período em que se realizam a maior parte das atividades cotidianas. Nos anos de 1995 e 1996, aconteceram mais acidentes com vítimas fatais durante o dia; nos anos de 1997 e 2000, os acidentes com vítimas fatais aconteceram em igual número durante o dia e durante a noite. Já em 1998 e 1999 aconteceram mais acidentes com vítimas fatais durante a noite. Como se vê, no tocante aos acidentes com vítimas fatais, a probabilidade de ocorrerem mais durante o dia ou durante a noite é igual, podendo haver variação do ano em que a noite ou o dia são líderes na estatística. De 1995 a 2000 ocorreram em média 39,8 acidentes com vítimas fatais durante o dia. E, 307,1 acidentes com vítimas não fatais durante o dia. Os acidentes com danos materiais totalizaram 1.015,3. A média dos acidentes com vítimas fatais durante a noite foi de 38,8. Já os acidentes com vítimas não fatais durante a noite foi 165,8 e dos acidentes com danos materiais durante a noite foi 474,1.

Em todos os anos aqui tratados, o veículo mais envolvido em acidentes de trânsito é o automóvel. O automóvel é o tipo predominante na frota de veículos de São Luís, portanto, se constitui no tipo de veículo auto-motor que mais se envolve em acidentes. Este tipo de veículo é o que mais circula pela cidade.

A grande urbanista Jane Jacobs atribuiu ao automóvel à condição de ser um dos agentes corrosivos das cidades. A lógica que deveria predominar na mobilidade, seria a de ser orientada pelo princípio de não gerar a necessidade de deslocamentos sobre a malha viária urbana. As viagens precisam ser reduzidas ao menor número. A necessidade da auto-estrada deveria ficar limitada ao mínimo necessário de uma urbe. Nas suas palavras: "Atualmente, todos os que prezam as cidades estão incomodados com os automóveis."¹³

O carro, como fator gerador da sociabilidade conflituosa, poderia ser identificado pela quantidade de mortes provocada, pelo stress, que ocasiona graças aos estacionamento forçados, pelo assassinato simbólico dos "outros", pela acentuação da desigualdade social e muitos outros exemplos de conflito, não deixa outra alternativa, a não ser, a reprodução deste modelo de locomoção

¹³ Jacobs, 2000, pp. 377

gerador de vítimas, o que gera mais carros nas ruas, mais pessoas fora delas e mais conflito. Peter Hall (2005).

Roland Barthes (2007, pp. 215), analisa o automóvel da seguinte forma:

“Creio que o automóvel é hoje o equivalente bastante exacto das grandes catedrais góticas: quero dizer, uma criação que faz época, concebida com paixão por artistas desconhecidos, consumida na sua imagem, se não no seu uso, por um povo inteiro, que através dela se apropria de um objecto perfeitamente mágico.

Para a economista Tatiana Schor¹⁴ a sociedade em que se vive é uma sociedade em que se consome mais do que se apropria. O automóvel, neste contexto, tem a função mais de ostentação (consumo) do que de utilidade (apropriação). Desta forma, desenvolve-se uma sociabilidade entre condutores e pedestres marcada pela anulação do indivíduo-pedestre em relação ao indivíduo-condutor que tem ao seu favor graças ao dinheiro a possibilidade de ostentar um bem luxuoso e confortável tal como é o automóvel. Enfim, pode-se fazer uma analogia coloquial: uma pessoa com carro e um outra sem ele, são duas pessoas com prestígio socialmente opostos. São duas pessoas distintas socialmente.

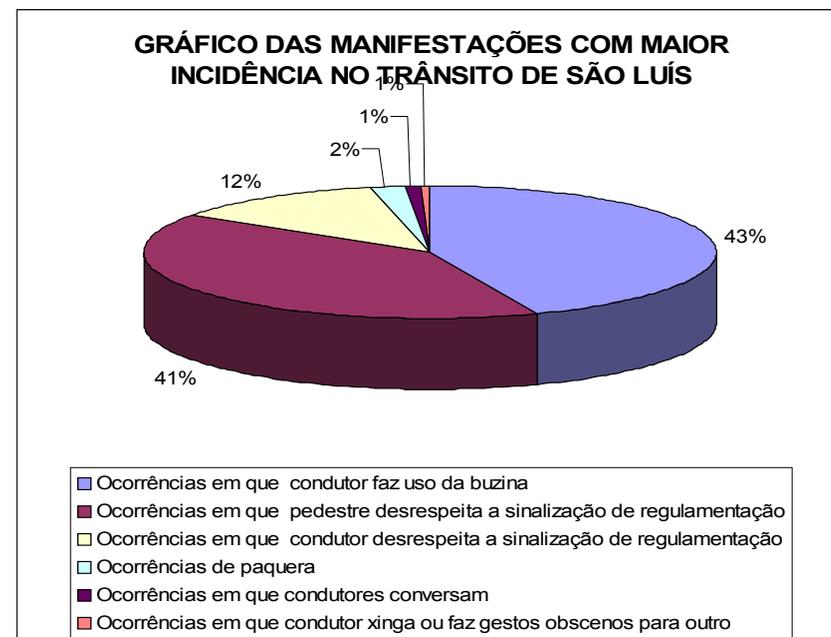
Observações regulares das ações dos condutores e pedestres na mobilidade urbana

Apresento o gráfico 02, o qual sintetiza as principais ocorrências observadas: as ações dos condutores e pedestres entre eles foram identificadas ações quanto ao uso abusivo do recurso da buzina, dos desrespeitos, por parte dos condutores e pedestres, nos aspectos referentes às infrações regulares. Observou-se na situação especificada do uso da buzina, a necessidade de uma subdivisão para as anotações, devido ao uso diversificado deste recurso, ficando da seguinte forma os principais motivos ou razões para o acionamento deste equipamento de sinalização sonora: 1) quando o condutor de automóvel buzina para outro após o sinal abrir; 2) quando o condutor de automóvel buzina para ciclistas, motoqueiros e carroceiros que “atrapalham” o seu fluxo; 3) quando o condutor de automóvel buzina para outro que se desloca devagar

¹⁴ SCHOR, 1999, pp. 108

na sua frente; 4) quando o condutor de automóvel buzina para pedestres; 5) quando o condutor de automóvel buzina para outro que trancou sua passagem; 6) quando o condutor de automóvel faz uso da buzina, mas não foi possível identificar pra quê ou para quem ele buzinou; Situações de paquera e outras situações.

GRÁFICO 02



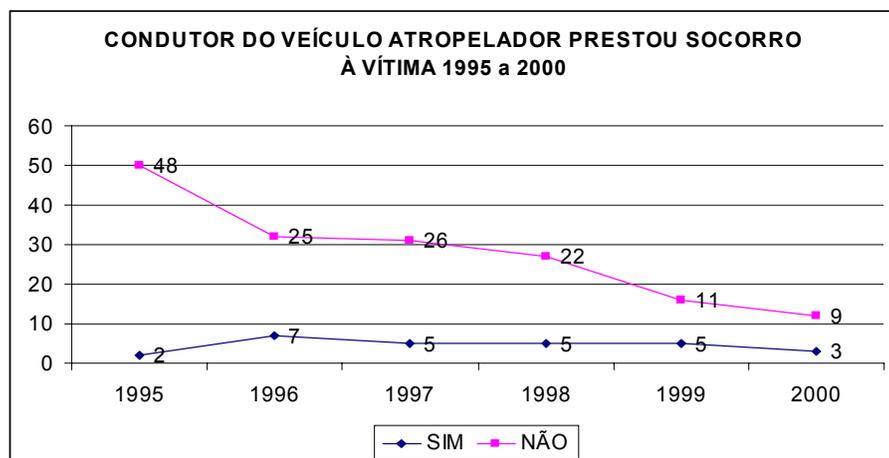
No tópico sobre a sociabilidade de condutores de automóveis e pedestres, constatamos que muitas vezes, esses últimos desrespeitavam a sinalização de trânsito por estes se encontrarem-se desamparado em termos de infra-estrutura para as suas mobilidades. Ou seja, a própria organização do trânsito condiciona as infrações de trânsito nestas situações. Os atropelamentos que analisamos, em sua grande maioria, aconteceram quando o pedestre tentava atravessar a pista de rolamento de uma rua ou avenida ou então caminhava por estas. As observações que fizemos nas vias de tráfego de São Luís, nos oferecem material para afirmar que o pedestre não conta com condições favoráveis para que faça um deslocamento seguro. No nosso caso, privilegiou-se o deslocamento

dos veículos automotores, em detrimento da mobilidade do pedestre. Tal conclusão é uma constatação já registrada na parca literatura das ciências sociais. É um entendimento não só nosso, mas também de outros estudiosos do tema em questão, como exemplo, Eduardo Alcântara (1996, pp. 64).

Falta de solidariedade ou o desconhecimento da lei

A partir do gráfico 03, logo abaixo, como já, também, informado, este gráfico é fruto da concatenação das reportagens, as quais se reportam e informam a maneira adotada por condutores em relação aos acidentados no tráfego da cidade no período considerado para análise. Portanto, pretende-se analisar as formas de solidariedade demonstrada pelos condutores de veículos, no concernente às ações referentes à prestação de socorro as vítimas de acidentes. Como o gráfico 03, podemos fazer uma comparação sobre o procedimento de prestação de socorro as vítimas dos acidentes, e, comparar a postura de não prestação de socorro, a qual ainda, era predominante nestas situações, a anterior ao novo CTB. Com essa inferência estamos querendo dar relevo a uma conclusão bastante grave, ou seja, há um hábito, uma forma, uma atitude adotada, junto aos nossos (des)semelhantes. A prestação de socorro não está sendo uma prática rotineira. Em muitas das vezes, o condutor se sente ameaçado pela fúria dos testemunhos oculares dos acidentes, aqueles que presenciaram o acidente.

GRÁFICO 03



Após a implantação do novo CTB verificamos que somente um terço dos condutores teriam prestado socorro entre os anos de 1995 e 2000. Paralelamente podemos constatar que o número de condutores sem solidariedade caiu em torno de 20% (vinte por cento), com esta compara poderíamos chegara a afirmar que: é uma expressão da falta de uma postura solidária. Já que os indicadores aferem um percentual bastante elevado quanto a falta de prestação de socorro à vítima. Fato esse preocupante no que diz respeito à questão do socorro as vítimas de acidentes. No período temos um aumento de terço entre 1995 e 2000. Constatamos que no período analisado o número de condutores de veículos que prestaram socorro às vítimas de atropelamento foi praticamente insignificante, se comparado aos que não o fizeram. Isto vem demonstrar que a nova lei ainda não está no cotidiano dos cidadãos da cidade de São Luís. Podendo demonstra a falta de uma prática mais solidária, e que o sistema de educação para o trânsito ainda não existe entre nós, pois, se aquela existisse, pensamos que essa situação estaria progressivamente invertida quanto a prática de prestação de socorro as vítimas de acidentes.

Conclusão

Há uma luta de classe! E, ela se daria entre os possuidores dos automóveis – os condutores – e os pedestres – os despossuídos de tais equipamentos – na trama entre os trânsitos das vias urbanas. Isso estaria produzindo uma socialização conflituosa no cotidiano urbano. As novas medidas referentes às políticas públicas advindas pelo novo CTB não foram ainda incorporadas ao cotidiano dos condutores e pedestres. Assim, estaríamos, ainda bastante distantes, de uma atmosfera harmoniosa na sociabilidade dos movimentos de mobilidade dos moradores, na medida em que, - ainda estamos longe de uma constitucionalização da vida social -, os novos aspectos da legislação após a constituição de 1988, e, as novas leis derivadas do período de redemocratização, ainda não estariam absorvidas ou não incorporadas no cotidiano dos moradores, quer condutores ou pedestres, da cidade em estudada. Desta forma, ao tratar deste assunto, estaríamos começando a vascular as dimensões desta nossa sociabilidade medrosa e conflituosa, as decorrentes, e ainda, molduras do nosso dia-a-dia, a partir de um exemplo de uma cidade brasileira. Tal atmosfera desencadeia uma forma *sui generes*, ou

seja, a de uma postura na sociabilidade entrelaçada entre o outro cidadão(ã) de uma maneira que produz uma sociabilidade contumazmente conflituosa.

Referências

ARAGÃO, João Pedro de Oliveira Souza. (2004). *Bati o carro e agora? Como resolver os problemas decorrentes de acidentes de trânsito*. São Luís.

ARAÚJO, Emilia Rodrigues. (2004) *A mobilidade com objeto sociológico*, Minho-Portugal.

BARTHES, Roland, (2007). *Mitologias*, Lisboa, Portugal: Edições 70, Lda.

BRASIL1 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, (2007). Lei 9503/1997. São Paulo: Editora Rideel.

BRASIL2, Ministério das Cidades, Trânsito, questão de cidadania, Brasília, 2004.

BRASIL3. Ministério das Cidades, Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, Brasília, 2004.

BRASIL4, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras, Relatório Executivo, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA – e Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP – Brasília, 2003.

BRASIL5, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. (2006), Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras, Relatório Executivo, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA – e Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP – Brasília.

ESPIRITO SANTO, José Marcelo (org.), (2006). *São Luís: uma leitura da cidade*. Prefeitura de São Luís/Instituto de Pesquisa e Planificação da Cidade. São Luís: Instituto da cidade.

GIUCCI, Guillermo. (2004). *A Vida Cultural do Automóvel: Percursos da modernidade cinética*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

GRANAI, Georges. (1977). In *Tratado de Sociologia*, Georges Gruvitch (org.), Lisboa: Editora Lda, 1977.

GRANIER, Caroline. (2004). *Abaixo o Carro... Viva a Bicicleta!*. IN: *Apocalipse Motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído*. Ned Ludd (org.). São Paulo: Conrad Editora do Brasil.

HALL, Peter. (2005). *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos nos século XX*, São Paulo: Perspectiva.

HONNETH, Axel. (2003). *Luta por reconhecimento: a gramática moral dos conflitos sociais*, São Paulo: Ed. 34.

JACOB, Jane. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*, São Paulo: Martins Fontes.

KRÄMER-BADONI, Thomas e KUHM, Klaus. (2000). *Mobilität*, IN: Häussermann, Hartmut, (Org.). *Grossstadt: Soziologische Stichworte*, Opladen: Leske und Budrich, Germany.

LUDD, Ned. (2004). *Apocalipse Motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil.

MARANHÃO. Decreto n° 20.242/04 de 26 de janeiro de 2004. Regimento do Departamento Estadual de Trânsito.

SHOR, Tatiana. (1999). *O automóvel e o desgaste social*”. In *Revista Perspectiva*. Volume 13, Nº 3. São Paulo.

SILVA, Fernando. (2004) *O automóvel no Maranhão*. In: *O Estado do Maranhão: Caderno Alternativo*, 23 de maio de 2004.

SIMMEL, Georg. *Sociologia*. (1983) Evaristo de Moraes Filho (Org.). São Paulo: Ática.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. (1998). *O que é trânsito*. São Paulo: Brasiliense.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. (1999). *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*, São Paulo: Annablume.

VIRILIO, Paul. (1996). *Velocidade e Política*, São Paulo, Estação Liberdade.

VIRILIO, Paul. (1996). *A Arte do Motor*, São Paulo., Estação Liberdade.

WRIGHT, Charles Leslie. (1988). *O que é transporte urbano*, São Paulo: Editora Brasiliense.