

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS - CCHL
PROGRAMA DE POS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DO BRASIL**

MARIA DAS GRAÇAS DO NASCIMENTO PRAZERES

**NOS TRILHOS DO PROGRESSO:
Os bondes elétricos na Primeira República em São Luís/MA.**

Teresina (PI)
2011

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS - CCHL
PROGRAMA DE POS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DO BRASIL**

MARIA DAS GRAÇAS DO NASCIMENTO PRAZERES

**NOS TRILHOS DO PROGRESSO:
Os bondes elétricos na Primeira República em São Luís/MA.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História do Brasil da Universidade Federal do Piauí – UFPI, como requisito à obtenção do Título de Mestre em História do Brasil.

Orientador: Prof. Dr. Francisco Alcides do Nascimento

Teresina (PI)
2011

P921t Prazeres, Maria das Graças do Nascimento
Nos trilhos do progresso: os bondes elétricos na Primeira República em São Luís/MA. /Maria das Graças do Nascimento Prazeres. - Teresina: UFPI, 2011.
171f. : il.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Piauí , 2011.

Orientador: Prof^o Dr. Francisco Alcides do Nascimento.

1. História. 2. Cidade. 3. Modernização. 4. Bondes elétricos.
I. Título.

CDD 981

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS - CCHL
PROGRAMA DE POS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DO BRASIL**

MARIA DAS GRAÇAS DO NASCIMENTO PRAZERES

**NOS TRILHOS DO PROGRESSO:
Os bondes elétricos na Primeira República em São Luís/MA.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História do Brasil da Universidade Federal do Piauí – UFPI, como requisito à obtenção do Título de Mestre em História do Brasil.

APROVADO EM: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Francisco Alcides do Nascimento – UFPI (Orientador)
Doutor em História - UFPE/PE

Prof. Dr. Denílson Botelho de Deus – UFPI
Doutor em História Social – UNICAMP/SP

Prof. Dr. Antonio Paulo de Moraes Rezende – UFPE
Pós-Doutor em História Social – USP

Prof^ª. Dra. Cláudia Cristina da Silva Fontineles – UFPI
Doutora em História – UFPE/PE

TERESINA (PI)
2011

*“Vendo-os passar
E os bondes vão passando embandeirados.
Porque é dia de festa nacional,
E os passageiros muito acomodados,
Porque hoje em dia andar a pé faz mal
Sí é descida, vão acelerados
Uma ladeira? a passo original,
E segue o bonde; os burros maltratados
Tudo sofrem com alma sem igual.
Ao muxôxo se segue o estalido
E apanham. Sí o animal é fraco, corre
Logo que sente o pêlo assim tanjido
Mas há burro valente, há burro cégo,
Que enfinca o pé na terra e, ou o burro morre
Ou o bonde pára e fica lá no prego.”*

Benedito Buzar

*Àquela que foi o motivo mais doce de superar tantos
momentos de sofrimento. Ao meu anjo, à minha
boneca, ao meu biscoito, à minha filhusca.*

Á Ana Clara Prazeres.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por Seu amor infinito e Sua fidelidade sempre presente em minha vida. Eu sei que Tu tens preparado o melhor para mim, e que nem o mais rico dos tesouros é melhor do que a simplicidade de estar na Tua presença.

Aos meus pais, por todo o incentivo e apoio para que eu continuasse os estudos e por entenderem minha ausência durante o ano que passei longe de casa. Raimunda e Antônio Prazeres, como era bom poder vê-los novamente todas as vezes que eu retornava ao nosso lar!

Aos meus queridos irmãos. A minha irmã Fabiana Prazeres, pelos cuidados e demonstrações de carinho quando tanto precisei. Sem você, eu não teria conseguido nem mesmo começar essa jornada. A George e Jair, que sempre estiveram presentes de inúmeras formas, fortalecendo o meu coração ao sentir que sou amada por eles.

A Elthon Aragão, por ter sido nestes últimos anos o meu porto seguro, aquele que sempre (no sentido mais amplo da palavra) esteve disposto a me ouvir e me ajudar. Obrigada pelo apoio incondicional nos momentos mais angustiantes e dolorosos. Nem todas as palavras do mundo poderiam expressar o sentimento de gratidão que tenho por ti. Muito Obrigada!!!

Ao meu querido João Gouveia, por ser mais do que um amigo, um verdadeiro irmão que desde 2002 tem sido um dos maiores representantes dos cuidados de Deus para comigo. Tu és desde o início parte desta conquista.

A Ernani José Brandão Junior, pelo carinho e afeição que me dedicou enquanto estive em sua cidade. Obrigada por ter contribuído para que os dias na calorosa Teresina fossem mais doces, agradáveis e afetuosos. Momentos inesquecíveis que sempre terei na lembrança. E obrigada por tudo que temos partilhado durante esses anos, e por tudo que virá e que não terá fim. Obrigada, meu Pequeno!

A Pedrina Nunes, por ser esta amiga sempre presente e disposta a ajudar. Obrigada pelas inúmeras vezes que me representou, deixando seus afazeres para se dedicar às necessidades de uma amiga distante. Muito obrigada pela amizade sincera!

Aos colegas da 6ª turma, companheiros nesta trajetória de angústia, que não deixou de ser regada com boas risadas. Para não ser injusta, destaco Auxiliadora (aquela que auxilia), Agnelo (o *flaneur*) e Teotônio (o soldado). Obrigada, queridos!

Ao professor Francisco Alcides do Nascimento, por ter contribuído na reestruturação desta proposta de pesquisa através de sua orientação. Agradeço também pela compreensão e tolerância com as minhas limitações e teimosias na elaboração deste trabalho. Obrigada pela confiança.

Aos professores Denílson Botelho, Antonio Paulo Rezende e Cláudia Cristina Fontineles, por aceitarem o convite para compor a banca e contribuir com este trabalho. Muito obrigada por aceitarem o convite!

Aos professores que representam este mestrado, pelo compromisso e empenho em transmitir os conhecimentos necessários à minha formação ao longo deste rápido percurso na Universidade Federal do Piauí. Deixo aqui um abraço afetuoso a Teresinha Queiroz e ao querido Edwar Castelo Branco.

À Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão (FAPEMA), pelo apoio financeiro através da bolsa de mestrado, imprescindível para minha manutenção, como estudante e pesquisadora.

A todos, meu sincero muito obrigada!!!

RESUMO

Esta pesquisa tem por objetivo fazer uma análise sobre os bondes elétricos de São Luís – MA durante a Primeira República, destacando-os no projeto de modernização da cidade. Até início da década de 1920, o transporte coletivo de São Luís feito pelos bondes de tração animal era considerado pelos usuários e pelos administradores públicos como deficiente e até mesmo vexatório. Portanto, com intuito de amenizar a situação caótica em que se encontrava tal serviço, o governo do Estado investiu em seu “melhoramento”, que foi financiado através de empréstimos junto às empresas estrangeiras. Os bondes elétricos de São Luís até a década de 1930 estiveram ligados à noção de progresso, e nos discursos oficiais era comum delegar a estes veículos a missão de salvar do atraso um dos principais serviços desta capital. Para a realização deste estudo, as fontes utilizadas foram referências bibliográficas que tratam da modernização das cidades, relatórios oficiais do Estado do Maranhão, obras literárias, fontes hemerográficas, mapas e cartas geográficas da cidade de São Luís.

Palavras-chave: História. Cidade. Modernização. Bondes Elétricos. São Luís.

ABSTRACT

This research has as objective to make an analysis about the electric trams of São Luis – MA during the First Republic, highlighting it in the modernization project of city. Until the 20's, the collective transport of São Luis did by trams of animal traction was considered by the users and public administrators as deficient and, even, nasty. Therefore, in order to ease the chaotic situation found that service, the state government invested in it “improvement”, which was financed through loans together foreigner companies. The electric trams of São Luis until 30's were linked to notion of progress, and in official speeches were common delegate to these vehicles the mission to save from lateness one of main services of this capital. To make this study the sources to be used are bibliographical references which work about cities modernization, official reports of Maranhão state, literary compositions, hemergraphic sources, maps and geographic works of São Luis city.

Keywords: History. City. Modernization. Electric Trams. São Luis.

Sumário

Introdução	14
1. Um panorama do Estado do Maranhão na Primeira República	21
1.1. “Um Maranhão anêmico e cheio de dívidas”: Apontamentos sobre a economia maranhense	21
1.2. “Não há aqui vencidos e vencedores”: O cenário político do Estado do Maranhão na Primeira República	33
1.3. O preço do progresso: Os empréstimos e os contratos para a implantação dos bondes elétricos em São Luís	55
1.4. Andando fora dos trilhos: A administração do serviço dos bondes elétricos em São Luís de 1924 a 1930	61
2. A cidade moderniza-se	67
2.1. Sob a luz do progresso: A modernização dos serviços públicos de São Luís	67
2.2. Na contramão do Progresso: Os bondes de tração animal	77
2.3. Caminhos Modernos: Modernidade e Técnica em São Luís.....	84
3. Nos trilhos do progresso	98
3.1. “Deslizando como barcos dos poetas”: A chegada dos primeiros bondes elétricos às cidades brasileiras	98
3.2. “O Maranhão assina seu progresso”: A inauguração dos bondes elétricos em São Luís	113
3.3. No ritmo do progresso: O serviço dos bondes elétricos no transporte urbano	127
3.4. Andando nos trilhos: as sociabilidades nos bondes elétricos	148
3.5. Abrindo caminho para o progresso: As transformações na paisagem urbana de São Luís	158
Considerações finais	164
Referências bibliográficas	165

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Principais Indústrias de São Luís – Ma	27
Tabela 2	Produtos Exportados pelo Maranhão (1880-1903)	31
Tabela 3	Situação dos Bacharéis maranhenses no tocante à diplomação na Faculdade de Direito de Olinda – Recife (1832-1922)	36
Tabela 4	Governadores do Estado do Maranhão na Primeira República (1889-1930)	41
Tabela 5	Linhas dos Bondes da Companhia Ferro-Carril	77
Tabela 6	Roteiro dos Bondes com a Empresa Ferro Carris Maranhense	78
Tabela 7	Principais fornecedores de bondes elétricos para o Brasil.....	101
Tabela 8	Crescimento Médio anual da população do Brazil	105
Tabela 9	Roteiro dos Bondes Elétricos <i>Brightman & Company Incorporation</i>	129
Tabela 10	Roteiros dos Bondes Elétricos (1926-1946)	130
Tabela 11	Horário Provisório dos bondes da Linha do Anil (1924)	139

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1	Maquinário da Fábrica São Luiz	26
Imagem 2	Biblioteca Pública Benedito Leite	43
Imagem 3	Os melhoramentos da Capital	51
Imagem 4	Bonde de tração animal	78
Imagem 5	Anúncio da <i>John Stephenson Co. Ltda</i> , de 1853	100
Imagem 6	Sêlo da Stephenson Company Letterhead, de 1876	100
Imagem 7	Fachada principal e interior do galpão da oficina de Trajano de Medeiros, 1995	103
Imagem 8	Primeiro bonde elétrico carioca da Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico	106
Imagem 9	Bondes na Rua Oswaldo Cruz (Rua Grande)	120
Imagem 10	Bonde elétrico em julho de 1964	136
Imagem 11	O perfil de um bonde elétrico	142
Imagem 12	Passageiros no interior de um bonde	150
Imagem 13	Praça Gonçalves Dias	153
Imagem 14	Praça Gonçalves Dias	154
Imagem 15	Linha do bonde que passava ao lado da Igreja de N. Sra. da Conceição dos Mulatos	162

INTRODUÇÃO

O objeto e sua escolha

A instigação para a realização desta proposta de trabalho surgiu no decorrer da elaboração de minha monografia de conclusão do curso de História na UFMA, em 2007¹. Ao analisar os serviços dos bondes elétricos da cidade de São Luís, de 1924 a 1966, percebi que a implantação destes serviços na década de 1920 se deu sob um contundente discurso progressista, o qual respaldava o projeto de modernização da cidade. Isto me chamou atenção especialmente pelo fato de, até então, não haver nenhum estudo referente a este processo de modernização da capital maranhense, principalmente sobre os bondes elétricos. Resolvi, portanto, estudar os bondes elétricos na Primeira República² em São Luís (MA), partindo do pressuposto de que fizeram parte de um projeto que visava modernizar a feição urbana da capital maranhense.

A virada do século XIX foi bastante significativa para o Brasil, pois nesse momento suas estruturas políticas e sociais sofreram um processo de reformulação, advindo sobretudo da adoção de um novo regime. A República enfatizou a ideia da criação de uma nação moderna e civilizada, em outros termos, a sociedade republicana deveria revelar a partir de então os hábitos de uma sociedade nascente do tipo urbano-industrial. Assim, um conjunto de “idéias novas” adentra o território brasileiro, tendo como objetivo redimensionar a vida e o comportamento daqueles que ainda tinham em suas feições as velhas marcas da imagem imperial. Permitiu-se que esse conjunto de juízos se incorporasse não só ao pensamento, mas também ao discurso de intelectuais que, ombreados com uma elite política e econômica, buscava disseminar a necessidade de se romper com a moldura arcaica e provinciana dos tempos do Império. A palavra em voga era modernizar!

Pertencente a esse projeto de modernização, a reorganização do espaço urbano era uma de suas metas primordiais, à medida que a urbe se apresentava como uma das fiéis testemunhas da sociedade cidadina³. As mudanças urbanísticas na capital maranhense só eram perceptíveis no início do século XX, produzindo alterações significativas em sua malha urbana. As elites locais se aventuraram a participar do “mundo moderno”,

¹ A monografia sob o título *Andando nos trilhos: o serviço dos bondes elétricos na capital maranhense* foi defendida em 2007 e contou com a orientação da Prof. Dra. Maria da Glória Guimarães Correia (UFMA).

² Entendo por Primeira República ou República Velha o período da história política do Brasil que se estende de 1889, ano da Proclamação da República do Brasil até a Revolução de 1930.

³ HERSCHMANN & PEREIRA, 1994, p.27.

aproximando seu discurso daqueles produzidos nos lugares considerados “civilizados”. Portanto, esse ideal de cidade que se concretiza nos “melhoramentos” urbanos adentra a cidade de São Luís de modo vacilante, pois representava o desejo das elites de se adequarem aos padrões estabelecidos pela Europa, deixando suas ações muito aquém de suas falas acerca da civilização e do progresso.

Na tentativa de transformar em realidade o ideal disseminado pelo discurso do “progresso”, o espaço público da cidade de São Luís sofreu algumas reformas visíveis, já que os chamados “melhoramentos” figuravam-se como parte de um plano de “civilizar” o espaço urbano, o qual devia estar atrelado à “educação” da população, que não só buscava disciplinar o seu comportamento, como também se propunha a revestir a cidade com o manto do desenvolvimento, pois como coloca Needell, ao se referir às transformações ocorridas no Rio de Janeiro, almejava-se “atingir a civilização por meio de mudanças concretas”⁴.

A capital maranhense não se encontrava bem servida pelo transporte urbano. Os bondes de tração animal eram testemunhos do “atraso”, afinal haviam sido implantados nos anos 70 do século XIX e se caracterizavam por um serviço bastante rudimentar, que não atendia às necessidades da população local e, por isso eram alvo constante de veementes críticas. Além das péssimas condições dos carros, da inobservância dos horários, da superlotação e dos constantes descarrilamentos⁵, ainda se ficava à mercê dos animais, que uma vez ou outra, empacavam durante o percurso, obrigando os passageiros a completar seus trajetos a pé.

Este era o quadro em que se achava o serviço de transporte coletivo em pleno século XX. Um sistema deficiente e até mesmo vexatório, que gerava na população um sentimento de repugnância, devido ao descaso por parte do poder público, que não se posicionava diante da situação. Portanto, com intuito de amenizar a situação caótica em que se encontravam os serviços públicos e de inserir a cidade de São Luís nos padrões ditos “modernos”, o governo do Estado decidiu investir nos “melhoramentos” dos mesmos.

Para efetuar tais mudanças, o Estado precisou contratar empréstimos altíssimos que comprometeram as finanças e os cofres públicos. Estes empréstimos, contraídos sobretudo no mercado internacional, foram direcionados, principalmente, para as obras de saneamento da capital, dando início ao projeto de modernização da urbe. Assim, de acordo

⁴ NEEDELL, 1993, p.67.

⁵ Ato ou efeito de descarrilar, ou seja, sair ou desviar dos trilhos. Situação comum nos tempos dos bondes de tração animal, já que operavam em São Luís sob péssimas condições técnicas, tanto dos veículos como dos trilhos.

com os administradores maranhenses, os empréstimos se justificavam pela necessidade das melhorias dos serviços públicos, portanto, eram um sacrifício imprescindível em prol do progresso do Estado.

O interesse do governo em melhorar os serviços era evidente desde o início do século XX e, aos poucos, as devidas reformulações foram efetuadas, tais como abastecimento de água e esgoto, coleta de lixo e iluminação pública. Dentre estes serviços, o transporte foi o último a ser aprimorado na capital com a inserção da eletricidade. Assim, os bondes elétricos foram implantados na cidade de São Luís em 1924, sob o desígnio de “salvar do atraso” um dos principais serviços da capital maranhense. Este sistema de transporte se caracterizou como um dos símbolos mais visíveis do progresso material da cidade, já que influenciava diretamente em sua dinâmica ao facilitar o transporte de pessoas e cargas. Os *tramways*⁶ tinham como objetivo dar transporte cômodo e barato à população e aproximar o centro da periferia, mas suas metas estavam longe de se concretizarem, e o discurso progressista adotado pelo Estado na implantação não condizia com a realidade dos serviços prestados.

Desta forma, o presente trabalho tem como prioridade verificar as ideias de progresso e de modernização que permearam a implantação dos bondes elétricos na Primeira República na cidade de São Luís. Assim, pretendo perceber a importância que os juízos progressistas propuseram a um dos principais serviços públicos desta capital.

Os bondes elétricos, como um dos principais serviços públicos da cidade, estiveram ligados aos interesses políticos, portanto, pretendo dar visibilidade aos interesses e conflitos políticos que envolveram a implantação e o serviço dos bondes elétricos durante a Primeira República.

Ao ser implantados em São Luís, os bondes elétricos proporcionaram transformações diretas na vida dos ludovicenses⁷. Uma cidade que se habituara a ver os animais puxando os bondes pelas inúmeras ladeiras, agora se movimentava pelos trilhos sob os impulsos da eletricidade. Assim, este trabalho busca também identificar as mudanças nas sociabilidades urbanas com o emprego da nova técnica no transporte público. Ainda pretendo analisar as representações dos usuários dos bondes elétricos sobre a operacionalidade dos mesmos.

Além de transformar profundamente o cotidiano daqueles que vivenciavam a cidade, os bondes elétricos representaram também mudanças significativas na estrutura

⁶ *Tramways*: como também ficaram conhecidos os bondes elétricos.

⁷ Ludovicense: expressão empregada para denominar as pessoas nascidas em São Luís.

física da mesma. A instalação dos trilhos possibilitou, entre outros, o alargamento e calçamento de ruas, destruição de imóveis, construção de calçadas e surgimento de bairros que evidenciou um novo processo de urbanização. Neste sentido, busco identificar as transformações ocorridas na paisagem urbana de São Luís com a inserção dos bondes elétricos.

Fontes e Proposta metodológica

Com intuito de analisar os discursos proferidos pelas autoridades políticas em torno da implantação dos bondes elétricos em São Luís, considereirei a documentação oficial, pois ela contém os planos e as metas dos administradores do Estado. Assim, os relatórios e as mensagens do governo, que foram produzidos de 1889 a 1930⁸ me ajudaram a compreender os ideais de progresso e de moderno presentes nos discursos do poder público, uma vez que as pronunciações eram explícitas quanto ao desejo de modernizar o Estado e, principalmente, sua capital. Nestes documentos encontrei os contratos com as empresas responsáveis pela implantação e gerenciamento dos serviços de bondes elétricos, que davam evidências de informações e detalhes de contratos e acordos que o Estado firmava com tais empresas, como custos dos projetos, o tempo de execução da obra, rescisões, etc.

Os jornais, como sistemas de informação mais eficientes da época, também foram de grande valia por retratar o espaço social em que foram produzidos, trazendo uma riqueza de detalhes peculiar no que diz respeito ao cotidiano e às sociabilidades presentes na cidade, onde os bondes elétricos se puseram a andar. Desta forma, tais fontes históricas apresentam as representações da urbe ao veicularem notícias referentes aos bondes elétricos sobre os aumentos das tarifas, os atrasos, os descarrilamentos dos veículos, os itinerários, os acidentes e o comportamento dos usuários.

Os jornais em circulação naquele período eram, sobretudo, um meio utilizado pelos grupos políticos para manifestação de seus interesses e expressão dos conflitos que se davam entre estes grupos que visavam consolidar ou alcançar a posição de mando na cena política local. Portanto, não raro encontram-se nas páginas dos jornais manifestações políticas e partidárias, como também esclarecimentos sobre a administração pública, bem

⁸ Esse recorte temporal da análise dos relatórios oficiais se faz necessário por que, mesmo antes da chegada dos bondes elétricos em 1924 na cidade de São Luís, já se fazia menção à implantação dos mesmos; e até mesmo porque, os empréstimos contraídos para efetivação de tal serviço foram requeridos bem antes de ele ter sido efetuado.

como dos serviços prestados. Assim, interessou-me compreender as estratégias discursivas elaboradas pelos jornais e, ainda as referências que são mobilizadas visando facilitar a transmissão de um sentimento progressista.

Durante a pesquisa nos mesmos, procurei aqueles que se pronunciavam mais sobre as questões urbanas, ou mais especificamente sobre o sistema de transporte público implantado em São Luís. Enfim, os jornais se constituem fontes valiosas para o desenvolvimento desta pesquisa. Por isso, além dos jornais já consultados, ainda fiz uso de outros que podem ser encontrados na Biblioteca Benedito Leite e no Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM).

Para contemplar a proposta, esta pesquisa foi sistematizada em três capítulos, além da Introdução e das Considerações Finais. No capítulo inicial – *Um panorama do Estado do Maranhão na Primeira República* – traço um panorama do Estado do Maranhão na Primeira República, destacando a situação econômica e política do Estado neste momento, além de discutir os contratos realizados com as empresas que foram responsáveis pela implantação e gerência dos bondes elétricos. Em primeira instância construí um quadro sócioeconômico do Estado, no qual procurei dar visibilidade às formas de produção da economia maranhense após a abolição da escravidão no Brasil. No momento seguinte, esbocei a configuração política maranhense na reestruturação do novo regime, na qual destaquei a formação de facções que foram protagonistas nos conflitos políticos durante a Primeira República no Maranhão. Ainda analisei os contratos efetuados entre o governo maranhense e as empresas estrangeiras que concederam os empréstimos para a implantação e as que ficaram responsáveis pela concretização deste melhoramento no transporte urbano de São Luís. E por fim, analisei a administração dos serviços de bondes elétricos desde sua implantação em 1924 até a década de 1930, destacando a falta de interesse do poder público em gerenciar tal serviço e as implicações da administração de uma empresa estrangeira no serviço público do Estado.

No segundo capítulo, de título *A Cidade Moderniza-se*, analisei o processo de modernização da cidade de São Luís na virada do século XIX para o século XX. De início, destaquei os principais “melhoramentos” efetivados nos equipamentos públicos que fizeram parte do projeto modernizante da urbe ludovicense. Assim como em várias capitais brasileiras, as autoridades políticas locais se empenharam em realizar a modernização dos serviços urbanos de São Luís com destaque para a construção das redes de abastecimento de água e de esgoto e o fornecimento de energia elétrica para iluminação pública e para o transporte urbano. O objetivo é discutir a proposta de modernização da cidade que estava

fundamentada em um discurso progressista, ressaltando a operacionalidade destes serviços. Em seguida, discuti a evolução da técnica que adentra a capital maranhense neste momento através de uma variedade de aparelhos que estavam sendo criados, e muitos deles ainda em fase experimental. Assim, destaquei o desenvolvimento da cinemática através da inovação mecânica do automóvel que cortava as ruas ludovicenses. Por último, fiz um breve recorte do serviço de bondes de tração animal, tipo de veículo que antecedeu os bondes de tração elétrica. Esta análise foi deveras importante porque possibilitou um comparativo com os novos veículos, já que, segundo foi pregado pelas autoridades maranhenses ao incentivar a implantação da tração elétrica no transporte público em São Luís, a substituição se justificava pelo retrocesso que os bondes de tração animal traziam para a cidade, além do que a operacionalidade já não era satisfatória.

Iniciei o terceiro capítulo - *Nos Trilhos do Progresso* – demonstrando, em linhas gerais, a origem dos *tramways*, os principais fornecedores de material rodante para o Brasil e a inauguração dos bondes elétricos em algumas cidades brasileiras. Neste capítulo, dei destaque para a inauguração deste serviço na cidade de São Luís, por ser o ato inaugural o ápice dos discursos progressistas e o momento de maior euforia popular em relação ao novo serviço. Em seguida, aponto detalhes próprios do serviço do transporte urbano, tais como os tipos de veículos, as tarifas, as linhas e os roteiros dos bondes elétricos, número de carros disponibilizados para transporte de passageiros, acesso da população, entre outros. Considero importante a verificação destes elementos, uma vez que a análise dos mesmos foi de grande valia para a melhor compreensão da operacionalidade dos bondes elétricos em São Luís, que por sua vez refletem muito do que foi o processo de modernização da cidade neste início de século.

Ainda me detive nas sociabilidades vivenciadas pelos passageiros de bondes elétricos durante a Primeira República, procurando destacar de que forma a inserção da tração elétrica neste meio de transporte urbano interferiu no cotidiano, vivência e prática daqueles que transitavam pela urbe ludovicense até o final dos anos 30. Parto do pressuposto de que houve alterações significativas, já que foi considerado algo “inovador” para uma cidade pacata e tranquila como era a cidade de São Luís no início do século XX. Ainda é interessante compreender como os usuários representavam os serviços dos bondes elétricos, uma vez que foram eles que usufruíram de tais equipamentos. A forma como os passageiros de bondes elétricos perceberam a operação deste aparelho pode ser um forte aliado no entendimento da disparidade que se verifica entre o discurso progressista que viabilizou a implantação dos bondes elétricos e a deficiência no serviço prestado.

Por último, verifiquei as transformações efetuadas na paisagem urbanística de São Luís com a implantação dos bondes elétricos. Para que tal melhoramento se efetivasse foram necessárias várias intervenções urbanísticas, como a abertura de ruas, a remodelação de calçamentos, ampliação das vias, a inserção de estações ferroviárias, etc. Além dessas alterações de ordem estrutural, destaco também o surgimento de novas aglomerações urbanas, e até mesmo bairros que nasceram acompanhando as linhas dos bondes elétricos. Portanto, a identificação destas modificações na infraestrutura da cidade implica reconhecer a importância dos bondes elétricos no processo de modernização de São Luís na primeira metade do século XX.

1. UM PANORAMA DO ESTADO DO MARANHÃO NA PRIMEIRA REPÚBLICA

1.1 “Um Maranhão anêmico e cheio de dívidas”: Apontamentos sobre a economia maranhense

A nossa Província querida, berço de tantos homens eminentes... escorrega hoje em um declive assustador de decadência, de desmoronamento mesmo. A lavoura a fonte nossa riqueza, longe de explorar de animo deliberado a natureza pujante e inesgotável de nossa terra, agoniza no leite da bancarrota, fruto infalível da rotina e da preguiça, e queima os últimos cartuchos em seu próprio detrimento, desfazendo-se dos braços escravos que a auxiliam [...] Indústria não temos: o estrangeiro fornece-nos tudo quanto carecemos deste vasto ramo do trabalho humano.

A Flecha, 05 de março de 1879

O Império é considerado por grande parte da historiografia maranhense um período áureo para o Maranhão. O Estado chegou ao século XIX com a estrutura econômica baseada na política pombalina que havia sido implantada desde o século anterior, que tinha como uma de suas características básicas a atuação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Esta companhia vigorou desde 1755 até 1778, quando o marquês de Pombal a instituiu com a finalidade de explorar o comércio de importação de escravos africanos para esta região do país. A inserção da companhia na economia nortista trouxe alterações que proporcionaram à lavoura e ao comércio do Maranhão um “franco progresso”, de acordo com o historiador maranhense Mário Meireles, e que “se traduziu no enriquecimento material e no aprimoramento intelectual da sociedade”, proporcionando “o surgimento de uma elite latifundiária e de uma nobreza rural que concederiam então à província uma posição de primeiro plano no cenário nacional, não só no campo econômico, como no político e no cultural”⁹

No Império, a economia maranhense foi essencialmente agrária e escravista, baseada na monocultura voltada para o mercado externo na qual prevaleceu o cultivo da cana-de-açúcar, algodão e arroz e, em segunda instância, a extração de produtos secundários, tais como o gengibre, o gergelim e outros.

Durante o século XIX, a economia maranhense atingiu picos elevados, contudo, também sofreu grandes retrocessos, caracterizando-a como um período de grande instabilidade econômica. Na primeira metade do século XIX, o Maranhão se tornou um grande produtor de algodão, e foi até mesmo pioneiro na industrialização do algodão ao instalar sua primeira fábrica em 1855. Um dos fatores que contribuiu para uma ampliação

⁹MEIRELES, 2001, p.256

da produção algodoeira no Maranhão foi a Guerra de Secessão (1860-1865), abrindo as portas do mercado internacional para o algodão maranhense, que aproveitou a oportunidade. Contudo, após o término do conflito, os Estados Unidos voltaram a produzir seu algodão com qualidade superior ao maranhense, o que colocou a economia algodoeira do Maranhão em declínio. O algodão foi subsistindo até o final da década de 80 do século XIX, quando se precisou transformar a economia escravocrata agrícola em um parque industrial com mão de obra livre. Esta euforia foi tanta, que logo nos primórdios da República, o Maranhão já contava com dezessete fábricas localizadas nas cidades de Codó, Caxias e São Luís.

Já em meados do século XIX, o açúcar passa a ganhar notoriedade na economia local, e em 1870 chega a ser o principal produto de exportação maranhense. As lavouras açucareiras se desenvolveram, principalmente, na região da Baixada Maranhense¹⁰ às margens do rio Itapecuru, do rio Mearim e do rio Pindaré.¹¹ O Maranhão passava por mais um momento de vigor econômico. Entretanto, a euforia com a cana-de-açúcar durou pouco em virtude da forte concorrência do açúcar produzido em Cuba e nas Antilhas, produto de qualidade superior ao que era produzido em terras maranhenses. Além disso, os engenhos do Maranhão não estavam preparados tecnicamente para concorrer com estas duas regiões, uma vez que as mesmas já possuíam vasta experiência neste tipo de produção. Assim, a lavoura açucareira maranhense entrava em crise também pelo mesmo fator que levou ao declínio do algodão, a concorrência internacional e o despreparo dos produtores maranhenses.

Portanto, mesmo que o Império seja visto pela historiografia local como “a Idade do Ouro do Maranhão” devido aos surtos econômicos provocados, principalmente, pela intensa produção do algodão e do açúcar¹², a economia maranhense durante todo o século XIX caracterizou-se pela instabilidade, uma vez que estes surtos implicavam em progresso na economia, mas com pouca durabilidade. Portanto, o Maranhão oitocentista foi marcado pela monocultura (algodão e cana-de-açúcar) e pela dependência do mercado externo, fatores que geraram momentos de euforia e de crises.

O *13 de maio de 1888*, segundo a maioria de autores que versam sobre esse período da História do Maranhão, pôs fim a este período considerado “fecundo” e “promissor”. As estruturas econômicas maranhenses, fundamentadas nas atividades agrárias e no trabalho

¹⁰ Baixada Maranhense: microrregião do Maranhão, localizada a oeste da capital do Estado e que contem 21 municípios.

¹¹ MEIRELES, Op. Cit., p.259

¹² Id. Ibid., p.258.

escravo, receberam choques iniciais com a promulgação da Lei dos Sexagenários (1855) e da Lei do Ventre Livre (1871). Daí em diante, não demorou muito para que a economia essencialmente agrícola e escravocrata sucumbisse diante da nova ordem econômica do país.

Depois de conhecer um período áureo na economia nas primeiras décadas do século XIX, em grande parte justificado pela instalação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, a Província chegou ao final deste século com a instabilidade econômica como sua principal característica. A Abolição da escravatura em 1888 deixou a grande lavoura maranhense sem braços, uma vez que a mão-de-obra utilizada era essencialmente escrava. Ao mostrar o panorama da economia maranhense pós-1888, Mário Meireles aponta que, diante do fracasso da lavoura, muitos decidiram, até mesmo, aventurar-se em direção às províncias do Sul do país:

Com a Abolição da escravatura, a economia agrária e escravocrata da província, então sólida e promissora, foi abalada no mais fundo de seus alicerces; as fazendas e engenhos foram abandonados e a nobreza rural e latifundiária emigrou para São Luís, de onde sobrevivendo o fracasso da porfia industrial que não foi remédio para o mal da abolição, passaria adiante com uma geração, ficando no sul do país os que lá iam estudar ou para lá seguindo os que reconheciam a estreiteza das possibilidades regionais nas novas circunstâncias.¹³

Apesar de a historiografia ter consolidado a ideia de que foi a Abolição da escravatura a causadora da grande crise da economia local, alguns estudos mais recentes chegaram a outras conclusões, e afirmam que bem antes do *13 de maio* a grande lavoura no Maranhão já enfrentava sérias dificuldades. Dentre os historiadores que seguem esta linha de raciocínio encontra-se Faria que, após a elaboração do diagnóstico da economia maranhense oitocentista, põe em cheque até mesmo a noção de decadência. Neste sentido, a autora considera “inadequado o termo ‘decadência’ para qualificar o que estava ocorrendo na economia do Maranhão no decurso do século XIX”¹⁴. Na verdade, a Abolição teria sido apenas uma espécie de estágio final de desagregação da economia maranhense baseada na agroexportação. Assim,

[...] De fato, o 13 de maio foi o momento final da crise terminal da agroexportação do Maranhão. Mas foi a grande lavoura que se desagregou; a pequena produção baseada no trabalho familiar, que vinha se ampliando desde

¹³ MEIRELES, Op. Cit, p.280

¹⁴ FARIA, 2005, p.38

meados daquele século, expandiu-se, passando a ser o padrão de produção no setor agrícola.¹⁵

O fim do trabalho escravo conferia ao já falido sistema agroexportador o golpe final de sua existência. E no Maranhão, assim como em todo o país, a crise na economia foi avassaladora com o advento da abolição da escravatura que levou consigo a falência de cerca de 70% dos engenhos de cana-de-açúcar e 30% das fazendas de algodão.

Muitos senhores de engenhos e donos de fazendas ficaram à mercê sem ter em que aplicar o pouco capital que ainda restava. A forma encontrada para salvar o restante do capital que ficou embargado com a escravidão foi investir nas fábricas. Logo, a formação de um parque industrial têxtil decorrente do movimento abolicionista se concretizou como uma característica básica nos momentos que antecederam à implantação do novo regime político.

No capítulo que trabalha o processo de implantação da indústria no Brasil, Prado Junior elencou alguns fatores que favoreceram este processo, dentre os quais, a produção local de uma matéria-prima de grande importância, a saber, o algodão. A grande lavoura algodoeira que era tradicional no país, também possibilitou que a economia nacional se apresentasse mais satisfatória ao tornar possível a utilização desse produto nos novos investimentos fabris. Com relação à importância do algodão nesse novo momento da economia nacional, Prado Junior diz que: “E efetivamente a maquinofatura se iniciará no Brasil com a indústria têxtil que até muito recentemente representará sua parte substancial”¹⁶.

Além da tradição no cultivo de algodão, o Brasil ainda contou com a disponibilidade de mão de obra e seu baixo custo. Aqueles que haviam sido os braços da economia brasileira quando sua estrutura ainda era agrária e escravista, com a falência das grandes lavouras ficaram livres e a mercê da sua própria sorte, o que incentivou a assimilação dessa mão de obra desqualificada para os postos nas fábricas. Portanto, de acordo com o autor supracitado, “a indústria nascente encontrará um amplo abastecimento de mão de obra; deficiente, é verdade, e muitas vezes precária e incerta. Mas compensando com seu ínfimo preço”¹⁷.

Na cidade de São Luís, a mão de obra empregada nas fábricas veio, principalmente, de uma grande massa de homens livres, brancos, e negros libertos que neste momento

¹⁵ Id. Ibid.

¹⁶ PRADO Jr., 1981, p.259

¹⁷ Id. Ibid.

encontravam-se ociosos. Muitos desses personagens foram convocados para compor o quadro de operários das fábricas, e a maioria dos funcionários correspondia às mulheres e crianças, em virtude de sua mão de obra ser menos valorizada. Em geral, os salários pagos às mulheres correspondiam a $\frac{3}{4}$ do salário de um homem e os das crianças representavam apenas metade do salário dados aos operários do sexo masculino¹⁸. Assim, são estas as principais circunstâncias que condicionaram o desenvolvimento industrial no país, sobretudo, a têxtil na segunda metade do século XIX.

A indústria nacional teve seu primeiro surto na década de 80 do século XIX, coincidindo com o último decênio do Império, e esta fase de progresso industrial prolongou-se até a República, o que segundo Prado Jr. correspondeu “à febre de iniciativas dos primeiros anos do novo regime”¹⁹. Meireles, ao expressar a euforia da aristocracia maranhense em relação ao novo empreendimento, assim se expressou:

aqui, como que desvairados, atiraram-se, como única tábua de salvação antevista em meio do dilúvio destruidor, à loucura industrial com que se pretendeu, como se muda um cenário em palco de teatro, transformar o Maranhão, escravocrata e agrícola, num parque industrial de trabalho livre²⁰.

Esta euforia rendeu à economia maranhense mais um de seus ápices, agora era o chamado surto industrial com a instalação do parque fabril têxtil que implantou um número expressivo de fábricas na cidade de São Luís e no interior do Estado. Este surto industrial vivenciado pelo Maranhão, em especial sua capital, nas últimas décadas do século XIX gerou uma nova imagem pela qual a cidade de São Luís passou a ser conhecida, a saber, “Manchester do Norte”²¹.

É importante frisar que, Caxias foi a primeira cidade maranhense a obter uma fábrica do tipo têxtil em 1886, que recebeu o nome de Indústria Caxiense. Antes do fim desta década o Maranhão já contava com dez fábricas, das quais três implantadas na cidade pioneira, uma em Codó e seis na cidade de São Luís com mais de 2.600 operários. Em 1890, o pioneirismo caxiense atrelado ao seu êxito industrial conseguiu contaminar as elites ludovicenses, capitaneadas pelos comerciantes, que resolveram investir nas

¹⁸ Sobre a mão de obra feminina empregada nas fábricas da cidade de São Luís tem-se como referência obrigatória o trabalho “Nos Fios da Trama: Quem é essa mulher? Cotidiano e Trabalho do Operariado do Feminino em São Luís na virada do século XIX”, de autoria da Prof. Dra. Maria da Glória Correia (2006).

¹⁹ PRADO Jr., Op. Cit., p.260

²⁰ MEIRELES, Op. Cit., p.260

²¹ Para uma discussão mais aprofundada sobre a cidade de São Luís como “Manchester do Norte”, consultar CORRÊA (1993), BORRALHO (2009) e ARAGÃO (2007).

indústrias têxteis. Para José Ribamar Caldeira, dentre os fatores que impulsionaram esse interesse, destaca-se:

a Caxiense dava provas da possibilidade de fabricar tecidos na região, sem prejudicar a produção algodoeira de exportação; os mercados maranhenses e de Províncias próximas demandavam sua produção; o poder público apoiava a iniciativa; sua criação tendia a se incluir entre as medidas adotadas para prevenir a grande lavoura e o comércio das conseqüências que podiam advir da extinção da escravatura. E, *last but not least*, sua vaidade estava ferida porque enquanto Caxias, cidade interiorana, possuía uma têxtil, símbolo de progresso, modernidade e eficiência de seus comerciantes, na capital provincial não existia empreendimento semelhante²².

Na realidade, a industrialização brasileira e a gradativa substituição do trabalho escravo pelo trabalho assalariado era algo que já se previa, como coloca Francisco de Oliveira ao afirmar que a Primeira República herdou, dentre outros aspectos, a instauração do trabalho livre²³. A estrutura econômica maranhense agrária, escravista, latifundiária e exportadora foi substituída por uma em que prevalecia a industrial e a urbana. O novo regime pregava que vinha corroborar ainda mais com este novo modo de produzir e de viver. Eram os tempos modernos! E o Maranhão precisava caminhar nos trilhos do progresso republicano.

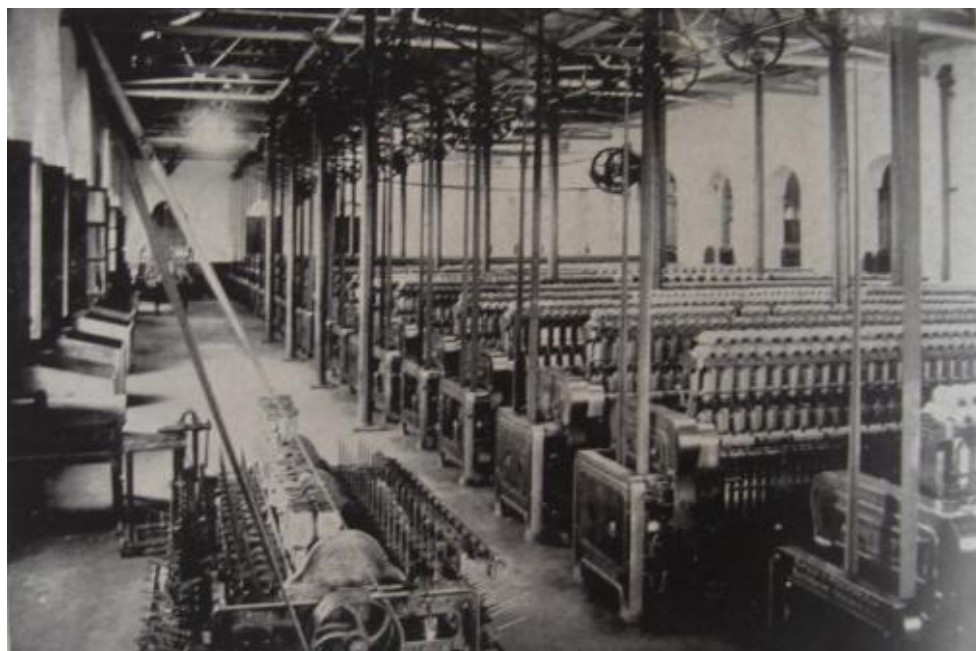


Imagem 1: Maquinário da Fábrica São Luiz.

Fonte: Álbum do Maranhão, 1908.

²² CALDEIRA, 1988, p. 98

²³ OLIVEIRA, 1977, p.396.

Logo no início da República, como já foi mencionado, o Maranhão contava já com dezessete fábricas. Na cidade de São Luís, muitos ex-senhores de escravos chegavam vindos do campo com a esperança de conseguir êxito no novo ramo econômico. Assim, as fábricas foram se proliferando e, rapidamente, a capital maranhense estava tomada pelas fábricas, que na sua maioria eram de fiação e tecelagem de algodão. Apesar de representarem a maior parte, havia ainda aquelas que produziam prego, calçados, cerâmica, chumbo, fósforo e etc. Segue abaixo uma tabela com as principais indústrias implantadas em São Luís.

PRINCIPAIS INDÚSTRIAS DE SÃO LUÍS – MA.		
Fábrica	Ramo de Atividade	Localização
Camboa	Têxtil	Camboa
Cânhamo	Têxtil	Madre Deus
Cerâmica São Luís	Vidro	Centro
Fábrica de Calçados	Calçados	Centro
Fábrica de Chumbo	Armas	Centro
Fábrica de Fósforo	Fósforo	Jorhoa
Fábrica de Roupa branca	Roupas	Centro
Fábrica Industrial	Têxtil	Centro
Fiação e tecelagem	Têxtil	Centro
Lanifícios	Seda	Centro
Rio Anil	Têxtil	Anil
Santa Amélia	Têxtil	Centro
Santa Isabel	Têxtil	Apicum

Tabela 1: Principais Indústrias de São Luís-MA.

Fonte: CALDEIRA, 1988.

Mário Meireles compara as transformações ocorridas na estrutura da economia maranhense com um cenário de palco de teatro, de tão rápido que foi a adaptação da aristocracia maranhense às novas formas de organizar sua economia nos moldes do capitalismo industrial. No Sul do país aconteceu de forma diferente, visto que a industrialização foi se colocando de forma paulatina, e pôde ser considerada, até mesmo, tardia. O processo de industrialização daquela região do país teve uma longa duração, além

de ter que enfrentar dificuldades em sua consolidação, principalmente, a concorrência do mercado externo.

Assim, a empolgação dos donos das fábricas maranhenses logo se transformou em desânimo. O Maranhão teve como primeiro obstáculo o fato de que as mudanças na economia de agroexportação para a de base industrial se deu de forma abrupta, sem uma espécie de planejamento industrial. As grandes fazendas e engenhos de açúcar foram levados à falência com a Abolição, e a alternativa encontrada pela aristocracia rural maranhense para salvaguardar o capital que estava embargado foi o investimento nas fábricas, especialmente as têxteis.

Os novos investidores se viram diante de um enorme desafio, uma vez que as condições não eram das mais favoráveis e o risco era grande, pois um erro administrativo poderia levar o dono do novo negócio à falência, o que acabou acontecendo com grande parte desses ex-fazendeiros e ex-donos de engenhos que aplicaram seus capitais no novo ramo industrial que se tornou febre entre os maranhenses.

Além da ausência de planejamento industrial, a falta de tradição manufatureira trouxe dificuldades para aqueles que não tinham experiência no setor industrial, as quais ficaram diante de um audacioso e moderno desafio econômico. Os empresários não se preocuparam em investir em um maquinário moderno e, com o passar do tempo, as máquinas encontradas nas fábricas do Maranhão já não conseguiam ter um bom desempenho e comprometiam a produtividade. Portanto, a inexperiência desse grupo de empresários se efetivou como fator preponderante para o breve surto industrial vivenciado pelo Maranhão.

Logo, o parque fabril no Maranhão teve um falecimento precoce. A existência efêmera e rápida das indústrias maranhenses se deve, principalmente, ao fato de que os proprietários das fábricas não estavam dispostos a renovar o maquinário e a acompanhar o desenvolvimento ditado pelo capitalismo industrial.

Além da Abolição da escravatura, não posso deixar de mencionar que o surgimento das fazendas produtoras de café no Sul do país se constituiu como motivo decisivo para certo esquecimento das grandes lavouras do Norte por parte do poder central. O discurso do “esquecimento” dos Estados do Norte em detrimento daqueles localizados no Sul do país foi amplamente divulgado e difundido por aqueles que não eram lembrados nos investimentos do governo federal. Fernandes se pronunciou da seguinte forma sobre este suposto isolamento:

Enquanto as outras unidades federais ao Sul, beneficiadas pelas vias férreas e pela imigração, recebiam um forte sopro de vida nova, os Estados do extremo Norte, senhores de vastíssimas extensões despovoadas, não encontravam abertas para um novo horizonte promissor. Sem o apoio da União, o Maranhão não tinha meios de levantar as forças poderosas e latentes de seu organismo gigantesco²⁴.

Outro fator que pode ser elencado como razão na crise econômica no momento pós-1888 foi o que Meireles chamou de “miragem de El Dourado amazônico”, que foi um “fantasmagórico surto de enriquecimento produzido pela borracha amazônica no decênio 1901-1910”²⁵. Segundo Meireles, este fator junto à abolição e ao surgimento da monocultura cafeeira no Sul, completaram “a obra de aniquilamento da nossa economia regional”²⁶. A economia maranhense, já ferida de morte pela abolição, perdia também a esperança de se reerguer diante da fuga de braços maranhenses em busca do ouro da Amazônia. Assim, a economia

[...] já esgotada em seus diminuídos capitais para se restabelecer ou insistir na pretendida industrialização, com suas próprias forças, não recebeu ajuda de qualquer parte, antes deixando-se dessanhrar pela emigração em massa dos que fugiram à angustiada situação, atraídos pelo fascínio do El Dourado que se reerguera de entre as selvas seculares que marginam o Solimões. Milhares de homens trocaram os campos de nossa Baixada e de nosso Sertão, e também de nossas cidades, pela esperança de um enriquecimento rápido e fácil que iam procurar até nos confins acreanos, e de onde a maior parte não voltou jamais²⁷.

Em seu romance *Rua do Sol*, ambientado na cidade de São Luís das décadas iniciais do século XX, Lessa, ao traçar um panorama do Maranhão daqueles tempos, em especial de sua capital, descreve a angústia vivenciada pelos ludovicenses ao se depararem com a crise econômica que assolava esta terra e a esperança com a oportunidade de melhores condições encontradas na região amazônica. Um de seus personagens, o carpinteiro Julião, homem humilde e sem estudo, representante no romance de grande parte da população maranhense, diante da situação caótica em que se encontrava o Estado, resolveu correr o risco a fim de melhorar de vida. Julião justifica sua partida para a noiva Inocência afirmando que: “Em São Luís ganhava pouco, havia muito dinheiro em Manaus. Quando tivesse bastante dinheiro mandaria buscá-la.”²⁸. Durante a narrativa, Lessa apresenta ainda outro personagem que é inserido na discussão, seu Teixeira:

²⁴ FERNANDES, 2003, p.48

²⁵ MEIRELES, Op. Cit., p.309

²⁶ Id. Ibid.

²⁷ MEIRELES, Id. Ibid.

²⁸ LESSA, 1974, p.45

Veio Teixeira e soube dos planos de Julião. Achou boa idéia. O Maranhão estava paralisado. Ficara nos tempos de João Lisboa. Não havia progresso. “Aqui ainda circula o **derréis**...” Que fosse para o Amazonas, onde a borracha movimentava rios de dinheiro²⁹.

Esse momento de instabilidade da economia maranhense teria reflexos catastróficos sobre o campo da política, da sociedade e da cultura no Maranhão. A cidade de São Luís, que na época pujante do Império, era uma das capitais mais importantes do Brasil, nos anos iniciais da República já se encontrava esquecida. A cidade de Alcântara também cedo se transformou em uma cidade de ruínas, uma cidade-fantasma, a mesma cidade que já abrigara em seus casarões uma das nobrezas agrárias mais ricas das terras do Norte. Assim, encontravam-se as terras maranhenses. Ao mencionar aquilo que ele nomeia de período de decadência econômica, Meireles se refere às transformações abruptas sofridas pelo Maranhão, e principalmente, por sua capital:

[...] basta lembrar aqui aquela, nossa capital, que fora das primeiras cidades, em todo o país, a servir-se de iluminação a gás e de transporte urbano a tração animal, e seria das últimas, dentre as nossas metrópoles estaduais e cidades maiores, a poder substituir esses serviços de utilidade pública, quando caíram em desuso, pelos de iluminação e tração elétricas³⁰.

A explicação de Fernandes para a situação caótica do Estado não estava apenas no fato de que a Abolição tornou a grande lavoura um sistema inviável e falido, além deste, o autor atribui também à República a culpa do nosso atraso. Em suas palavras, “a Monarquia legou à República um Maranhão anêmico e cheio de dívidas”³¹.

Na primeira década do novo regime, o Maranhão teve cautela e procurou não se arriscar no desconhecido. Neste período, a economia ainda sofria as conseqüências da desagregação da atividade agroexportadora e, portanto, tinha seu aparelho financeiro subitamente desorganizado pelas sequelas do *13 de maio*. Era perfeitamente compreensível que os maranhenses não quisessem aventurar-se em decisões que pudessem deixar a receita estadual ainda em situação mais grave. Este quadro de tensão e temor é bem próprio deste momento, devido à adaptação à nova ordem, como explica Fernandes:

Além disso, era a gente nova que surgia, ainda mal amestrada na engrenagem governamental, para ensaiar as novas instituições numa das mais antigas e vastas entidades federativas do Brasil. Época de formações partidárias, de grandes choques de interesses, de incertezas políticas, de experiência administrativa, dela

²⁹ Id. Ibid.

³⁰ MEIRELES, Op. Cit., p.306

³¹ FERNANDES, Op. Cit., p.48

se não poderia esperar, sem graves receios, atitudes audaciosas em matérias de finanças e atividade econômica³².

Essa adaptação se prolongaria durante todo o primeiro decênio republicano. A gestão dos negócios públicos se restringiu à organização político-administrativa do Estado, pois sua penúria era tanta que nem mesmo os vencimentos dos funcionários públicos estavam em dia, e já se arrastavam por dez meses de atraso. Fernandes chama a atenção para o fato de que não “se pagavam em dia os alimentos das asiladas de Santa Teresa, dos expostos e dos lázaros, confiados aos cuidados da Santa Casa de Misericórdia”³³.

A esta altura, o algodão continuava a ser um apoio fundamental das exigências tributárias. As indústrias têxteis haviam comprometido o estoque deste produto deslocando grande quantidade para a fabricação de tecidos, o que gerava uma diminuição na sua exportação e trazia danos às finanças do Estado. Veja abaixo tabela com amostra dos gêneros exportados de 1880-1903.

PRODUTOS EXPORTADOS PELO MARANHÃO (1880-1903)				
Produtos	1880-1881	1884-1885	1886-1887	1903
Algodão (K)	4.428.729	3.665.901	3.717.200	1.927.255
Açúcar (K)	12.749.415	10.966.959	8.911.000	-
Couros (Um)	48.023	48.956	13.549	65.254
Arroz (K)	-	-	1.265.340	-
Farinha (K)	-	-	2.817.160	1.389.216
Tapioca (K)	-	-	380.850	18.815
Milho (K)	-	-	2.756.430	-

Tabela 2: Produtos exportados pelo Maranhão (1880-1903)

Fonte: FERNANDES, 2003, p.49.

Os dados comprovam que houve uma diminuição significativa da exportação do algodão, o que era considerado um ponto negativo para a economia do Estado. Não obstante a este momento de instabilidade financeira, o Maranhão pôde contar com alguns incentivos que possibilitaram um abrandamento desse colapso econômico. Em primeira instância, o entusiasmo do Pará e do Amazonas com a borracha, produto do látex que alcançou um preço elevadíssimo, desmotivando os paraenses e amazonenses com relação à

³² Id. Ibid., p.45.

³³ Id. Ibid., p.48.

produção nas grandes lavouras. Portanto, estes dois Estados se constituíram como exímios consumidores dos gêneros produzidos nas plantações maranhenses.

A economia do Maranhão contou ainda com o auxílio da calamidade das secas que abalaram o Nordeste Brasileiro. Os períodos de seca nesta região do país deixavam a terra imprópria para o cultivo e colocavam alguns Estados nordestinos todos os anos em verdadeira situação de penúria. Assim, as safras maranhenses foram, muitas vezes, o fôto dessas populações em busca de mantimentos, o que acabava por estimular a economia local. Além disso, o arroz e o algodão maranhenses eram comprados em grandes quantidades pelos paulistanos, que estavam mais preocupados com o cultivo do café do que com a produção desses gêneros.

Com o intuito de solucionar a grave crise financeira pela qual passava o Estado, os governadores maranhenses durante as quatro décadas da Primeira República tomaram diversas medidas, tais como empréstimos junto a credores internos e externos, redução dos impostos dos produtos exportados, diminuição do quadro de funcionários públicos, criação e aperfeiçoamento de serviços urbanos, entre outros.

Portanto, a economia maranhense na Primeira República se caracterizou, principalmente, pela crise financeira, uma herança do Império quando a crise do sistema agro-exportador desestabilizou a economia nacional, com a Abolição do trabalho escravo, com o surto industrial e a implantação de inúmeras fábricas, com a febre da borracha na Amazônia, com a falta de apoio econômico por parte do poder central, com a adaptação dos administradores maranhenses ao novo regime, além de outros fatores de menor relevância.

1.2 “Não há aqui vencedores e vencidos”: O cenário político do Estado do Maranhão na Primeira República

No bonde, mais tarde, a caminho de casa, João Maurício isolou-se numa ponta de banco com o seu cigarro, a refletir sobre o ambiente tenso de São Luís, nos últimos tempos. A cidade havia perdido a cordialidade de seu feitiço, sem os passeios da Praça Gonçalves Dias, as rodas de amigos no Largo do Carmo... A luta política radicalizara as paixões. [...].

Josué Montello

O contexto político do Maranhão na Primeira República começa a ser formado ainda no Império, ou mais precisamente, no Segundo Reinado, uma vez que as figuras que deram vida a este cenário começaram seu processo de formação ainda no antigo regime. Flávio Reis, que escreveu sobre grupos políticos e estrutura oligárquica no Maranhão de meados do século XIX ao Estado Novo, afirma que o processo de formação do sistema de dominação política neste estado é dividido em dois períodos. O primeiro que se inicia na década de 1820 e se encerra em 1840, apresentando “um extremo fraccionamento das facções políticas, expresso nas lutas entre famílias importantes de proprietários rurais das regiões do Itapecuru³⁴ e da Baixada, economicamente as mais significativas”³⁵. Esta fase foi marcada pelas lutas entre famílias, “sustentados por comerciantes portugueses e famílias que se alinhavam às posições dos políticos ‘conservadores’ do cenário nacional” e aqueles formados “pelas famílias que lutaram a favor da Independência e intelectuais identificados com os ‘liberais’ da Corte”³⁶.

O segundo período, de grande relevância para esta pesquisa, começa a partir da década de 1850, quando “iniciou-se uma situação mais clara de definição dos atores políticos e de afirmação de um padrão de carreira política”³⁷. Neste sentido, fala-se em uma oligarquia que surgiu no contexto político maranhense entre as décadas de 1850 e 1860, que teve um papel fundamental no processo de construção do Estado Nacional, pois foi responsável pela “organização das disputas políticas no âmbito regional, aglutinando as

³⁴ Itapecuru: município da região norte do Maranhão.

³⁵ REIS, 2007, p.49.

³⁶ Id. Ibid., p.52. Para a maior parte dos historiadores regionais, como Mário Meirelles (2001), os conservadores são registrados como “Cabanos” e os liberais como “Bem-ti-vis”. No entanto, alguns estudos mais recentes, como REIS (2007), preferem não caracterizá-los, uma vez que a complexidade e delimitações dessas facções são extremamente escorregadias neste momento de muitos conflitos políticos e seus interesses os fazem escapar deste esboço.

³⁷ REIS, 2007, p.49

facções e permitindo o funcionamento do jogo partidário, estabelecendo, enfim, a mediação entre a corte imperial e a província”³⁸.

A formação deste grupo oligárquico é caracterizada por um forte hibridismo, pois, constitui-se como um segmento que tem sua origem social ligada às famílias de grandes proprietários rurais e que apenas se instruíram e se especializaram em funções da administração e da política. Para Reis,

o hibridismo verificado na formação da oligarquia, ao mesmo tempo surgido no interior dos grupos de famílias importantes da região e aproveitando as condições de sua atuação para a sedimentação de interesses próprios, reflete-se nas formas mais comuns da crise intra-oligárquica, que surge devido ao acirramento das disputas pelo acesso aos postos de mando ou por modificações ocorridas no âmbito do governo central e que produzem efeitos sobre a relação de forças entre os grupos regionais ³⁹.

Portanto, a partir da década de 1860, os grupos políticos passaram por um processo inicial de formação, o que representou a consolidação de um grupo de políticos que atuou no cenário político durante o Segundo Reinado e estendeu seus domínios até a Primeira República. Neste processo de consolidação, foram importantes a intermediação dos diálogos e as interlocuções entre o poder central e as facções⁴⁰ locais feitas por um grupo de políticos. Este grupo se constituiu de personagens que já apresentavam um padrão de carreira com o direcionamento para o campo político e/ou administrativo. Iniciavam, em geral, suas trajetórias como estudantes da Faculdade de Direito em Recife e, mais raramente, na Faculdade de Direito em São Paulo e, logo que se formavam, assumiam cargos de primeira instância nas secretarias do Estado.

A participação dos proprietários rurais foi significativa, uma vez que com o surgimento do político de carreira, alguns senhores de engenho e fazendeiros se lançavam na corrida pelo diploma de curso superior a fim de garantir sua participação no domínio político. De acordo com Flávio Reis, “o diploma universitário criava uma distinção, mas no caso dos senhores rurais não funcionava como meio indispensável para o exercício de funções políticas no âmbito provincial”. Ainda segundo este autor, dos treze senadores do Maranhão no Império, apenas dois geriam diretamente suas propriedades rurais e não

³⁸ Id. Ibid., p. 51

³⁹ Id. Ibid., pp.51,52

⁴⁰ Este texto compreende facção como “uma coalizão de pessoas (seguidores) recrutadas de forma pessoal, de acordo com princípios estruturalmente diversos por, ou em nome de, uma pessoa que está em conflito com outra ou outras pessoas, com as que antes estava unida, pela honra e/ou pelo controle dos recursos” (BOISSEVAIN, 2003, p. 168).

possuíam diploma de curso superior, a saber, Ângelo Castro de Muniz e Jerônimo José de Viveiros⁴¹.

Portanto, um senhor de uma grande propriedade que tivesse um diploma certamente teria participação ativa na Assembleia Provincial e poderia até mesmo chegar a exercer o cargo de vice-presidente da Província, como foi o caso de alguns proprietários rurais da região do Itapecuru e da Baixada, como o Barão de Grajaú, Manoel Jansen Ferreira, Francisco Mello Coutinho de Vilhena, Alexandre Theófilo de Carvalho Leal, Fábio Nunes Leal, Silva Maia, Francisco José de Viveiros, etc.⁴²

No Maranhão, assim como em outras províncias, era tradição as famílias mais abastadas darem aos seus filhos uma educação mais primorosa e acabavam por enviá-los aos grandes centros culturais da Europa. No entanto, apesar de ainda estar em vigor esta tradição, neste momento, muitos cederam aos atrativos da Faculdade de Direito de Recife, pois se constituía em um “espaço regional de discussão e propagação de idéias, que bacharelava o profissional adequado à ordem constituída, com um pequeno dispêndio financeiro, se comparado ao da Europa”⁴³. Vale ressaltar que, nem todos os nomes que chegaram a se destacar na política local formaram-se em Recife. Houve aqueles que procuraram outros centros e obtiveram a formação jurídica, como Artur e Aluísio de Azevedo, Viriato e Raimundo Corrêa, Ribeiro do Amaral, Nina Rodrigues, Dunshe de Abranches⁴⁴.

Via de regra, a maior parte dos jovens políticos que retornava ao Maranhão era oriunda da Faculdade de Direito de Recife, que ali se envolvia em discussões políticas e, ao regressar, acabava por se engajarem nas disputas políticas locais. A elevada frequência de formandos nas turmas de Direito em Recife revela o esforço de muitos patriarcas maranhenses em preparar seus filhos para uma carreira burocrático-administrativa de prestígio, já que o magistrado era considerado o profissional mais adequado para conduzir a máquina estatal sob controle das grandes famílias.

Segundo Rossini Corrêa, dos 307 alunos maranhenses formados na Faculdade de Recife, 158 deles concentraram-se nas décadas de 60,70 e 80 do século XIX, conforme mostra a tabela abaixo.

⁴¹ Id. Ibid., p.68

⁴² Id. Ibid.

⁴³ CORRÊA, 1993, p.152

⁴⁴ Id. Ibid.

Situação dos Bacharéis maranhenses no tocante à diplomação na Faculdade de Direito de Olinda – Recife (1832-1922)	
Período	Concludentes
1832-1842	30
1843-1852	29
1853-1862	40
1863-1872	56
1873-1882	27
1883-1892	75
1893-1902	16
1903-1912	31
1913-1922	3
TOTAL	307

Tabela 3: Situação dos Bacharéis Maranhenses no tocante à diplomação.
Fonte: CORRÊA, 1993, p. 153.

Estes dados confirmam a ideia de que foi a partir desse momento da história política local que surgiu uma oligarquia que comandou o cenário político maranhense durante a Primeira República. Além de muitos intelectuais maranhenses que se diplomaram em um curso superior na Faculdade de Direito de Recife na segunda metade do século XIX, houve um grande número de políticos, entre os quais se destacam seis dos governadores do Estado na Primeira República, a saber, Manoel Lopes (turma de 1882), Urbano Santos (turma de 1883), Benedito Leite (turma de 1882), Luís Domingues (turma de 1883), Artur Colares Moreira (turma de 1888) e Raul Machado (turma de 1892)⁴⁵.

Muitos nomes se destacaram daqueles que voltavam de Recife, e um deles, Augusto Olímpio Gomes de Castro, representante deste político de carreira, foi considerado uma das maiores expressões da política no Maranhão nas duas últimas décadas do Império⁴⁶. Gomes de Castro nasceu em 1836 na cidade de Alcântara, onde trabalhou na Tesouraria da Fazenda para custear seus estudos secundários. Ingressou na Faculdade de Recife se destacando entre os acadêmicos de Direito por sua oratória invejável e memória excepcional. Casou-se com Ana Rosa de Viveiros, filha do Barão de São Bento, ainda como aluno desta faculdade, o que trouxe a um jovem e ambicioso estudante sem posses a possibilidade de novos horizontes e de uma carreira política de grande prestígio.

⁴⁵ CORRÊA, 1993, p.155

⁴⁶ REIS, 2007, p.61

Colou grau em 1861, retornou ao Maranhão e no ano seguinte foi nomeado promotor público da Comarca de Alcântara⁴⁷. Contudo, em 1863 foi demitido, pois o grupo político ao qual estava ligado perdeu as eleições daquele ano, o que o obrigou a exercer a profissão de advogado, e passou também a escrever para um jornal oposicionista *A Situação*, entre 1864 e 1868. Em 1868, já como deputado pelo Partido Constitucional, este político participou do primeiro diretório regional do Partido Conservador no Maranhão no cargo de 1º secretário. Portanto, neste momento, o jovem político já configurava entre os nomes da oligarquia maranhense, que aproveitou a nova ascensão dos conservadores ao governo para ocupar cargos de importância política e administrativa, que vieram a fortalecer sua posição no partido. Dentre os cargos assumidos por Gomes de Castro, destaca-se: presidente da Província do Piauí (1868), inspetor da instrução Pública do Maranhão (1870), presidente da Província do Maranhão entre 1870/72 e 1873⁴⁸.

O diploma de Direito cada vez mais passava a ser um instrumento decisivo na inserção na política. Assim, muitos jovens maranhenses vislumbrados por tal carreira e incentivados pelos pais iam frequentar as aulas das faculdades em busca de perspectivas no universo político. Este grande número de magistrados formados suscitou ainda mais as dissidências políticas, uma vez que as disputas pelos postos de comandos se intensificaram na Província.

Na década de 1880, os conflitos se tornaram mais expressivos, e os bacharéis encontravam nos dois partidos existentes à época, o Partido Liberal e o Partido Conservador, uma forma de chegar ao poder. Portanto, a adesão a um partido não dizia respeito a uma convicção política, mas sim, às “ambições e interesses” particulares, uma vez que tanto o Partido Conservador quanto o Partido Liberal atendiam aos interesses de uma oligarquia vinculada à agro-exportação. Nesse sentido, de acordo com Cabral.

As divergências atendiam somente a interesses diferentes das facções dominantes e não acarretavam mudanças profundas que ameaçassem o *status quo*. As questões defendidas por esses partidos, portanto, não visavam mudanças radicais na ordem estabelecida, pondo fim às discriminações econômicas e sociais existentes. Objetivavam, sobretudo, a hegemonia de uma ou de outra fração de fazendeiros, principal base de sustentação desses partidos provinciais⁴⁹.

As dissidências nos partidos políticos eram comuns, principalmente, durante os períodos das eleições, quando podia ocorrer algum desentendimento na indicação de

⁴⁷ REIS, Op. Cit., p.62

⁴⁸ Id. Ibid.

⁴⁹ CABRAL, 1984, p. 121

nomes para os cargos. Para Reis, a fragmentação dos partidos pode ser explicada pelo surgimento de uma “nova geração de políticos”, que pressionava para adquirir lugar “nos postos de mando” e “cargos de representação”. Como já foi mencionado, esta nova geração a qual este autor se refere, era formada, principalmente, pelos jovens magistrados que também estavam ansiosos para participar da vida pública, que não acolhia a todos, problema este que ocasionava dissidências e competições oligárquicas. Estas dissidências internas provocaram o enfraquecimento das forças oligárquicas ligadas a ambos os partidos em fins do Império, e configuraram um cenário de conflitos que permearam o Maranhão durante toda a Primeira República.

Com a implantação do novo regime, “os líderes das diversas dissidências oligárquicas aproveitaram para fundar seus partidos”. Nos primeiros cinco anos da República (1889-1894) foram fundados quatro partidos maranhenses, a saber, o Republicano, o Católico, o Nacional e o Constitucional.

O Partido Republicano era composto pela maioria dos ex-liberais, comandados pelo médico Costa Rodrigues; O Partido Nacional congregava a maior parte dos ex-castristas⁵⁰, agora sob a direção de Francisco José de Viveiros (senhor de engenho) e Benedito Pereira Leite (ex-promotor e inspetor do Tesouro Público); o Partido Católico era a reunião de antigos maístas⁵¹ e dissidentes de outras correntes existentes no final do Império, como Luiz Domingues (ex-castrista) e o Monsenhor Guedelha Mourão (ex-liberal). Esta facção unia algumas personalidades de alto cunho eleitoral e foi utilizada como instrumento de pressão no momento de reorganização do jogo partidário; e o Partido Constitucional, que era um grupo formado por antigos dissidentes liberais, comandado pelo médico e deputado federal Rodrigues Fernandes e outros nomes de expressão, como Dias Vieira Jr. (advogado e deputado federal) e Francisco da Cunha Machado (desembargador aposentado). A organização da sigla resultou da não inclusão de correligionários desses líderes na chapa governamental para as eleições estaduais⁵².

Corrêa defende que os partidos criados nos anos iniciais da República, no desenrolar das configurações políticas e dos interesses das facções, de forma geral, acabaram por se fundir em apenas dois que comandaram as disputas políticas no Maranhão durante a Primeira República: o Partido Federalista, chefiado por Benedito Leite, “herdeiro

⁵⁰ Castristas: correligionários de Gomes de Castro, que pertenciam ao Partido Federalista.

⁵¹ Maístas: correligionários de Silva Maia, que pertenciam ao Partido Federalista.

⁵² REIS, Op. Cit., p.74

situacionista da agremiação partidária conservadora” e o Partido Republicano, comandado por Costa Rodrigues, “herdeiro oposicionista da agremiação partidária liberal”⁵³.

O fato de o Maranhão tornar-se, assim como as demais províncias, um estado federado da República dos Estados Unidos do Brasil de forma alguma significou a eliminação da instabilidade política e governamental que caracterizou o Império, mas pode-se falar, até mesmo, de um acirramento desses conflitos protagonizados pelos dois partidos políticos que disputavam o poder local.

Momentos antes do estabelecimento da República, os partidos foram atingidos por perdas significativas: Gomes de Castro, chefe do Partido Conservador, mudou-se para o Rio de Janeiro e o Partido Liberal perdeu seu chefe, o Barão de Grajaú, que faleceu. Para Reis, houve um processo de divisão e fragmentação no núcleo da oligarquia na década de 1880, que se sobrepôs à crise política nacional com a proclamação da República, e mais do que isso, para este autor:

A mudança de regime acelerou o processo de renovação interna da oligarquia, pois, além da morte de velhos líderes (Vieira da Silva e o Barão de Grajaú, em 1889, logo depois Silva Maia), figuras de expressão como Felipe Franco de Sá, Marcelino Nunes Gonçalves e Luiz Henrique Vieira da Silva decidiram encerrar suas atividades políticas. Uma outra geração ocuparia o centro do palco: Costa Rodrigues, Benedito Leite, Luiz Domingues, Urbano Santos, José Eusébio de Oliveira, Casemiro Dias Vieira Jr., Francisco da Cunha Machado⁵⁴.

Os partidos tiveram que se reorganizar na nova situação política do país, e acabaram por configurarem uma situação, no mínimo, singular no cenário nacional, pois o ajustamento das facções se deu de forma paradoxal, uma vez que “os antigos liberais, agora republicanos, haviam caído e perdido a sua grande oportunidade; mandavam, e passariam a mandar, os antigos conservadores, agora federalistas”⁵⁵.

Apesar do domínio do Partido Conservador, agora na roupagem de Partido Federalista, não se pode dizer que os dois grupos políticos não tenham, cada um a seu modo, aproveitado das benesses do regime republicano. De acordo com Reis, “todos aderiram sem contestações à forma republicana”⁵⁶. O *Diário do Maranhão*, um dos principais periódicos que circulavam na cidade de São Luís no ano da proclamação da República, assim noticiava este adesismo das facções no Estado: “A forma republicana está aceita por todos os maranhenses; não há aqui vencedores e vencidos; todos desejam a

⁵³ CORRÊA, 1993, p.157

⁵⁴ REIS, Op. Cit., p.72

⁵⁵ MEIRELES, Op. Cit., p.283

⁵⁶ REIS, Op. Cit., p.73

consolidação da ordem de coisas inaugurada a 15 de novembro e ninguém negará o seu concurso ao novo governante”⁵⁷.

O Partido Conservador foi confiado a Benedito Leite, que aglutinou as alas castristas e maístas, formando o Partido Federalista que se constituiu como a facção da situação, por isso ficou conhecida como situacionista, e chegou a controlar cerca de dois terços do eleitorado do Estado.

O Partido Liberal se transformou em Partido Republicano e ficou sob o comando de Costa Rodrigues. Como oposição, os republicanos perderam significativamente o número de eleitores com o advento da República e contaram apenas com um terço dos votos do Estado. De acordo com Mário Meireles, essa perda no eleitorado pode ser explicada pelo fato de que grande parte “dos correligionários desertou de suas fileiras, e acabou por ir engrossar as do Federalista”⁵⁸, principalmente porque estavam insatisfeitos com a indicação de Costa Rodrigues ao invés da indicação do filho do Barão de Grajaú. Assim, esses rearranjos partidários deram fôlego às lutas políticas que permearam toda a Primeira República.

Na historiografia local, convencionou-se que o movimento republicano não teve tanto destaque entre os maranhenses, além do que, as pesquisas que se referem à história e à política deste período na historiografia regional também acabam por afirmar que os republicanos tiveram pouca expressão política⁵⁹. Meireles, historiador maranhense, afirma que “[...] o republicanismo não tinha maior expressão em nossa província [...]”⁶⁰.

Segundo Luiz Alberto Ferreira, ao estudar os clubes republicanos no Maranhão, esta visão que foi convencionada na historiografia não levou em consideração que a maioria dos clubes de propagandas foi fundada no interior, no chamado sertão maranhense, e não na capital, onde poderiam ter maior visibilidade⁶¹. As cidades de Caxias, Loreto e, principalmente, Barra do Corda se constituíram nos principais centros de difusão das idéias republicanas desses tipos de clubes⁶².

Em seu trabalho *Grupos políticos e estrutura oligárquica no Maranhão*, Reis menciona a existência de alguns clubes republicanos no sertão maranhense, que foram amplamente recebidos pelos sertanejos nas lutas contra os ideais da centralização, no entanto, destaca também que sofreram uma rápida decepção com o advento do regime

⁵⁷ Diário do Maranhão, 18 de dezembro de 1889

⁵⁸ MEIRELES, Op. Cit., p.272

⁵⁹ Ver Mário Meireles (2001, p.268)

⁶⁰ MEIRELES, Op. Cit., p.268

⁶¹ FERREIRA, 2004, p.205

⁶² MEIRELES, 2001, p.268

republicano, e um dos principais líderes desses clubes republicanos, Isaac Reis, chegou a desabafar desiludido com a causa republicana: “Foram-se as instituições corruptoras, mas ficaram os mesmos homens corruptos e corrompidos!”⁶³.

A República chegou ao Maranhão como uma cisão das oligarquias e facções que comandaram a política local, principalmente, nas últimas décadas do regime monárquico, representada por uma nova geração de políticos que formados em Direito, possibilitou a emergência do político de carreira, personagem que protagonizou os momentos iniciais da história política local. Neste sentido, Corrêa enfatiza que:

A conjuntura de surgimento político dos maranhenses diplomados na Faculdade de Direito do Recife, inspirados pelo ateísmo, pelo abolicionismo e pelo republicanismo, foi de acelerada decomposição de sedimentadas lideranças senhoriais: Silva Maia, velhíssimo; Vieira da Silva, no cemitério; Gomes de Castro, republicano convicto⁶⁴.

Apesar da maioria dos políticos ter surgido entre os herdeiros dos proprietários de fazendas e de engenhos e entre as listas de maranhenses bacharelados em Direito, alguns se destacaram por sua trajetória e influência no contexto político regional, e até mesmo, no âmbito nacional. Os governadores do Estado do Maranhão foram, em geral, nomes já bem conhecidos da política local, que se destacaram pelos seus dotes administrativos, pelo poder de influência na região e pelos laços familiares que cindiram muitos na carreira política. Segue abaixo a tabela com os governadores do Maranhão na Primeira República.

GOVERNADORES DO ESTADO DO MARANHÃO NA PRIMEIRA REPÚBLICA (1889-1930)	
Nome	Mandato
Manuel Inácio Belfort Vieira	1892-1897
João Costa	1898-1902
Lopes da Cunha	1902-1906
Benedito Leite	1906-1910
Luís Domingues	1910-1914
Herculano Praga	1914-1918
Urbano Santos	1918-1922
Godofredo Viana	1922-1926
Magalhães de Almeida	1926-1930

Tabela 4: Governadores do Estado do Maranhão na Primeira República (1889-1930)

⁶³ REIS, 2007, p.73

⁶⁴ CORRÊA, 1993, p. 156

Fonte: MEIRELES, 2001.

Muitos deles, antes de assumirem o cargo de governador, como já foi explorado, iniciaram o percurso tradicional da formação de um político maranhense, ou seja, a passagem pelos bancos da Faculdade de Direito do Recife e a ocupação de cargos no aparelho administrativo do Estado⁶⁵. Desta lista, diversos nomes obtiveram significativo grau de importância em nossa história, no entanto, como destaca Corrêa,

Sem dúvida, os principais foram os correligionários políticos Urbano Santos e Benedito Leite, que, na prática, controlaram a administração maranhense na Primeira República, exercendo a chefatura, a despeito de pequenas variantes estilísticas individuais, dos contratos e entreveros coronelísticos⁶⁶

Como está destacado na citação acima, um dos principais políticos do Maranhão, Benedito Pereira Leite, nasceu na cidade de Rosário, interior do Estado, em 1857. Segundo Corrêa, Benedito Leite contou com a ajuda de um irmão que era senhor de engenho, o coronel José Leite, um “homem econômico e de viver modesto, sua bolsa estava sempre ao dispor do grande chefe político, e quando este [Benedito Leite] morre, deixando a família na pobreza, é ele [José Leite] quem lhe paga as dívidas”⁶⁷.

O jovem maranhense formou-se em Direito com a turma de 1882, na Faculdade de Recife, ingressou na carreira política ainda muito jovem, e se tornou um político por excelência. É considerado o principal nome da política maranhense na Primeira República. Além de ter sido governador do Estado entre os anos de 1906 e 1910, exerceu outros mandatos, tais como, deputado estadual, deputado federal e senador na última década do século XIX.

Benedito Leite, mesmo com uma carreira consagrada no campo político, ainda se aventurou pelo mundo das letras. Não foi um literato de muitas obras, mas deixou seu nome registrado na literatura, principalmente, pelas crônicas escritas, e publicadas nos jornais *O Nacional* e *Federalista*. Mesmo que sua produção literária não tenha ganho grande destaque em uma terra fértil de talentos literários, Benedito Leite se constituiu como uma figura importante no âmbito cultural ao comandar uma plêiade de escritores e intelectuais maranhenses em torno de si, distribuindo cargos burocráticos e mandatos políticos. Entre esses protegidos estavam Coelho Neto, Graça Aranha, Artur Azevedo e

⁶⁵ REIS, Op. Cit., p.72

⁶⁶ CORRÊA, p.155.

⁶⁷ VIVEIROS, 1957, p.11.

Dunshee de Abranches. Essa forma de contribuição ao mundo das letras foi simbolizada na homenagem quando da nomeação da principal biblioteca pública do Estado⁶⁸.



Imagem 2: Biblioteca Pública Benedito Leite, 2007.
Fonte: BORRALHO, 2007, p.90.

Benedito Leite antes de assumir o governo do Estado, já era um exímio conhecedor e participante ativo da política no Maranhão. Ele contava com o apoio de coroneis e grandes fazendeiros, o que possibilitou o controle dos municípios, a fim de manipular a máquina do Estado e executar a política dos governadores, legitimando o governo federal.

Em 1898 chegava ao governo, o Sr. João Costa, candidato de Benedito Leite pelo Partido Federalista, que assumia logo após a realização de novas eleições depois da renúncia de Urbano Santos. O governo de João Costa (1898-1902) foi considerado sem grande destaque, pois, segundo explica Meireles, “faltou personalidade própria a seu governo, dado o excesso de prestígio de Benedito Leite”⁶⁹. Ao se referir à pessoa do administrador João Costa, Artur Collares Moreira no *Jornal do Comércio* em 1939 se expressa da seguinte forma:

⁶⁸ A Biblioteca Pública do Estado foi aberta oficialmente, no Convento do Carmo, a 3 de maio de 1831. De lá até chegar a ter seu prédio próprio funcionou em vários prédios, como no Instituto Literário, na Escola 11 de Agosto, no antigo prédio do Liceu e da Escola Normal. Somente em 1891 se cogitou pela primeira a construção de um edifício para a biblioteca (FERNANDES, 2003, pp 321-330). O prédio onde está atualmente instalada a Biblioteca Pública, localizado na Praça Deodoro (Praça Pantheon) começou a ser construído em 1950, e em 1951 o acervo foi transferido para as novas instalações. Somente no ano de 1958 recebeu o nome de “Biblioteca Pública Benedito Leite”, através de decreto do governador José Maria Carvalho, em homenagem ao ilustre político maranhense.

⁶⁹ MEIRELES, Op. Cit., p.287

Todos os que eram filiados ao seu partido [de Benedito Leite], reconheciam e proclamavam-lhe a autoridade incontestável, a começar pelo governador João Costa, que com a maior dedicação e inexcedível lealdade, lhe prestava a devida homenagem, obedecendo-lhe, sem discrepância, à orientação, quer política, quer administrativa.⁷⁰

Nas eleições seguintes mais um nome indicado por Benedito Leite chegava ao poder, agora o Sr. Manuel Lopes Cunha, que não passou muito tempo no governo, o que levou Alexandre Collares Moreira Júnior, o 1º vice-governador, a assumir em novembro de 1902 e levar o mandato até o fim em 1906. Dentre os feitos de sua gestão, foi criada uma Repartição de Obras Públicas, Viação, Indústria, Terras e Colonização⁷¹.

A inserção de Collares Moreira no governo representou a possibilidade de uma ala do Partido Federalista, dirigida pela família Moreira, impor voz de comando dentro da facção através do que se convencionou chamar de “Oligarquia dos Moreira”, que por pouco, não provocou uma crise de maiores consequências no partido situacionista⁷². O chefe do Partido Federalista ficou temeroso pelo que isso poderia representar às outras alas, e até mesmo à oposição representada pelos republicanos. Em uma atitude firme e preventiva, Benedito Leite resolveu se lançar como candidato ao governo. No entendimento de Mário Meireles, o político maranhense

Se já mandava de fato desde o segundo quadriênio, Benedito Leite, talvez em face das manifestas intenções de Collares Moreira, resolveu fazê-lo também de direito, para aumentar e consolidar seu prestígio; e fez-se eleger governador em sucessão a Lopes da Cunha, levando como vices o dr. Antônio Teixeira Belfort Roxo (1º), o dr. Artur Quadros Collares Moreira (2º) e Raimundo Nogueira da Cruz e Castro (3º), este reconduzido⁷³.

Ao assumir o governo do Estado em 1906, Benedito Leite se deparou com uma grave crise financeira, que apresentava uma dívida flutuante um pouco maior que o dobro no início do novo regime. Neste sentido, as palavras proferidas por ele como inspetor do Tesouro Público em 1890 eram perfeitamente cabíveis a situação em que a receita estadual encontrava-se no início de sua gestão:

Achavam-se as finanças, a 18 de novembro, em condições bastante precárias. A antiga Província lutava debalde com os maiores embaraços para satisfazer seus compromissos e certamente seria a Fazenda Pública a um desenlace lamentável, se não fossem tomadas as medidas eficazes que a desviaram do rumo que levaram. Elevava-se já naquele tempo a dívida fundada à soma que hoje

⁷⁰ *Jornal do Comércio*, 09 de março de 1939

⁷¹ Lei nº380, de 24 de abril de 1905

⁷² MEIRELES, Op. Cit., p.289

⁷³ MEIRELES, Op. Cit., p.289

representa de 1.299:600\$000 e a não fundada subia a mais de R\$200:000\$000, e diariamente crescia, sem haver esperança de ser paga nem sequer diminuída. Os juros das apólices da dívida pública eram pagos com extraordinária irregularidade, e isso fazia com que aqueles títulos sofressem uma depreciação imensa, chegando até a serem vendidos, orçadas por 120\$000 as do valor nominal de 200\$000, o que significava um abalo profundo no crédito da Província.⁷⁴

Com intuito de sanar a crise econômica pela qual o Estado passava, Benedito Leite formulou um plano que não conseguiu controlar os vetores da crise, e sua administração foi considerada desastrosa. Toda esta situação abalou sua saúde, debilitando o chefe do Estado, que teve de deixar o governo e, às pressas, ir à procura de tratamento na Europa. Em 25 de maio de 1908, o vice-governador, Artur Moreira assumia a administração. Enquanto isso, Benedito Leite continuava a cuidar da saúde, que não viria a ser restabelecida e ocasionaria sua morte em 6 de março de 1909, em Hyères, na França.

O período em que esteve à frente das disputas políticas no Estado, a pessoa de Benedito Leite tinha um reconhecimento em âmbito nacional, tanto que foi no seu mandato que o Maranhão recebeu pela primeira vez a visita de um presidente da República, quando Afonso Pena (1906-1909) veio ao Maranhão em julho de 1906. Corrêa assim se referiu à figura do estadista maranhense:

A principal liderança política do Maranhão na Primeira República, Benedito Leite, que, fechando os números, governou os maranhenses, governando os governadores e a administração estatal por uma década e meia, é uma comprovação da instalação dos conteúdos sociais dos macrogrupos na atividade política, ressalvada a peculiaridade de esboçar convicção no evolucionismo progressista⁷⁵

Em 1912, três anos após sua morte, foi organizado “em tributo de reconhecimento” à figura do principal estadista maranhense da Primeira República um monumento, uma estátua de bronze, posta na praça que já levava o seu nome, como forma de gratidão a Benedito Leite. No dia da cerimônia de inauguração da estátua, a Praça Benedito Leite amanheceu embandeirada e aos poucos foi ficando apinhada de populares. Em *A Estátua de Benedito Leite*, é retratada a euforia de populares que ocupavam as fachadas dos prédios que ficavam em torno deste logradouro:

Notava-se, ainda cedo, intenso movimento, aumentando ao crescer da manhã. As primeiras horas da tarde recrudesciu; os bondes da Ferro Carril desciam cheios de pessoas gradas.

⁷⁴ Relatório do Governo, 02 de julho de 1890

⁷⁵ CORRÊA, 1993, p.166.

Fóra do gradil da bella praça estacionavam innumerous populares.
Na multidão borborinhate que enchia a praça a ponto de tornar quase impossível o transito⁷⁶.

A cerimônia contou com a presença dos familiares, como a viúva de Benedito Leite, seus dois filhos, Anna Elvira Leite Machado e Antonio Pires Ferreira Leite, seu irmão o coronel José Pereira Leite e seu genro Marcellino Rodrigues Machado. Além dos membros da família, estiveram presentes várias figuras ilustres no campo da política, das letras, dentre eles, destaca-se:

Além do chefe do estado, do presidente do Congresso e do presidente do Superior Tribunal de Justiça, o bispo diocesano, representantes do Estado, inspetor da 3ª região militar, altas autoridades, membros da vereação, políticos, homens de letras, magistrados, advogados e outras pessoas do foro, medicos, engenheiros, funcionalismo federal, estadual e municipal, clero, capitalistas, industriaes, commerciantes, estudantes, operariado, representantes da imprensa,⁷⁷ etc.

A homenagem a Benedito Leite foi uma solenidade digna de um grande político. Na ocasião, os presentes puderam ouvir o hino do Maranhão que foi executado pelas bandas de música do Corpo Militar e a do 48º de Caçadores. Por volta das 14h30, da tarde, sob ruidosas aclamações dos presentes, os representantes dos três poderes estaduais, a saber, Luiz Domingues, governador do Estado, o coronel Frederico Figueira, presidente do Congresso Legislativo e o desembargador Reis Lisboa, presidente do Supremo Tribunal de Justiça, retiraram as fitas com as cores da bandeira maranhense que cobriam a estátua e deram por inaugurado o monumento. As alunas da Escola Normal apresentaram-se cantando os versos de Barbosa de Godois e música do maestro Adelmar Corrêa, que enaltecia a pessoa de Benedito Leite:

Gloria: Revive ma estatua / Quem para a pátria viveu:
Si a campa lhe guarda os restos, / Diz o bronze: _ Não Morreu!

O nome dum grande homem: / brilha qual foco de luz:
não se extingue n'um sepulcro, / alem a gloria o conduz

E, ao vel-o, hoje, de novo, / da estatua no pedestal,
exclama o povo: _ Este nome / é para nós inmortal.

Tral-o a patria agradecida, / gravado no coração,
como, em jubilo, estas almas, / repletas de gratidão.⁷⁸

⁷⁶ Imprensa Oficial, *A Estatua de Benedito Leite*, 1912, p.6

⁷⁷ Id. Ibid., p.4

⁷⁸ Id. Ibid., p.6

A cerimônia ainda contou com um discurso de Godofredo Viana, que na época era o presidente da comissão encarregada de construir tal monumento, e que tempos depois viria a ser também governador do Estado (1922-1926). Godofredo Viana, assim como as demais autoridades que ali se encontravam, ressaltou a importância da figura de Benedito Leite na política local:

Exm. Sr. Dr. Governador do Estado.
Meus conterrâneos.

A comissão encarregada de promover o levantamento de uma estatua a Benedito Leite dá hoje por terminada sua tarefa.
O vulto glorioso do eminente estadista eternisa-se no bronze, após, se haver immortalizado no coração maranhense.
Que ninguém, mais do que elle, amou com mais estranhado amor e quiz com mais devotado carinho a esta terra bemdita [...].
Typo excelso de patriota abnegado, andavam-lhe sempre os olhos embebidos na grandiosa visão do futuro que sonhava para a terra querida.⁷⁹

Além da estátua de bronze que foi posta na Praça Benedito Leite, uma das principais praças da capital maranhense, outros monumentos também foram batizados com seu nome, como a Escola Modelo e a Biblioteca Pública do Estado.

Com a morte de Benedito Leite, o Maranhão se viu diante de uma grave crise política, consequência das disputas entre Urbano Santos, José Eusébio e Collares Moreira pela direção do Partido Federalista. Essa disputa que ficou conhecida como “Dualidade” terminou com a conquista de Urbano Santos na chefia do partido e na candidatura de Luís Domingues ao governo do Estado.

A gestão de Luís Domingues se assemelhou a de Benedito Leite na medida em que se preocupou em diminuir a crise econômica que acometia o Estado, em que o funcionalismo público há anos estava atrasado e a receita estadual havia perdido o crédito público. Em pronúncia, ele reconhecia que,

Ainda conservam todos, com a angústia e o vexame do espetáculo, a lembrança da romaria de funcionários e mais credores do Estado, que desalentada saía diretamente do Tesouro e desalentada voltava de Palácio, em súplica de pagamento⁸⁰

⁷⁹ Id. Ibid., p.7

⁸⁰ Luís Domingues, 1912, p.2

A solução mais conveniente naquele momento para Luís Domingues foi contratar um empréstimo de 20 milhões de francos junto aos banqueiros *Mayer Freres & Cia.*, por intermédio do Banco Argentino Francês⁸¹. Com esta verba, o governador saldou a dívida flutuante, o que permitiu restabelecer o crédito público e deram início as obras de saneamento da cidade de São Luís. Mesmo conseguindo um acanhado aumento no orçamento da receita estadual e dispensando atenção à educação com a reorganização do Liceu Maranhense e da Escola Modelo Benedito Leite, além da criação da Inspeção Geral da Instrução Pública, a atitude de Luís Domingues ao tomar o empréstimo não deixou de ser motivo de críticas pela oposição, representada, principalmente, por Costa Rodrigues. No sentido político de sua administração, de acordo com a análise de Mario Meireles, “Luís Domingues, como administrador, revelou-se digno sucessor de Benedito Leite, de maneira alguma, submeteu-se à tutela de Urbano Santos, chefe do partido”⁸².

Em 1914, após o término da gestão de Luís Domingues, Urbano Santos elegeu-se e, novamente, renunciou como já havia feito em 1898, cabendo a Herculano Nina Parga assumir o comando do Estado. O novo governador tirou proveito do suporte que Luís Domingues havia deixado, e contou ainda com impulso na economia advindo com a ocorrência da Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Assim, Herculano Parga deu um reequilíbrio às finanças, contudo, cometeu um grave erro, que foi o de priorizar somente os problemas financeiros e com isso “até as obras de saneamento de São Luís foram paralisadas porque só se cogitava de ver crescer o saldo nos cofres do tesouro”⁸³.

Ao findar mais um mandato no Maranhão, o sucessor de Benedito Leite na chefia do Partido Federalista, se candidatava mais uma vez, e pela terceira vez conseguia se eger como governador. Desta vez, decidiu por assumir o cargo, contudo, não de imediato. Quando disputou as eleições de 1917 para governador, Urbano Santos era vice-presidente da República, e por isso não assumiu logo no início do mandato, quando foi substituído por José Joaquim Marques (1º vice-governador), depois por Raul da Cunha Machado (2º vice-governador) e por fim por Marcelino Machado, genro de Benedito Leite (3º vice-governador). Somente em 21 de outubro de 1918, Urbano Santos deixou a vice-presidência do Brasil e assumiu o governo do Maranhão.

A gestão de Urbano Santos foi caracterizada por muitas obras, dentre elas destacam-se: no setor da saúde, em parceria com o Governo Federal, instalou na capital

⁸¹ MEIRELES, Op. Cit., p.292

⁸² MEIRELES, Op. Cit., p.291

⁸³ Id. Ibid., p.293

maranhense o Instituto Oswaldo Cruz; nos transportes, inaugurou o tráfego da Estrada de Ferro São Luís a Teresina; no setor das obras públicas, a desapropriação dos rios Cajupi e São Barbosa, na Ilha⁸⁴, para enriquecimento dos mananciais de abastecimento da capital; no setor da educação, a construção do edifício da Escola Modelo Benedito Leite; no setor das artes, a reforma do teatro, que passou a se chamar Artur Azevedo.

Urbano Santos ganhou as eleições para governo do Estado ainda como vice-presidente da República e era para lá que ele retornaria ao sair do cargo no Maranhão. Em 1922, o governador entregou o cargo para Raul Machado (vice-governador) para disputar as eleições como vice-presidente da República na chapa de Artur Bernardes, no entanto, ao embarcar no *Minas Gerais* para o Rio de Janeiro, Urbano Santos veio a falecer durante a viagem, em 7 de maio de 1922. E com a perda deste chefe político e maior sucessor de Benedito Leite no comando da política local, o Maranhão mergulhava em crise, novamente. Assim como acontecera na ocasião da morte de Benedito Leite, o Estado se encontrava órfão de um dirigente político que pudesse preencher esta lacuna com a mesma competência e autoridade de seus antecessores. Mário Meireles ao escrever sobre este momento peculiar do cenário político maranhense, afirma que Urbano Santos criou em torno de si um grande círculo de animosidade, devido a seu autoritarismo e intolerância de sua hegemonia política, principalmente na capital e que, com sua morte, recaia sobre Raul Machado “um estado de coisas pela cisão sobrevinda no partido situacionista por morte de seu chefe, que não deixou um substituto automático capaz de enfrentar a crise sobreposta”⁸⁵.

Esta vacância persistiria até que as forças e interesses se definissem com a ascensão ao comando do Partido Federalista do Sr. Magalhães de Almeida, genro de Urbano Santos, enquanto a oposição era liderada por Marcelino Machado, genro de Benedito Leite, que foi o sucessor de Costa Rodrigues no Partido Republicano⁸⁶.

Após um momento conturbado na administração do Estado, Godofredo Mendes Viana chegou ao poder como uma bandeira de esperança na instalação da ordem na política local. Um homem das letras, parlamentar e jurista teve sua iniciação política “livre do espírito da intransigente sujeição partidária”⁸⁷. O novo governador, que assumiu em 1922, foi amplamente influenciado por Juveliano Barreto, secretário do Interior, a quem a

⁸⁴ A Ilha de *Upaon-Açu*, denominação dada pelos índios tupinambás que significa *Ilha Grande*, onde estão, atualmente localizados os municípios de São Luís (capital do Estado), São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa. No senso comum, é também conhecida como Ilha de São Luís, fazendo referência à capital..

⁸⁵ MEIRELES, Op. Cit., p.298

⁸⁶ Id. Ibid., p.295

⁸⁷ Id. Ibid., p.299

oposição acusava duramente dos erros administrativos que foram cometidos durante esta gestão. Juveliano Barreto, para surpresa do governador, algum tempo depois se constituiu em um dos principais nomes de oposição ao governo de Godofredo Viana.

A intenção de Godofredo Viana era de executar uma administração similar à de Luís Domingues, no entanto, acontecimentos como a invernada violenta do início de 1924 e a invasão do interior do Estado pela Coluna Prestes em 15 de dezembro de 1925 não permitiram que fosse posta em prática tal intenção. O inverno que atingiu o Maranhão em 1924 foi tão intenso que paralisou a via férrea, e deixou o campo e área urbana debaixo de água. Os efeitos do alagamento foram desastrosos para a economia do Estado, uma vez que grande parte da safra do ano foi perdida, e o governo teve que despender uma grandiosa assistência, gasto que não estava nos planos.

Mas, nem mesmo tamanha assolação conseguiu esmorecer o ânimo de Godofredo Viana, que assumiu um contrato de empréstimo com a *Ulen & Company* para financiar os serviços de água, esgoto, luz e tração elétrica para a capital maranhense. A atitude de Godofredo Viana foi audaciosa ao contrair tamanho empréstimo com a receita estadual em condições precárias. No entanto, foi durante seu governo que a cidade de São Luís viu sair do papel os tão esperados “melhoramentos” urbanos. No final do ano de 1924, os ludovicenses puderam contar pela primeira vez com a iluminação pública à energia elétrica, com os bondes de tração elétrica no transporte público, além da instalação de saneamento básico com abastecimento de água e esgoto no perímetro central desta capital. Em um dos jornais ligados ao Partido Federalista, lia-se:

[...]

Nenhum inimigo político, nenhum governante, nestes últimos trinta annos, mereceu tanto os applausos do povo e a estima de seus com-cidadãos como os merece Godofredo Vianna.

O maior inimigo do nosso governador, o seu mais feroz adversario, se tiver na alma um farrapo de brio e na consciência algum resto de caráter, terá de concordar com estas palavras que escrevemos sem preocupação de lisonja.

Comprehendemos que haja opposição, filha de velhos compromissos de amizade, resultante de antigas gratidões que não podem ser esquecidas; mas reputamos vil, criminosa, merecedora de reação violenta, aquella que se erga, não contra o partidario e sim contra o administrador.⁸⁸

Até mesmo a oposição viu neste plano de melhoria dos serviços urbanos, um sacrifício que valeria a pena. Em uma nota de *A Pacotilha* de agosto de 1923, a gestão foi enaltecida pela tomada do empréstimo:

⁸⁸ *O Dia*, 2 de dezembro de 1924, Anno I, nº159, p.01

Optimo, no nosso modo de pensar, o seu plano da futura rêde de linhas offerecendo a população transportes commodos e baratos, para garantira da permanencia do trafego. Como se vê, ahi está um projecto que tem por effeito immediato o antegôso do melhoramento [...].

Não se está tratando em São Luís unicamente de transporte e iluminação. O emprestimo onerosissimo que contrahimos numa epoca de desvalorisação maxima da nossa moeda e com a penhora dos derradeiros recursos ainda não hypothecado ao estrangeiro, não seria justificavel se se destinasse ao nosso conforto [...].

Com este capital – VIDA – origem de todos os capitaes, é que devemos contar para amortizar as nossas dividas e construir o nosso progresso⁸⁹

Os melhoramentos da capital foram tão festejados e esperados pelos maranhenses que se tornaram o carro-chefe do governo de Godofredo Viana. Os jornais entravam em circulação cheios de notas e elogios aos tão esperados melhoramentos. Quando no final de 1923 foram entregues alguns aspectos das obras do serviço de água de São Luís, o jornal de oposição trouxe como matéria de capa a conclusão da escavação do reservatório para água filtrada no bairro do Sacavém e a colocação de um fundo de cimento no reservatório, como se vê abaixo:



Imagem 3: Os melhoramentos da Capital
Fonte: *A Pacotilha*, 9 de novembro de 1923.

Além do empréstimo com a companhia internacional, Godofredo Viana ainda realizou outro empréstimo, agora no setor interno. Tais medidas comprometeram os cofres públicos, e por conseqüência, deixaram as finanças do Estado extremamente debilitadas. Assim sendo, ao fim de seu mandato em 1926, a receita estadual tinha um *déficit*

⁸⁹ *A Pacotilha*, 2 de agosto de 1923

gigantesco e que necessitaria de um governante com muita habilidade para contornar tal situação.

Após a dissensão provocada no Partido Federalista, Marcelino Machado passou a integrar a facção adversária se constituindo como sucessor de Costa Rodrigues na liderança do Partido Republicano. Enquanto, o Partido Republicano era chefiado pelo genro de Benedito Leite, o Sr. Magalhães de Almeida que comandava o grupo situacionista depois da liderança do Partido Federalista ter escapado das mãos do desembargador Cunha Machado e de Godofredo Viana. Magalhães de Almeida foi um político de personalidade forte, e que herdaria a liderança do partido dos grandes chefes, Benedito Leite e Urbanos Santos. Em sua obra *Administrações Maranhenses*, Henrique Fernandes ao se referir a Magalhães de Almeida diz que o Maranhão precisava de “um espírito forte, ponderado, tolerante e pacífico, a fim de que os negócios públicos não fossem postos à margem pelos interesses de um partidarismo infrene e sempre ruinoso para o povo”⁹⁰

O jovem político seria o primeiro governador do Maranhão a exercer o cargo até o fim do mandato desde que João Costa iniciou o rol de governadores estaduais na República em 1898. Magalhães de Almeida não era alheio à situação política maranhense, e desde a gestão de Benedito Leite que estava envolvido nas decisões e medidas que diziam respeito à administração pública. Em vários momentos, foi representante do governo na tomada de empréstimo junto às empresas estrangeiras. Vale destacar também, que foi o principal incentivador do empréstimo contraído em 1923 com a companhia norte-americana no governo de Godofredo Viana para a realização das obras de saneamento, luz e tração elétrica da cidade de São Luís. Na ocasião viajou até a Nova Iorque para assinar o contrato como representante do Estado.

Ao assumir o governo estadual, Magalhães de Almeida encontrou o Estado em uma situação financeira delicada. Desde o início da República que as finanças não iam bem, e com o passar dos anos, a situação foi se agravando consoante às medidas tomadas pelos administradores públicos. Assim, quando chegou ao poder, suas medidas tiveram o intuito de amenizar a gravidade da crise econômica pela qual o Maranhão passava desde o século anterior. As medidas consistiram em uma “política de severa compensação de despesas, extinguindo serviços e cargos públicos, de modo a poder reequilibrar o orçamento e pôr em dia o funcionalismo”. De acordo com Meireles, somente na Força Militar essa redução significou a supressão de 369 lugares ⁹¹. Em uma de suas mensagens ao expor a

⁹⁰ FERNANDES, 2003, p.129

⁹¹ MEIRELES, Op. Cit., p.301

complicada situação financeira da receita estadual, tentou justificar suas medidas ao dizer que:

Ninguém ignora que a atual Administração encontrou, devido a causas múltiplas, o Estado em difícil situação financeira, de modo a não satisfazer os seus compromissos, inclusive o de pagar em dia aos seus servidores. Nestas condições, a principal preocupação do governo incipiente devia ser, como foi e continua a ser, a mais rigorosa e vigilante economia nas despesas e, como corolário, a supressão dos cargos e repartições dispensáveis ao aparelho administrativo⁹²

O governador afirmou ainda durante sua fala no início de 1927, que ao tomar tal decisão contou com o apoio do Congresso e do Poder Executivo, que viram na redução de despesas do Estado uma medida válida para amenizar os estorvos da crise econômica na qual o Maranhão estava mergulhado. Assim, a ação do governo teve o intento de cortar “toda e qualquer despesa inútil ou adiável”, e que segundo, o próprio Magalhães de Almeida “os atos praticados até hoje têm melhorado evidentemente os serviços públicos, onde a pleora de funcionários traz sempre consequências prejudiciais”⁹³ Além da redução das despesas, outra característica marcante no governo de Magalhães de Almeida foi a preocupação em percorrer os municípios, sendo o primeiro também a cursar por quase todo o interior do Estado. Neste sentido, sua administração deu atenção especial às rodovias e empregou um plano rodoviário com a construção de mais de dois mil quilômetros de estrada pelo interior maranhense.

Durante o governo de Magalhães de Almeida, houve o que se chamou de “febre das rodovias”, que tinha como principal motivo “facilitar o transporte ao sertanejo” e “estreitar diversos municípios”. Em uma nota do jornal *O Imparcial*, faz-se menção à uma das várias estradas construídas neste governo. Desta vez, a nova rodovia ligava a cidade de Flores⁹⁴ à vila São José dos Matões, e era apresentada como uma mais nova etapa concluída do plano de penetração do interior, nas próprias palavras do jornalista, era “mais uma dessas artérias vivas do progresso”.

Mais uma rodovia maranhense

[...]

S. exc. o sr. Magalhães de Almeida, que aspira ver seu Estado rasgado durante o seu governo, pelo maior numero possível de rodovias, ha de ser jubilar com a

⁹²Mensagem do Exmo. Sr. J. Magalhães de Almeida, Presidente do Estado, de 3 de janeiro de 1927, In: *O Imparcial*, 4 de janeiro de 1927, p.11

⁹³ Id. Ibid..

⁹⁴ Atualmente é a cidade de Timon, localizada na região leste do Estado em fronteira com o Estado do Piauí.

notícia desta nova estrada que se inaugura, - estrada de relevante utilidade considerado o plano traçado da aproximação de trez ricos municípios: Flores, Mattões e Caxias [...].

O Maranhão vae, assim, dia a dia, despertando do seu marasmo e surgindo esperançoso para uma nova phase de melhoramentos graças aos esforços de seus filhos devotados e á patriótica actuação do seu presidente actual.⁹⁵

Em uma de suas mensagens apresentada ao Congresso, Magalhães de Almeida mostra suas obras na área de construção e o melhoramento de estradas durante o ano de 1928. Trata dos reparos e melhorias as estradas de Coroatá a Pedreiras, Barra do Corda a Carolina, Mirador a Picos, enquanto foram construídas as de Pedreiras a Curador, de Curador a Barra do Corda, do Riachão a Balsas, de Balsas a Lôreto, de Lôreto a Mirador, de Picos a Curador e de Curador a Codó⁹⁶. De acordo com o plano traçado pelo governo, a intenção era interligar os municípios do sertão maranhense e ligá-los à capital do Estado. O administrador maranhense nesta mesma mensagem reforça que o apoio da população local juntamente com os prefeitos foi imprescindível a estas melhorias nas rodovias sertanejas:

[...] Quem conhece bem a vastidão do nosso territorio e as dificuldades a vencer nessas construcções poderá avaliar o esforço despendido, não só pelo governo, como pelos habitantes do interior, que, num movimento patriótico digno de todos os applausos, se teem empenhado nesse magnífico emprehedimento.

Cada dia que passa, cresce na alma dos nossos sertanejos a confiança nas iniciativas do Governo, que procura retiral-os do lastimável abandono em que se achavam [...]⁹⁷

Apesar de sua atenção especial ao interior do Estado, Magalhães de Almeida não deixou de olhar para a capital. Os seus serviços públicos foram melhorados também mediante um novo empréstimo junto à companhia estrangeira *Ulen Management Company*, empresa subsidiária da *Ulen & Company*, já bem conhecida entre os maranhenses por ter iniciado os melhoramentos de tais serviços durante a gestão de Godofredo Viana. Vale ressaltar que, dentre os seus auxiliares estava, o então prefeito da cidade de São Luís, o engenheiro Jaime Tavares, que foi um grande incentivador do plano de abertura de estradas de rodagem no interior do Estado e dos melhoramentos nos serviços urbanos da capital.

⁹⁵ *O Imparcial*, 30 de janeiro de 1929

⁹⁶ Mensagem apresentada ao Congresso, pelo Exmo. Sr. J. Magalhães de Almeida, Presidente do Estado, em sessão de 5 de fevereiro de 1929, In: *O Imparcial*, 6 de fevereiro de 1929.

⁹⁷ Id. Ibid.

1.3 O preço do progresso: Os empréstimos e os contratos para a implantação dos bondes elétricos em São Luís

Como foi visto anteriormente, a sociedade maranhense, ou mais precisamente suas elites, viram o alvorecer da República com certo receio, avistando as coisas “novas” com uma desconfiança talvez exagerada, justificada em grande parte pela falta de apoio do governo central. De acordo com Fernandes, o sentimento de moderação e temor só foi superado dez anos após o advento do novo regime, quando finalmente a adaptação se concretiza e o Estado passa a adquirir mais “segurança”.⁹⁸

No segundo decênio republicano, no entanto, a situação econômica ainda era cautelosa e permanecia em posição de alerta. A receita estadual chegou a enfrentar uma grave crise financeira, acompanhada do crescimento da dívida pública “num total pouco maior do dobro em que as encontrara a República”⁹⁹. Meireles destaca a personalidade de Benedito Leite ao afirmar que neste momento foi fundamental a presença de um “estadista de larga visão”, com “o espírito de escol”, que a fim de enfrentar a crise, traçou planos para

o fomento da agricultura e da pecuária, reduzindo e eliminando impostos, instituindo prêmios, importando gado de raça e, convicto do êxito dessas suas providencias, deu inicio a seu plano de administração, criando novos serviços ou aperfeiçoando os já existentes – biblioteca pública, estatística, registro civil, instrução, obras públicas¹⁰⁰.

A ação do governo foi paliativa diante da crise econômica em que o Maranhão estava mergulhado, e seu sucessor herdou uma administração repleta de dívidas. Diante de tal crise, a saída encontrada por Luís Domingues foi contrair empréstimos junto às corporações estrangeiras, o que gerou críticas que alegavam irresponsabilidade e falta de competência do governador maranhense ao contrair dívida de tal porte, com juros altíssimos, quando os cofres do Estado já estavam à beira da falência. No mês de inauguração dos bondes elétricos, um dos jornais da época noticiou sob o título “O povo que se fomenta”:

A inauguração espalhafatosa com que o governo pretendeu realizar uma promessa, chamada sincera, é mais uma bella oportunidade para mostrarmos como eram verdadeiros os nossos ataques a esses serviços sob a capa dos quaes foram escandalosamente consumidos os onerosissimos emprestimos que contraimos e são a causa primordial da crise pavorosa que atravessamos.

⁹⁸ FERNANDES, Op. Cit., p.47

⁹⁹ Id. Ibid., p.50

¹⁰⁰ MEIRELES, Op. Cit., p. 289

Conhecem de sobra os leitores os motivos porque atacávamos sempre a celeberrima firma que nos emprestou a maior do dinheiro, contractou (sem concorrência) e, agora, (ainda sem concorrência) obteve esse escandaloso contracto para a sua exploração com garantias mais absurdas e ainda mais vergonhosas vantagens nas porcentagens dos lucros brutos¹⁰¹.

Enquanto a oposição enchia as páginas dos jornais de críticas severas, Luís Domingues, sucessor de Benedito Leite, via no empréstimo uma forma de “salvar” o Estado do atraso em que se encontrava, não recuava em contrair tão grande investimento para dar início ao projeto de modernização, investindo um significativo percentual dos recursos nas obras de saneamento, principalmente da capital. Em uma de suas pronunciações demonstrou a preocupação com o progresso material do Estado, pois segundo ele, deveria ser prioridade em todo governo “Economizar sempre, porém nunca em prejuízo do progresso do estado, que deve ser o fito, a preocupação, o ideal de todo governo e a todo tempo”¹⁰².

Objetivando dar continuidade à política de Luis Domingues, Godofredo Viana, que assumiu o cargo em 1922, contraiu um novo empréstimo estrangeiro, dessa vez com a *Ulen & Company* de Nova Iorque, assumido no valor de 1,5 milhão de dólares, para o financiamento dos serviços de água, esgoto, luz e tração elétrica¹⁰³. Além da intenção de prosseguir com o projeto do mandato anterior, não se pode deixar de mencionar que as disputas políticas que caracterizavam o Estado naquele momento também deram sua parcela de contribuição para aquisição desse empréstimo. Na análise de Palhano, esta seria a real causa para a tomada de um empréstimo, já que

aquele contrato teve um significado estratégico primordial para as oligarquias, na medida em que passou a representar o instrumento básico com que esperavam resgatar a sua hegemonia política, perdida para a oposição no maior e mais importante centro urbano do Estado, São Luís, então cada vez mais “rebelde”, pois não mais confiava o seu voto nos situacionistas. Afinal, a grande maioria do povo ludovicense vivia realmente como excluídos da coisa pública, situação esta claramente explicitada na inacessibilidade coletiva aos serviços de infra-estrutura urbana¹⁰⁴.

Em outros termos, a disputa entre os partidos Federalista e Republicano que compunham o cenário político maranhense daquele período, daria um impulso na contratação de empréstimos, pois fomentava as discussões em torno das injustiças e corrupções políticas. A população que sofria com o descaso das autoridades em relação aos

¹⁰¹ *Folha do Povo*, 2 de dezembro de 1924, nº284, Ano II, p.1.

¹⁰² Discurso do Dr. Luis Domingues na Mensagem de 1914 *Apud* FERNANDES, Op. Cit., p.35

¹⁰³ MEIRELES, Op. Cit., p.300

¹⁰⁴ PALHANO, 1988, p.314

serviços públicos era disputada pelos grupos políticos, e neste ponto, a oposição fortalecia seu discurso, porque usava, principalmente, os periódicos como instrumentos de suas críticas para contagiar a opinião pública com denúncias de irregularidades e abusos administrativos.

Assim, como uma forma de apaziguar e tentar enfraquecer a oposição diante do seu maior colégio eleitoral, o partido situacionista, que estava à frente do governo do Estado, resolveu assinar contrato com a empresa norte americana *Ulen & Company*, que era de propriedade do Sr. Henry Charle Ulen, para efetuar a “construção das redes de abastecimento de água e de esgoto, fornecimento de energia elétrica para luz, tração [bonde] e força, inclusive a instalação de maquinismo para prensagem de algodão”¹⁰⁵.

Dessa forma, o governo visava melhorar sua imagem perante a sociedade, divulgando a empresa americana como a “salvadora da capital”, apregoando a Ulen como uma empresa experiente, que já tinha contraído em torno de cem contratos em vários países da América Latina, e até mesmo no continente europeu, onde era conhecida por suas notáveis obras de engenharia em associação com *Stone & Webster*, outra corporação americana.

Através dos mais diferentes meios, o governo procurava enfatizar a ideia diante da população local de que o Maranhão deveria celebrar este contrato, pois o acordo com uma empresa deste nível, considerada tão capacitada tecnicamente, segundo o próprio governo, não era qualquer um que tinha o “privilégio” de firmar, e o povo maranhense seria “agraciado” por tal acordo com esta empresa, já que a mesma efetivaria as obras de que o setor público tanto necessitava. A *Ulen*, portanto, adquiria um caráter quase messiânico, pois era apresentada como aquela que iria retirar o Estado e seu povo do atraso.

Entretanto, ao que tudo indica toda essa campanha que se fazia em favor da experiência da empresa norte-americana, na verdade, não se sustentava, pois, segundo Palhano, no ano em que fora assinado o contrato com o Maranhão, a *Ulen* possuía apenas um pequeno estabelecimento na Broadway, destinado ao “assentamento de projetos governamentais no exterior ao mesmo tempo em que oferecia financiamentos agenciados”¹⁰⁶.

Ainda de acordo com esse autor, era até mesmo “bem provável que o Contrato brasileiro tenha sido uma das primeiras experiências internacionais da Ulen”¹⁰⁷, que

¹⁰⁵ Diário Oficial do Maranhão, 17 de julho de 1925.

¹⁰⁶ PALHANO, Op. Cit., p.317

¹⁰⁷ Id. Ibid

inclusive ia favorecer o acesso da companhia ao mercado internacional com a aquisição de novos contratos. Portanto, ao mesmo tempo em que a *Ulen* recebia “incentivo” do governo maranhense na promoção de seu nome como uma grande empresa, experiente e capacitada, sua presença no Estado funcionava como elemento de divulgação do governo como uma administração de empreendedorismo e comprometimento com o bem-estar público. Assim, para Palhano:

Se, de um lado, a ULEN conseguiu convencer os políticos ludovicenses de que era uma importante empresa especializada em obras públicas de infra-estrutura dos Estados Unidos e ostentar em seu currículo a construção do Túnel Shandaken, nas Catskill Mountains, indispensável ao sistema de abastecimento d'água de Nova York, de outro, políticos ludovicenses venderam para a população de São Luís a imagem de que estavam contratando uma das empresas de maior capacidade técnica e financeira do mundo¹⁰⁸.

Em sua obra *Morte na Ulen Company*, Joffijy, ao se referir às ações desta empresa no contexto internacional, supõe que, provavelmente, a mesma tenha sido apenas uma empresa subsidiária que tinha o papel de auxiliar outras empresas na empreita de obras, e não era a responsável direta pela realização das obras. Segundo este autor, não existe nenhum documento ou registro na prefeitura de Nova York que comprove a participação da *Ulen & Company* na construção do Túnel Shandaken, obra que, de acordo com os empresários norte-americanos e com os políticos maranhenses, a companhia teria comandado¹⁰⁹.

O contrato foi assinado no ano de 1922 em Nova Iorque por Henry Ulen, um ex-advogado e proprietário da empresa, e por Magalhães de Almeida, representante do governo maranhense e um dos maiores defensores do acordo, no qual ficava estabelecido que a *Ulen* teria à sua disposição um milhão e meio de dólares para a execução das obras de estrutura em São Luís, adquiridos através de empréstimos externos¹¹⁰. É importante ressaltar que, ao mesmo tempo em que a concessionária cedia empréstimos para a melhoria dos serviços públicos, responsabilizava-se pela execução de tais construções.

Dois anos depois, a *Ulen* tornaria a fazer novos empréstimos, agora junto a empresas locais para a conclusão dos serviços de água, esgoto, luz e tração da capital, além de contratos feitos em 1928 para que a empresa americana captasse recursos junto a instituições financeiras internacionais.

¹⁰⁸ PALHANO, Op. Cit., p. 318

¹⁰⁹ JOFFIJY, 1983, p.84.

¹¹⁰ *Diário Oficial do Maranhão*, 17 de julho de 1925

Para que a *Ulen* executasse os serviços contratados pelo Estado, uma parcela significativa dos recursos era desviada do financiamento das obras públicas para o pagamento dos juros (8%) como a amortização do empréstimo (18 anos) para Bancos em Nova Iorque, além do que, como ressalta Palhano, “o governo se comprometia, durante a vigência do contrato, a não reduzir, em nenhuma hipótese, o valor das taxas, impostos ou rendas utilizadas como garantia das apólices”.¹¹¹ Era o alto preço do progresso e da modernização!

Esta parceria com a *Ulen & Company*, firmada em 13 de março de 1923, desde então, traria ao Estado do Maranhão grandes desvantagens. Uma das cláusulas do contrato regia que a empresa norte-americana ficava responsável pelo fornecimento de tudo que fosse necessário à execução dos serviços, isso tornava o contrato ainda mais oneroso para o Estado, uma vez que a companhia podia dar o seu preço aos materiais empregados na obra, deixando a cargo do Estado somente o dever de compensá-la pelos gastos.

Diante das condições que os empréstimos eram contraídos, Barat destaca que estas empresas estrangeiras dispunham de três expressivas vantagens. A primeira é que “elas levantavam o seu capital nas bolsas de valores e nos mercados financeiros dos seus países de origem e não no Brasil”, o que significa dizer que os lucros auferidos não eram investidos na economia nacional. Outra regalia consistia no fato de que “essas empresas absorviam uma parte da produção industrial dos seus países de origem”, de onde vinham os materiais e os equipamentos, e até funcionários para os serviços de contabilidade, do seguro, e da fiscalização, enfim todo suporte necessário à execução das obras era proveniente do exterior. E por último, o mercado urbano possuía um poder aquisitivo elevado e compatível com as cobranças de taxas compensadoras por esses serviços, e por meio destas tarifas, amortizavam-se os gastos com as instalações, cobria-se o custo da operação dos serviços e garantia-se a remuneração dos acionistas¹¹², assim, em função das altas taxas da execução dos serviços, a lucratividade dessas empresas era elevadíssima, e caso não se verificasse o retorno esperado, ficaria estabelecido que os cofres públicos garantiriam os lucros da companhia.

Além de todas essas vantagens, a *Ulen & Company*, ainda desfrutava de grandes benefícios, como a isenção de impostos. Assim sendo, enquanto a “salvadora” se preocupava apenas com a construção das obras, para o Estado ficava a incumbência de arcar com os gastos que elas exigiam e os desgastes perante a população. Com a isenção de

¹¹¹ PALHANO, Op. cit., p.323

¹¹² BARAT *Apud* PALHANO, Op. cit., p. 316

responsabilidade por seus atos firmados em contrato, a companhia se sentia dona da situação, já que a imunidade lhe gerou um *status* que garantia a falta de compromisso com as reclamações advindas tanto do governo como da população em geral.

Sem conhecer o teor do contrato ou o jogo de vantagens e desvantagens, já que o próprio governo procurava encobrir as disparidades do mesmo, a oposição quase não se pronunciou a respeito das obras da *Ulen*, mesmo porque o serviço de bondes elétricos em São Luís foi entregue para a inauguração no dia 30 de novembro de 1924, seis meses antes do prazo estabelecido em contrato. Com isso, a *Ulen* ganhava aliados fortes junto à população ludovicense que não tinha o costume de ver eficiência e cumprimentos de prazos no que diz respeito à construção de obras públicas.

Com a entrega das obras, a *Ulen & Company* cumpria sua parte no acordo, pondo o Estado diante de outra questão, ou seja, as obras acabadas impunham ao poder público a necessidade de organizar a administração desses serviços, e, caso não assumisse tal papel, teria que delegar a terceiros essa incumbência. Assim, a organização e o funcionamento dos serviços de utilidade pública se constituíram na preocupação primordial neste segundo momento.

1.4 Andando fora dos trilhos: A administração do serviço dos bondes elétricos em São Luís

Vendo-os passar/E os bondes vão passando embandeirados./Porque é dia de festa nacional,/E os passageiros muito acomodados./Porque hoje em dia andar a pé faz mal.../Sí é descida, vão acelerados... Uma ladeira? a passo original,.../E segue o bonde; os burros maltratados/Tudo sofre com alma sem igual. Ao muxôxo se segue o estalido.../E apanham. Sí o animal é fraco, corre/Logo que sente o pêlo assim tanjido Mas há burro valente, há burro cêgo,/Que enfinca o pé na terra e, ou o burro morre/Ou o bonde pára e fica lá no prego...

O Guri, 02 de fevereiro de 1915.

O governo estadual havia retirado da municipalidade desde 1923 o encargo da administração dos serviços públicos, entre os quais estava o abastecimento de água e o transporte urbano, gerenciados, respectivamente, pela Companhia das Águas e pela Companhia Ferro-Carril. Sob sua direção, esses serviços sofreram melhorias que pretendiam representar a concretização do discurso da modernização e o rompimento com o atraso em que a capital se encontrava.

Contudo, a experiência do Estado, como gestor direto dos serviços urbanos, não foi muito longa, pois logo se percebeu que não era nada vantajoso assumir tal incumbência. Mais do que isso, de acordo com Palhano, estava bem claro que o poder público nunca tivera a intenção de produzir e gerir diretamente tais serviços, de modo que “a transferência daquela responsabilidade para a esfera estadual, não passou de um artifício jurídico para facilitar as negociações que estavam se abrindo com empresas estrangeiras”¹¹³.

A primeira etapa do projeto de modernização tinha logrado êxito, de acordo com os governantes, as obras de estrutura de São Luís tinham sido entregues até mesmo antes do prazo. Contudo, ainda era preciso colocar esses serviços em funcionamento, e para isso teriam que ser administrados. O governo, como não se responsabilizaria diretamente pelo gerenciamento tratou de contratar uma corporação estrangeira para tal.

Assim, foi contratada a empresa norte-americana *Brightman & Company Incorporation* para gerenciar por vinte anos os serviços de água, esgoto, luz, tração e força, bem como o serviço de bondes elétricos da capital, que inicialmente ofereceu quatro linhas¹¹⁴ para atender à sociedade ludovicense¹¹⁵.

De acordo com o contrato assumido na ocasião, caberia ao Estado a obrigação de cobrir os prejuízos da empresa, caso não se atingisse a receita esperada e as despesas

¹¹³ PALHANO, Op. Cit., p. 321

¹¹⁴ As quatro linhas eram Gonçalves Dias, São Pantaleão, Anil e Estrada de Ferro.

¹¹⁵ Contrato com a *Brightman & Ulen*, 1925

superassem os lucros. Desse modo, caso apresentasse lesão financeira, ficava estabelecido que o governo deveria garantir o lucro da companhia, mesmo que isso significasse o aumento de 10% calculado em cima da renda bruta de todos os serviços. Além do que, assim como a *Ulen*, a *Brightman* também gozaria da isenção dos impostos e taxas, e ficava a cargo do Estado os custos com a administração, até mesmo o ressarcimento de gastos efetuados em sua sede em New Iorque, apresentados como decorrentes da prestação dos serviços.

Era de se esperar que a sociedade maranhense acreditasse que receberia da *Brightman* uma administração competente dos serviços, inclusive do transporte urbano, em frente a tantos privilégios que o Estado concedera. Contudo, a garantia de lucros, em vez de estimular o investimento na manutenção destes serviços, acabou provocando um efeito contrário, já que a empresa só se preocupava em elevar as taxas, e cada vez mais encher seus cofres, enquanto o Estado aumentava seu desgaste ao cobrir os *déficits*.

Para não ferir o contrato, o governo maranhense constantemente esvaziava seus cofres para garantir o lucro da *Brightman*. Enquanto isso, a população sofria com a ineficácia do serviço diante da insuficiência de carros elétricos para transportar seus usuários, o que, atrelado à má qualidade do mesmo, resultavam em críticas inevitáveis. A oposição se aproveitava da “bondade” do acordo para ferir aqueles que, segundo ela, não tinham nenhum interesse em prestar bons serviços ao povo. Assim, o deputado oposicionista, Marcelino Machado chamava a atenção para o fato de que “o Maranhão não está com a corda no pescoço para aceitar um empréstimo com ônus tão pesado”¹¹⁶ O contra-ataque do governo viria nas palavras de um dos maiores defensores do contrato com a *Ulen & Company*, o senador Magalhães de Almeida, por cujo punho foi assinado o contrato e traçadas as primeiras linhas em direção à concretização de tão onerosa iniciativa. Magalhães de Almeida assim se expressava em defesa da implantação dos bondes elétricos em São Luís:

Os bondes de São Luís melhor fora nunca existissem. Eram uma vergonha e humilhação permanente para a cidade. Na espécie, deviam ser únicos. Uma carriola de três ou quatro bancos, desengonçada, sacolejante, suja, indecente, puxada por burricos lazentos e trôpegos, que, nem mesmo fustigados implacavelmente por incessantes chicotadas dos boleiros, conseguiam fazer um pouco mais rápido o percurso, ou vencer pequeno declive do terreno sem apearem-se os forçosamente poucos passageiros do veículo. Dotar a Capital do Estado desses serviços indispensáveis seria a um só tempo, ato de justiça, de providência e de governo, porque seria dar-lhe aquilo que a sua população reclama e tem direito (...); e seria trabalhar pelo progresso material, econômico e

¹¹⁶ Diário Oficial do Maranhão, 18 de julho de 1925.

moral do Estado, principalmente da sua Capital, onde o estabelecimento desses serviços de higiene e conforto despertariam, com certeza, iniciativas para sua remodelação e desenvolvimento.¹¹⁷

O senador Magalhães de Almeida era um conhecedor de todos os termos do contrato, e ninguém foi julgado melhor do que ele para esclarecer as dúvidas e julgamentos dos críticos em frente ao serviço de transporte urbano. Apesar das críticas que envolviam o pacto entre a companhia norte-americana e o governo do Estado, o serviço dos bondes elétricos em São Luís foi entregue seis meses antes do prazo estabelecido, como já foi mencionado. Seu pronunciamento no Senado em resposta às acusações de Marcelino Machado, no entanto, não convenceram a população que via na prática a ineficácia dos tais “melhoramentos” e nem seus opositores políticos que recheavam as páginas dos jornais locais com os mais variados tipos de reclamações sobre os serviços dos bondes elétricos da capital.

Os bondes em circulação não satisfaziam o número de habitantes da cidade, e ainda eram cobradas tarifas abusivas que não correspondiam à qualidade do serviço prestado. Por outro lado, a empresa não demonstrava preocupação em sanar esses e outros problemas que eram vivenciados diariamente pela população. Esta situação perdurou por muito tempo, em detrimento das críticas da oposição e de diferentes membros da sociedade, principalmente dos jornais em circulação, pois, somente em 1926 o Estado rompeu seu acordo com a *Brightman*, e teve que assumir uma multa elevadíssima por esse rompimento, conforme regia o contrato estabelecido.

Era evidente que diante da situação em que se encontrava a receita estadual, esta multa representava um grave prejuízo, cabendo a Magalhães de Almeida, governador a partir de 1926, o dever de resolver o problema com a companhia norte-americana, apesar de todo o esforço de Godofredo Viana, para que o mesmo não assumisse tal dívida. No entanto, não seria fácil saldar tamanho débito, que representava uma despesa adicional para os cofres públicos. Ao mencionar o governo do ex-senador, Mário Meireles aponta que,

Recebendo o Estado em difícil situação financeira, o novo governante procurou, antes de tudo, amenizá-la com uma política de severa compressão de despesas, extinguindo serviços e cargos públicos, de modo a poder reequilibrar o orçamento e pôr em dia o funcionalismo¹¹⁸.

¹¹⁷ Magalhães de Almeida Apud FERNANDES, 2003, p.40

¹¹⁸ MEIRELES, Op. Cit., p.301

A situação econômica do Maranhão era alarmante e o governo precisava tomar algumas medidas antes que o quadro se tornasse mais grave, pois a oposição não se cansava de mostrar a todo o momento que a administração do Estado era falha. O discurso oposicionista ecoava na sociedade, sobretudo porque a população estava insatisfeita com a administração do serviço, já que o mesmo operava em meio a inúmeras deficiências.

Demonstrando que conhecia de perto o problema, o presidente maranhense resolveu contratar mais uma vez os serviços da *Ulen & Company*, que havia sido responsável pela implantação das obras públicas, inclusive dos bondes que, para todos os efeitos, possuía uma imagem respeitável diante da sociedade ludovicense, pois havia cumprido os prazos quando fora contratada para a construção das obras.

Novamente a *Ulen* assumia o caráter messiânico diante do atraso do Estado. Contudo, a companhia não possuía experiência em gerenciamento de serviços, uma vez que sua especialidade era construção de obras. Diante de tal dificuldade, a alternativa encontrada foi a criação de uma companhia filial, a *Ulen Management Company*, que seria a responsável pela administração do serviço, ao mesmo tempo em que se utilizava de sua posição no mercado exterior para intermediar as negociações entre a *Brightman* e o governo do estado do Maranhão. Por sua vez, o litígio com a gerenciadora foi solucionado através de um acordo firmado entre ambas as partes, que garantia à *Brightman* receber alguns adiantamentos, bem como as percentagens a que tinha direito, mas em compensação tinha que renunciar à indenização que a rescisão do contrato garantia.

É inegável que, com essas medidas, a situação do Estado ficava mais amena, entretanto, ainda não se tinha nos cofres uma quantia significativa para cumprir o acordo, de modo que a solução encontrada, foi novamente recorrer aos empréstimos estrangeiros. A esse respeito, Meireles diz que:

Os serviços de utilidade pública da capital foram melhorados com o serem entregues, mediante novo empréstimo externo do valor de US\$ 1.750.000,00 à *Ullen Management Co.*, empresa subsidiária de *Ullen & Co.*, e que os instalaria, enquanto o aspecto urbano da cidade era cuidado carinhosamente pelo prefeito Jaime Tavares.¹¹⁹

Convém observar, que esse novo contrato era bem mais claro do que o anterior, contudo, não deixava de ser “benevolente” ao estabelecer que o governo maranhense, mais uma vez assumiria os *déficits* na receita da empresa, porém não teria direito de interferir na fiscalização da mesma. Mais uma vez o Estado apadrinhava uma companhia norte-

¹¹⁹MEIRELES, Op. Cit., p.301

americana, que também não iria satisfazer na prestação dos serviços públicos tão essenciais. O jornal local *Tribuna*, ao se referir ao contrato destacou seu teor quase que abusivo, pois, segundo o mesmo:

Entre as muitas cláusulas lesivas aos altos interesses econômicos há, como de amplo conhecimento público, a título de remuneração, uma elevada percentagem sobre o capital investido no dispendio com a administração e conservação das obras.

Fartamente conhecidas as muitas exigências leoninas dessa já tristemente celebre convenção pharisaica. Não se ajustariam mesmo agora no limitado espaço destas columnas os comentários que os sentimentos de justiça e de patriotismo nos inspiram contra as suas cláusulas que “são um opróbrio e um atentado à dignidade, à soberania e de um povo que viu a fonte principal da sua riqueza pública vendida criminosamente, aos agentes da Wall Street”¹²⁰.

Este jornal ainda destaca que, além das cláusulas abusivas no contrato com *Ulen Management*, o Estado ainda não podia contar com um serviço de qualidade, o que agravava ainda mais a situação, já que se pagava caro por tal serviço. Assim, o mesmo jornal destacou ainda nesta matéria que,

Como se não bastassem as suas exigências compressivas deram-nos um systema precário de viação e taxas elevadas para luz, energia e transporte urbano. O telegramma, a que, de princípio, fizemos referência, augura-nos, para breve, a libertação desse estado de asphixia econômica. E isso basta para tornar o Sr. Martins Almeida credor da gratidão do povo maranhense, elevando-se no seu conceito e na sua admiração¹²¹.

No entanto, ao mencionar o transporte público, o discurso do governador Magalhães de Almeida era de quem havia cumprido seu papel perante o Estado. Sua fala não lembrava em nada as reclamações da população em relação à administração dos serviços públicos. Em sua avaliação, a operação destes serviços havia sido um sucesso. Ao mencionar o transporte urbano, Magalhães de Almeida diz que durante seus quatro anos de governo fez ampliações e melhorias significativas no sistema de bondes elétricos. Assim, detalha que,

Em 1926, compraram-se três novos bondes, que vieram aumentar o trafego: os primitivos, sucessivamente desmontados e restaurados, encontram-se em optimas condições. No mesmo ano, assentaram-se na linha do Anil quarenta toneladas de trilhos novos e superiores ao então existente [...].

Fizeram-se muitos outros melhoramentos como a substituição das antigas agulhas por outras mais aperfeiçoadas, novos cabos de trolley, reforçamento de curvas, construção de um novo desvio no Primeiro Apeadouro.

¹²⁰ *Tribuna*, 20 de janeiro de 1934

¹²¹ Id. Ibid.

Em 1928, assentaram-se mais três quilômetros de trilhos novos no Anil, tendo-se comprado para essa linha 20 postes de aço e 30 de madeira e 15 de madeira para a mesma linha.

Em 1929, assentaram-se ainda 3 quilômetros de trilhos novos e compraram-se ainda 3 quilômetros de trilhos novos e compraram-se 19 postes de aço¹²².

Apesar das constantes mensagens oficiais tentarem encobrir as deficiências do serviço, os problemas como a superlotação, as péssimas condições dos carros, a impontualidade, o alto preço das tarifas, entre outros, estremeciam a base do discurso progressista que havia trazido os bondes elétricos para a capital, colocando em discussão a veracidade do mesmo, já que aquilo que presenciava na prática pelas vias públicas de São Luís estava a milhas de distância do que o Estado tinha proferido em sua preleção quando contraíra empréstimos para efetivar tal “melhoramento”.

¹²²Mensagem ao Congresso Pelo Exmo, Snr. Presidente J. Magalhães de Almeida, *A Pacotilha*, 8 de fevereiro de 1930.

2. A CIDADE MODERNIZA-SE

2.1 Sob a luz do progresso: A modernização dos serviços públicos de São Luís.

*Meu diário bergantim, meu aeroplano, minha casa particular aberta ao povo,
eu te saúdo, te agradeço; e em pé no estribo/agarrado ao balaustre,
de modesto que é, faço-te ilustre*

Carlos Drummond de Andrade.

Os discursos progressistas dos governantes maranhenses não atentavam para as necessidades básicas da população em geral, e isso era refletido nos serviços públicos que seguiam em direção contrária ao desenvolvimento. As ideias de “novo” já se encontravam desgastadas, pois desde a segunda metade do século XIX que se buscava o “novo”, o “moderno”. Entretanto, a cidade de São Luís chegava à década de 1920 sob um prisma negativo ao enfrentar sérios problemas, principalmente, no que tange à maioria da população que vivia em condições de miséria e era constantemente excluída dos serviços oferecidos pelos projetos modernizantes.

A cidade não diferia muito daquela que vivia sobre o jugo do Império; o cenário republicano ainda era o palco de grandes contradições que permeavam todo o corpo da urbe, pois na São Luís,

onde as fábricas se instalaram como símbolos da civilização e do progresso, uma sociedade cindida pelo esplendor dos salões, pelas falas galantes das gentes dos sobrados, se vê conciliada pelo mesmo ar que todos respiram. Tanto o ar puro soprado pela brisa dos rios Anil e Bacanga, como também os perniciosos e miasmáticos ares demolidores da imagem da cidade ideal, pois, na falta das condições concretas da civilização e do progresso os seus habitantes nivelavam-se, enfim conciliados¹²³.

É nesta cidade de contradições, de conciliação das diferenças e antagonismos, que os melhoramentos foram implantados no início da década de 1920. É importante ressaltar que os bondes elétricos faziam parte de um projeto mais amplo, no qual se pretendia recuperar outros serviços públicos, como a melhoria da habitação, o abastecimento de água, o saneamento e a iluminação pública por energia elétrica. Eram metas importantes que se deveria atingir por se constituírem pontos imprescindíveis na salubridade da urbe.

Logo, a intenção de deixar o ar ludovicense mais salubre e confortável requeria uma reestruturação do seu espaço urbano, bem como de seus serviços básicos, pois só assim poderia se alcançar a tão sonhada “civildade”, já que, para os teóricos do progresso,

¹²³ CORREIA, 2006, p.55.

uma cidade civilizada, significava principalmente uma cidade saudável, e para isso, a cidade de São Luís era conduzida a andar nos trilhos da modernização.

Abastecimento de Água

Desde os tempos de província que a questão da água se tornara um dos maiores problemas dos serviços públicos, e nem mesmo a criação das Companhias ajudou a limpar a imagem dessa triste realidade. Isso ocorria porque as principais falhas cometidas pelos fornecedores eram essenciais na qualidade do serviço, como por exemplo, o *déficit* no abastecimento e o péssimo estado do líquido destinado ao consumo. Esses seriam dois fortes vilões a serem combatidos, pois comprometiam a higiene e a saúde pública.

Assim, a preocupação com a salubridade da urbe recaía também sobre a questão da água, que era um elemento essencial para a manutenção da higiene. Como a prestação do serviço deixava a desejar, principalmente no quesito distribuição, já que acontecia de forma bastante irregular, cerceando o fornecimento do precioso líquido até mesmo por vários dias, não era de se estranhar que as condições higiênicas das casas e dos logradouros, e até o próprio bem-estar daqueles que residiam nesta cidade fosse afetado.

O *déficit* no abastecimento era explicado ainda pelo fato de que a Companhia fornecia água apenas para uma pequena parte da cidade, ou seja, a área onde morava os de maior poder aquisitivo, mesmo porque a prestação do serviço tinha um custo alto e nem todos possuíam condições financeiras para sustentá-lo. Assim, não restava muita alternativa para a população mais carente, e mesmo para aqueles que tinham os registros da Companhia em casa, mas que com as constantes faltas do líquido nas torneiras, peregrinavam pelas fontes públicas em busca de saciar sua sede.

Dessa forma, a carência que a cidade sentia em relação ao abastecimento de água, na maioria das vezes era suprida pelos chafarizes, fontes e poços que ainda resistiam ao tempo, e chegavam ao século XX matando a sede de muita gente. Entretanto, as fontes públicas se encontravam em péssimas condições de conservação, mas, sem alternativa, era de onde a maior parte da população pobre retirava água para satisfazer suas necessidades básicas.

O uso das fontes para os serviços domésticos foi agravando a saúde pública, pois quando passaram a ser geridas pelo poder público, sofreram a ação do tempo, deteriorando-se rapidamente, sem passar por devidas reformas e reparos básicos que buscassem solucionar os problemas ligados à salubridade. Vale ressaltar, que a água das

fontes era também destinada à irrigação dos jardins públicos e não recebia nenhum tipo de tratamento, enquanto a população a consumia na alimentação e em outros usos domésticos¹²⁴.

A situação caótica em que se achava o líquido, no que se refere à sua qualidade, foi traduzida por um redator do jornal *A Campanha* ao manifestar sua reclamação à Companhia das Águas:

Companhia das Agôas

Por mais de uma vez se tem a imprensa occupado de questão tão milindrosa, o que affecta a população inteira, sem que da parte dos governadores desta infeliz terra, se haja tomado ligeira providencia, no sentido de melhorar a péssima agôa que diariamente ingirimos, e que tão grande mal nos faz, pelos micróbios que conduz, desse fôcco de miasmas pútridos, a que dão o pomposo nome de manancais![...]

Os celebres manancais e tanques, não só não estão descobertos, como por isso até mesmo tornam duvidosa a cor d'água, e tem o gosto muito pronunciado de tolhiço, que constatemente n'elles aprodessem e são renovados¹²⁵.

O péssimo estado da água consumida afetava diretamente a saúde do povo que precisava da mesma para satisfazer suas necessidades básicas, contudo os “governadores desta infeliz terra”, mesmo com todas as reclamações, não tomavam providências, fechando os olhos diante da situação destes manancais que pareciam mais “fôcco de miasmas pútridos”, segundo o redator do jornal acima citado.

Infelizmente, o ludovicense sofreria ainda por algumas décadas pela falta de água, haja vista que os “melhoramentos” tão pregados nos discursos estariam longe de satisfazer a todos aqueles que residiam na capital. As ações das autoridades com intuito de resolver os problemas do abastecimento de água não eram contínuos, deste modo, após algumas medidas paliativas, a precariedade de conservação dos manancais e o projeto de drenagem das águas se via afogado com o descompromisso dos representantes do governo.

É importante ressaltar que, a água não era só uma questão de saúde, mas também de moralidade. O discurso da medicina social apontava como meta não só a saúde do corpo, mas também a saúde da mente; mente e corpo eram complementares. A elite local estava disposta a atingir esse grau de civilidade, contudo, enquanto as camadas populares usassem as fontes para banhos públicos, lavagem de roupas e bichos, não se chegaria a este patamar de progresso. Era preciso barrar os maus costumes daqueles que transgrediam toda sorte de “bons hábitos”.

¹²⁴ PALHANO, Op. Cit., p.197

¹²⁵ *A Campanha*, 21 de janeiro de 1903, Anno II

Os banhos públicos tornavam as fontes em focos transmissores de doenças, já que se acreditava que a água era um potente vetor de condução de moléstias e enfermidades, além de perturbar o sossego e a paz de uma sociedade que se mostrava casta em meio a um mundo de brigas, namoros, tensões daqueles que, ao tomarem seus banhos, não deixavam de partilhar amores, ódios, palavras e gestos carregados de símbolos e significados que os “missionários do progresso” e da boa conduta queriam ver bem longe do centro urbano.

A Câmara Municipal através do Código de Postura havia tentado evitar tais constrangimentos decretando no artigo de nº164 que, a partir de então, era “proibido tomarem-se banhos, lavarem-se roupas e animaes próximo das fontes que fornecem agua para consumo público”¹²⁶. Era uma medida mais que cabível, quando a principal intenção era eliminar das principais vias da cidade aqueles que diluíam em práticas e atividades condenáveis todo um modelo de sociedade salubre e civilizada.

Não seria fácil para “esta gente de língua solta” e modos ditos “selvagens” se adequarem a este padrão de sociabilidade. Como falar em civilidade em uma sociedade em que a maioria de seus membros nunca tinha ido a uma escola?! Portanto, com tais medidas repressoras na tentativa de controlar o comportamento dos que precisavam se ajustar à ordem, as autoridades fracassavam, e mais uma vez o plano de “civilizar” a população ludovicense descia pelo ralo.

A instalação da iluminação pública por eletricidade

A cidade de São Luís tivera pela primeira vez a oportunidade de usufruir da iluminação pública em 1825, quando foram instalados lampiões à base de azeite em diversas praias e ruas. Anos depois os lampiões operavam à base do álcool terebintinado; e finalmente à base de gás hidrogênio, em virtude de um contrato firmado em 1861 com um grupo americano, originando a Companhia de Iluminação a Gás do Maranhão que explorou o serviço por quarenta anos¹²⁷.

Todo esse crescimento material da cidade gerava ao mesmo tempo conforto e confusão nessa gente. A mesma luz que acendia um brilho nos olhos dos amantes do progresso, apagava o entusiasmo dos mais tradicionais que viam em todo esse desenvolvimento material um motivo para se ter “mais tempo para a indecência” como nos

¹²⁶ Código de Posturas Municipais, 1866, Artigo 164º.

¹²⁷ MARQUES, 1970, p.390

revela a personagem de D. Amância Souselas no romance *O Mulato* ao vivenciar a instalação da iluminação a gás:

Dantes, os escravos tinham que fazer! Mal serviam a janta, iam aprontar e acender os candeeiros, deitar-lhes novo azeite e coloca-los no seu lugar... E hoje? É só chegar o palitinho de fogo à bruxaria do bico de gás e... caia-se na pândega! Já não há tarefa! E não há cativoiro! É por isso que eles andam tão descarados! [...]¹²⁸.

A concepção de tempo moderno ganha força com a implantação deste serviço, assim também como a noção de espaço. Ao percorrer os locais onde foi instalada a iluminação a gás, é bastante perceptível que as ruas e os logradouros agraciados, que já eram importantes dentro do contexto da urbe se sobrepujam às demais após receberem tal empreendimento.

Este serviço vai abrindo caminho para a configuração de uma “nova” cidade, uma cidade “moderna”, “uma cidade iluminada”. O governo não se intimidou diante de sua condição financeira, e procurou as empresas estrangeiras que, por sua vez, tinham interesse em financiar projetos de infra-estrutura, para efetivá-los na capital. Sobre as tais empresas estrangeiras, Lorenzo coloca que “em seu conjunto, as atividades dessas empresas propiciavam vantagens que se refletiam a médio e longo prazos em condições de lucros excepcionais”¹²⁹. Ao firmar acordos com tais empresas, o poder público se via diante de projetos considerados audaciosos para o tempo e para a situação financeira a que estavam submetidos os cofres do Estado.

O serviço de iluminação pública fazia parte de todo um plano de modernização da face urbana de São Luís, o qual consistia na implantação de alguns serviços de infra-estrutura e melhorias de outros, tais como, moradia, água e saneamento básico. Na realidade a energia elétrica, ao reformular o espaço urbano, possibilitou, por sua vez, a modernização dos costumes e da vida cotidiana.

O plano de fazer da província um lugar moderno estava presente nas falas e discursos dos representantes do governo, que sempre enfatizavam a superação do modelo atrasado do Império, pois agora se pretendia que o Maranhão caminhasse rumo ao progresso republicano, como se vê na fala de um dos seus representantes:

Precisamos leva-los a efetivo (serviço de luz e tração) que não nos é licito mais permanecer na triste, na humilhante situação singular na república, de capital do

¹²⁸ AZEVEDO, 1998, p.59

¹²⁹ LORENZO, 1997, p.165

estado, com o primitivo querozene e o famigerado bondinho de aldeia tirado por burros lazarentos [...]”¹³⁰

O Maranhão aspirava andar nos trilhos da modernidade, e precisava, portanto, acender a luz do progresso. A sociedade ludovicense já reconhecia isto, e era bastante perceptível nas notas de jornais, nas quais o sentimento de admiração e entusiasmo pela “brisa invisível” era algo constante, como se vê nesta nota: “A eletricidade é hoje cada vez mais a grande e misteriosa força que move a complicada força do progresso”¹³¹ A iniciativa de modernizar o Estado contou com a prestação da tecnologia e com o capital da empresa norte-americana *Ulen & Company*, que concedeu empréstimos para a implantação de tal projeto, como já foi colocado anteriormente. E, apesar de a iluminação elétrica corresponder à parte de um plano mais abrangente, sempre esteve “à frente dos demais da infra-estrutura urbana, uma vez que se apresentava como marketing visual da modernidade por excelência, tal como os trilhos também representavam progresso naquelas circunstâncias”¹³².

O novo empreendimento foi recebido com entusiasmo, e finalmente, seria inaugurado tão grande benefício. Nem mesmo a “azáfama”¹³³ dos trabalhadores da Ulen” ao instalarem os postes pelas ruas da cidade decepcionou aqueles que tanto almejavam sentir o gostinho do moderno, afinal “Que importa? O povo está vendo”¹³⁴.

Pela primeira vez ia se ter “luz de verdade, e não de ficção”, como expõe uma nota do jornal *Pacotilha*, ao saudar a novidade da luz elétrica e dos bondes de tração elétrica. Por todos esses benefícios, e por tamanha iniciativa, o Estado recebia merecidamente os aplausos, como se vê no artigo intitulado “Os melhoramentos da capital”:

Os melhoramentos da capital

Será inaugurado hoje o primeiro dos grandes serviços com que a administração Godofredo Vianna vai dotar a Capital. A Iluminação Elétrica de S. Luis, de hoje em diante, é uma fogueira realidade.

Em breve teremos o segundo: o de tração. Não fossem dificuldades de transporte do restante material, encomendado pela ULEN & CO, e hoje também veríamos os bondes eléctricos pela cidade. A espera, porém, vai ser longa. O maranhense que vai ter luz de verdade, e não de ficção que já para o fim nos impingia o inglês, que jurou aos deuses transforma-nos em topeiras, o maranhense alegre-se e abençoa o governo empreendedor que lhe está proporcionando os melhoramentos por que ele, tanto ansiava.

¹³⁰ Livros Leis e Decretos do Estado do Maranhão. Imprensa Oficial, 1923 p.311.

¹³¹ A *Pacotilha*, 31 de março de 1923, p.01.

¹³² COSTA, 1990, p.20

¹³³ Azáfama: muita pressa, urgência (FERREIRA, Op. Cit.)

¹³⁴ *Pacotilha*, 06 de fevereiro de 1924.

A “Pacotilha” associa-se jubilosa à alegria da população e manda, como ela, o seu caloroso aplauso ao administrador consciencioso, que está prestando no Maranhão tão grandes benefícios¹³⁵.

Ao serem iniciadas, as inovações na iluminação e no transporte urbano traziam a uma população carente de olhares por parte do poder público a perspectiva de um melhor atendimento com a implantação e melhoria destes serviços, pois a iluminação elétrica e os bondes elétricos se apresentaram à sociedade como os dois aspectos mais visíveis do projeto de modernização da capital¹³⁶.

Passada a euforia com a inauguração do serviço, não demorou muito para a população perceber que a luz elétrica, mais do que um símbolo do progresso maranhense, constituir-se-ia num forte elemento de diferenciação entre as classes, já que os mais aquinhoados se beneficiariam sobremaneira, sendo que as contas deste “melhoramento” iam ser pagas através de impostos, principalmente por aqueles que menos o usufruíam¹³⁷.

Além disso, a prestação desse serviço sempre deixou muito a desejar, por permitir que grande parte da população ludovicense não fosse contemplada com o fornecimento de luz elétrica. A iluminação não chegava às ruas e nem à casa de todos; fazia-se acessível apenas nas áreas, onde moravam os habitantes mais abastados, enquanto a maioria da população, que residia em bairros mais afastados do perímetro central não era assistida. Portanto, sua abrangência era deficiente e problemática.

Na cerimônia de inauguração, foi festejada com champanhe a chegada da luz elétrica à cidade. Em um ambiente fechado, mais precisamente “no edifício da usina elétrica, no trapiche Santo Angelo”, onde marcariam presença, o então governador Godofredo Vianna, o dr. Correa Lima em nome da *Ulen Company* “que vai encarregar a administração do serviço de luz”, entre outros representantes da elite local, se brindava a implantação do novo melhoramento. Segundo a nota da Pacotilha, ouviram-se os gritos de empolgação no momento em que “a sra Godofredo Vianna acionou o comutador, estabelecendo o circuito electrico. Toda a sala, toda a cidade resplandeceu sob os jarros luminosos das novas lâmpadas. [...]. Serviu-se champanhe!”¹³⁸.

Assim, enquanto era pregado que os “melhoramentos” beneficiariam e atingiriam “toda” a cidade, que comportava uma população profundamente demarcada socialmente, este termo só englobava aqueles que moravam nas áreas mais nobres da cidade e que

¹³⁵ *Pacotilha*, 28 de julho de 1924

¹³⁶ COSTA, Op. Cit, p.29

¹³⁷ *Ibid.*, p.38

¹³⁸ *Pacotilha*, 29 de julho de 1924

também tinham requisitos financeiros suficientes para instalação dos mecanismos técnicos para a recepção em suas casas da energia elétrica.

O fato, é claro, não deixava de gerar um descontentamento na população em relação à empresa que administrava o serviço, sentimento esse que era externado principalmente através dos ataques postos na imprensa local. Neste sentido, os periódicos viviam a expor a ineficácia dos serviços públicos e dos seus “melhoramentos”, destacando em suas notas diárias, as mazelas da iluminação, do transporte e de outros.

Efetivamente, estes melhoramentos nunca chegaram a abranger a maioria da população, sobretudo, porque, como já foi mencionado, esses habitantes não moravam nas áreas consideradas nobres, das quais aos poucos haviam sido expulsos em nome dos primores da higiene. Assim, a noção de popular neste momento 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 elite¹³⁹.

Os indivíduos que não se adequavam aos novos projetos urbanos eram alijados através de medidas oficiais que os afastavam para localidades em que os exigentes inspetores do progresso não pudessem vê-los e criticarem sua falta de higiene e estética¹⁴⁰. Mesmo com toda essa preocupação com a estética da cidade, no que se refere à sua gente, as autoridades governamentais não incentivaram a população a alcançar a “civilidade”, na medida em que seus discursos fugiam e muito da realidade a que a maioria da população estava submetida. A cidade de São Luís adentrou ao século XX com seus serviços de abastecimento de água e saneamento em péssimas qualidades, o de iluminação também não diferia muito, e o transporte urbano por bondes de tração animal ainda operava de forma bastante rudimentar.

A eletricidade – “a brisa invisível” – abriu caminhos para futuros investimentos nos ramos variados da economia maranhense, favorecendo aqueles que pertenciam às camadas mais elevadas, que tinham como investir em negócios, criando grupos de empresários que iriam explorar o surgimento de novas necessidades.

Lorenzo, ao analisar as transformações econômicas e sociais advindas com a eletricidade no Estado de São Paulo, salienta que

a disseminação do uso da eletricidade, assim como de outras inovações técnicas introduzidas no país quase que simultaneamente ao início do uso comercial, deu-

¹³⁹ BURKE, 1989, pp.20,21

¹⁴⁰ COSTA, Op. Cit., p.28

se de forma mais lenta, por meio das importações de bens de consumo, cuja presença constante repercutia no cotidiano e na transformação da sociedade da época¹⁴¹.

Ainda segundo a autora, o intercâmbio comercial crescente, desde a segunda metade do século XIX, vinha possibilitando alterações significativas no modo de viver das principais cidades brasileiras, cujos modelos de consumo se espelhavam nas metrópoles europeias, Londres e Paris, o que estabelecia um novo procedimento sócioeconômico, sobretudo para as elites, e o Estado para atender a esta nova demanda apresentou serviços de utilidade pública, tais como telefonia, transporte, geração e distribuição de energia elétrica. No entanto, é a partir da década de 1920, sobretudo com o advento da eletricidade, que a vida cotidiana sofre grandes modificações. Portanto, como expressa Lorenzo,

as noções de moderno versus antigo, tão disseminadas no Brasil, nas primeiras décadas do século XX, iam sendo desenhadas à medida que o uso das novas técnicas possibilitava modernização dos costumes e da vida cotidiana [...] A década de 1920 foi um marco nesse processo; a partir desta década é que se difundiu o uso de energia elétrica na modernização da vida cotidiana e no desenvolvimento da indústria nascente¹⁴².

O crescimento urbano e industrial dos anos 20 exigia, cada vez mais, maior disponibilidade de energia elétrica. A iluminação pública e depois, a iluminação residencial, como principais incrementos da eletricidade, constituíram-se como grandes receptores dessa disponibilidade energética.

Ainda que o serviço de iluminação residencial fosse precário e seletivo, a presença de simples tomadas e fios elétricos nas residências era de grande relevância, porque representava o início de um fenômeno que não demorou muito até a sua banalização, a qual veio principalmente através do uso de eletro-eletrônicos, tais como fonógrafos, rádios, ventiladores, vitrolas, refrigeradores, que começavam a ser difundidos em escala razoável já na metade da década de 1920. Assim, a eletricidade, que antes era considerada uma invenção de luxo, gradualmente, torna-se um produto útil e importante para a sociedade moderna, que se vê diante de um “novo” modo de vida.

Ao relacionar o advento da eletricidade, e mais especificamente, da implantação da iluminação elétrica na capital maranhense com este novo modo de viver - o qual deixava de fora uma grande parte da população, já que a condição financeira não permitia adquirir

¹⁴¹ LORENZO, Op. Cit., p.160

¹⁴² Ibid., p.161

os produtos modernos que precisavam de eletricidade para operar, e mais do que isso, muitos não tinham nem mesmo a iluminação em suas ruas e casas, Costa ressalta que

A iluminação foi apenas um prenúncio dos tempos modernos, que deixaria cada vez mais claro a divisão entre os que podiam e os que não podiam estar nos locais escolhidos pelo progresso para que este se manifestasse¹⁴³.

É bem verdade que a iluminação pública atuou na cidade de São Luís com inúmeras deficiências, contudo, não deixou de ser um dos signos do moderno, contribuindo de forma decisiva à reformulação da vida cotidiana, já que, como uma das inovações técnicas principais de inícios do século XX implicou em novas relações econômicas e sociais, caracterizadas por uma lógica inflexível, que tinha em sua natureza uma “nova” noção de espaço e de tempo que se acelera, que ganha ritmo, que anda em direção ao progresso.

¹⁴³ COSTA, Op. Cit., p.40

2.2 Na contramão do Progresso: Os bondes de tração animal

[...] As minhas igrejas entoam hosanas seculares e dos meus musgos escorrem aleluias de um passado que será perpétuo e que será perene. Ainda há nas minhas ruas a musicalidade dos bondes, arrastados por burricos sonolentos e tardos.

Nas noites de lua cheia passeiam lendas pelas minhas calçadas, subindo e descendo as minhas ladeiras.

Eu sou o passado em harmonia com o presente.

Eu sou a tradição em luta com os costumes modernos.

Eu sou o país dos azulejos, a catedral dos vitrais, a cidade dos sonhos, o reinado da poesia.

Eu me chamo São Luis.

Carlos Cunha

São Luís havia sido a primeira capital do Norte¹⁴⁴ do país a ter o serviço de transporte coletivo. O bonde de tração animal implantado na década de 70 do século XIX fora aclamado como “uma das glórias”, como mostra uma matéria de um jornal da época ao dizer:

Bem fez o sr. Estrella, o cysne maranhense, em cantar o progresso na sua lyra pródiga e reservada; bem fez o apologista, e bem faço eu, embora, pequenino, em louvar a boa vontade dos emprezarios.
Bem ou mal, la estão os trilhos¹⁴⁵.

Esse serviço ficava a cargo da Companhia Ferro-Carril, que havia iniciado sua prestação com cinco linhas para atender a população, assim distribuídas:

Linhas	Linhas dos Bondes da Companhia Ferro-Carril
Nº1	Largo do Palácio - Cutim (Anil)
Nº2	Largo do Palácio - Estação Central (Alto do Carneiro)
Nº3	Largo do Palácio - João Paulo
Nº4	Largo do Palácio - Largo dos Remédios
Nº5	Largo do Palácio - São Pantaleão

Tabela 5: Linhas dos bondes da Companhia Ferro-Carril.

Fonte: <http://bancodedados.cepimar.org.br/bdmaranhao/empresa/empresa.php?cod=210>

Ao cortar a cidade em várias direções, os bondes animálicos, como também ficou conhecido este tipo de veículo, imprimiam uma nova dinâmica ao espaço urbano que, aos poucos foram contribuindo na expansão do seu perímetro, já ampliado pelas fábricas de

¹⁴⁴ Vale ressaltar que, naquela época, a divisão regional ainda colocava o Maranhão como Estado pertencente à região Norte do Brasil.

¹⁴⁵ *O Domingo*, 08 de setembro de 1872, p.1

tecido, tais como a da Camboa e a do Anil, além de dinamizar o comércio e expandir o mercado imobiliário em regiões mais afastadas por meio da valorização do espaço.



Imagem 4: Bonde de tração animal
Fonte: Álbum do Maranhão, 1908.

Em 1879 a Empresa Ferro Carris Maranhense assumiu o transporte urbano desta capital que contou com quatro ramais até 1886, e continuou com essas linhas até sua substituição pelo bonde de tração elétrica em 1924. Além dos bondes animálicos que faziam as linhas urbanas, a empresa colocou em funcionamento, a partir de 1893, bondes com tração a vapor para operar a linha Estação Central-Anil, com parada no bairro da Jordoá. A partir de 1921, São Luis passou a dispor de vinte bondes rodando nas seguintes linhas:

Linhas	Roteiro dos Bondes com a Empresa Ferro Carris Maranhense
Nº1	Estação Central - Anil (via Jordoá)
Nº2	Largo do Palácio - Estação Central
Nº3	Largo do Palácio - Largo dos Remédios
Nº4	Largo do Palácio - São Pantaleão (Id. Ibid)

Tabela 6: Roteiro dos Bondes com a Empresa Ferro-Carris Maranhense
Fonte: www.cepimar.org.br/bdmaranhão

Apesar de ter sido implantado como sinônimo do progresso, assim que começou a operar, este serviço foi logo taxado de retrógrado, porque, além de não atender às necessidades da população, feria as normas contratuais, principalmente pela inobservância

do horário, superlotação dos carros, colisão dos veículos, falta de condutores, “pertinácia dos burros”, mal estado dos cartões de passagens, gritaria dos cocheiros. Soma-se a isso os constantes descarrilhamentos que, de acordo com os passageiros era consequência direta da “falta de prática de alguns condutores e pelo não adestramento dos animais ou ainda, pelas pedras colocadas nos trilhos intencionalmente por vândalos”¹⁴⁶. Pode-se ter uma noção da incidência destes transtornos através de notas, como veiculou *O Publicador Maranhense*, onde se lê:

FERRO-CARRIS

Os bonds depois do processo, ficaram nervosos. So hontem, trez descarrilhamentos com mais ou menos sobresaltos para passageiros. Banho de... e concerto nas curvas¹⁴⁷.

Dentre todos esses problemas, a superlotação representou um dos mais graves, que durante anos persistiu, pois o número de carros era insuficiente e não acompanhava o crescimento demográfico da capital maranhense.

Além da pouca quantidade de carros, os chamados carros de primeira classe, destinados ao transporte de passageiros mais aquinhoados não atendiam à maioria da população, pois tinham exclusividade no acesso as pessoas que se portassem com trajas “decentes” e calçados adequadamente. De acordo com Machado, esse tipo de exclusividade só findou quando alguns setores sociais articulados com a imprensa local se puseram a criticar severamente essa postura excludente em defesa da garantia do direito de todos os cidadãos terem acesso aos carros, vestidos e calçados modestamente, desde que a ordem nas dependências dos carros fosse mantida.

Palhano afirma que mesmo na República, “as classes subalternas e, principalmente, os seus setores com pouca organização, serão quase que excluídos da coisa pública e terão que lutar muito para obterem o reconhecimento do Estado”¹⁴⁸. Portanto, o manto republicano não recobria toda a população, pois mesmo depois da implantação do novo regime, muitos cidadãos continuaram a ser constrangidos e alvo de preconceitos ao utilizarem este meio de transporte, como mostra uma passagem da obra *Vencidos e Degenerados*, de Nascimento Moraes, onde Zé Catraia, um “sapateiro que se embriaga”, toma um bonde e finge estar dormindo pra ouvir o que “os figurões” estão a falar a seu respeito:

¹⁴⁶ MACHADO, 1990, p.15

¹⁴⁷ *O Publicador Maranhense*, 30 de agosto de 1872, p.2

¹⁴⁸ PALHANO, Op. Cit, p.86

Quem é? [...]. Ora quem é? É o Zé Catraia. Coitado! Se aqui houvesse uma casa de correção, a gente estava livre de encontrar no bonde, tipos sujos e incidentes como este desbriado. O bonde pára; entra uma senhora a quem eles procuram acomodar o melhor possível¹⁴⁹.

A presença dos desclassificados sociais, como Zé Catraia nos logradouros e equipamentos públicos feria a imagem de São Luís, como cidade “civilizada”, pois representavam um testemunho vivo das desigualdades e carências que a permeavam, como bem expressa essa passagem, na qual se lê que membros dos segmentos mais nobres queriam se ver “livre[s] de encontrar no bonde” pessoas como Zé Catraia.

A Lei Sanitária de 1904 possuía algumas determinações consideradas como estratégicas para impedir estes “constrangimentos”, pois limitava o espaço por onde a população pobre deveria transitar. Nos artigos 71, 72 e em alguns parágrafos do artigo 67, restringia-se a liberdade de circulação sob o pretexto de garantir o bem-estar social. Entretanto, o que se pretendia era afastar o “espetáculo da pobreza” dos olhos da elite ludovicense¹⁵⁰.

No que diz respeito às tarifas deste serviço, uma delas referia-se ao fato de ser cobrado o mesmo valor, mesmo existindo dois tipos de carros. Os de primeira classe eram destinados ao transporte de passageiros, enquanto os de segunda que eram utilizados no carregamento de mercadorias, e haviam sido adaptados para também transportar a população. Inúmeras pessoas utilizavam todos os dias este tipo de transporte, já que possuíam linhas regulares e o preço era mais acessível do que os carros de aluguel que haviam caracterizado o transporte público antes dos bondes, que não deixaram de existir depois da implantação deste serviço. É evidente que o bonde de tração animal não se caracterizou como um transporte tipicamente popular, pois mesmo que uma boa parcela da população o utilizasse, ele nunca fora acessível a todos, caracterizando-o como um serviço seletivo.

De acordo com Machado isto é explicado pelo fato de que, “se por um lado os preços das passagens eram relativamente baixos, compatíveis com as condições das camadas mais pobres, por outro lado criaram-se mecanismos que os impediram de usufruir desse serviço”¹⁵¹. Como se pode deduzir, aqueles que viviam em condições de pobreza eram alijados deste serviço, o que repercutia em inúmeras reclamações nos jornais da

¹⁴⁹ MORAES, 1982, p.85

¹⁵⁰ Lei Sanitária de 1904 *Apud* ALMEIDA, 2004, p.246

¹⁵¹ MACHADO, *Op. Cit.*, p.33

época. Isso ocorria porque, apesar de ter sido instalado como benefício para a coletividade, na realidade o serviço de bonde atendia mais aos segmentos médios e superiores, e não à população em geral, incluindo pobres e ex-escravos que eram alvos constantes do preconceito não só da empresa, mas dos próprios usuários deste tipo de serviço.

Sem poder usufruir deste meio de transporte, alguns encontravam no “vandalismo” uma forma de se “vingar” da companhia, gerando desta maneira prejuízos e inúmeros contratempos no funcionamento dos carros, uma vez que, uma simples pedra ou pedaço de pau colocado sobre o trilho poderia ocasionar descarrilamentos com acidentes mais graves, como um descrito em uma matéria intitulada “Vandalismo”, na qual escreve o jornalista:

Na segunda feira o bonde que transitava das 8 para as 9 horas da noite encontrou os carris cheios de pedras, sendo os maiores no canto da Assembléia, Largo do Carmo, rua Grande. Depois de ter esmagado umas e descarrilhado com outras, resolveram os conductores e passageiros, para quando as encontrassem e junta-las para prova, e ainda conseguiram reunir cinco e uma dellas bastante grande a qual motivou ao carro o descarrilhamento com grande choque não ficando nenhum passageiro no lugar que hia, pois foram arremessados uns contra os outros¹⁵².

Diante de tamanha falta de “civildade”, os usuários dos bondes cobravam das autoridades uma atitude punitiva para estes vândalos que chegavam a cometer seus delitos até mesmo durante o dia. A resposta do poder público era colocar patrulhamento nas rotas dos bondes, a fim de garantir a segurança daqueles que se utilizavam deste transporte e punir com a prisão os causadores de tais transtornos.

Por causa da superlotação dos carros, era bastante comum se verificar baderna e mesmo brigas envolvendo os passageiros e até os cocheiros. Um carro que tinha uma lotação presumida em 32 passageiros era visto pelas ruas de São Luís com mais de 40, e em alguns dias como domingo, dias santos e de festas populares a situação era ainda mais alarmante, já que o fluxo de usuários era mais expressivo, sendo praticamente impossível se obedecer ao estabelecido no regimento.

Além das brigas e tumultos pelos motivos mais supérfluos, tais como a preferência de lugar ou troco, a superlotação ainda era a causa de muitos acidentes que aconteciam na capital, explicados pelo fato de que muitos passageiros tinham o costume de saltar dos bondes ainda em movimento, e também porque os cocheiros costumavam arrancar os veículos sem que os passageiros já tivessem descido, o que era agravado pelo fato de não existirem paradas fixas, como se vê nesta nota publicada com o título de “Imprudência”:

¹⁵² *O Publicador Maranhense*, 25 de setembro de 1872, p.2.

Não perdem alguns moços e mesmo homens, que deviam ser mais cautelosos, o perigoso costume de saltar dos bonds, quando estes ainda vão andando. Um dia destes por um tal salto, deu um passageiro queda desastrada, quebrando a cabeça. Não é menos imprudente a pressa dos conductores em dar sinal de partida quando ainda o passageiro não estar no chão.

Os conductores, quando param para largar passageiros não devem dar sinal de partida sem que tenha verificado de ambos os lados se aquelles sahirão¹⁵³.

Os descarrilamentos dos bondes consistiam em outro problema sério que a sociedade ludovicense enfrentava com relação ao transporte urbano. No início, a empresa se justificava acusando a falta de prática dos condutores e de adaptação dos animais, entretanto, com o passar dos anos, a população deixou de aceitar tamanho engodo e começou a perceber que a falta de manutenção era principal causa deste problema.

Na realidade tanto as linhas férreas na qual deslizavam os bondes, como também os próprios veículos eram mantidos sob péssimas condições. A má conservação dos carros era especialmente sentida no período chuvoso, quando se tornava um verdadeiro desafio e ato de coragem utilizá-los para se locomover, pois alguns veículos possuíam tantas goteiras que não se sabia se estava em uma canoa ou em um bonde, como satirizava a imprensa local. Assim, ao se referir ao estado em que se encontravam os bondes de tração animal e o serviço de uma forma geral, um periódico da época lançou flechadas agudas através de suas notas:

O melhoramento dos trilhos urbanos levou à toda a parte mais um genero de literatura: a leitura para bonds. No Maranhão é excusado tentar essa empreza. Entra a gente n'um bond e abre o jornal que recebeo no correio, mas – baldado esforço! – o veiculo salta, pula, estremece, dança, geme, guincha, ronca, balança, vacilla... e as letras acompanham este movimento, de modo que os olhos do leitor apenas percebem uma coisa confusa¹⁵⁴.

Os inúmeros problemas do sistema de transporte urbano tornavam-no cada vez mais retrógrado e problemático em atender às necessidades da população. Não que estes transtornos não pudessem ser solucionados, mas sim porque a companhia que gerenciava não demonstrava interesse em saná-los, como se percebe em uma matéria de jornal em que é noticiado um defeito nos trilhos por onde passavam “durante o dia os bonds não sei quantas vezes”¹⁵⁵. Explicando que “a nobre companhia” não mandava “metter um prego

¹⁵³ *O Publicador Maranhense*, 12 de Dezembro de 1873, p.3

¹⁵⁴ *A Flecha*, num. XII, 1879, p.90

¹⁵⁵ I. *Ibid.*

alli assim. Quem vê, diz que ella não sabia metter pregos. Só si é por que os dos trilhos não levam estopa¹⁵⁶”.

Assim, após meio século de operação, o sistema de bondes animálicos chegava ao século XX desgastado e cheio de defeitos. Seus trilhos que deveriam conduzir a cidade ao “progresso” levavam para a direção contrária. Além disso, como muitas outras capitais brasileiras já possuíam os bondes elétricos, a uma cidade do século XX não cabia mais se locomover sobre burros e jumentinhos. A cidade precisava se modernizar, juntamente seus serviços urbanos, dentre os quais o transporte coletivo era essencial. Portanto, o discurso de “progresso” que levou a instalação do bonde de tração animálico, também permeou a instalação dos veículos mais modernos conduzidos pela eletricidade que iria ser recebida na capital maranhense. Quando chegaram os bondes elétricos, São Luís pensou, mais uma vez, que andaria nos trilhos do progresso!

¹⁵⁶ Estopa: Aproveitamento comercial de tais sobras (especialmente as de algodão) para uso em operações de limpeza de motores, automóveis, etc. (FERREIRA, Op. Cit.).

2.3 Caminhos Modernos: modernidade e técnica na cidade.

“O tempo não pára. Só a saudade faz as coisas pararem no tempo”.
Mario Quintana

A busca da substituição do antigo pelo novo sempre foi um *savoir-vivre* das cidades brasileiras. De forma enérgica ou em compasso mais vagaroso, levando em consideração as particularidades de cada uma, as nossas cidades se viram encantadas pelo progresso e pela modernização. As cidades da virada do século experimentaram constantemente o passageiro. Nada permanecia estático! Tudo estava em pleno movimento!

Nesse intenso fluxo de aprimoramento da técnica, a cada novo produto que aparece no mercado, imediatamente o seu correspondente anterior é logo taxado de ultrapassado e antiquado. Foi dessa forma que aconteceu com os bondes em São Luís. Quando foram implantados, os bondes de tração animal na década de 1870 eram considerados modernos e inovadores, mas tempos depois os mesmos bondes que traziam em si o signo do progresso, já representavam o atraso da cidade. E nestes tempos, os bondes elétricos é que passam a ser considerados símbolos do progresso material da cidade.

A cidade pode ser considerada um grande cenário onde acontece a modernidade. Neste espaço, percebido não apenas como um conjunto de edificações, ruas, multidões, mas também como um modo de viver, de pensar e de sentir¹⁵⁷ é onde vão sendo depositadas ao longo do tempo as inscrições vividas por aqueles que a vivenciaram. Neste sentido, Rezende afirma que a cidade tem um grande poder de síntese e de condensação dos tempos, assim, “Mesmo quando inventadas, com seus traços e arquiteturas projetadas como concepções ideais e comprometidos com o futuro, os demiurgos da cidade não estavam livres das arquiteturas do passado.”¹⁵⁸

Apesar de que a cidade vai condensando os diversos tempos em suas tēmporas, não significa dizer que ela seja estática. Muito pelo contrário. A cidade é fruto de anseios, de aspirações, de medos, ou seja, uma confluência de sentimentos que estão em constante mutação e que não permitem a cidade ser um lugar fixo, parado. A cidade vive em constante (re)construção. Lobato define o espaço urbano como um espaço fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. Ao teorizar sobre tal dinamicidade, o autor supracitado coloca que “por ser reflexo social e

¹⁵⁷ CARLOS, 1992, p.26.

¹⁵⁸ REZENDE, 1997, p.22.

porque a sociedade tem sua dinâmica, o espaço urbano é mutável, dispondo de uma mutabilidade que é complexa, com ritmos e natureza diferenciados”.¹⁵⁹

O processo de modernização das cidades brasileiras na passagem do século XIX para o século XX trouxe à tona uma disputa de forças entre o antigo e o moderno. As características de uma urbe nos moldes luso-brasileiros já não eram tão atrativas e, a partir de então, começa uma intensa negociação entre o que se considerava tradicional e ultrapassado e o que se via como moderno. Assim, o antigo e o novo seguem em um processo contante de ajustamento e acabam por compartilhar o mesmo espaço. Apesar de habitarem o mesmo espaço, essa convivência sempre foi conflituosa, no sentido de que o espaço urbano é concebido como um “campo de lutas”, como já foi mencionado e definido por Corrêa¹⁶⁰.

Nesta disputa do novo com o antigo, houve sempre uma valorização do moderno em detrimento do tradicional. Nas cidades brasileiras que adotaram a “europeização”, como denomina Needell¹⁶¹, alguns princípios básicos foram implementados com o intuito de se tornarem parecidos com os dos europeus. Eram os hábitos modernos que chegavam às cidades brasileiras. Uso de vestimentas à moda inglesa e francesa, utilização da carruagem e dos bondes elétricos, representando a velocidade necessária à vida urbana.

Era necessário adotar hábitos e costumes que fossem consonantes com os padrões daquela época. Segundo Rezende este é o grande dilema da modernidade, no qual “A possibilidade ou não de ser seduzido por um tempo insaciável que não cessa de buscar o novo, despreza o passado, possuído pelo impulso de esquecê-lo”.¹⁶² Assim, as cidades brasileiras viviam em incessante busca pelo novo na medida em que aspiravam atingir os padrões da modernidade.

Süssekind ao versar sobre a dificuldade dos literatos brasileiros, que vivenciaram o advento de um novo horizonte técnico que se apresentou em fins do século XIX, em converter uma imagem-movimento em uma imagem gráfica afirma que na tentativa de “paralisar o tempo” além das técnicas de produção e reprodução de imagens e sons, os literatos ainda incluíram em suas escritas “as modernas possibilidades de locomoção de veículos como trens, bondes com tração elétrica, automóveis”¹⁶³.

¹⁵⁹ CORRÊA, 2000, p.8.

¹⁶⁰ CORRÊA, Op. Cit., p.8.

¹⁶¹ NEEDELL, Op. Cit, p.104.

¹⁶² REZENDE, Op. Cit., p.22.

¹⁶³ SÜSSEKIND, 1987, p.49.

Para esta autora, as inovações técnicas que iam tomando conta da urbe não se tornavam apenas personagens nas obras de diversos literatos que foram suas testemunhas, mas também afetavam tanto “a consciência de autores e leitores quanto às formas e representações literárias propriamente ditas”¹⁶⁴. No uso de suas atribuições, os cronistas, jornalistas, literatos, tentavam capturar um objeto em constante movimento. Tornar estático aquilo que passava veloz pelo seu olhar.

Dentre os literatos que se destacam neste ofício, João do Rio¹⁶⁵ é, sem dúvida, um dos nomes singulares dentro dessa perspectiva literária. O cronista compunha a redação do periódico carioca *Gazeta de Notícias*, no qual descrevia as sociabilidades na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. As crônicas foram escritas a partir de uma paixão recente da vida moderna, a cinematografia. Neste sentido, João do Rio acreditava que a crônica evoluiu para a cinematografia, e acabou por “pretender transportar os procedimentos de uma linguagem moderna, ainda em formação (a linguagem fílmica), para um gênero jornalístico – a crônica.”¹⁶⁶

Enquanto literato se preocupou em perceber como um novo homem começava a surgir dentro do cenário urbano. Este novo homem que ele designou de “homem cinematógrafo” tinha como principal característica a pressa, a velocidade. O termo criado pelo próprio João do Rio apareceu em seus textos publicados na *Gazeta de Notícias* e que tempos depois formou uma coletânea de crônicas sob a forma de livro, intitulado *Cinematographo: crônicas cariocas*¹⁶⁷, publicado em 1909. As crônicas de João do Rio apresentavam um homem moderno que tenta “paralisar o tempo para chegar antes dele”. Ao discorrer sobre a relação deste homem, o *homus cinematographius* com o tempo, o cronista ressalta que:

Evidentemente nós sofremos agora em todo mundo de uma dolorosa moléstia: a pressa de acabar. Os nossos avós nunca tinham pressa. Ao contrário. Adiar, aumentar, era para eles a suprema delícia. [...] hoje, não. Hoje, nós somos

¹⁶⁴ Id. Ibid., p.26.

¹⁶⁵ João do Rio é o pseudônimo de Paulo Barreto.

¹⁶⁶ BRANDÃO, Gilda Vilela. *João do Rio: o Homus Cinemstographicus*. In: Revista Literatura e Imagem, nº20-21. Rio de Janeiro: 2007, p.192. Disponível em http://www.forumrio.uerj.br/documentos/revista_20-21/Cap-14-Gilda_Brandao.pdf.

¹⁶⁷ Para compor o livro de 1909, João do Rio selecionou pedaços autônomos da coluna que, ao mudarem de suporte, deixam de ter relação com o jornal e passam a ter relação com o livro. Os textos escolhidos, ao fazer parte do novo suporte, ganham autonomia. Agora, não estabelecem nenhuma ligação alguma com as matérias jornalísticas, não estão vulneráveis ao consumo imediato tampouco apresentam a efemeridade dos textos jornalísticos. (NOVAES, Alice da Silva. *O cotidiano carioca narrado pelo cinematographo de João do Rio*. In: Anais do XI Congresso Internacional da ABRALIC: Tessituras, Interações, Convergência. São Paulo: USP, 2008, p.02. Disponível em http://www.abralic.org.br/anais/cong2008/AnaisOnline/simposios/pdf/027/ALINE_NOVAES.pdf.

escravos das horas, dessas senhoras inexoráveis que não cedem nunca e cortam o dia da gente numa triste migalhar de minutos e segundos. [...] O homem mesmo do momento atual num futuro infelizmente remoto [...], o homem será classificado, afirmo eu, já com pressa, como o *homus cinematographius* [...].¹⁶⁸

Nesta busca incessante de superação do tempo é que os literatos da virada do século vão se lançar a escrever essas novas sensações de tempo, de distância, as quais suscitam nos olhares atentos dos escritores uma curiosidade pelo novo e pelo moderno que era alvo de contemplação. Sússekind explica que este encantamento da produção literária brasileira, neste momento pelo avanço da técnica, principalmente da mecânica, pode ser compreendido,

Por que, de certo modo, ofereciam o espetáculo de uma superação de distâncias, antes aparentemente enormes, graças ao movimento mecânico. E, também, de um controle possível sobre o tempo, que apareceria possível alargar ou comprimir, de acordo com o uso ou não de tais maquinismos.¹⁶⁹

A concepção de tempo moderno ganhava força com a inserção de aparelhos e instrumentos desenvolvidos a partir de uma técnica mais avançada. Um arsenal de máquinas começavam a invadir a cidade e a encurtar as distâncias pela superação do tempo.

Hardman ao analisar a história da construção da ferrovia Madeira-Mamoré, e como seus vagões e locomotivas passaram ao imaginário como fantasmas, diz que as ferrovias estiveram muito ligadas aos sentimentos de encantamento e espanto, isso é explicado, em grande parte, pelos efeitos que a velocidade imprimia na percepção espaço-temporal, na qual o deslocamento rápido propiciado pela força do mecanismo alterava em tempo curto a visão da paisagem e dos passantes. Neste sentido, o autor afirma que o próprio espaço urbano assume a figura de uma aparição, de uma “cidade fantasma” com exibições de “espetáculos de fantasmagoria” que

trata-se de manifestações fugazes, que desaparecem na velocidade dos novos meios de transporte, na mudança célebre da paisagem industrial, no arruinamento prematuro das forças produtivas [...]. São imagens como essas que preenchem o cenário da cidade fantasma, resultantes da dialética entre o aparecer e o desaparecer. Por um instante, cessa todo movimento: a cidade está vazia.¹⁷⁰

¹⁶⁸ RIO, João do. *Cinematographo: crônicas cariocas*. Porto: Chardron de Lello & Irmão, 1909, p.283-286.

¹⁶⁹ SÜSSEKIND, op. Cit., p.49.

¹⁷⁰ HARDMAN, 1988, p.25.

As inovações técnicas ganhavam cada vez mais espaço e confiança dos amantes das tecnologias. Com um espaço ideal para as apresentações dos novos inventos surgiram as exposições universais, sediadas principalmente nas metrópoles europeias. No Brasil, as exposições igualmente surgiram como momentos de aparição de novos inventos mecânicos que eram “celebrados como maravilhas da época” e acabavam se tornando

protagonistas da exibição, atrações especiais do espetáculo. A emoção mecânica encontrava ali seu melhor cenário. Sonho e cotidiano se harmonizavam-se segundo os artifícios da técnica. [...] Desenhavam-se os contornos materiais, as fantasias retóricas e os passes de mágica do ideário em torno do espetáculo moderno de massas. [...] O culto à liberdade petrificava-se em monumento e este, por sua vez, ao celebrar os poderes da técnica mecânica, ia assumindo gigantesca forma humana.¹⁷¹

No Maranhão, em 1871, aconteceu a primeira exposição de conotação similar às exposições universais. O evento organizado pela entidade “Festa do Trabalho Popular” não teve muita evidência, e acabou por possuir um caráter de vanguarda com objetivo principal de “organizar exposições de produtos de agricultura, indústria e artes”¹⁷². Como a indústria no Maranhão ainda era sobremodo incipiente e não havia grandes inventos a serem expostos, Valdenira de Barros esclarece que os participantes da exposição “apresentavam produtos de marcenaria, bordados, esculturas em gesso e sementes agrícolas, numa clara demonstração da crença de que, onde quer que houvesse trabalho, existiria uma semente do progresso.”¹⁷³

Esse atraso técnico do Maranhão com relação aos demais Estados brasileiros causava certo incômodo aos maranhenses que tinham como referência sua situação favorável nos tempos áureos do Império. A cidade de São Luís, na década de 1870, havia sido a primeira capital do Norte do país a implantar o sistema de transporte urbano por bondes, como já foi mencionado. No entanto, no limiar do século XX, quando a maior parte das cidades já contava com os bondes elétricos no transporte público, São Luís continuava a andar sob os bondes de tração animal.

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 bondinhos a burro que rolavam barulhentos pelas ruas”¹⁷⁴, como profere Orígenes Lessa.

¹⁷¹ Id. *Ibid.*, p.56.

¹⁷² Álbum Comemorativo do 3º Centenário da Fundação da Cidade de São Luís, Capital do Estado do Maranhão. São Luís, Typografia Teixeira, 1913.

¹⁷³ BARROS, 2001, p.18.

¹⁷⁴ LESSA, Orígenes. *Rua do Sol*. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1974, p.74.

O romance *Rua do Sol*¹⁷⁵, publicado em 1955, foi ambientado na cidade de São Luís na virada do século e conta a história de um garoto de seis anos que morava em um sobrado com sua família na Rua do Sol, uma das principais ruas na época. O escritor, por diversas vezes, menciona os bondes que rodavam pela cidade, ora quando faz referência à mobilidade urbana com o trânsito rotineiro de passageiros ou com os passeios públicos comuns nas tardes ludovicenses, ora quando menciona as brincadeiras de Paulinho e de seus amigos que habitualmente se viam como cocheiros¹⁷⁶, como condutores, ou como simples passageiros de bondes. Os bondes faziam parte não só do cotidiano e da dinâmica cidadina, como também faziam parte do imaginário daqueles que residiam na São Luís do início do século XX.

Durante sua narrativa Orígenes Lessa constrói um panorama da cidade de São Luís do início de século, mostrando o cotidiano de uma capital ainda pacata e ansiosa pelo “progresso” e pela modernidade. O Maranhão aspirava andar nos trilhos da modernidade, no ritmo do progresso.

Na virada de século, as inovações tecnológicas em diversos saberes permitiram que a indústria no setor de transporte obtivesse um aperfeiçoamento da técnica que pode ser considerado bastante significativo para a época. Assim, os bondes de tração animal que, em meados da década de 70 do século XIX eram reconhecidos como algo bastante inovador, logo na primeira década do século XX já eram considerados como extremamente retrógrados e ultrapassados, como foi citado anteriormente. Assim, as descobertas no campo da cinética comprovavam que o Maranhão ainda estava longe dos caminhos modernos.

Segundo Stiel, os bondes de tração animal de São Luís foram os de mais longa duração no Brasil¹⁷⁷. Isso se deu porque precederam aos de outras capitais e foram dos últimos a ser tirados de circulação. Portanto, no período a que se reporta a narrativa de Orígenes Lessa, provavelmente, entre os anos de 1906 a 1911, os bondes de tração da capital maranhense eram dos únicos que ainda se mantinham ativos. Assim, como já foi exposto, a maior parte das capitais já contava com a eletricidade no transporte urbano, ou

¹⁷⁵ Orígenes Lessa nasceu na cidade de Lençóis Paulista (SP) em 12 de julho de 1903 e com pouco mais de três anos veio morar com seus pais em São Luís (MA), onde ficou até os nove anos. Em 1912 voltou para o sul, onde teve suas primeiras experiências como escritor. Escreveu contos, romances, novelas, entre outros. Teve seus contos traduzidos para vários idiomas, e alguns foram até radiofonizados. Em 1972, faleceu aquele a quem Jorge Amado qualificou como “um dos maiores contistas de toda nossa história literária”. Do tempo em que Orígenes Lessa viveu em São Luís resultou o romance *Rua do Sol*, publicado em 1955.

¹⁷⁶ Cocheiro: o mesmo que cocheiro; “Aquele que guia os cavalos de uma carruagem; boleiro.” (FERREIRA, 1999)

¹⁷⁷ STIEL, Op. Cit., p.444.

seja, já haviam instalados os bondes elétricos, tais como Salvador (1897), Belém (1907), Fortaleza (1913) e Recife (1914)¹⁷⁸

O quadro complicado em que se encontrava o transporte público da capital maranhense preocupava os mais atentos. Esta preocupação com a tecnologia dos equipamentos urbanos pode ser visualizada no romance, em que Orígenes Lessa se utiliza do personagem Teixeira, um homem maduro e com certo conhecimento, ao discutir a situação em que se encontrava o transporte urbano da capital. As críticas ao atraso do Maranhão em relação aos demais estados nacionais surgem nas palavras de Teixeira de forma clara: “_ O tempo do bonde a burro já passou. Só no Maranhão se vê isso. Nos outros lugares já há bonde elétrico...”¹⁷⁹.

O literato em seu romance se deteve a narrar com detalhes o que ele qualificou como um “grande acontecimento que sacudiu a cidade”, que “toda a rua do Sol participava da mesma estranha agitação”¹⁸⁰. Este grande acontecimento a que se refere constitui-se na aparição do primeiro automóvel em São Luís. A narrativa de Orígenes Lessa denota a importância do acontecimento para a dinâmica da cidade.

O automóvel não era apenas mais um produto do avanço técnico da cinemática, mas tornou-se um equipamento que passaria a interferir diretamente na vida daqueles que habitavam a cidade, chegando até mesmo a disputar espaço com os transeuntes. Giucci ao estudar a ascensão da automobilidade como um elemento decisivo da modernidade cinética entre 1900 e 1940, ressalta que

O sistema tecnológico automotriz serviu para ilustrar a tese de que a tecnologia exercia uma grande influência na mudança social. A lista de efeitos sociais realmente impressiona. Sobre a distribuição da população, os negócios, a indústria, o governo, a saúde, a morte, a família, o ócio, a sexualidade, a moral, a vida urbana e rural, os valores, a educação, a moradia, a linguagem, a percepção do tempo e do espaço¹⁸¹.

Portanto, desde sua invenção em fins do século XIX na Alemanha, por Gottlieb Daimler e Karl Benz, que o automóvel causou uma série de mudanças que influenciou e alterou a vida do homem urbano, bem como a própria estrutura da cidade. A presença do automóvel na cidade causou sentimentos e reações, que eram motivados tanto pelo encanto como pelo medo. O autor de *Rua do Sol* descreve esses sentimentos paradoxos que

¹⁷⁸ Id. Ibid.

¹⁷⁹ LESSA, Op. Cit., p.74.

¹⁸⁰ Id. Ibid.

¹⁸¹ GIUCCI, 2004, p.12.

permearam a aparição do automóvel pelas ruas de São Luís, ressaltando de início o fascínio que aquele “arauto da modernidade” causava nas pessoas: “O primeiro automóvel circulava. Era uma coisa imprevista, que andava por si, como se fosse um trem, mas sem locomotiva”¹⁸².

Em 1908 chega o primeiro automóvel ao Maranhão. O veículo foi fabricado na França e importado por Joaquim Moreira Alves dos Santos, mais conhecido pelos ludovicenses como Nhozinho Santos. O automóvel era um *De Dion Bouton*¹⁸³ que vinha sendo produzido desde 1899, com quatro assentos, um cilindro¹⁸⁴ e seis HP¹⁸⁵ de potência. Apesar da potência do motor não permitir evoluções em alta velocidade, a máquina francesa chegava a São Luís espalhando euforia e espanto todas as vezes que percorria os logradouros da cidade. Um jornal da época destacou em matéria o estardalhaço que acontecia ao se ouvir pelas ruas a buzina “fom-fom” do *De Dion Bouton*:

O 'Didion Boutou' tornou-se então, a diversão por excelência da população em geral. Assim como hoje em dia a gente se aglomera aos domingos e feriados para ouvir as retrêtas das bandas militares, o sanluizense, em 1908, se enfarpelava todo, aos domingos e feriados, para ir ao Largo do Carmo apreciar o 'Didion Boutou' fazer evoluções. O famoso logradouro público ficava repleto de basbaques olhando o 'bicho' correr e, por muitas vezes, quando a buzina fonfonava ou a sirene uivava a debandada era geral [...]. Ao dizer de uma testemunha ocular, quando a sirene do 'Didion Bouton' uivava, espantava gente por todo lado, dando a impressão de que os basbaques eram 'tangidos que nem galinha'!¹⁸⁶.

Existe grande possibilidade de que Orígenes Lessa, ao fazer menção do primeiro automóvel, esteja se referindo ao *De Dion Bouton* de Nhozinho dos Santos, uma vez que o tempo da narrativa é condizente com a data da nota de jornal que relata a chegada deste automóvel. Embora, fosse o primeiro automóvel a percorrer as ruas de São Luís, Orígenes Lessa coloca através do personagem Teixeira que o automóvel já era algo comum em outras cidades:

¹⁸² LESSA, Op. Cit., p.74.

¹⁸³ O modelo francês *De Dion-Bouton* foi criado pelo marquês Albert De Dion (1856-1946), que se associou ao mecânico Georges Bouton para fabricar motores a vapor e a partir de 1899 automóveis a gasolina.

¹⁸⁴ Cilindro: “Órgão fixo de um motor a explosão, no interior do qual se desloca o êmbolo em seu movimento de vaivém, e onde se realiza a combustão da mistura e a subsequente expansão dos gases, que produz o funcionamento do motor.” (FERREIRA, 1999.)

¹⁸⁵ HP: “Símbolo de *horse-power*” (FERREIRA, 1999), que se refere à potência do motor.

¹⁸⁶ *O Globo*, 26 de agosto de 1908.

Teixeira sorria. Contava que em toda parte já havia daqueles carros, que o automóvel era um instrumento de progresso e não tardava o dia em que haveria carros voando pelo espaço. Havia um brasileiro, Santos Dumont, que em Paris já fizera experiências vitoriosas¹⁸⁷.

Na pacata capital maranhense de início do século XX, a aparição do automóvel despertou questionamentos ainda difíceis de ser respondidos pela ótica da evolução da técnica, principalmente, porque ainda era uma experiência nova para a maioria dos ludovicenses, o contato com os ditos utensílios modernos. E assim, como aconteceu com as primeiras aparições dos objetos técnicos, o automóvel também era alvo de explicações escatológicas e visto como um sinal do fim dos tempos, como a narrativa mostra em um diálogo entre as personagens:

_ Parece criação do demônio – dizia Nha Calu. _ É uma caleça¹⁸⁸ que anda sem cavalos. Anda sem bicho puxar, cruz credo!
As velhas da vizinhança, d. Militina, d. Clarice, até d. Esmeraldina, comentavam o fato como sinal dos tempos. O mundo ia acabar. E muita gente ia morrer. Quem é que podia parar um carro sem cavalos, sem chicotes e rédeas que o dominassem?
_ É o fim do mundo...¹⁸⁹

Ao mesmo tempo em que se sentiam atraídos por algo que representava o “moderno”, os ludovicenses também se encontravam temerosos quanto à presença do “cavaleiro da modernidade” em seus logradouros. Para muito deles, “o automóvel não era um carro, já a encarnação mesma do demônio”¹⁹⁰. Este tipo de percepção foi bastante comum, uma vez que, ou se demonizava ou se santificava o automóvel. Dificilmente, alguém tinha uma visão apática em relação a este símbolo da modernidade. A este respeito, Giucci coloca que o automóvel foi o “expoente material máximo da modernidade: um objeto de culto”. Segundo este autor, porque “é impossível conceber o moderno sem pensar no movimento. Essa máquina numinosa¹⁹¹ é o núcleo de uma ‘religião cinética universal’ e o ‘sacramento rodante’ que unifica corpo e velocidade”¹⁹².

¹⁸⁷ LESSA, Op. Cit., p.74.

¹⁸⁸ Caleça: o mesmo que calecha; “Carruagem de quatro rodas e dois assentos, puxada por uma parelha de cavalos” (FERREIRA, 1999).

¹⁸⁹ LESSA, Op. Cit., p.74.

¹⁹⁰ LESSA, Op. Cit., p78.

¹⁹¹ Numínosa: “Segundo Rudolf Otto (1869-1927), teólogo e filósofo alemão, o sentimento único vivido na experiência religiosa, a experiência do sagrado, em que se confundem a fascinação, o terror e o aniquilamento”. (FERREIRA, 1999)

¹⁹² GIUCCI, Op. Cit., p.15.

O automóvel mexia com os sentidos. A visão era acometida pelo deslumbramento da máquina. Um monte de peças juntas era capaz de fazer aquela parafernália se movimentar. O barulho produzido pelo motor era percebido de longe pelos moradores. A sensação de liberdade e o prazer da velocidade faziam do homem moderno um amante do automóvel. Orígenes Lessa conseguiu perceber essa confusão que o automóvel causava nos sentidos humanos, e assim descreveu:

_ E depois o barulho! – dizia Nha Calu. – É de endoidecer a gente!
De fato, o espantoso veículo de rodas altas de bicicleta, o assento lá em cima, um homem com guarda-pó e óculos protetores, produzia explosões que à distância apertavam as almas. Ninguém compreendia como o dono, lá dentro, pudesse agüentar tamanho barulho, sem perder o fôlego, a tão feroz velocidade. De longe se anunciava a notícia. O aparelho era precedido de estouros apavorantes que alvoroçavam corações. Deixavam-se os cadernos, os ferros de engomar, as panelas, as costuras, os bilros, os trabalhos da casa. Corria toda gente à janela, as mães alarmadas, as crianças recolhendo crianças¹⁹³.

Os ruídos que provinham do automóvel eram tão intensos que chamavam atenção de todos. Aqueles que se encontravam no interior das residências corriam para a rua, chamavam os vizinhos, os animais corriam assustados, as crianças ficavam eufóricas com tamanho estrondo. Paulinho, personagem de *Rua do Sol*, certa vez “uma tarde estava brincando na calçada quando pressentiu de longe a aproximação do automóvel. Pelo barulho a gente reconhecia. Parecia trovoadas. Todo mundo fugiu.”¹⁹⁴

E o moderno não era apenas o movimento em si, mas também a forma como este movimento se dava. Na era da modernidade não bastava se movimentar, era preciso mais do que isso, era preciso ser rápido, ligeiro, veloz. Para Giucci, a velocidade se constituía como “a poderosa aliada da modernidade cinética e sua melhor propaganda”¹⁹⁵. Orígenes Lessa traduziu a velocidade do automóvel que ganhava as pacatas ruas da cidade de São Luís com os característicos sentimentos de encanto e horror que eram próprios a ele:

Contava que o próprio vento produzido pelos 20 quilômetros à hora do carrinho pernalta arrastava os passantes desprevenidos das calçadas.
_ O vento puxa! – explicava d. Militina. _ Criança, então, nem se fala.
E quando ele aparecia pela rua do Sol, vindo dos lados do campo do Ourique, ou das bandas do Galpão, a rua fervia. Ainda estava na avenida Silva Maia e já pelo barulho a gente sabia. As explosões pareciam tiros de canhão em dia de festa nacional.¹⁹⁶

¹⁹³ LESSA, , Op. Cit., p.74-75.

¹⁹⁴ Id. Ibid., p.78.

¹⁹⁵ GIUCCI, Op. Cit., p.46.

¹⁹⁶ LESSA, Op. Cit., p.75.

Apesar do automóvel ter sido criado e comercializado, inicialmente, na Alemanha, foi a França a maior responsável pela expansão das fábricas deste tipo de veículo no findar do século XIX. A partir daí, não demorou muito para que os modelos franceses ganhassem as ruas brasileiras, as ruas maranhenses, as ruas da cidade de São Luís. Rapidamente, o “arauto da modernidade” se popularizou nas ruas da capital, pois “o tempo do trezinho do Anil havia passado. Agora ele era do automóvel. E ainda mais barulhento!”¹⁹⁷, como avaliou um personagem de *Rua do Sol*. E os jornais demonstram isso através da expressão quantitativa de automóveis que transitavam pela urbe ludovicense, como nesta notícia que mostra o carnaval de 1916, que contou até mesmo com uma espécie de carreata de foliões:

Um carro automóvel se destacou entre os outros, pelo o ardor e entusiasmo com que seus passageiros se entregavam ao jogo da serpentina...Muitos outros automóveis bem decorados e repletos do que nossa sociedade de selecto percorreram as principais ruas da cidade, emprestando-lhe grande animação¹⁹⁸.

O autor de *Rua do Sol* não mencionou apenas o advento do primeiro automóvel, como também notificou esse processo que tornou o automóvel bastante comum em São Luís ao narrar a conversa de Paulinho em uma roda de amigos sobre sua cidade natal: “_ Tem muitos assim? _ perguntou um negrinho. _ Se tem? E tu ainda perguntas? Automóvel agora é praga em São Luís. Todo mundo está saindo de lá.”¹⁹⁹. O termo “praga” realça a rapidez com que o automóvel se popularizou na cidade. Para Giucci,

A extraordinária validade 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, independência, prestígio. [...]. De fato, com exceção dos Estados Unidos, ele só se massifica nas sociedades industrializadas depois da Segunda Guerra Mundial.²⁰⁰

A era do automóvel havia chegado, mas a capital maranhense não estava preparada para ela. E logo, nas primeiras aparições do automóvel, São Luís percebeu quanto o automóvel representava o perigo para a população de uma cidade que não dispunha de uma sinalização adequada ao uso do novo veículo e nem possuía princípios básicos de

¹⁹⁷ Id. Ibid., p.76.

¹⁹⁸ *O Estado*, 10 de março de 1916.

¹⁹⁹ LESSA, Op. Cit., p.78.

²⁰⁰ GIUCCI, Op. Cit., p.19.

organização do trânsito. Deste modo, não se podia esperar que a relação entre o automóvel e o pedestre fosse pacífica e sem conflitos. Atrelado à carência de um sistema de sinais de tráfego, a falta de experiência de alguns motoristas na direção das máquinas, e a irresponsabilidade daqueles que transitavam em alta velocidade faziam várias vítimas de incidentes, envolvendo os automóveis, muitas vezes, até fatais. A relação conflituosa no seio da urbe com os veículos automotores e os transeuntes modernos obrigava este último a se apropriar do espaço urbano com cautela e diligência. Sevchenko, ao estudar a cidade de São Paulo na década de 1920, fez menção a esta sensação de medo que a todo instante assombrava o “homem moderno”:

Esse espírito de quem sai à rua entre cauteloso e alarmado, imaginando que estará sempre na iminência de cortar o caminho para o necrotério, tornou-se uma espécie de segunda natureza do transeunte moderno, indefeso nas suas negociações com um trânsito urbano cada vez mais complicado, maciço e acelerado. Não por acaso, um antigo lema militar... se tornaria um *slogan* batido e rebatido à exaustão na educação das crianças daqui por diante: 'Sempre alerta!'²⁰¹.

A relação entre esses veículos e os pedestres sempre foi bastante conflituosa, explicada pela falta de estrutura da cidade para receber este tipo de veículo. Somente a partir dos anos 50, a cidade de São Luís passou a ter um sistema de tráfego apropriado para o uso do automóvel. Além disto, a própria composição técnica dos sistemas do automóvel não ajudava na diminuição das ocorrências dos acidentes, uma vez que os sistemas de freios, iluminação, suspensão ainda apresentavam limitações e eram pouco eficientes, o que causava, até mesmo, um desconforto para o usuário da máquina. A este respeito, Giucci coloca que “a viagem resultava em enjôo. Ao final do dia o motor irremediavelmente falhava.”²⁰².

Era comum o perigo da velocidade. Muitos *chauffeurs* de carruagens, condutores de bondes, e carroceiros abusavam do impulso que as íngremes ladeiras de São Luís proporcionavam para os mais diversos transportes. Os ludovicenses estavam habituados a constantes exageros de velocidade, mas, sem dúvida, o automóvel era muito mais temido. Ele ganhava as ruas com certa imponência. Achava-se o dono da rua. Giucci explica que,

Nenhum trilho determina seu rumo. É o senhor das possibilidades ilimitadas. Seu condutor debocha das regras, pois para ele existe apenas uma lei: a de própria

²⁰¹ SEVCENKO, 1992, p. 550.

²⁰² GIUCCI, Op. Cit., p.48.

vontade. É a tirania do diabo e a vitória do desejo individual sobre a coletividade. Ele destrói os costumes e derrota os limites²⁰³.

O “arauto da modernidade” impunha o seu modo de habitar as ruas. A cidade moderna ia ganhando espaço. Não havia mais lugar para a lentidão na era da aceleração. O automóvel dominava a rua, e este espaço se tornava cada vez mais um lugar perigoso para aqueles que transitavam e competiam com ele por espaço. Assim, “os pais confabulavam. Os vizinhos confraternizavam. Havia que olhar as crianças, vigiá-las, evitar que ficassem na rua. A morte poderia surgir inesperadamente, arrastando-as.”²⁰⁴

Pelas notas de jornais do início do século XX não é nenhum exagero de Orígenes Lessa se colocar desta forma tão “agressiva” ao se referir aos acidentes com os automóveis. Nesta outra narrativa, o literato enfatiza ainda mais o medo constante que tomava conta de pais quando um automóvel ganhava as ruas:

_ Lá vem ele! Recolham as crianças!
De todas as casas saíam garotos, correndo assustados, em meio à gritaria geral. Cada um procurava recolher-se à sua, que na casa própria a impressão de segurança era maior.
_ Corram! Fugam!
_ Meu Deus! Não fique ai!
Formigas tontas, baratas em pânico, os meninos se atarantavam no meio da rua estreita, sem saber para onde encaminhar-se. Velhas berravam das janelas. Mãos iam, de angústia, ao coração e ao pescoço, abafavam na boca palavras de espanto.
_ Meu filho!
_ Minha filha!²⁰⁵

As crianças eram as principais vítimas. Não era à toa que Orígenes Lessa faz referência justamente a elas. Em uma nota de jornal de 1914, ano que contempla o período do romance, pode-se perceber quanto as ruas de São Luís se tornaram perigosas com a presença do automóvel. *A Pacotilha* noticiou a morte de um garoto de apenas seis anos na Rua do Sol:

Eram pouco mais de doze horas. Descia a rua do sol o automovel numero 69 pertencente aos srs. Teixeira & Branco, guiado pelo chauffer Sebastião Raimundo dos Santos. Vinha em marcha regular, conduzindo o desembargador Bezerra de Menezes e a sua familia. Ao avizinhar-se da rua dos craveiros, passavam o pequeno João da Silva, com seis anos, filho de Maria Rosa da Silva, natural de Viana, e moradora naquela rua, 24. O motorista diligenciou evitar

²⁰³ GIUCCI, Op. Cit., p.53

²⁰⁴ LESSA, Op. Cit., p.74.

²⁰⁵ Id. Ibid., p.75.

qualquer desastre, assim que viu a criança. Mas, por mais que se esforçar-se, não conseguiu travar o veículo. Nisto o menor foi colhido. Recebeu uma forte pancada na cabeça, e caiu sem vida. [...] ²⁰⁶.

Antes as vias públicas eram dominadas por carruagens e pedestres. A partir do século XX, aos poucos elas vão se tornando vitrines para os motores elétricos, a vapor e de combustão interna. A evolução da técnica traz malefícios, e um dos principais que estavam à sombra dos automóveis eram os acidentes. Estes fortuitos que acompanham os automóveis como uma “praga da modernidade”. Contudo, Giucci ressalta que “desde o início tenham sido notórias máquinas de produzir vítimas, a novidade e a distinção superaram amplamente o perigo” ²⁰⁷.

²⁰⁶ *A Pacotilha*, 17 de abril de 1914.

²⁰⁷ GIUCCI, Op. Cit., p.79.

3. NOS TRILHOS DO PROGRESSO

3.1 “Deslizando como barcos dos poetas”: A chegada dos primeiros bondes elétricos às cidades brasileiras

*O bonde foi, até certo ponto, a salvação da cidade.
Foi o grande instrumento do seu progresso material. Foi ele que ditou a zona urbana, que arejou a cidade,
desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central.
O bonde foi – é preciso dizê-lo – uma instituição providencial. Se não existisse, era preciso inventá-lo.*

Rui Barbosa

Os bondes proporcionaram mudanças significativas no cotidiano do homem urbano. A cidade ia se tornando mais dinâmica, mais rápida, e a concepção de progresso se tornava cada vez mais presente na vida da urbe. Mas o que seriam os bondes? De onde vieram?

Primeiramente, é importante colocar que não se tem apenas uma versão para explicar a origem do termo “bond”. O mais provável é que o termo tenha surgido na Inglaterra ou nos Estados Unidos. Embora não se chegue a um consenso com relação ao local de origem, no que diz respeito à explicação os pesquisadores²⁰⁸ encontram-se em consonância ao professarem que o termo “bond” surgiu do fato de que não existiam moedas ou cédulas em circulação no valor da passagem. Em vista disso, alguém teve a ideia de emitir pequenos cupons (bilhetes) no valor da passagem. A própria empresa denominava os cupons de “bond”, por entender, que realmente, representavam o compromisso assumido de em troca, transportar o portador em um de seus veículos. Os bilhetes também eram utilizados como troco, e podiam ser convertidos em moeda corrente nos escritórios da empresa, ou ser utilizados em futuras viagens.²⁰⁹

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. Referência no estudo da história do transporte no Rio de Janeiro, Dunlop escreveu que “foi nessa época (1870) que começou a ser empregada entre nós a palavra ‘bond’, que na América do Norte significa um título, em geral emitido por empresas pelo qual se firma o compromisso de cumprir certas obrigações ou mesmo pagar determinada importância”²¹⁰. Uma das explicações para essa transposição, conforme esclarece Stiel, está no fato de que “a primeira companhia no país a usar desse instituto de crédito, foi a

²⁰⁸ DUNLOP, (1973), STIEL (1984).

²⁰⁹ <http://br.geocities.com/bonde103/eti.html>, acesso em 09 de abril de 2008.

²¹⁰ DUNLOP, 1973, p.36.

que em primeiro lugar estabeleceu um serviço de carris urbano. Chamavam-na então, ‘companhia dos bonds’, e bonds aos carris”²¹¹.

Assim, como o próprio nome, as representações sobre a origem deste tipo de transporte também ainda é conflituosa. Uma das versões 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* 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.

Na América Latina, o Brasil foi pioneiro na utilização de bondes elétricos, quando, em 1892, deslizava pelos trilhos da cidade do Rio de Janeiro o primeiro bonde utilizando a tração elétrica. E dessa afirmativa surgem novas indagações: Qual a origem desses veículos? Foram fabricados em âmbito nacional? De onde vieram os bondes elétricos que trilharam pelos logradouros brasileiros na virada do século XIX para o século XX? Algumas considerações precisam ser analisadas para sugestão de respostas.

Stiel esclarece que, em fins do século XIX, no Brasil ainda não existia “uma indústria efetiva de material para transporte público”, grande parte do material utilizado neste setor era proveniente de outros países, como os Estados Unidos, que era o principal fornecedor. Em menor quantidade, chegava material também da Inglaterra, da Alemanha e da Bélgica.

Ainda de acordo com este autor, os primeiros bondes de tração animal que rodaram pelo país foram fornecidos pela empresa norte-americana *John Stephenson Co. Ltda*, que tem sede na cidade de Nova Iorque, “que exportou veículos para São Paulo, Santos, Salvador, Belém, São Luís e Porto Alegre”²¹². Algumas décadas mais tarde, esta mesma empresa foi a responsável também pela fabricação dos primeiros bondes de tração elétrica que trafegaram pela cidade do Rio de Janeiro, introduzindo no início da década de 1890 este tipo de veículo no país.

Na imagem abaixo (**Imagem 5**), há uma idéia da importância desta empresa na fabricação e venda deste tipo de veículo. O anúncio criado pela empresa traz imagens de modelos de veículos produzidos pela *John Stephenson Co. Ltda*, que eram importados por outros países. O anúncio data de 1853, momento em que a crise financeira ainda era uma realidade distante de sua receita e os negócios estavam no auge, e a empresa recebia encomendas de vários lugares do mundo, inclusive do Brasil.

²¹¹ STIEL, Op. Cit., p.5.

²¹² STIEL, 1984, p.12.

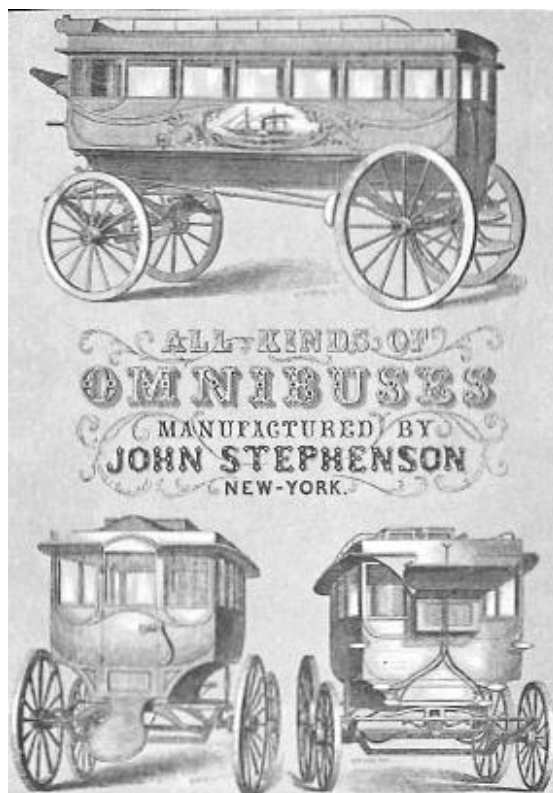


Imagem 5: Anúncio da *John Stephenson Co. Ltda.*, de 1853.

Fonte: <http://www.midcontinent.org/rollingstock/builders/stephenson1.htm>

Em outra imagem (**Imagem 6**), apresenta-se uma espécie de selo ou de papel timbrado, no qual estava impressa a marca da empresa e que expunha informações básicas da mesma, tais como o ano da criação (1831) e os diretores. Ainda se coloca, em linhas gerais, os tipos de serviços que a empresa se prestava a fazer. Além da fabricação de bondes elétricos, a empresa também fazia manutenção dos “carros de rua” e dos ônibus, como se observa a seguir.

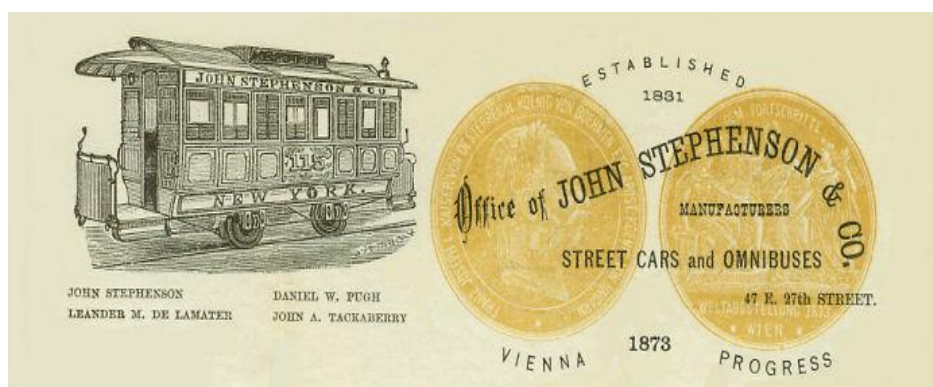


Imagem 6: Sêlo da Stephenson Company Letterhead, de 1876.

Fonte: <http://www.midcontinent.org/rollingstock/builders/stephenson1.htm>

Após algumas décadas como um dos maiores fabricantes de material para bondes, ônibus e carros, a *John Stephenson Co. Ltda* decretou falência por não ter resistido a um delicado momento de crise econômica no início do século XX. Com a falência, os países consumidores dos seus materiais para transporte precisaram buscar novos fabricantes.

Portanto, no limiar do século XX, quando o Brasil já havia substituído no transporte público grande parte dos bondes de tração animal pelos de tração elétrica, os veículos em sua nova modalidade técnica vinham, principalmente, dos Estados Unidos, da Inglaterra e da Alemanha. O Brasil importava mais de um fabricante dos Estados Unidos, *J. G. Brill* – uma empresa sediada na Filadélfia; ainda deste país, a *Saint Louis Car Company*, sediada em St. Louis foi uma das fornecedoras de bondes elétricos. Já em terras inglesas, as fornecedoras eram a *English Electric Company* e a *Hurst Nelson e Dick Kerr e Co.* Da Alemanha vinham os bondes elétricos fabricados na *Siemens/Schuckert*, na *Brow Boveri*, na *Falkenreid*. Enquanto na Bélgica, nosso único fornecedor era a *Nivelles*.

PRINCIPAIS FORNECEDORES DE BONDES ELÉTRICOS PARA O BRASIL.		
Empresa	Sede	Relevância para o mercado
<i>J. G. Brill</i>	Filadélfia	Principal fornecedor do país.
<i>Saint Louis Car Company</i>	St. Louis	
<i>English Electric Company</i>	Londres, Inglaterra	Principal fornecedor na Inglaterra.
<i>Hurst Nelson e Dick Kerr e Co.</i>	Londres, Inglaterra	
<i>Siemens/Schuckert</i>	Alemanha	
<i>Brow Boveri</i>	Alemanha	
<i>Falkenreid</i>	32w1qAlemanha	
<i>Nivelles</i>	Bélgica	

Tabela 7: Principais fornecedores de bondes elétricos para o Brasil
Fonte: STIEL, 1984.

Apesar de que a maior parte dos bondes elétricos que rodaram pelas ruas brasileiras na virada do século XIX para o século XX tenham sido de origem estrangeira, não se pode deixar de considerar uma indústria nacional, mesmo que incipiente em relação às de outros países, que teve a preocupação de fabricar estes veículos. Segundo nos aponta a Stiel,

no Brasil havia apenas duas empresas que fabricavam esse tipo de veículo, não se contando, é lógico, as próprias oficinas das companhias concessionárias, que

muitas vezes construíam seus próprios bondes, como é o caso de São Paulo, Rio de Janeiro, Santos, Salvador, Belo Horizonte etc.²¹³

As duas empresas responsáveis pela fabricação dos bondes elétricos estavam sediadas na cidade do Rio de Janeiro. A que detinha mais poder no mercado era a *Trajano de Medeiros & Cia*, empresa que “fornecia bondes para o próprio Rio, São Paulo e várias outras cidades, além de material ferroviário para quase todas as nossas ferrovias”.²¹⁴ Esta empresa era de propriedade do engenheiro Trajano Saboia Viriato de Medeiros, que iniciou sua carreira no funcionalismo público e obteve, entre seus vários cargos, o de técnico da Estrada de Ferro Central do Brasil e subdiretor das obras da prefeitura do Rio de Janeiro. A partir de então, Trajano de Medeiros resolveu investir em um negócio próprio e montou um escritório de engenharia, que foi o responsável pela construção de edifícios naquela capital. Portanto,

como arquiteto, executou importantes obras no Rio de Janeiro, e para satisfazer aos seus próprios trabalhos, arrendou uma pequena oficina de mercenária e carpintaria na rua do Passeio, onde fabricava móveis e esquadrias. Esse foi o início da grande indústria de material rodante.²¹⁵

Em 1899, o novo empresário foi convidado por Pereira Passos, - na época diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil, futuro prefeito do Rio de Janeiro e autor do projeto de modernização desta cidade, para comandar “a remodelação de carros e vagões daquela estrada de ferro”²¹⁶. Trajano de Medeiros aceitou o desafio e ampliou a pequena oficina de marcenaria, que enfrentava sérios problemas, como a desorganização dos serviços prestados pela Estação ferroviária e a falta de material rodante. Com o apoio de Pereira Passos, Trajano de Medeiros organizou uma nova indústria onde antes funcionavam duas antigas oficinas que foram arrendadas, a saber, a Cia. Metalúrgica e a Construtora, que há alguns anos não funcionavam. Assim, com os investimentos do empreendedor, “em pouco tempo, todo o material da EFCB que exigia reparação foi restituído ao tráfego e tornou-se preciso recorrer ao consumo de outras estradas de ferro para iniciar a fabricação de carros e vagões novos.”²¹⁷ Desde então, vários contratos surgiram e a empresa de Trajano foi conquistando espaço no mercado nacional no que se referia a material rodante e aos bondes. Com o aumento da procura pelos seus produtos, a empresa precisou adquirir

²¹³ Id. Ibid.

²¹⁴ Id. Ibid.

²¹⁵ Id. Ibid.

²¹⁶ Id. Ibid.

²¹⁷ Id. Ibid.

máquinas mais aperfeiçoadas, que vieram, principalmente, da Europa e dos Estados Unidos. O êxito da *Trajano de Medeiros & Cia* ia tão bem que “todas as secções das oficinas do Rio foram largamente ampliadas, e em São Paulo montou-se uma oficina sucursal, destinada à reparação e armação de carros e vagões e ao conserto de locomotivas”²¹⁸.



Imagem 7: Fachada principal e interior do galpão da oficina de Trajano de Medeiros, 1995.
Fonte: Rodriguez, 2004, p.26.

Neste momento, praticamente todos os Estados brasileiros compravam o material fabricado pela *Trajano de Medeiros & Cia*, foi necessário, mais uma vez ampliar as oficinas e dar às mesmas o suporte técnico equivalente ao sistema e demanda de fabricação. Até a década de 1930, a companhia criada por Trajano de Medeiros apresentou um quadro de crescimento, entretanto, a partir desse momento, a companhia começou a perder fôlego e não conseguiu manter o ritmo de produção, fato explicado em grande parte pelo surgimento da era do automobilismo. Assim, após a morte de seu fundador, a *Trajano de Medeiros & Cia* fechava as portas de suas fábricas.

A outra empresa de fabricação nacional foi a *Sampaio Corrêa & Cia*. Apesar de ter pequeno porte se for comparada a *Trajano de Medeiros & Cia*, a empresa que também possuía sua sede na então capital federal, situada na Rua Candelária, teve entre seus contratos de serviços grandes empreendimentos. Entre seus feitos, a *Sampaio Corrêa & Cia*.

executou empreitadas de grande vulto em construções de estradas de ferro, grandes instalações de luz elétrica, instalações para abastecimento de água, tendo fornecido os primeiros quatro bondes que trafegaram em Belo Horizonte, e

²¹⁸ Id. Ibid, p.12-13.

posteriormente, em 1912, adquirido o controle da empresa concessionária desses serviços na mesma cidade²¹⁹

Portanto, apesar de os bondes elétricos terem vindo em sua maioria de outros países, tais como Estados Unidos, Inglaterra, Alemanha e Bélgica, houve também aqueles que foram fabricados em território nacional, e que provinham quase exclusivamente, das oficinas da *Trajano de Medeiros & Cia* e da *Sampaio Corrêa & Cia.*, companhias nacionais sediadas na cidade do Rio de Janeiro.

Como se verificou, essas empresas iniciaram suas atividades fornecendo material rodante para as ferrovias, que a partir da segunda metade do século XIX se constituíram em um elemento essencial na economia brasileira ao servir no escoamento da produção. Em 1858, foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II, inclusive com a presença do próprio monarca e da família real²²⁰. O surgimento das ferrovias foi um importante condicionante para o processo de urbanização das cidades brasileiras, uma vez que os núcleos de população iam se condensando à margem da linha férrea, como aponta Abreu ao estudar a evolução urbana do Rio de Janeiro:

Ao contrario dos bondes, que penetraram em áreas que já vinham sendo urbanizadas ou retalhadas em chácaras desde a primeira metade do século, os trens foram responsáveis pela rápida transformação de freguesias que, até então, se mantinham exclusivamente rurais(...) O processo de ocupação dos subúrbios tomou, a princípio, uma forma tipicamente linear, localizando-se as casas ao longo da ferrovia e com maior concentração, em torno das estações. Aos poucos (...) ruas secundárias, perpendiculares foram sendo abertas pelos proprietários de terras ou por pequenas companhias loteadoras, dando início assim a um processo de crescimento radial, que se intensificaria cada vez mais com o passar dos anos.”²²¹

Os centros urbanos começavam a se tornar mais densos. O crescimento populacional tornou-se visível em fins do século XIX e início do século XX. De acordo com o censo, a população brasileira crescia com índice apreciável, e grande parte desse crescimento era conferido às populações urbanas, como mostra a tabela abaixo que faz um comparativo do crescimento médio anual de alguns Estados brasileiros em fins do século XIX até a segunda década do século XX.

Crescimento médio anual da população do Brasil (1872-1912)

²¹⁹ Id. Ibid., p.13.

²²⁰ A Estrada de Ferro D. Pedro II posteriormente ficou conhecida com Central do Brasil.

²²¹ ABREU, 1997, p.50.

Estado	1872-1890	1890-1900	1900-1910	1910-1912
Alagoas	0,0216	0,0242	0,0229	0,0210
Bahia	0,0185	0,0099	0,0220	0,0215
Ceará	0,0061	0,0053	0,0280	0,0263
Maranhão	0,0099	0,0148	0,0279	0,0197
Minas Geraes	0,0233	0,0122	0,0223	0,0165
Parahyba do Norte	0,0109	0,0071	0,0211	0,0206
Pernambuco	0,0113	0,0135	0,0291	0,0248
Piauhy	0,0131	0,0225	0,0251	0,0152
Rio de Janeiro	0,0038	0,0055	0,0318	0,0232
Rio Grande do Norte	0,0076	0,0022	0,0381	0,0317
São Paulo	0,0283	0,0512	0,0423	0,0349
Sergipe	0,0158	0,0137	0,0141	0,0197
BRAZIL	0,0196	0,0191	0,0306	0,0254

Tabela 8: Crescimento Médio anual da população do Brazil.

Fonte: Anuario Estatístico do Brazil, 1908 - 1912. Rio de Janeiro: Directoria Geral de Estatística, v. 1-3, 1916-1927 (In: http://www.ibge.gov.br/seculooxx/arquivos_xls/palavra_chave/populacao/crescimento.shtm).

De acordo com a tabela, o crescimento médio anual da população brasileira foi positivo desde a década de 1870 e teve seu ápice entre os anos de 1900 e 1910. A grande maioria dos Estados acompanhou este crescimento, assim como o Maranhão que teve seu apogeu também nesta década (1900-1910), chegando ao índice de 0,0279 que era quase o triplo do índice no período de 1872 a 1890 (0,0099).

Com o crescimento vertiginoso da população nacional, o Estado precisava oferecer serviços que fossem condizentes com a nova realidade demográfica brasileira. O projeto de modernização não era apenas uma questão de embelezamento, mas uma necessidade pela qual as cidades brasileiras precisavam passar com urgência devido às novas exigências da população urbana. E com o intuito de organizar o transporte público e colocar o Brasil nos rumos do progresso, os trilhos foram implantados nas cidades brasileiras, principalmente nas capitais, começando pela capital federal.

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 Peixoto²²². (Na fotografia abaixo, é o terceiro da direita para esquerda.) Tal melhoramento colocava o Estado brasileiro em pé de igualdade com outras nações no que diz respeito aos transportes públicos.

²²² CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL, 2001, p. 77.

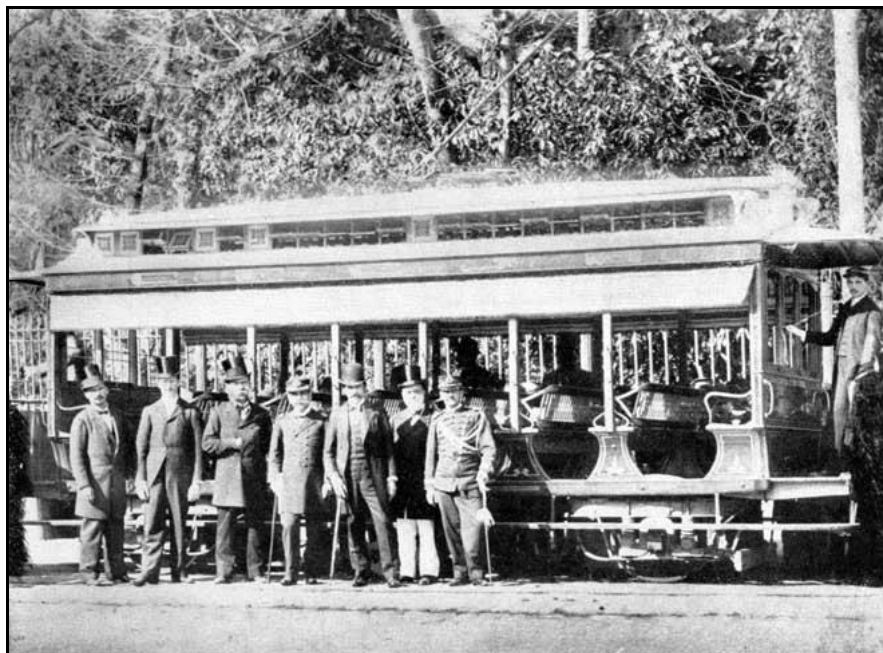


Imagem 8: Primeiro bonde elétrico carioca da Cia. Ferro Carril do Jardim Botânico, 1892.

Fonte: <http://www.museudantu.org.br/QRiodeJaneiro.htm>

No Rio de Janeiro, um dos mais ilustres brasileiros desta época não deixou de se manifestar sobre tal acontecimento quando presenciara pela primeira vez nas vias públicas os bondes elétricos. Machado de Assis, cronista da vida fluminense, talvez não fosse favorável à implantação dos *tramways*, mas nem por isso deixou de expressar sua admiração diante do novo meio de transporte, como se pode verificar em *A Semana*, publicada no periódico *Gazeta de Notícias*²²³ em 16 de outubro de 1892 na capital carioca:

Não tendo assistido à inauguração dos elétricos, deixei de falar deles. Nem sequer entrei em algum, mais tarde, para perceber as impressões da nova tração e contá-las. Daí o meu silêncio da outra semana. Anteontem, porém, indo pela Praia da Lapa, em um *bond* comum, encontrei um dos elétricos, que descia. Era o primeiro que estes meus olhos viam andar. Para não mentir, direi que o que me impressionou antes da eletricidade foi o gesto do cocheiro. Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu *bond*, com um grande ar de superioridade [...]. Sentia-se nele a convicção de que inventava, não só o *bond* elétrico, mas a própria eletricidade [...]. Em seguida, admirei a marcha serena do *bond*, deslizando como barcos dos poetas, ao sopro da brisa invisível e amiga [...]. A gente do meu *bond* ia saindo aqui e ali, outra gente entrava adiante e eu pensava no *bond* elétrico. Assim fomos seguindo; até que, perto do fim da linha

²²³ Nelson Werneck Sodré, em *História da Imprensa no Brasil*, quando se refere à relação da imprensa com a literatura afirma que a *Gazeta de Notícias* foi um dos principais folhetins daquele tempo que incorporou literatos aos seus conjuntos editoriais, juntamente com o *Jornal do Comércio*, *Correio da Manhã*, *O País*, *Notícia*, *Jornal do Brasil*, *Imprensa*, *Tribuna*, no Rio de Janeiro, e nos outros Estados: *A Gazeta* (em São Paulo), *O Correio do Povo* (em Porto Alegre), *O Diário de Pernambuco* (em Recife). Ao apresentar a *Gazeta de Notícias*, Nelson Werneck Sodré coloca que “o folhetim de Olavo Bilac conta com o Pedro Rabelo e Guimarães Passos como colaboradores; publica uma espécie de suplemento literário domingueiro; a seção de Figueiredo Pimentel, o ‘Binóculo’, faz registro da vida mundana; quanto aos estrangeiros, está de volta Ramalho Ortigão e fazem sucesso as ‘Cartas’ de Max Nordau” (SODRÉ, 1983, p.293)

e já noite, éramos só três pessoas, o condutor, o cocheiro e eu. Os dois cochilavam, eu pensava.²²⁴

Grande foi a importância da chegada dos bondes elétricos nas cidades brasileiras. Eles traziam para as urbes a atmosfera daquilo que representava o moderno. O advento dos bondes elétricos se constituiu como algo de tanta relevância que o cronista carioca qualificou a criação da *Gazeta* e os bondes elétricos como “os dois maiores acontecimentos dos últimos trinta anos” na cidade do Rio de Janeiro, na época capital federal do país. Para Machado de Assis, “tudo mudou” depois que “O *bond* foi posto em ação, e a *Gazeta* veio no encaixo.”²²⁵

Com a circulação e distribuição do jornal, a cidade foi tomada por meninos com a *Gazeta* debaixo do braço, divulgando as notícias que podiam ser lidas em suas páginas. O cronista descreve uma cidade cheia de meninos que “espalhavam-se por essas ruas, berrando a notícia, o anúncio, a pilhéria, a crítica, a vida, em suma, tudo por dois vinténs escassos.”²²⁶ Apesar de trazer bastante agitação para as ruas cariocas, a *Gazeta* ainda trouxe, de acordo com Machado de Assis, certo grau de inovação para a imprensa nacional, já que, apesar de “sua folha pequena”, o texto tinha uma mocidade “que era infinita”, o que arrematou a simpatia de muitos leitores, como coloca o cronista:

A gente grave, que, quando não é excessivamente grave, dá apreço à nota alegre, gostou daquele modo de dizer as coisas sem retesar os colarinhos. A leitura impôs-se, a folha cresceu, barbou, fez-se homem, pôs casa; toda a imprensa mudou de jeito e de aspecto.²²⁷

Assim que “o *bond* foi posto em ação”, as transformações urbanas começaram a ser percebidas pelos olhares mais atentos. Machado de Assis dá visibilidade a algumas dessas transformações em uma de suas crônicas sobre o cotidiano carioca. Com a implantação dos bondes elétricos em 1892, a cidade do Rio de Janeiro ganha mais movimento, torna-se mais dinâmica. Antes dos bondes elétricos, as diligências²²⁸ e os ônibus transportavam um número reduzido de passageiros, além de que a quantidade de viagens não era suficiente para o deslocamento da população carioca. Mas, com o novo sistema de transporte público, os bondes elétricos estavam “à porta e à mão”, como expressou o cronista:

²²⁴ ASSIS, 1994, p.45.

²²⁵ Id, Ibid., p.96.

²²⁶ Id, Ibid.

²²⁷ Id, Ibid.

²²⁸ Diligências: “Carruagem puxada a cavalos, com suspensão de molas, que servia para o transporte coletivo de passageiros antes dos trens de ferro e do automóvel; carruagem” (FERREIRA, 1999).

Quando a Gazeta apareceu, o *bond* começava. A moça que vem hoje à Rua do Ouvidor, sempre que lhe parece, à hora que quer, com a mamãe, com a prima, com a amiga, porque tem o *bond* à porta e à mão, não sabe o que era morar fora da cidade ou longe do centro. Tínhamos diligências e ônibus; mas eram poucos, com poucos lugares, creio que oito ou dez, e poucas viagens.²²⁹

Essa comparação que Machado de Assis faz do tempo dos ônibus com o tempo dos bondes elétricos demonstra a dinamicidade que o novo meio de transporte conferiu ao espaço urbano. Em outro trecho da crônica lê-se:

— Já passou a diligência? Lá vem o ônibus! Tais eram os dizeres de outro tempo. Hoje não há nada disso. Se algum homem, morador em rua que atravesse a da linha, grita por um *bond* que vai passando ao longe, não é porque os veículos sejam raros, como outrora, mas porque o homem não quer perder este *bond*, porque o *bond* pára, e porque os passageiros esperam dois ou três minutos, quietos.²³⁰

Para que fosse implantado este serviço, foi necessário que o Estado buscasse apoio do capital internacional, deixando a cargo das empresas estrangeiras a estruturação e a administração dos serviços públicos, já que as receitas estaduais não tinham condições de arcar com as despesas necessárias para implementação de tais obras. Desta forma, estavam na responsabilidade destas empresas a aquisição e a implantação de trilhos e de todos os equipamentos necessários para o mesmo. Tais empresas foram tão importantes para a estruturação dos serviços públicos no Brasil que chegaram a controlar durante décadas o fornecimento de gás, eletricidade, telefone e transporte público. Um exemplo no qual se evidencia este fato, é o caso das empresas *Cia. City de Planejamento* e a *Light*, que comandaram os serviços em São Paulo e no Rio de Janeiro por tempo significativo.

Após sua popularização nas grandes capitais, os bondes elétricos se espalharam por outras urbes brasileiras. Contudo, faz-se necessário esclarecer que, mesmo que muitas cidades do país tenham instalado os bondes elétricos em seus sistemas de transporte público, e em algumas delas, até com certa rapidez, estas cidades não possuíam a mesma pujança que os grandes centros urbanos - Rio de Janeiro e São Paulo. Assim, o que Pontes afirma em seu estudo sobre o processo de remodelação sócio-urbana na cidade de Fortaleza durante a Primeira República, pode ser designado às outras cidades brasileiras, neste período. Para este autor,

²²⁹ Id, *Ibid.*, p.97

²³⁰ Id, *Ibid.*

a capital cearense não possuía, no tempo, as dimensões econômicas, sociais, industriais e populacionais apresentadas por aquelas cidades [Rio de Janeiro e São Paulo], então núcleo portadores de intensos fluxos urbanos e tensas relações sociais capazes de fazer vingar, entre outros acontecimentos políticos de vulto, um denso movimento remodelador.²³¹

Apesar de que cada cidade que veio a receber os bondes elétricos, tinha suas particularidades, em geral pode-se afirmar que ao percorrer os logradouros, estes veículos trouxeram ao mesmo tempo um profundo sentimento de admiração como também de temor pelo desconhecido. Menotti Del Picchia, ao presenciar a inauguração dos bondes elétricos na cidade de São Paulo, em 7 de maio de 1900, expressou o esse sentimento de admiração que tomava conta daqueles que viram os *tramways* rodarem pela cidade.

Obrigado, Bondinho...

Lembro-me do dia em que os colegas do grupo me convocaram para ver os “bondes elétricos” que iam substituir os de tração animal. Fomos, andantes, após galopada corrida, se não me engano, até um barracão da rua Vitória... Lá estavam os veículos mágicos. Grandes, agressivos, trazendo na frente uma curva e macia, como uma cesta de pelotário, o pára-choque. Parecia uma armadilha de caçar transeuntes que aparelho salva-vidas. [...] Bem merecia notoriedade. Os bondes [...] merecem toda nossa gratidão. Foram dos fatores principais do nosso progresso. Obrigada, bondinho...²³²

A solenidade de inauguração dos bondes elétricos de São Paulo, como não poderia deixar de ser, contou com a presença ilustre do presidente do Estado, Rodrigues Alves, e “todo um escalão de autoridades civis, militares, eclesiásticas, além de grande número de pessoas que lotou os bondes durante todo o dia, já que foram liberadas as passagens para esse evento naquela data”²³³.

Apesar de que São Paulo se constituía como um dos principais centros urbanos do país naquele momento, outras capitais menores conseguiram instalar a eletricidade em seus serviços de transporte público antes de 1900, ou seja, o fato de que São Paulo fosse uma das maiores economias não impediu que cidades pequenas, algumas que nem eram capitais, fossem pioneiras no uso do transporte público por bondes elétricos. A principal explicação para isso foram os empréstimos feitos pelos administradores junto às empresas estrangeiras. Mesmo que o preço fosse alto, devido aos juros altíssimos nos contratos, os governantes locais queriam dotar suas cidades, principalmente as capitais dos

²³¹ PONTE, 1993, p.15

²³² PICCHIA, 1965, p.161. STIEL, Op. Cit., p. 161.

²³³ Id. Ibid., p. 455.

melhoramentos que os tempos modernos dispunham. Assim, os bondes elétricos se espalharam pelas cidades brasileiras da virada do século XIX para o século XX.

A segunda cidade do Brasil a contar com os bondes elétricos, de acordo com Stiel, foi Salvador. 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.²³⁴

Os bondes elétricos chegaram a Belém ainda na primeira década do século XX. E não se pode deixar de relacionar este acontecimento ao fato de que nesse período a capital paraense contava com um intendente interessado em melhorar as condições da cidade. O Sr. Antônio José de Lemos, maranhense radicado no Pará, em sua administração (1897 a 1901) se preocupou em embelezar 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.²³⁵ A análise feita por Pinho sobre a inserção dos bondes elétricos na capital paraense indica que, assim que começaram a trafegar, estes veículos se envolveram em vários acidentes, o que caracterizou a fase mais violenta do processo de modernização²³⁶.

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 a burro que transportavam a população foi vendido para a empresa Teixeira Leite, que ficava em São Luís do Maranhão.²³⁷ Ao estudar as reformas urbanas em Fortaleza na *Belle Époque*, Ponte assevera que a inserção dos bondes elétricos, bem como do automóvel (a partir de 1910) “requereu maior extensão do serviço de calçamento, redimensionamento de praças e novo comportamento no trânsito de pedestres”²³⁸.

Em Recife, a eletrificação no serviço dos bondes demorou a ser instalada, e a companhia chegou a instalar em seus bondes lâmpadas elétricas abastecidas por acumuladores para tentar contornar a ideia de não se ter os bondes elétricos, ato que a

²³⁴ Id. Ibid., p. 385.

²³⁵ Id. Ibid, p. 22.

²³⁶ PINHO, 2008.

²³⁷ Id. Ibid, p. 124.

²³⁸ PONTE, 1993, p.33.

população passou a ironizar, chamando os veículos de “eletroburros”²³⁹. Apesar de toda demora, os bondes elétricos são 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* nesta capital ²⁴⁰.

Na capital maranhense, os bondes elétricos foram inaugurados somente em 1924. No século XIX, a divulgação do “mito da fundação francesa”²⁴¹ tentava aproximar a imagem de São Luís a da capital parisiense, porém, na prática a realidade de São Luís estava bem distante da situação encontrada na França. Em nível de comparação com relação aos aspectos urbanos, enquanto, em 1870, São Luís recebia em suas ruas os bondes de tração animal como sinônimo do progresso material da capital maranhense, em Nantes, uma pequena cidade localizada na região oeste da França, a eletricidade já era uma realidade, como mostra Beltran ao analisar os poderes públicos frente à implantação da eletricidade nesta cidade do interior francês:

A partir de 1870/80, l'électricité devient une réalité industrielle et entre dans La maison ou l'atelier. Gares, grands magasins, salles de loisirs, etc. développent principale en l'étcl airage. La force motrice ayant pour origine l'électricité reste en revanche peu usitée²⁴².

Portanto, embora os gestores maranhenses apresentassem os bondes elétricos como um meio de transporte extremamente moderno e como símbolo do progresso do Estado, o que se pode verificar ao comparar os “melhoramentos” implantados na cidade de São Luís com as demais capitais brasileiras, especialmente o setor do transporte público, era com atraso a modernização que chegava à capital maranhense.

Desta forma, vê-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 na cidade de São Luís, momento

²³⁹ SETTE *Apud* STIEL, p.292.

²⁴⁰ <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.

²⁴¹ Em São Luís no crepúsculo do século XIX disseminou-se a “ideologia da singularidade” do homem e da terra, culminando na construção do imaginário da fundação francesa. Ribeiro do Amaral, pertencente à segunda geração de intelectuais maranhenses, afirmava categoricamente que São Luís “é uma cidade de origem absolutamente francesa” (AMARAL, 2003, p.39). De acordo com Maria de Lourdes Lacroix “Pela visão exagerada de todo um questionável esplendor desse passado, o maranhense sentiu-se superior às populações das outras províncias e procurou buscar uma diferença até em suas origens, atitude esta confirmada pela autoria dada aos franceses à fundação da cidade de São Luís, capital do Maranhão” (LACROIX, 2002, p.78).

²⁴² BELTRAN, 1987, p.157.

no qual, grande parte das capitais brasileiras já contavam com os elétricos há cerca de duas décadas. Assim, enquanto as cidades mais modernas do Brasil deslizavam com velocidade sob as benesses da eletricidade, na capital maranhense a população ainda se locomovia vagorosamente no ritmo dos passos dos “burrinhos lazarentos”.

3.2 “O Maranhão assina seu progresso”: A inauguração dos bondes elétricos em São Luís

A cidade tornou um aspecto da revolução. Todos se locomoviam, procuravam ver. E os mais afoitos queriam ir até a temeridade de entrar no bonde, andar de bonde elétrico [...] Um murmúrio tomou conta dos ajuntamentos: lá vinha o bicho! O veículo amarelo e grande ocupou os trilhos do centro da via pública. [...] Uma campainha forte tilintava abrindo as alas convergentes do povo. [...] E ficou pelo ar, ante o povo boquiaberto que rumava para as casas, a atmosfera dos grandes acontecimentos.

Oswald de Andrade

Em 1924, por fim, a cidade de São Luís ia poder contar com os bondes elétricos. A *Ulen & Company* havia cumprido a sua parte no acordo e entregou o sistema de transporte urbano em tempo oportuno para a inauguração. A instalação dos trilhos já estava concluída e esperava-se então o momento em que os primeiros bondes pudessem ser vistos se movendo sem o auxílio dos animais. São Luís ia poder, finalmente, andar nos trilhos do progresso!

O sentimento de entusiasmo contagiava a todos, por fim a capital poderia desfrutar das benesses da modernização. Mesmo que alguns olhassem com certa estranheza e não fossem simpatizantes do “moderno”, a curiosidade pelo desconhecido acabava por atrair a atenção dos não-amantes do progresso.

A população esperava com expectativa. Mas, eram os administradores maranhenses que dariam mais importância à chegada dos bondes elétricos nas ruas da cidade. Os *tramways* podiam ser considerados uma comprovação do empenho do poder público com a sociedade ludovicense e com o projeto de modernização. Os representantes do governo e do Partido Federalista não deixariam de dar visibilidade a um acontecimento deveras importante para o Estado como era a chegada dos bondes elétricos. Na época, o então presidente do Estado, Godofredo Viana fez questão de publicar uma nota solicitando a presença do deputado Magalhães de Almeida na solenidade de inauguração que, na ocasião, encontrava-se na capital federal em compromisso nas atribuições de deputado federal. No jornal que publicou o telegrama do governador ao seu partidário, lê-se:

Essa inauguração tem medalha!

Da “A notícia” do Rio lemos o seguinte telegrama:

“Maranhão 12, - via Western – Deputado Magalhães de Almeida – Rio – Devendo inaugurar o serviço de bondes electricos, entre 30 de novembro e 10 de dezembro, convido o prezado amigo, que tanto me tem auxiliado com o seu esforço, grande lealdade e dedicação nas obras de saneamento de nossa capital, a

assistir pessoalmente essa solenidade. Abraços affectuosos. – (A) Godofredo Viana, Presidente do Estado.”²⁴³

O convite foi publicado no início do mês de dezembro na *Folha do Povo*. Este jornal, que na imprensa maranhense fazia oposição ao governo, criticou o fato de que Godofredo Viana só direcionou o convite a Magalhães de Almeida. O redator então questionou “Por que, então, o presidente do Estado não fez idêntico convite à bancada?! Não trabalharam todos com a mesma dedicação pelo progresso do Estado?!”²⁴⁴, e apontava para uma suposta resposta: “Como o deputado Maria d’Almeida parece-nos que não são tão bons representantes maranhenses os demais deputados e senadores”²⁴⁵.

As dissidências políticas protagonizadas pelos partidos Republicano e Federalista, este último o da situação, mais uma vez, incorporavam aos bondes elétricos as disputas que se iniciaram desde a implantação da República. O jornal como um dos representantes da imprensa oposicionista indicava que a justificativa para tal atitude estava no fato de que Magalhães de Almeida, como foi colocado anteriormente, foi o responsável pela assinatura do empréstimo que possibilitou a implantação dos bondes elétricos em São Luís. Neste sentido, a *Folha do Povo* reprovava a atitude do governo ao chamar apenas Magalhães de Almeida para a cerimônia: “Escolhido o Comt. Maria d’Almeida para intermediário no negócio do empréstimo cujos empreiteiros obtiveram agora de mão de beijada o contracto para a exploração dos serviços que fizeram, fica esquisito que só elle fosse o convidado”²⁴⁶.

Anos depois, quando Magalhães de Almeida já era presidente do Estado, em uma de suas mensagens oficiais, o mesmo falou da satisfação que sentia ao participar da contratação do empréstimo para a implantação do serviço de tração elétrica nos bondes da capital, bem como de outros serviços urbanos. O presidente do Estado também não deixou de se referir às críticas de que o governo foi alvo, na época, em que o contrato foi assinado com a *Ullen & Company*, empresa responsável pela instalação dos serviços:

[...]

Tenho a satisfação de haver collaborado íntima e insistentemente com o meu prezado amigo Dr. Godofredo Vianna para a consecução desse objetivo, e, mau grado as injurias que por isso mesmo me foram atiradas, não me arrependo de

²⁴³ *Folha do Povo*, 1 de dezembro de 1924, nº284, Ano II, p.2.

²⁴⁴ Id. Ibid.

²⁴⁵ Id. Ibid.

²⁴⁶ Id. Ibid.

havel-o feito, quando observo a transformação verdadeiramente magnifica e surprehendente, que se operou em nossa capital.²⁴⁷

Magalhães de Almeida esclareceu ainda que não havia sido a primeira tentativa do governo de beneficiar a população ludovicense com tais serviços e melhoramentos. Segundo o presidente “(...) Tentou-se por diversas vezes, dotar a capital dos serviços adequados de agua e esgotos, luz e tracção. Por motivos diversos, que seria longo enumerar, malograram-se, porém, até 1923, todas as tentativas a respeito.”²⁴⁸ Essas tentativas sem sucesso eram coisas do passado. Agora, os bondes elétricos já se constituíam em uma realidade visível e muitos queriam presenciar e se tornarem testemunhas oculares de sua primeira aparição.

É importante ressaltar que, não existe um consenso na historiografia quanto ao dia da inauguração do serviço de bondes elétricos em São Luís. De acordo com Stiel²⁴⁹, os bondes foram inaugurados no dia 7 de setembro; já segundo Souza²⁵⁰, a primeira viagem com passageiro ocorreu dia 13 de setembro e, segundo Mendes²⁵¹, este acontecimento se deu dia 30 de dezembro. A falta de consenso talvez se deva aos diversos experimentos que ocorreram até que finalmente os bondes elétricos pudessem rodar pela cidade como parte do transporte público da capital. É bem provável que, antes da grande inauguração solene tenham-se feito algumas viagens de cunho experimental para teste da própria técnica dos veículos.

O desencontro de datas pode ser explicado também pelo fato de que a inauguração se deu por trechos que foram, gradativamente, sendo colocados em funcionamento. Assim, é provável que os autores supracitados tenham se referido às inaugurações de trechos ou ramais diferentes. Essa hipótese ganha sustentação em uma nota do jornal que anunciou a inauguração da seguinte forma: “Inaugura-se amanhã as linhas de bonde do Anil e Estação e dentro de dias estarão completas em trafego todas as demais que o governo prometteu construir.”²⁵²

Levando em consideração as principais fontes analisadas durante o desenvolvimento desta pesquisa, optei por adotar como data de inauguração o dia 30 de

²⁴⁷ Mensagem ao Congresso do Estado lida na abertura da sua 3ª Reunião Ordinária da 12ª Legislativa. 1927. J. Magalhães de Almeida, presidente do Estado do Maranhão, p.101.

²⁴⁸ Id. Ibid.

²⁴⁹ STIEL, Op. Cit., p.446.

²⁵⁰ SOUZA, 1992.

²⁵¹ MENDES, 2005..

²⁵² *O Dia*, 29 de dezembro de 1924, n.157, Anno I, p.01.

dezembro de 1924, uma vez que as principais mensagens oficiais se referem a esta data como a data oficial de inauguração deste serviço na capital maranhense.

Feitos os convites às solenidades era preciso convocar a população através dos folhetins que circulavam pela capital. Um dos jornais utilizados para a divulgação da inauguração dos bondes elétricos foi o jornal *O dia*, órgão do Partido Federalista, como o próprio jornal anunciava em sua capa. Em uma nota de título “Ressurreição” estava posto:

Ressurreição

[...]

Sob a vaia dos maldizentes, rancorosos inimigos de toda luz e systemáticos demolidores de todas as iniciativas progressistas, o sr. dr. Godofredo Vianna subiu à montanha; e de lá, mostra ao povo de sua terra o vulto formoso do Maranhão ressuscitado.

Dois annos chegaram para a obra maravilhosa, para que esse esplendido surge etambula que nos reintegrou, sem diminuição, no concerto federativo.

Eramos a terra adormecida e que depois de largos tempos gastos em busca de justificativa para tão criminosa inercia, descobriu, contente, que havia uma caveira de burro, fonte de males, nascente de desgraças e obstaculos a surtos transformadores. E tudo se ia aceitando sem maiores protestos. Era a caveira...²⁵³

Pelo visto a inauguração dos bondes elétricos era uma oportunidade para demonstrar para a população, e principalmente, para a oposição que o governo do Estado havia conseguido concluir com êxito a “obra maravilhosa” a que se propunha. O Partido Republicano, que se posicionou o tempo todo contra a implantação desses melhoramentos, devido aos onerosos valores que os mesmos representavam para uma receita em precariedade como se encontrava o Maranhão, teve que aceitar que os situacionistas conseguiram, pelo menos *a priori*, a conclusão do trabalho em que se empenharam em edificar. Desse modo, as críticas vinham como golpes certos nas palavras do jornalista, que assim se expressou:

[...]

Apparece um dynamizador, rompe com a rotina, sonha reformas, encaminha realisações; e, num passo que mal dá para traçar planos e escolher projectos, entrega-nos, feitas, todas essas obras cuja falta era assumpto para molejo dos visitantes e ironia dos vizinhos.

Soffreu ataques: Esperava-os. Bem sabia que nenhum burro iria concordar, sem ornejo, com a pulverisação da celebre caveira que lhe ornava os braços. É unida, a especie...

O que importa, porem, ao Maranhão e ao Brasil, é a ressurreição de nosso Estado. Desde a invasão hollandesa que pouco tinhamos progredido e só se notava que viviamos no século XX, porque o Ford suprimira a liteira e no porto fumegavam transatlanticos em vez de bailarem caravellas.

[...]

²⁵³ Id. Ibid.

Só a crença de Anteu na força e no amor da terra mãe, obraria essa transformação que nos deslumbra e que espíritos estreitos maldisem, por incapacidade mental para abranger-lhe a grandeza.²⁵⁴

Ao criticar a oposição, os situacionistas não poupariam os termos mais carregados para diminuir aqueles que se posicionaram contra aquilo que chamavam de “ressurreição de nosso Estado”. Os bondes elétricos, como um melhoramento urbano, foram usados, amplamente, seja pela oposição, seja pela situação dentro do jogo político que estava montado no Maranhão durante a Primeira República. Em uma “carta bilhete” destinada a Godofredo Vianna um mês antes da inauguração dos bondes elétricos, o Sr. A. Ferreira, um dos administradores municipais, fazia referência à oposição nos seguintes termos:

Em breve terão de ver transitar os bondes, esse sonho, que muitos dos que vos odeiam julgavam irrealizável. Esses tiveram a audácia de macular o vosso nome com os epítetos mais inflamantes, terão de curvar a cabeça a vossa passagem e de pôr a ignominiosa Penna de que se serviam para calumniar-vos, ante a realidade dos factos.²⁵⁵

Portanto, se de um lado a inauguração dos bondes elétricos era uma espécie de afronta à oposição, por outro lado era a coroação de mais uma vitória do partido situacionista, que desde os tempos de Benedito Leite comandava a política local. Assim, não faltavam elogios ao herdeiro daquele estadista maranhense, como está visto nas linhas do mesmo jornal um dia antes da inauguração dos *tramways*:

[...]
Hoje pode gritar-se, sem receios nem lisonja, que é Godofredo Vianna a maior figura política da nossa vida republicana. Reune, na mesma personalidade, a febre progressista do Grande Benedito Leite, o equilíbrio e a administração do saudoso Urbano Santos e o talento e vibrantíssimo do formidável Luis Domingues. Tem a mais o espírito de um atheniense que a uma beleza, que aneia a perfeição e que sabe viver, sonhar e criar sem rictos de ódio nem crispções de raiva. O povo compehende o grande espírito de seu presidente e não esquecerá o milagre que em dois annos elle conseguiu: - A ressurreição maranhense.²⁵⁶

A nota do periódico *O Dia* é bem clara com relação aos conflitos que permeavam a instalação dos bondes elétricos. E foi neste clima de grandes conflitos entre os políticos locais e louvores aos administradores maranhenses que os bondes elétricos se puseram a

²⁵⁴ Id. Ibid.

²⁵⁵ *O Dia*, 30 de novembro de 1924, Anno I, nº158, p.01

²⁵⁶ *O Dia*, 29 de dezembro de 1924, n.157, Anno I, nº 157, p.01.

marchar. Os *tramways* agora eram uma realidade e já podiam percorrer os trilhos da cidade.

A viagem inaugural estava marcada para as 14 horas do dia 30 de novembro de 1924, na Praça João Lisboa, como um jornal noticiou: “o bonde inaugural do serviço partirá da Praça João Lisboa às 14 horas, em direção ao Anil, tendo lugares exclusivamente para as autoridades e convidados do Presidente do Estado”²⁵⁷. A programação de todo o cerimonial foi divulgada pelo governo e afirmava que,

A inauguração dos bondes

[...]

O mesmo bonde regressará do Anil as 15h, saltando o Presidente e comitiva, que seguirão a pé, com o povo, para a Camara Municipal, aonde receberá as justas homenagens.

Discursarão ahí, pelo Municipio, o dr. Alcides Pereira e pelos seis amigos do comercio, o sr. Carlos S. Oliveira Neves. O sr. Presidente discursará de uma das janellas da Camara.

As 18 e 18 ½ horas, partirão, respectivamente, da Praça João Lisboa, para o Anil, e da Avenida Maranhense para a Estação os primeiros bondes horários. Excepcionalmente os bondes trafegarão n'estas duas linhas até a hora que houver movimento.²⁵⁸

Cada momento do cerimonial foi, rigorosamente, planejado pela comitiva do governo. Não era um ato cerimonial qualquer. Algumas formalidades precisam ser cumpridas, como o discurso do representante do município, além de outras autoridades locais. Não se pode negar que o governo se preocupou em dar um ar pomposo à inauguração, e pelo que se viu no mesmo dia vários atos solenes aconteceram em homenagem ao presidente do Estado. Seguiam-se, na seguinte ordem, os atos solenes da programação oficial:

- Na Praça João Lisboa tocará a banda de música desde as 17 horas.
- Os cinemas projetarão no proximo domingo, o retrato de S. Exc. o dr. Godofredo Vianna.
- [...]
- As irmãs franciscanas inaugurarão uma sala para estudos no convento local, em homenagem á data.²⁵⁹

Na viagem inaugural, após o retorno do primeiro bonde elétrico que transportaria as autoridades ao local de partida, a banda de música foi designada para apresentar-se na Praça João Lisboa. Entretanto, um jornal oposicionista publicou no dia seguinte que a

²⁵⁷ *O Dia*, 29 de dezembro de 1924, n.157, Anno I, p.11.

²⁵⁸ Id. Ibid.

²⁵⁹ Id. Ibid.

programação não saiu como planejada. Em caso específico da banda de música que deveria voltar do Anil, que era o fim da linha, no próprio bonde houve problemas na operação mecânica do mesmo e a banda teve que voltar a pé, como relatou o jornal *Folha do Povo*: “Por que é que o carro que desceu do Anil, a uma hora de hoje, com a banda de musica, ficou perro (sic) na Rua Rodrigues Fernandes, só descendo 30 minutos depois? O melhor da festa é que a banda de musica desceu a pé.”²⁶⁰

Além das homenagens da banda de música, do cinema e da sala de estudo no convento, a que mais impressionaria devido ao envolvimento de maior número de populares foi organizada no bairro do Anil, um dos principais beneficiados com a instalação dos trilhos na cidade. Neste bairro seria inaugurada até mesmo uma praça que levava o nome do presidente do Estado. *O Dia* divulgava que:

- No Anil, realizar-se-ão, diversos festejos (sic) em homenagem ao sr. Presidente do Estado, e que constam de inaugurações da praça Godofredo Vianna, um marco comemorativo da inauguração, te-deum, musica, fogos de artifício, effectuando-se ás 21 horas uma grande “marche aux flambeaux” que acompanhará o Presidente do Estado até ao Sítio da Liberdade.²⁶¹

Com a divulgação da programação oficial a expectativa era ainda maior. Ainda nem mesmo havia chegado ao meio dia e os curiosos já se aglomeravam no ponto de partida para observar estacionado o carro número 1 da *Ulen & Company*. Todos queriam participar do grande evento e mesmo aqueles que eram motivados pelo sentimento adverso ao “desenvolvimento” ou *aos tramwys*, não deixaram de comparecer.

Eram 10 horas da manhã, um amontoado de pessoas aguardava ansioso pelo acontecimento a que todos os jornais se referiram nas últimas semanas – a inauguração dos bondes elétricos. Uma multidão esperava pelo momento de ver os bondes deslizarem pelos trilhos sem serem impelidos pelos animais. Os ludovicenses se encontravam ansiosos para ver os elétricos se moverem somente com a força da “brisa invisível”. E assim que foi posto em movimento foram ouvidos brados eufóricos e aplausos em reverência àquela “maravilha do progresso”.

A banda da polícia tornava o momento mais elevado e harmonizava as almas daqueles que se lançavam no ritmo do progresso. Durante todo o percurso inaugural, que foi da Praça João Lisboa²⁶² até o Bairro do Anil, inúmeros civis marcharam acompanhando

²⁶⁰ *Folha do Povo*, 1 de dezembro de 1924, nº284, Ano II, p.2.

²⁶¹ *O Dia*, 29 de dezembro de 1924, n.157, Anno I, p.11.

²⁶² A Praça João Lisboa também é conhecida como Largo do Carmo, no qual está localizada a Igreja de Nossa Senhora do Carmo, fundada em 1627 (LIMA, 2002, p.74). Esta praça se localiza no Centro de São

o bonde que agora se movimentava sem os “burracos lazarentos”. Ao adentrar a principal rua da cidade - a Rua Oswaldo Cruz²⁶³ -, o veículo foi ainda mais ovacionado, sendo recepcionado com uma chuva de serpentinas e confetes que caíam das janelas, o que concedia a cerimônia um ar de espetáculo a céu aberto.



Imagem 9 – Bondes na Rua Oswaldo Cruz (Rua Grande)

Fonte: www.cepimar.org.br/bdmaranhão

Assim como nas demais cidades brasileiras, os bondes elétricos se puseram a andar na cidade de São Luís em clima de festa, pois a sua presença representava a própria chegada do progresso, como anunciaram os administradores maranhenses responsáveis por sua implantação. Na realidade, como descreveu um redator de um jornal federalista: “Um grande sonho progressista se realiza com a inauguração das primeiras linhas de bondes. O povo aclama, delirantemente, o chefe de governo.”²⁶⁴ O jornal descreveu com detalhes as manifestações populares na ocasião da inauguração:

Foi um delírio a inauguração dos bondes eléctricos. O estadista illustre que nos preside os destinos e conseguiu realizar essa velha e sempre adiada aspiração maranhense deve sentir-se pago de todo esforço gasto e compensado das calúnias e invectivas recebidas. Nunca vimos em S. Luiz entusiasmo igual ao que ontem sacudiu a cidade e colocou em milhares de bocas vivas e exclamações de uma sentida alegria.

Luís é limitada pelas ruas do Sol e pela Rua Oswaldo Cruz. O nome pelo qual a praça é conhecida até hoje é uma homenagem ao jornalista maranhense, João Francisco Lisboa, que nasceu em Pirapemas (MA), em 1812.

²⁶³ Atualmente, esta rua é mais conhecida como Rua Grande, principal rua do comércio da cidade de São Luís. Segundo Carlos de Lima, a Rua Oswaldo Cruz era “uma das três vias mais importantes dos tempos coloniais” (LIMA, 2002, p.182), que “começa no largo do Carmo (praça João Lisboa) e termina Deus sabe onde, pois se confunde com o velho Caminho Grande (avenida Getúlio Vargas)” (LIMA, 2002, p.183).

²⁶⁴ *O Dia*, 02 de dezembro de 1924, Anno I, nº159, p.01

As ruas, as praças, as janellas encheram-se de pessoasce não havia um quee não batesse palmas a saudar o homem illustre que em dois annos realisou a transformação da capital.²⁶⁵

Como em outros centros urbanos do país que já contavam com o transporte por bondes elétricos, na capital do Maranhão os populares não deixaram de participar da festa com tamanha empolgação e curiosidade em ver os modernos veículos. Ao expressar a euforia daqueles que acompanhavam a cerimônia de inauguração, o jornalista escreveu:

A alegria das ruas

Por todo o trajecto notava-se o contentamento do povo, manifestando-se em aclamações ao dr. Godofredo Vianna que do carro, agradecia, de sorriso nos labios, os applausos dos manifestantes.

Mais de trinta automoveis, conduzindo familias, commerciantes, funcçionarios publicos, militares, e estudantes que iam assistir os festejos anilenses, constituíram expontaneamente um prestito até a futura Villa, seguindo ao lado do carro inaugural que vinha o numero 6.²⁶⁶

Em clima de festa, os administradores maranhenses se congratulavam pela “obra gigantesca” que não só a capital recebia, mas o próprio Maranhão. O acontecimento para o Estado era sobremodo tão importante que “nunca o Maranhão poderá esquecer” o governo daquele que foi responsável pela inauguração deste melhoramento, como relatou um dos representantes do governo. Godofredo Vianna, que desde 1922 assumia o governo do Estado, entraria para a história da administração maranhense como o aquele que inaugurou os bondes elétricos da capital. Ao se referir a este momento pelo qual a capital maranhense passou, Stiel proferiu que:

Enfim chega o dia da inauguração: 7 de setembro de 1924, dia festivo tanto para o Brasil como para São Luís. A festa de inauguração foi belíssima. No primeiro bonde a trafegar viajaram Godofredo Viana, presidente do Estado, deputado Magalhães de Almeida e outras autoridades. Em sessão solene na câmara municipal, assistida por um grande número de pessoas, Godofredo Viana pronunciou um discurso mostrando aos presentes qual tinha sido a sua obra.²⁶⁷

Não era de estranhar que o governo e seus aliados ressaltavam, sempre que possível, a importância da implantação da nova modalidade do transporte urbano. Neste sentido, os federalistas o saudavam por esta “obra gigantesca”, como se lê em uma carta direcionada ao governador:

²⁶⁵ Id. Ibid.

²⁶⁶ Id. Ibid.

²⁶⁷ STIEL, Op. Cit., p.446.

Carta bilhete
 Ao Illmo. Sr. Dr. Godofredo Vianna
 M.D. Governador do Estado

Eis chegado o momento em que a vossa obra gigantesca, vae ter feliz desfecho. Em poucas horas talvez terá o povo maranhense occasião de vêr deslizar pelas ruas de nossa formosa Athenas Brasileira, o Grandioso esforço despendido por V. Excia. Em prol desta abençoada terra.

[...]

Nunca o Maranhão poderá esquecer o vosso glorioso governo, pois, para prova inesquecível, ficarão bem patentes a vossa grande dedicação por este Estado, dotando-o de melhoramentos taes como os que acabaes de fazer.

Jamais este povo, que muitos dos que ignominiosamente vos ofendem por detraz das cortinas, dizem odiar-vos, poderá deixar de vos abençoar e bem dizer.

A. Ferreira²⁶⁸

Em outra nota publicada dois dias depois da inauguração, quando se faz referência à perseguição política que acometia o governo de Godofredo Vianna, o redator qualificou como “espíritos sórdidos” e “negadores da luz” aqueles que se opunham a esta administração, enquanto o governador por dotar a capital de tal melhoramento era considerado como “o realisador do Maranhão”, e mais do que isso, como o próprio “creador do progresso”. Conforme a nota:

[...]

Que combatam Godofredo Vianna os amigos do sr. Parga, por do sr. Parga serem amigos, concebe-se; mas que se combata o realisador do Maranhão de hoje, o creador do progresso cuja falta nos humilhava, isso não pode consentir-se sem a vehemencia de um protesto contra o grupo ambicioso de maus cidadãos e pessimos maranhenses.

Ainda há, infelizmente, espiritos sordidos querendo negar a luz. A esses o povo respondeu com as manifestações de ontem; a esses S. Luiz deu uma lição que não lhes esquecerá tão cedo.²⁶⁹

Neste sentido, a ideia de representação de Chartier²⁷⁰ é bastante elucidativa, uma vez que as autoridades ludovicenses, as elites em geral e os setores sociais mais pobres da cidade assimilaram a implantação do sistema de bondes elétricos em São Luís como a representação do próprio progresso material da cidade. Para este autor, a representação tem o sentido de uma criação de imagens que determinado grupo concebe a respeito de si mesmo, logo, esta noção me parece consonante com o pensamento que a elite ludovicense explicitava, diferenciando-se dos demais grupos sociais, por se considerar civilizada. No que tange a este aspecto, Chartier afirma que

²⁶⁸ *O Dia*, 30 de novembro de 1924, Anno I, nº158, p.01

²⁶⁹ *O Dia*, 02 de dezembro de 1924, Anno I, nº159, p.01

²⁷⁰ CHARTIER, 1988.

as representações do mundo social assim construídas, embora aspirem à universalidade de um diagnóstico fundado na razão, são sempre determinadas pelos interesses de grupos que as forjam. Daí, para cada caso, o necessário relacionamento dos discursos proferidos com a posição de quem os utiliza.²⁷¹

Ainda para esse autor, a representação também estaria atrelada à ausência, colocando que a mesma teria a ideia de substituição, uma vez que possibilitaria a visualização de uma nova presença. Sobre essa assertiva, Pesavento afirma que o historiador constrói as representações a partir das fontes para visualizar o passado, assim

Tais traços são, por sua vez, indícios que se colocam no lugar do acontecido, que se substituem a ele. São, por assim dizer, representações do acontecido, e que o historiador visualiza como fontes ou documentos para a sua pesquisa, porque os vê como registros de significado para as questões que levanta.²⁷²

Assim, a ideia de representação que os referidos autores trabalham possibilita a compreensão do imaginário ludovicense por entender que os bondes elétricos inseridos nesta capital em dezembro de 1924 tentavam representar o progresso, sugerindo a presença deste último no seu espaço urbano.

Nos dias que se seguiram à inauguração, os periódicos estavam cheios de notas sobre a inauguração do serviço. Era normal que se quisesse anunciar aos quatro cantos do Estado que finalmente se rompiam as “amarras imperiais” do atraso e se embarcava no “bonde do progresso republicano”. Expressando o sentimento de euforia que tomava conta da cidade, ou pelo menos da maioria, dizia um jornal da época que o Maranhão firmava seu progresso com a chegada dos *tramways* elétricos:

O Maranhão assina seu progresso.

Verifica-se actualmente a febre de construções que vai por todas as linhas suburbanas dos carris de São Luis. Dois lados, bungalows, já na maioria de tipo moderno, risonho e asseado.

Não há exagero e optimismo em afirmar que os benefícios trazidos pelos “tramwys” 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.²⁷³

²⁷¹ CHARTIER, Op. Cit., p.17.

²⁷² PESAVENTO, 2003, p.42.

²⁷³ A *Pacotilha*, 31 de dezembro de 1924.

O entusiasmo do redator do jornal era visível. Vale ressaltar que, no dia seguinte à inauguração, o mesmo já descrevia uma série de “benefícios” que se sucediam à capital maranhense com a presença dos trilhos, o que segundo o texto representava o próprio “progresso material” da cidade. Supõe-se que, antes mesmo dos bondes elétricos serem inaugurados, os moradores já começavam a construir suas habitações em regiões que pudessem ser favorecidas com as linhas dos bondes. E em sua maioria, as habitações construídas não podiam ser consideradas populares, uma vez que essas áreas que iam recebendo estes “benefícios” que o jornalista pronunciou acabavam sendo, sobretudo, valorizadas.

Em 1923, o mesmo jornal já havia demonstrado que tinha apreço pelo progresso ao reclamar da presença dos bondes de tração animal pelas ruas de São Luís. Um desses protestos ocorreu na ocasião em que o dono da empresa, que era responsável pelo serviço de transporte público, divulgou à prefeitura que ia suspender o tráfego dos bondes de tração animal, já que tinha vendido todo o material rodante e só restavam os próprios veículos. Assim, *A Pacotilha* bradava em nome de todos, segundo o próprio periódico, que finalmente todos estavam “livres dos nunca assas decantados bondes”. A nota intitulada “Enfim...” trazia o seguinte texto:

Enfim!

O proprietário da actual empresa de bondes comunicou á prefeitura municipal que, tendo vendido o material á execpção dos bondes – da dita emprêsa ao govêrno do estado, suspenderá o tráfego dos seus veículos a 1º julho próximo vindouro, em definitivo.

Ignoramos se o coronel Brício, ao mandar arquivar tal comunicação, acrescentou á fórmula sacramental esta outra: - Há mais tempo. Podemos, entretanto, garantir, certos de traduzir uma idéia de todo o público, que só a uma coisa que lamentar: é que a emprêsa não se tivesse lembrado senão agora, ou, pelo menos, em vez de retirar das ruas os famigerados bondinhos no dia 1º de julho, não o fizesse na data mesma da sua comunicação.

Ora até que afinal vamos ficar livres dos nunca assas decantados bondes!

*Tout passe...*²⁷⁴

Esse sentimento de ansiedade e apreensão não era apenas de *A Pacotilha*. Tomava conta dos maranhenses, de um modo geral, que haviam esperado ansiosos pelo momento de ver os bondes elétricos percorrem as vias da cidade. Embora, os bondes elétricos fossem apenas um dos melhoramentos que a capital receberia, a iluminação elétrica já era uma realidade, além de outros serviços implantados, como afiança Corrêa,

²⁷⁴ *A Pacotilha*, 12 de junho de 1923.

dentre todas as obras entregues, o bonde eléctrico certamente era o que tinha o maior valor simbólico, uma vez que ele trazia agregado a si, de forma mais marcante, a idéia de modernidade, visto que além de encurtar as distancias, modificava o espaço urbano, dando um carácter mais a dinâmico cidade.²⁷⁵

Apesar dos administradores maranhenses se orgulharem do feito, nem mesmo no dia da inauguração do serviço os veículos operaram com eficácia. Portanto, assim como o governo defendia o advento da inovação no transporte urbano da capital, a oposição continua com ferrenhas críticas e acreditava que o tal melhoramento “não é lá essas coisas...”. Dentre as notícias divulgadas pela oposição, no dia seguinte está posto:

Os bondes

Inaugurou-se ontem o serviço de tração eléctrica com foguetes, discursos, palavreado e bondes feitos.

Á primeira vista parece de algum valor; mas encarando-se a sério e por quanto nos está a coisada (sic), melhoramento de S. Ex. não é lá essas coisas...²⁷⁶

Na realidade, o fato de os bondes eléctricos começarem a rodar por São Luís não significava que a imprensa oposicionista fosse ficar calada e envergonhada de suas críticas, como sugeriram alguns representantes situacionistas. Muito pelo contrário! Assim que se puseram a andar pelas ruas da cidade, os bondes eléctricos sustentavam as inúmeras críticas feitas pela oposição, principalmente, pela deficiência em sua operação.

Os *tramways* mal começaram a rodar e já apresentavam vários problemas, seja de ordem técnica e mecânica, seja de ordem administrativa. Nem mesmo no dia da inauguração, como foi demonstrado anteriormente, os bondes eléctricos conseguiram trilhar sem falhas. E os vexames não iam passar despercebidos pela imprensa que fazia oposição ao governo. Na continuação da nota anterior as várias azáfamas que foram cometidas pelo novo transporte foram enumeradas em um texto temperado com ironia:

Se não vejamos.

Um dos carros, ás 18 horas ao enfrentar a quina da Rua Oswaldo Cruz com a Rua Branco, teve queimado o soalho do compartimento do motorista.

O n.4, ás 2 hras, em frente a sapataria Pontes, fez meia volta sem ser mandado, e a classica lança, a arrebentar fios telephonicos e produzir faiscas, devido ao contacto, fez correria e panico...

O do Anil, de 6,20, de hoje, 15 minutos de parada no desvio do João Paulo. E na rua Antonio Rayol ao fazer a volta para a Nina Rodrigues descarrilhou as rodas da frente. A viagem deste horário foi percorrida em 45 minutos.

Umás perguntas:

Não há destino? E marcadores de passagens?

²⁷⁵ CORRÊA, 2000, p.24.

²⁷⁶ Folha do Povo, 01 de dezembro de 1924, Anno II, n°284, p.02.

[...]

No celebre lugar, isto é, a Rua Oswaldo Cruz esquina da Rua Rio Branco o carro n.1, hoje ás 10 ½ da manhã fazendo a curva quadrada descarrilhou ficando uma hora a fio.

Que beleza!... Na verdade são batutas os especialistas da Ulen!²⁷⁷

Queima de soalhos, acidentes com fios telefônicos, risco de incêndio com produção de faíscas, descarrilhamentos dos veículos, pânico entre os passageiros, falta de pontualidade, desorganização dos roteiros e linhas, ausência de um sistema de bilhetagem, entre outros. Essas deficiências causavam transtornos para os usuários deste tipo de transporte. Apesar de que a nota se refira ao primeiro dia de operação dos bondes elétricos em São Luís, a maioria desses problemas acompanhou os *tramways* durante grande parte do período em que rodaram nesta capital. Portanto, mesmo que os bondes elétricos fossem taxados nos discursos oficiais pelas autoridades maranhenses como um símbolo do progresso material da cidade, o que se viu na prática desde 1924, na operação deste serviço, estava longe de lembrar o progresso que tanto se buscava.

²⁷⁷ Id. Ibid.

3.3 No ritmo do progresso: O serviço dos bondes elétricos no transporte urbano.

Há dias entrou em um Bond o senhor Beltrano e, ao puxar por uma nota de 2\$000 reis, accode-lhe o Chalupa: _ Não tenho troco, só si o senhor quizer levar bonds.

Jornal A Flecha

Os bondes elétricos já eram uma realidade nas ruas de São Luís. Entretanto, cabe analisar que tipo de veículos, quais os itinerários, qual o preço das passagens, etc. De acordo com Stiel, os bondes que rodaram pelo Brasil podem ser classificados em quatro tipos: os de tração a vapor, de tração a gasolina, de tração animal e de tração elétrica.²⁷⁸

Os quatro tipos de bondes fizeram parte da história do transporte urbano do Maranhão: os bondes de tração a vapor, como já foram mencionados, a partir de 1893 atuaram no transporte da capital na linha Estação Centro – Anil. O bonde de tração a gasolina foi usado apenas em pequenos trechos em São Luís, e esteve presente também em cidades como Santo André (SP), São Gonçalo (RJ) e Porto Alegre (RS)²⁷⁹; os bondes de tração animal foram os precursores dos bondes elétricos e operaram no transporte público até a sua substituição por estes últimos; os bondes de tração elétrica foram inventados por *Siemens* na Alemanha e fizeram parte do transporte urbano de São Luís até meados de 1960, quando já eram considerados ultrapassados com a inserção e difusão de máquinas movidas a óleo diesel pelas cidades brasileiras²⁸⁰. Stiel define os *tramways* da seguinte forma:

Trata-se de um veículo que, possuindo motores ligados aos eixos, por intermédio do seu motorneiro transmite força às rodas que correm sobre os trilhos de ferro ou de aço instalados nas ruas. A corrente positiva é captada geralmente de um fio aéreo, por intermédio de uma alavanca de ferro, com rodilha, ou pantógrafo, que a transmite aos motores e descarrega nos trilhos que a devolvem ao gerador. Em certas cidades a coleta de corrente é feita entre os trilhos, em fenda protegida.²⁸¹

Apesar de que este tipo de veículo tenha sua origem nas fábricas alemãs, os bondes elétricos, ou mais precisamente o seu material rodante, que veio compor o transporte público de São Luís foram fornecidos pela fábrica americana *J. G. Brill*, quando aportaram

²⁷⁸ STIEL, Op. Cit., p.54.

²⁷⁹ Id. Ibid.

²⁸⁰ Sobre a substituição dos bondes elétricos pelos ônibus no transporte público na cidade de São Luís ver PRAZERES, Maria das Graças do N. Na trilha da Modernização: Uma análise da mobilidade dos bondes elétricos em São Luís do Maranhão. In: ALCANTARA JR, José O.; SELBACH, Jeferson Francisco (orgs). *Mobilidade Urbana em São Luís*. São Luis/MA: EDUFMA, 2009, pp. 49-68.

²⁸¹ STIEL, Op. Cit., p.54.

em 1924 no vapor “Hubert”²⁸² Em uma de suas mensagens ao Congresso, o governador Godofredo Vianna descreveu com detalhes as aquisições:

Tração electrica

4 bondes, typo aberto, chassis 21-E, com rodas de ferro fundido de 31 pollegadas de diametro, com 8 bancos cada.

O aparelho para os carros acima consistem de 4 motores duplos, da General Electric 273-A, força de 35 cavalos e de aparelhos de “contrôle”.

2 bondes de 12 bancos, typo aberto, chassis 76-E-I, com rodas de ferro fundido de 31 pollegadas de diametro. O aparelhamento para os carros acima consiste de dois motores quedruples, da General Electric, 273-A, força de 35 cavallos e aparelhos de “contrôles”.

2 bondes-reboque, typo aberto com truck numero 74-T-2, tendo rodas de ferro fundido de 31 pollegadas, da fabricação de J. G. Brill e Company, de Filadefia (U.S.A.)²⁸³.

Um ano antes de sua chegada, foi divulgado em um periódico da cidade como deveria ser organizado o sistema de transporte público por bondes elétricos: “A instalação completa na cidade de São Luís compreenderá: a) uma usina central; b) iluminação das ruas e distribuição de força e luz; bondes elétricos na cidade de São Luís ao Anil. A usina ficará localizada na rua Cândido Mendes.”²⁸⁴

Para a instalação dos *tramways* na cidade foi necessária uma ampla modificação da infraestrutura do espaço urbano. No que diz respeito aos itinerários que os bondes elétricos iam percorrer pelos logradouros, a nota do jornal esclarecia que:

A disposição geral das linhas de bondes consiste essencialmente em uma linha principal leste-oeste, através da cidade com uma outra linha circular para o norte e para o sul. Ficará assim servido o centro da cidade e as linhas a circularão toda, passando por diversas ruas e tocando no bairro comercial, na estrada de ferro, cemitério, hospitais, fábricas, igrejas, escolas, etc.²⁸⁵

Na realidade, os roteiros dos bondes elétricos não se mostraram tão expansivos quanto pronunciou o governo, e os seus trilhos acabaram por se dispor em, praticamente, nos mesmos locais por onde passavam os trilhos dos bondes de tração animal. Estes últimos rodaram em cinco linhas, até serem substituídos: Anil, Estação Central, João Paulo, Largo dos Remédios e São Pantaleão.²⁸⁶ Quanto às linhas dos bondes elétricos, ao

²⁸² Id. Ibid., p.446.

²⁸³ Mensagem apresentada ao Congresso pelo Exmº Sr. Dr. Godofredo Viana, presidente do Estado, em sessão de 5 de fevereiro de 1925, p.06.

²⁸⁴ *A Pacotilha*, 05 de novembro de 1923.

²⁸⁵ Id. Ibid.

²⁸⁶ www.cepimar.org.br/bdmaranhão, visitado em 30 de setembro de 2006.

iniciar a administração do serviço em São Luís, a *Brightman & Company Incorporation* ofertou quatro linhas distribuídas nos seguintes ramais, conforme a tabela abaixo.

Linhas Roteiro dos Bondes Elétricos <i>Brightman & Company Incorporation</i>	
Nº1	Gonçalves Dias
Nº2	São Pantaleão
Nº3	Anil
Nº4	Estrada de Ferro

Tabela 9: Roteiro dos Bondes Elétricos *Brightman & Company Incorporation*
Fonte: Contrato com a *Brightman & Ulen*, 1925

Uma comparação das linhas disponibilizadas pelas duas modalidades de transporte mostra que, apesar das linhas de bondes elétricos terem sido apresentadas com nomes diferentes das linhas em que rodaram os de tração animal e a vapor, na realidade correspondiam aos mesmos roteiros daqueles, apenas com pequenas alterações. A linha Gonçalves Dias considerada uma das principais da cidade, por exemplo, equivalia à linha do Largo dos Remédios, que apenas mudara de nome porque o logradouro “passou a chamar-se Praça Gonçalves Dias²⁸⁷ pela Resolução nº13, de 3 de novembro de 1900, da Câmara Municipal²⁸⁸. Assim, por mais que as linhas adquirissem nomes diferentes daquelas que cortavam a cidade com os bondes de tração animal, os itinerários dos bondes elétricos correspondiam aos mesmos roteiros que os seus antecessores.

Pelo que foi verificado, os serviços dos bondes elétricos ficaram disponibilizados nestes mesmos roteiros até bem próximo de quando deixaram de funcionar, em meados da década de 1960. Segundo o banco de dados da Federação das Empresas de Transporte Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão (CEPIMAR), o serviço de transporte urbano por meio dos bondes elétricos operou durante vinte anos em apenas quatro roteiros, conforme está demonstrado na tabela abaixo.

²⁸⁷ A praça faz homenagem a Antônio Gonçalves Dias, que “nasceu na fazenda Jatobá, a quatorze léguas de Caxias, a 10 de agosto de 1823, e faleceu no naufragio do ‘Ville de Boulogne’, próximo à baía de Cumã, em 3 de novembro de 1864” (LIMA, 2002, p.87).

²⁸⁸ LIMA, Op. Cit., p.87.

Linhas	Roteiros dos Bondes Elétricos (01.04.1926 - 1946)
Nº1	Anil – João Lisboa
Nº2	Estrada de Ferro (Linha Circular)
Nº3	Gonçalves Dias – Avenida Pedro II
Nº4	São Pantaleão – João Lisboa

Tabela 10: Roteiros dos Bondes Elétricos (1926-1946)

Fonte: www.cepimar.org.br/bdmaranhão

Assim, mesmo com a expansão da cidade e com o crescimento populacional durante essas duas décadas, os responsáveis pela administração do transporte público na capital continuavam a disponibilizar as mesmas linhas de bondes elétricos que haviam sido estabelecidas desde a inauguração, em 1924. Vale lembrar que o serviço do transporte urbano por bondes elétricos em São Luís contou com a administração da *Brightman & Company Incorporation* (1924-1926), da *Ulen Management Company* (1926-1946).

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 passagens²⁸⁹. Contudo, verificou-se na prática, como apontam os jornais que os elétricos pareciam ter herdado dos bondes animálicos muitos dos seus problemas, e estes princípios ficaram somente nos papéis e no desejo da população ludovicense que ansiava por um dia ser servido com transporte de qualidade.

Como já foi mencionado, São Luís contava com quatro linhas de bondes nas quais operavam quatro carros responsáveis pelo transporte de uma população que já na década de 1920, segundo Rossini Corrêa, chegava à 52.929 habitantes²⁹⁰. Cada veículo possuía oito bancos, permitindo desta forma uma capacidade de 40 passageiros. Em entrevista publicada em 03 de dezembro de 1924 ao jornal *O Dia*, o Sr. Mac Caskey, representante da *Brightman & Company Incorporation*, afirmava que

- Nas linhas urbanas, acham-se em serviço 4 bondes com lotação de 40 passageiros cada, e na do Anil, 2 bondes para 60 passageiros cada, com 2 reboques que sopportam 30 passageiros em cada.
- Os itinerários ainda não estão em completo vigor, em virtude de não se encontrarem promptos alguns trechos das diversas linhas, o que assegura o sr.

²⁸⁹ PALHANO, Raimundo Nonato, op. cit., p. 306.

²⁹⁰ CORRÊA, Op. Cit., p.191.

Mac Caskey ser muito breve, podendo mesmo avançar, que será dentro de 20 dias no maximo.²⁹¹

Portanto, levando em consideração o contingente populacional da cidade, não era de se admirar que o número de bondes disponibilizados fosse insuficiente para a quantidade de passageiros que deles precisavam. É importante frisar que, este serviço foi sendo implantado gradualmente; assim, aos poucos novos trechos de tráfego iam sendo colocados nas linhas já disponibilizadas. Portanto, após o anúncio do aumento do trecho que de fato aconteceu, o jornal noticiou:

Os melhoramentos

Mais uma linha de bondes que se inaugura

Hoje, às 16 horas, será inaugurado o trafego da linha de bondes partindo da Praça João Lisbôa fará itinerario pelas ruas: Affonso Penna, Jacinto Maia, Antonio Rayol, S. Thiago e Rodrigues Fernandes.

A linha que hora se inaugura virá servir os bairros de S. Pantaleão, Desterro, Codosinho, S. Thiago, os mais populosos, talvez, da capital.

Folgamos em registrar esse serviço, congratulando-nos com o povo, pela satisfação de ver atendida mais uma das suas aspirações.²⁹²

De acordo com uma mensagem apresentada por Godofredo Viana ao Congresso no início de 1925 que trazia como título “Sobre os melhoramentos na Capital, água, energia elétrica e bondes para o transporte”, a capital maranhense que outrora “não tinha luz, não tinha bondes, não tinha esgotos”²⁹³, agora estava em constante processo de melhoramento de seus equipamentos urbanos. Segundo o governador, “em dezoito meses justos viu a nossa Capital concluídos os trabalhos relativos aos seus melhoramentos.”²⁹⁴ A mensagem trazia uma lista “dos machinismos e aparelhamentos de mais importancia que se acham em uso nos serviços”²⁹⁵, além de alguns detalhes da extensão em metros das linhas de bondes um ano após a implantação deste sistema de transporte:

É esta a extensão em metros da linha de bondes:

Da Praça João Lisboa ao Anil	7.500 Ms.
Da Rampa de Palácio á Estação de Bondes	2.832 Ms.
Do Cemitério á Praça Gonçalves Dias	1.747 Ms.
Da Praça João Lisboa a São Pantaleão	1.508 Ms.
Da Rampa do Palácio á Rua Afonso Penna	843 Ms.

²⁹¹ *O Dia*, 03 de dezembro de 1924.

²⁹² *O Dia*, 27 de dezembro de 1924.

²⁹³ Mensagem apresentada ao Congresso pelo Exm^o Sr. Dr. Godofredo Viana, presidente do Estado, em sessão de 5 de fevereiro de 1925, p.02.

²⁹⁴ Id. Ibid.

²⁹⁵ Id. Ibid., p.05.

Ruas Collares Moreira e Nina Rodrigues	843 Ms.
Linha para a Estrada de Ferro	613 Ms.
Total	15.877 Ms. ²⁹⁶

Assim, enquanto o sistema dos *tramways* ainda se organizava, os problemas na prestação de serviço já demonstravam que “os trilhos do progresso”, como pregavam as autoridades, não seria bem executada. Dentre os problemas que este sistema apresentou desde o início, estavam a insuficiência de linhas e de veículos que acentuavam as deficiências do transporte público tão essencial para a cidade. O próprio governo admitia a insuficiência das linhas e dos veículos. Na mensagem se referia mais uma vez à ampliação de uma das linhas e da chegada de novo material:

O governo pensa em ligar a Linha da rampa de desembarque à Estação da Estrada de Ferro, para facilidade do transporte de efeitos comerciais. A estética da cidade. A extensão dessa linha será de novecentos e vinte metros lineares. Para esse fim o governo autorizou a Secretaria do Interior a transportar para esta capital os trilhos existentes no antigo serviço do canal de Gericó, de propriedade do Estado.²⁹⁷

Ainda na mesma mensagem, ao reconhecer a falta de veículos suficientes para o transporte da população, o governo diz que estava “igualmente providenciando para a aquisição de novos bondes, dada a insuficiência do material rodante em uso”²⁹⁸.

Dois anos depois, o seu sucessor Magalhães de Almeida não teve a mesma postura e tentou minimizar as deficiências dos serviços públicos ao afirmar que “os serviços de luz e tracção têm sido postos á prova numa intensa distribuição de tráfego, sem falha apreciavel e em constantes progressos e melhoramentos”²⁹⁹. Entretanto, também na ocasião da rescisão do contrato com a *Brightman*, como forma de justificar tal decisão Magalhães de Almeida reconheceu que a administração do serviço tinha sérios problemas e afirmou que já não compensava tantos investimentos em uma gestão que não trazia um retorno positivo:

[...] Apesar de preocupadissimo com as reformas administrativas que emprehendí, consagrei uma atenção toda especial aos serviços. Administrava-os em virtude do contracto com o governo do meu illustree antecessor, a empresa norte-americana Brightman & Company, Inc.

²⁹⁶ Id. Ibid., p.06.

²⁹⁷ Id. Ibid., p.7.

²⁹⁸ Id. Ibid., p.24.

²⁹⁹ Mensagem apresentada ao Congresso, lida na abertura da sua 3ª Reuniao Ordinária da 12ª Legislatura, 1927. J. Magalhães de Almeida, presidente do Estado do Maranhão, p.103.

A administração não ia bem, pois vivia num regime de déficits e de adiantamentos feitos por conta do Estado, tornando-se assim os serviços, ao contrario do que se esperar, uma fonte de prejuízos para o erário publico, já tão fortemente sobrecarregado. Era impossível, em tal estado de cousas, desenvolver e ampliar as obras ou ao menos mantel-as em condições de effectivo funcionamento. Tinha chegado as coisas a tal ponto que, de uma hora para outra, os serviços podiam paralyzar-se, pois a Brightman já relutava em fazer novos adiantamentos.³⁰⁰

Portanto, os administradores maranhenses tinham plena ciência das carências pelas quais o sistema de bondes elétricos passava durante a Primeira República, mesmo que, muitas vezes, não se quisesse admitir motivados por questões políticas.

A insuficiência de linhas e de veículos ocasionava um terceiro problema que se tornou bastante comum a este tipo de transporte, a superlotação. Os bondes elétricos que rodavam pela capital maranhense no início do século XX ainda eram poucos se for considerada a população urbana que deles fazia uso. Dessa forma, era praticamente inevitável que os *tramways* não transitassem pelos logradouros completamente cheios, o que comprometia a segurança daqueles que os utilizavam.

Outro jornal também confirmava a quantidade de veículos e de passageiros que deveria ser transportada em cada um deles. *A Pacotilha*, porém divulgou ainda que seriam colocados dois bondes na linha do Anil com lotação superior aos demais. Neste sentido, estava posto no periódico, em novembro de 1923:

Haverá no perímetro da cidade quatro bondes de oito bancos cada um, tipo aberto de um só truck, com dois motores, tipo 25 Hp, 550 V, um motor adiante e atrás. Cada bonde pesará 6 t e comportará 40 passageiros. Preparar-se-á um edificio capaz de acomodar seis carros pelo menos e uma pequena oficina, além de um motor gerador de 100 KW. Esse edificio será na estação ou proximidades. O grupo moto-gerador instalado no edificio dará energia para a linha do Anil, na qual se empregarão dois carros do mesmo tipo dos outros, com a diferença porém, da lotação, que será de 50 passageiros cada³⁰¹.

Não era de admirar que o número de veículos não comportasse os usuários do transporte público. Como há pouco foi mencionado, o governo constantemente se referia às novas aquisições de material rodante, de veículos, de peças do mecanismo das instalações dos trilhos ou dos próprios veículos, como está nesta outra mensagem de 1927:

O produto das operações de credito [...] tem tido a seguinte aplicação:
[...]

³⁰⁰ Id. Ibid.

³⁰¹ *A Pacotilha*, 05 de novembro de 1923.

Bondes novos – 157:230\$798
 Agulhas e corações – 31:714\$877
 [...]

 Concertos das linhas dos bondes – 36:511\$459
 Concerto dos bondes – 56:183\$745
 Registradores de passagens – 5:586\$165³⁰²

Apesar de todas as supostas aquisições que os administradores tornavam públicas, o quadro do transporte urbano em São Luís parecia não obter melhoras se considerasse as reclamações de seus usuários através dos jornais.

De acordo com o regulamento publicado pelo Diário Oficial em 15 de dezembro de 1924, em uma 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.”³⁰³ No entanto, enquanto a empresa não fornecia carros suficientes para este contingente populacional era comum ver passageiros seguindo viagem em pé e nos estribos dos bondes, na prática dificilmente coibida num flagrante de descumprimento ao estabelecido no regulamento, já que a superlotação era um problema que persistia desde os bondes animálicos e que acarretava inúmeros acidentes.

A falta de compromisso da gestora do serviço em fornecer veículos suficientes para a locomoção adequada dos passageiros chegou ao ponto de a mesma designar que cinco usuários ocupassem os bancos em que eram adequados apenas para quatro passageiros. O jornal *Folha do Povo* assim relatou as medidas tomadas pela empresa:

Para maior renda possível querem os srs. exploradores obrigar 5 passageiros se sentarem em cada banco quando elles absolutamente, não podem comportar senão 4.
 O povo não deve conformar com isso – os bancos são para 4 passageiros e portanto não devem levar 5.
 É preciso saber que os maranhenses não são uns beoccios que julguem ter sido os bondes electricos (sic) descobertos somente agora.³⁰⁴

Uma das principais imprudências cometidas por aqueles que utilizavam este serviço era pegar o bonde andando ou saltar com o veículo ainda em movimento. Essas práticas não eram exclusividades dos bondes elétricos e nem se constituíam em novidade por aqueles que usufruíam do espaço urbano. Desde quando foram instalados, os bondes de tração animal em várias cidades brasileiras ainda em meados do século XIX, que pegar o

³⁰² Mensagem ao Congresso do Estado lida na abertura da sua 3ª Reunião Ordinária da 12ª Legislativa. 1927. J. Magalhães de Almeida, presidente do Estado do Maranhão, p.112.

³⁰³ Diário Oficial Estado do Maranhão. Tracção Eletrica ao Publico. Anno XIX – 36º da República – n.288. S. Luiz, segunda-feira, 15 de dezembro de 1924, p.8.

³⁰⁴ Folha do Povo, 11 de dezembro de 1924, nº294, Anno II, p.02.

bonde andando e saltar do mesmo em movimento se tornou bastante habitual, tanto que a expressão começou a fazer parte do adágio popular. Na realidade, os bondes de tração animal permitiam este tipo de prática devido à baixa velocidade que circulavam pela cidade, ou seja, “dava para pegar o bonde andando. De tão lento, ao passo tardo dos burros, embora chicote sempre a zunir do motoneiro.”³⁰⁵

Após a chegada dos bondes elétricos, as práticas continuavam mesmo que este tipo de veículo dispusesse de maior velocidade que os seus antecessores. Os usuários dos bondes elétricos seguiam as viagens pulando dos veículos e colocando em risco a integridade física, o que, muitas vezes, acabou por resultar em acidentes envolvendo os passageiros que, porventura se lançavam a tais práticas. Mas eram proibidas pelo regulamento que no artigo 6 dizia que “Os passageiros não podem viajar nos estribos dos bondes, para não perturbar os conductores no cumprimento de seus deveres, não se responsabilizando a Empresa por acidentes ocasionados por imprudencia dos infractores.”

³⁰⁶ O ato de desafiar o perigo ao viajar nos estribos era comum em outras cidades brasileiras onde os *tramways* se puseram a andar. Em Fortaleza, por exemplo,

os bondes, em certos horários, viajavam apinhados por dentro e por fora. Sim, por fora. Por que sempre havia um pedaço mínimo do estribo para alguém colocar uma ponta do pé e agarrar-se ao balaustre e assim seguir viagem arriscadamente rumo à sua casa [...]³⁰⁷

As autoridades governamentais reconheciam a existência do problema, e na tentativa de coibir os imprudentes elaborou um artigo no regulamento *Tracção Eletrica* que tratava especificamente da questão. De acordo com o artigo, nem a *Brightman & Company Incorporation* e nem o poder público se responsabilizavam pelos acidentes que por acaso viessem a acontecer em decorrência de tais faltas por parte dos passageiros, e esclarecia que “qualquer pessoa que tomar um carro ou delle saltar estando o mesmo em movimento, poderá fazel-o por sua conta e risco”, já que a empresa avisava que era “perigosa a tentativa.”³⁰⁸

³⁰⁵ *Alma Fortalezense* - Encarte comemorativo de 284 anos de Fortaleza. Revista Veja. Edição 2160, Editora Abril, 14 de abril de 2010.

³⁰⁶ Diário Oficial Estado do Maranhão. Tracção Eletrica ao Publico. Anno XIX – 36º da República – n.288. S. Luiz, segunda-feira, 15 de dezembro de 1924, p.8.

³⁰⁷ GIRÃO, 1997, p.25.

³⁰⁸ Id. Ibid.



Imagem 10: Bonde elétrico em julho de 1964.

Fonte: www.cepimar.org.br/bdmaranhão

Deste modo, o poder público, que tinha como argumento a preocupação com o bem-estar social, na realidade depositava sobre a população, e mais especificamente, sobre sua “má” conduta a culpa pelo atraso em que estava mergulhado o transporte coletivo. Dessa forma, o Estado procurou se isentar da sua responsabilidade em garantir transporte digno pra todos. Essas “instruções” para o comportamento não passavam de medidas distantes da realidade, e não conseguiam resolver os problemas do transporte urbano, mas apenas maquiavam as verdadeiras causas das falhas do serviço oferecido. O caráter de civilidade que se queria dar aos centros urbanos com tais instruções, como coloca Needell, ao apresentar a *Belle Époque* no Rio de Janeiro, destacavam a importância cultural das reformas que estavam baseadas não somente em “um conjunto saudável e eficiente de novas vias, mas também como símbolo e instrumento da reabilitação do país e de um futuro ‘civilizado’ (isto é, europeu).”³⁰⁹

Apesar de muitos passageiros preferirem saltar e pegar o bonde andando ,existia um sistema de alarme para a solicitação das paradas. E no artigo 4, que regia o comportamento dos usuários de bondes elétricos, ficava claro que “podem os passageiros puxar a campainha uma vez para dar signal de parada, sendo porem todos os outros signaes dados pelo conductor ou pelo motoreiro.”³¹⁰ No entanto, uma tarefa que parecia ser de fácil execução muitas vezes chegava a causar aborrecimentos para os que transitavam nos veículos, principalmente, devido à falta de alerta, ora de usuários que deixavam para puxar

³⁰⁹ NEEDELL, Op. Cit., p.68.

³¹⁰ Id. Ibid., p.8.

o sinal muito próximo da parada, ora do condutor do veículo, que se distraía e não notava a solicitação do passageiro.

Além da descida dos passageiros, outra questão problemática era a parada dos veículos nos pontos estabelecidos para pegá-los. Em um decreto publicado antes mesmo da inauguração dos bondes elétricos, o poder público aprovava “o regulamento para o serviço de Luz, Energia e Tracção Electrica da Capital”, qual já regulamentava que “a administração determinará igualmente os pontos de parada junto aos postes, os quaes serão previamente escolhidos e assignalados.”³¹¹ Apesar de ser estabelecido antes da operação do serviço, assim que os bondes começaram a funcionar, os transtornos com relação aos pontos de parada dos veículos puderam ser constatados. Em uma mensagem oficial, o próprio governo assumia que “temos recebido varias queixas de que os carros não param para os passageiros de pé junto aos postes de parada.”³¹²

No entanto, como está na mensagem do presidente do Estado, o sistema de transporte urbano em São Luís sofria de erros de fácil resolução como, por exemplo, a identificação dos postes de parada dos bondes. Assim, foi necessário Godofredo Vianna esclarecer que “os postes marcados com uma faixa branca não são de parada obrigatoria. O motoreiro só pode parar havendo signal para dar entrada, ou sahida ao passageiro. Os postes de parada obrigatoria são só os postes pintados de branco e encarnado.”³¹³

Apesar de reconhecer que havia problemas na identificação dos postes de parada dos bondes elétricos, os administradores maranhenses tentavam, mais uma vez, depositar no comportamento dos usuários as causas das falhas do sistema de transporte, como se percebe na continuação da nota oficial publicada em 1924, referente aos serviços do transporte público:

Serviços de Tracção Electrica
Aviso ao Publico

[...]

O facto de permanecer uma pessoa junto a um poste não quer dizer nada ao motoreiro. Muitas pessoas podem perfeitamente estar junto de um poste qualquer e não querer tomar o bonde. Não é preciso senão um pouco de energia para erguer a Mao e dar signal de parada ao motoreiro, ao passo que para fazer andar um bonde do Anil há necessidade de 50Hp de energia, donde se poderá facilmente concluir que é conveniente evitar paradas desnecessarias.

³¹¹ Diário Oficial Estado do Maranhão. Anno XX- 37ª da República – nº4. S. Luiz, quarta-feira, 7 de janeiro de 1925., p. 07.

³¹² Diário Oficial Estado do Maranhão. Tracção Eletrica ao Publico. Anno XIX – 36º da República – n.288. S. Luiz, segunda-feira, 15 de dezembro de 1924, p.8.

³¹³ Id. Ibid.

O Administrador.³¹⁴

Além de problemas com a identificação das paradas dos bondes, a população que se utilizava deste serviço ainda sofria com problemas simples de serem resolvidos como a falta de letreiros que identificassem as linhas dos veículos. Essa negligência por parte da administração do serviço tornava o simples fato de pegar um bonde uma difícil tarefa, uma vez que como reclamava um jornal da época: “Os bondes nem letreiros têm!”³¹⁵ O sentimento expresso era de decepção, pois almejava-se que com os bondes elétricos o transporte urbano conseguiria funcionar dentro das normalidades, mas logo no início se percebeu que este serviço não caminharia nos trilhos. Surgiam assim, inúmeros casos de aborrecimentos que enchiam as páginas dos jornais opositores, como haja vista o caso a seguir:

O Serviço dos bondes!

[...]

Hoje, então piorou a decepção. Um passageiro que desejava ir á villa do Anil, esperou até cançar, o bonde que trouxesse o letreiro do Anil. Não apareceu o bicho. Aborrecido ia voltar para casa quando lhe disseram que os bondes do Maranhão não terão indicador. O passageiro terá como nos tempos da Teixeira Leite de perguntar: para onde vae o bonde?³¹⁶

A má qualidade do serviço oferecido foi capaz de, em pouco tempo, suscitar nos ludovicenses até mesmo uma “profunda saudade dos antigos bondinhos, despertada hoje, por um dos eletricos (sic) que também é cocho”, como expressou o jornal.³¹⁷ Assim, a falta de uma postura por parte da gestão do serviço em resolver problemas simples como a colocação de letreiros nos veículos, deixava a população desacreditada no novo sistema de transporte. E quando, finalmente, os veículos foram dotados de identificação das linhas, os letreiros “além de pequenos, pouco visiveis, são collocados em um ponto tão impróprio que a noite então, o foco principal do bonde offusca a vista do passageiro não o deixando ler.”³¹⁸

Enquanto serviço primordial à cidade, os bondes elétricos tinham horários estabelecidos. No Diário Oficial publicado em novembro de 1924, o governo maranhense afirmava que o serviço público ao ser inaugurado ia obedecer a uma tabela de horários

³¹⁴ Id. Ibid.

³¹⁵ *Folha do Povo*, 02 de dezembro de 1924, nº284, Anno II, p.02.

³¹⁶ *Folha do Povo*, 01 de dezembro de 1924, nº283, Anno II, p.03.

³¹⁷ Id. Ibid.

³¹⁸ *Folha do Povo*, 11 de dezembro de 1924, nº294, Anno II, p.02.

provisória que seria divulgada à população. De acordo com a mensagem de Godofredo Vianna, “o serviço de todas as linhas começará às 5h da manhã e terminará às 23 horas.”³¹⁹

Conforme foi divulgado pelo governo, os horários das linhas dos bondes foram tornados públicos para conhecimento daqueles que desfrutariam tal serviço. Como se percebe na tabela abaixo com os horários de uma das principais linhas da cidade, a linha do Anil, os veículos tinham horários regulares e operavam dentro dos requisitos básicos das atividades urbanas, ou seja, eram estabelecidas de acordo com os horários de funcionamento das funções e exercícios, tais como o comércio, a administração pública, a saúde, a educação, etc.

HORÁRIO PROVISÓRIO DOS BONDES DA LINHA DO ANIL (1924)			
SAHIDAS (chapa 1)		SAHIDAS (chapa 2)	
Anil	L. Carmo	L. Carmo	Anil
5,35	6,19	5,30	6,21
7,08	7,52	7,05	7,54
8,41	9,25	8,38	9,27
10,14	10,58	10,11	11h
11,47	12,31	11,44	12,33
13,20	14,04	13,17	14,06
14,53	15,37	14,50	15,39
16,26	17,10	16,23	17,12
17,59	20,16	17,56	18,45
21,05	21,49	19,29	20,18
22,38	23,22	21,02	21,51
24,11	-	22,35	23,24
		24,08	-

Tabela 11: Horário Provisório dos bondes da Linha do Anil (1924)

Fonte: Diário Oficial Estado do Maranhão, Anno XIX – 36º da Republica – n.293, S. Luiz, 17 de dezembro de 1924, p.08.

Fazendo referência à mesma linha de bonde – a linha do Anil -, outra nota divulgava que os bondes partiriam da Praça João Lisboa, passariam pela Rua Oswaldo Cruz, depois o Caminho Grande, e finalmente, chegariam ao bairro do Anil. De acordo com a mesma, os veículos sairiam “das 5 às 9 da manhã, e das 15 às 19 os bondes partirão

³¹⁹ Diário Oficial Estado do Maranhão, Anno XIX – 36º da Republica – nº 270, S. Luiz, 24 de novembro de 1924, p.01.

da Praça João Lisboa de meia em meia hora, e no restante do horario as partidas serão de hora em hora.”³²⁰

Portanto, como se vêem, os horários estabelecidos levam em consideração os períodos de atividades que se desenvolviam na cidade, principalmente, dos trabalhadores, um dos grupos que mais se utilizava deste tipo de transporte urbano. Em uma declaração no Diário Oficial, o chefe de tráfego do município chegou a afirmar que as viagens estariam sujeitas às necessidades dos usuários e, que os veículos rodariam até pegar o último passageiro, mesmo que fosse necessário ultrapassar o horário estabelecido. Assim, em nota publicada em dezembro de 1924 foi anunciado:

Atenção

Os bondes do Anil, Estação, Remédios e Rampa, tráfegarão amanhã, 24 e 31 deste, 5 de janeiro, até depois do horário enquanto houver passageiros.

Maranhão, 23/12/1924

D. Santos
Chefe do Trafego³²¹

O discurso dos administradores em oferecer um serviço que suprisse as necessidades da população logo ecoava destoante do que se via na prática diariamente pelas ruas de São Luís. Os horários colocados pela empresa muitas vezes deixavam de ser seguidos, e constantemente os carros atrasavam e deixavam aqueles que deles dependiam por horas à espera pelo tal bonde. A inobservância dos horários era um problema sério que comprometia 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. Um exemplo disso está num dos jornais da época:

Por um tris

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

Ontem à tarde, o bonde n. 1 que tráfegava 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.

³²⁰ Diário Oficial Estado do Maranhão, Anno XIX – 36º da Republica – n° 270, S. Luiz, 24 de novembro de 1924, p.6.

³²¹ Diário Oficial Estado do Maranhão, Anno XIX – 36º da Republica – n.295, S. Luiz, 23 de dezembro de 1924, p.08.

Não é esse o primeiro susto que experimentam os passageiros, pois ha dias identico facto ocorreu mais proximo do “céu” e nas mesmas circunstancias do que citamos.

Enquanto se não verificar em desastre de conseqüências sérias, os sr. Encarregadas do escritório que a companhia mantem na Estação não se compenetrarão de que da obcervancia rigorosa dos horários dependem a regularidade do tráfego e a tranqüillidade dos que viajavam despreocupados e ... sem seguro de vida.³²²

Como está visto nesta notícia, o não cumprimento dos horários podia ser gerado pelo simples desleixo da companhia em não respeitá-los ou, o que era mais grave, por outros problemas bastante comuns neste serviço, como o mau estado de conservação dos carros, os descarrilhamentos e as quedas de energia.

[...]

Estivemos sempre e continuamos ao lado da verdade.

Combatemos os serviços da Ulen e tivemos sempre razão.

O serviço não presta. Não presta o material, não presta a obra.

Os celebres desvios estão ahi a descarilhar os bondes que por sua vez não podem fazer as curvas porque os celebres especialistas não entendem dos serviços que o Estado lhes confiou.³²³

A situação em que se encontravam os carros era alarmante e, de acordo com Palhano, os melhoramentos que haviam sido 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.³²⁴ Tal medida ainda era insuficiente para que se pudesse ter um transporte de qualidade, em grande parte porque mesmo que um novo conjunto de agulhas fosse posto, 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 com a aparelhagem dos carros se não quisessem terminar os seus percursos a pé ou esperar horas até que fosse contornada a situação. No entanto, ao se referir aos problemas de funcionamento dos carros, o regulamento da Tração Elétrica alegava na cláusula oitava que,

8 – A polícia tem instruções especiais para mandar descer do bonde o passageiro que se intrometer em alguma cousa concernente do material mecânico ou elétrico dos carros, estragando-lhes os acessórios ou de outra maneira interferindo no

³²² *Pacotilha*, 16 de dezembro de 1924

³²³ *Folha do Povo*, 2 de dezembro de 1924, n°284, Anno II, p.02.

³²⁴ PALHANO, Op. cit., p. 336.

funcionamento do serviço ou perturbando a comodidade dos passageiros, será até multado. Pagando o custo dos reparos e mais perdas e danos.³²⁵

Portanto, a única alternativa que se deixava para os usuários dos bondes era esperar que a própria empresa tomasse providências para o seu melhoramento. Mas, ao que tudo indica, a *Ulen & Company* não parecia incomodada com a situação caótica do transporte público, o que tornava cada vez mais difícil para a população se locomover nestes veículos.

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 o discurso do senador Magalhães de Almeida no período em que foi contraído o empréstimo norte-americano, no qual foi declarado 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 poderia adequar-se perfeitamente aos que estavam em vigor naquele momento.

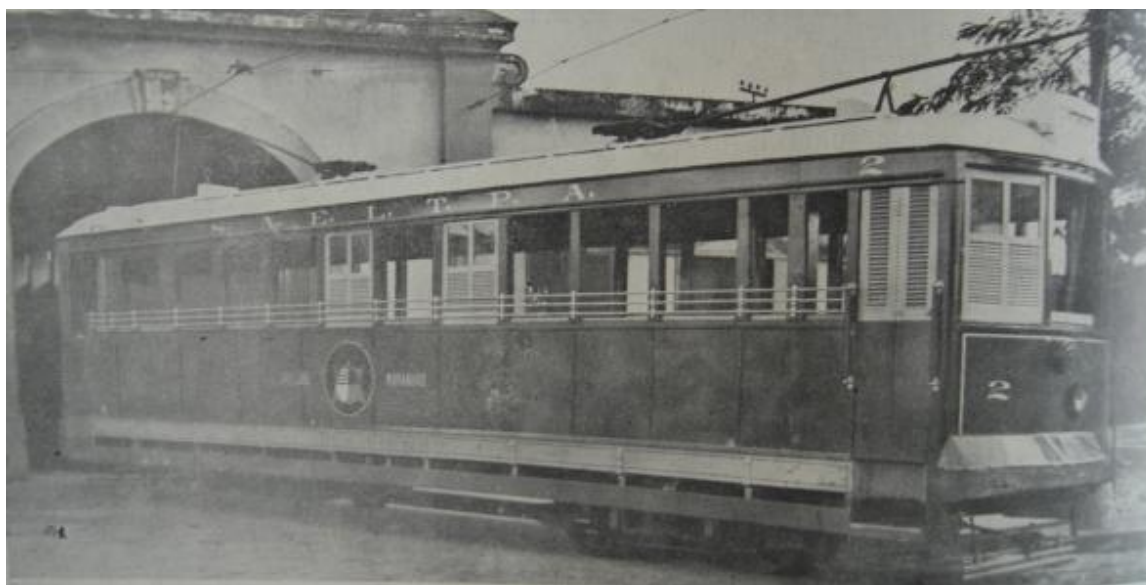


Imagem 11: O perfil de um bonde elétrico
Fonte: Miécio Jorge. Álbum do Maranhão, 1950

Somava-se ainda à superlotação, à inobservância dos horários e às péssimas condições dos carros, a alta taxa que era cobrada pelo serviço. Como já foi dito anteriormente, uma das justificativas para a implantação do sistema de bonde à tração elétrica foi oferecer um serviço com tarifa de valor mais acessível às camadas populares. A Lei 140 de 12 de setembro de 1909 tinha como um dos seus objetivos a diminuição no

³²⁵ Diário Oficial Estado do Maranhão. Tracção Eletrica ao Publico. Anno XIX – 36º da República – n.288. S. Luiz, segunda-feira, 15 de dezembro de 1924, p.8.

preço das passagens, entretanto o que se via era a constante reclamação dos usuários com relação a esta taxa, como será mostrado mais adiante. O Decreto nº879, de 19 de novembro de 1924, no qual vinha publicado o regulamento dos serviços urbanos determinava que a administração “fixará também o preço das passagens da maneira estabelecida no § 5º do Art. 6º, atenedendo ás distâncias e á importância dos locais servidos pelos bondes.”³²⁶

Em uma mensagem apresentada ao Congresso, em fevereiro de 1924, o presidente do Estado afirmava que no final daquele ano ia ser implantado um sistema de transporte urbano com “linhas de bondes, com passagens baratas, em carros especiaes, e com redução nos passes para operários”³²⁷. Segundo as declarações oficiais, além de oferecer passagens com tarifas de valores irrisórios, o governo ainda beneficiava as classes populares quando lhes concedia o direito de meia passagem, como mostra esta outra nota que se referia aos operários:

Sobre melhoramentos na Capital, água, energia electrica e bondes para o transporte.

Senhores Membros do Congresso

[...]

Para aliviar as condições actuaes da vida do operario maranhense, o governo lhe fez nas passagens dos bondes um abatimento de 50% nos respectivos preços. Isso lhe facilitará a moradia em bairros e predios mais salubres do que naquelles em que actualmente reside.³²⁸

Os operários formavam um dos grupos que mais se utilizavam do transporte público, e por isso priorizaram-se estes passageiros. Por exemplo, um roteiro com saída do bairro do Anil até o centro da cidade, na Praça João Lisboa, a passagem custava em média 900 Rs (réis)³²⁹ para os demais passageiros, enquanto que para os operários a taxa cobrada era de 400 Rs pelo mesmo percurso. Vale ressaltar que foi criado um sistema de caderneta, espécie de carteira de meia-passagem que o operário deveria apresentar para garantir o direito. Entretanto, este sistema só vigorava em determinados horários, conforme foi

³²⁶ Decreto nº879, de 19 de novembro de 1924.

³²⁷ Mensagem apresentada ao Congresso pelo Exmº Sr. Dr. Godofredo Mendes Vianna, presidente do Estado, em sessão de 5 de fevereiro de 1924, p.70 e 71.

³²⁸ Mensagem apresentada ao Congresso pelo Exmº Sr. Dr. Godofredo Mendes Vianna, presidente do Estado, em sessão de 5 de fevereiro de 1925, p.53.

³²⁹ O sistema monetário dos réis e contos de réis foi uma herança deixada pelos portugueses e vigorou no Brasil desde o período colonial até 1942, quando foi substituído pelo Cruzeiro. Conforme Stiel, “Na época dos primeiros bondes, havia pequenas moedas divisionárias nos seguintes valores: \$0,10 réis, \$0,20 réis, \$0,50 réis, \$0,100 réis, \$0,200 réis e \$0,500 réis; a seguir moedas e notas dos valores: 1\$000 réis (um mil de réis), 2\$000 réis (dois mil de réis), 5\$000 réis (cinco mil de réis), 10\$000 réis (dez mil de réis), 20\$000 réis (vinte mil de réis), 50\$000 réis (cinquenta mil de réis), 100\$000 réis (cem mil de réis), 200\$000 réis (duzentos mil de réis), 500\$000 réis (quinhentos mil de réis) e 1:000\$000 réis (um conto de réis, equivalente a um milhão de réis)” (STIEL, Op. Cit., p.2).

noticiado no Diário Oficial: “Haverá cadernetas para operários, custando a passagem 400 Rs. do Anil á Cidade, vigorando, porem, essas cadernetas apenas das 5 ás 6 ½ da manhã e das 17 ás 18 ½.”³³⁰ Isto é, os horários em que entravam em vigor o sistema de meia-passage m correspondiam aos horários de entradas e saídas da fábricas.

Além dos operários, outros grupos também tinham direito à meia-passage m, a saber, os estudantes e alguns profissionais da educação. Assim como para os operários, existiam regras também no que diz respeito aos horários e apresentação das cadernetas que esses grupos deviam seguir. Assim, no caso dos estudantes ficava estabelecido que,

Cadernetas Escolares – Haverá cadernetas de 100 Rs. a passagem, vigorando das 6 ás 7 ½ e das 11 ás 12 para os alumnos das Escolas primarias. Os alumnos do Lyceu e da Escola Normal gozarão das mesmas vantagens uma vez que estejam devidamente uniformizados.

[...]

Na Linha do Anil a caderneta escolar constará de bilhetes de 400 Rs. dando direito a passagem até a cidade. Nas duas outras secções haverá o abatimento de 50% sobre o preço da tabella.³³¹

Portanto, mesmo com a apresentação da caderneta, os estudantes deviam estar fardados, o que garantia aos mesmos o direito à meia-passage m somente quando iam ou voltavam das escolas. O sistema de meia-passage m nos bondes elétricos não era exclusivo da capital maranhense, em outras cidades havia sistemas similares. Em Fortaleza, de acordo com a narrativa de Girão, existia a meia-passage m, garantida com a apresentação da carteirinha estudantil e dos passes escolares que eram espécies de tíquetes que eram vendidos pela empresa administradora com valor correspondente à metade do preço da passagem:

Menino do Liceu falava dessas coisas. E muito mais. [...], apanhava o bonde na Praça do Ferreira para ir dois quarteirões adiante pernar no Mercado Central ou no Passeio Público, onde ficava a Ceará Ligth. Ali, comprava-se, por cinco mil réis [...] um talonário de passes da Ligth, para uso nos bondes. A passagem normal custava 100 réis, os estudantes com a carteirinha do Centro Estudantil Cearense, pagavam a metade: 100 passes por 5 mil réis.³³²

Em sua obra, *O Liceu e o Bonde*, o autor recorre às suas memórias de menino quando Fortaleza ainda era apenas uma cidade provinciana, que almejava a modernização dos grandes centros urbanos. E na construção dessa paisagem sentimental da Fortaleza-

³³⁰ Diário Oficial Estado do Maranhão, Anno XIX – 36º da Republica – nº279, S. Luiz, 24 de novembro de 1924, p.06.

³³¹ Id. Ibid.

³³² GIRÃO, Op. Cit., p.132.

Província, como ele denomina, o bonde estava presente na vida do aluno do Liceu que experimentava como iniciante as vivências urbanas. Assim, Girão narra que na hora do recreio era comum se observar no pátio da escola o que ele chama de “camaradagem solidária”, na qual alunos de “fardinhas remendadas” recebiam de outrem “doação de um passe de bonde para que o colega mais humilde pudesse comer um pedaço de bolo na cantina”.³³³ Segundo o ex-aluno do Liceu de Fortaleza, só acontecia porque “o passe de bonde (metade do valor da passagem vigente nos coletivos do Ceará, Tramways, Light and Power Ltda.) tinha força de moeda corrente nos negócios escolares, principalmente na aquisição dos bagulhos da cantina.”³³⁴

Voltando à capital maranhense, o direito à meia-passagem nos bondes elétricos também alcançava os profissionais da educação, especialmente, os professores e vigilantes das escolas primárias. De acordo com o regulamento, estes “com cartão de identidade fornecido pela Secretaria do Interior, terão as mesmas regalias que os alunos.”³³⁵

Não se pode negar que a eletrificação dos bondes tornou esse meio de transporte mais acessível, transformando-o até mesmo num dos signos da “democratização”, já que ricos e pobres dele se utilizavam, mesmo que houvesse uma estratificação das linhas e dos lugares nos carros. Na narrativa de Girão, o bonde de Fortaleza era mais do que um veículo de transporte coletivo...

Era o espaço agitado da cidadezinha que começava a ganhar foros metropolitanos. Democrático, recebia em seus amplos bancos de madeira envernizada cidadãos de todas as categorias. Senhores em impecáveis ternos branco de linho HJ, inglês legítimo, e humildes ambulantes com seus cestos ou tabuleiros, mulheres do povo com trouxas e embrulhos pesados. O bonde de Fortaleza, diferente dos de outras cidades, não tinha reboque (o taioba, como se chamava no Rio de Janeiro) destinados a passageiros com carga. Aqui, ia tudo em cambulhada. Barrulhentos, desarrumados, passageiros e veículos dominavam o cenário do centro nervoso da Capital, a sua Praça Ferreira, ruas adjacentes e bairros.³³⁶

Em São Luís, o sistema de transporte urbano por bondes elétricos se concretizava de forma diferenciada do que acontecia na capital cearense. Mesmo que tivesse ocorrido um rebaixamento do valor da tarifa quando se substituíram os bondes animálicos pelos elétricos, grande parte da população ainda era alijada desse serviço, pois nem todos podiam pagar a passagem. E ainda que vigorasse um sistema de meia-passagem, este não

³³³ Id. Ibid., p.55.

³³⁴ Id. Ibid.

³³⁵ Diário Oficial Estado do Maranhão, Anno XIX – 36º da Republica – nº279, S. Luiz, 24 de novembro de 1924, p.06.

³³⁶ GIRÃO, Op. Cit, p.25.

alcançava a todos os grupos que necessitavam do benefício. Os comerciários, os vendedores ambulantes, profissionais liberais e outros não tinham direito à meia-passageira e também se constituíam grupos de trabalhadores de baixa renda e que eram usuários dos bondes elétricos, que diariamente se utilizavam deste tipo de transporte para se deslocarem até seus locais de trabalho, que, em geral, ficavam no centro da cidade.

Logo nos primeiros anos de sua implantação, o serviço de tração elétrica já estava a enfrentar problemas no setor tarifário. Palhano afirma que “já a partir de 1928 começou uma onda de insatisfação relativa aos serviços prestados pela subsidiária norte-americana, motivada, entre outros fatores, pelo valor elevado das tarifas de seus principais serviços”³³⁷.

Estes aumentos nos preços se davam principalmente porque, de acordo com o contrato, a *Ulen* tinha o direito de repassar os seus *déficits* para o valor das passagens, enquanto o Estado não podia impedir estes aumentos e tinha obrigação de garantir os lucros da gerenciadora. Esta benevolência do contrato causava contínua insatisfação da população, que chegou a pedir em praça pública o fim da exploração norte-americana.

O abuso da empresa, no que diz respeito às taxas, ainda chegou ao ponto dos passageiros serem cobrados até pelos pacotes e utensílios que carregavam sobre seus colos. Talvez a empresa fizesse tal exigência porque se esquecia que o serviço prestado estava bem aquém dos valores cobrados, o que indignava a sociedade ludovicense, que pagava caro por um serviço que não correspondia às suas expectativas. Desta forma, surgiam inúmeras reclamações nos diários em protesto à tamanha incoerência, a exemplo da seguinte:

Reclamações

Pessoas que residem na estrada do Anil, servida pelos bondes da Ulen, pedem-nos reclamemos junto ao sr. Administrador dos Serviços de Tracção contra uma nova medida adoptada, há três dias, pelos conductores, ou sejam os cobradores. A medida é esta: Tudo quanto os passageiros conduzem, mesmo sobre as pernas, como simples marmitas vasiaas, estão sujeitas ao pagamento de 200 réis, de qualquer parada daquela linha. Naturalmente, o Sr. Administrador, ignora tal medida³³⁸.

Este tipo de medida abusiva restringia bastante o uso dos bondes pelas camadas populares, tornando-o um serviço seletivo por excelência. Para Palhano,

³³⁷ PALHANO, Op. Cit., p.160

³³⁸ *Correio da Manhã*, 02 de julho de 1930, p.06

Na verdade, as camadas dominantes sempre mantiveram o monopólio do consumo pleno das facilidades infra-estruturais existentes. Sempre essas camadas desfrutaram o acesso aos serviços locais de água encanada, esgotos, luz domiciliar, bondes, praças, parques e jardins, coleta de lixo, ruas calçadas, higienização, etc. O problema crucial para o engenho político da República Ludovicense cingiu-se a equilibrar uma situação em que os serviços disponíveis permaneceram sempre concentrados e, portanto, limitados no que se concerne a um amplo consumo coletivo³³⁹.

Enfim, o consumo coletivo dos serviços públicos era limitado, uma vez que eram as elites econômicas e políticas que mais usufruíam deles, em detrimento de uma grande maioria que se encontrava à margem, vivendo até mesmo sem usufruir dos “melhoramentos” que a capital dispunha. Portanto, de acordo com Palhano, não se pode supor que os elétricos tornaram-se acessíveis a todos os indivíduos que faziam parte da sociedade ludovicense, apesar deste meio de transporte ter sido o mais utilizado durante a Primeira República. O que sobressaiu foi o fato de que ele “foi sempre um serviço de uso muito seletivo, graças ao preço de suas passagens, em geral proibitivo às camadas pobres”³⁴⁰.

Portanto, mesmo que as autoridades políticas com seus discursos progressistas em torno dos bondes elétricos tentassem de todos os meios justificarem os tão onerosos empréstimos e os benevolentes contratos, a capital maranhense em fins da Primeira República não contava com um serviço de transporte público capaz de suprir suas necessidades, e na prática, de acordo com vários setores da sociedade local, a cidade de São Luís ainda andava longe de trilhar pelos caminhos do progresso.

³³⁹ PALHANO, Op. cit., p. 164

³⁴⁰ Id. Ibid, p. 298

3.4 Andando nos trilhos: As sociabilidades nos bondes elétricos

[No bonde] havia as conversas, as discussões entre os passageiros do bonde; os debates em torno de assuntos do dia; debates ordinários cordiais. [...] Isto a despeito de haver então o bonde primeira, e bonde segunda classe reservado à ralé de tamancos; ou descalça e sem gravata e sem paletó. Nos bondes de primeira classe, o indivíduo limpo, calçado, engravatado e de paletó e sem embrulho ou pacote na mão, fosse qual fosse a sua cor, a sua raça, a sua profissão, podia viajar, em bonde ou em trem.

Gilberto Freyre

O serviço de bondes elétricos assim como os demais “melhoramentos” pelos quais São Luís havia passado na virada do século justificavam-se pelo fato de que o “progresso” deveria atingir a todos, pois não era possível construir uma imagem de “cidade civilizada”, enquanto grande parte da população continuava com “maneiras provincianas”. O “mau” comportamento dos segmentos mais pobres no espaço público negava este ideal de progresso. E a cidade era por excelência esse espaço do contraste, onde imperava ao mesmo tempo o fausto e a miséria, a beleza e o indecoroso, a generosidade e o ludíbrio, as virtudes e os vícios. A cidade era o espaço das diferenças, onde habitam os antagônicos, e no que se refere ao social, as cidades modernas não perderam este poder. Pesavento entende a cidade como “o teatro de realizações das diferenças sociais”, e o espaço urbano manifesta “não apenas a diferenças de classe e ocupação, mas todo um *ethos*, uma sociabilidade e uma carga de valores que vêm associados àquelas diferenças básicas e originárias, comprovando o quadro de contrastes da cidade.”³⁴¹

As classes subalternas além de ser bastante prejudicadas com a precariedade dos serviços públicos, ainda eram vistas como responsáveis pela situação de “atraso” em que se encontravam tais serviços. As intervenções urbanas produzidas para modernizar o espaço da cidade se articulavam com a ordem social, uma vez que o primeiro segmento deu as diretrizes para a elaboração dos “elementos constituintes da ordem urbana e da disciplina social”. Era preciso disciplinar as classes populares. Não se podia remodelar o espaço urbano sem que houvesse uma correção dos modos de comportamento. Pechman afirma que

a presença das multidões nas ruas das grandes cidades, a provocação à ordem e a ameaça latente de revolta se constituem num grande desafio à redefinição de uma ordem pública. E a ordem pública passa a ser percebida a partir da necessidade de reordenação do espaço público.³⁴²

³⁴¹ PESAVENTO, Op. Cit., p. 62.

³⁴² PECHMAN, 1994, p.31.

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, 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”.³⁴³

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 regulavam os modos dos usuários deste coletivo, denotando uma característica das cidades modernas que ao tratar de questões urbanas se preocupavam em “pôr em exercício os serviços de vigilância e segurança pública”³⁴⁴. Uma de suas primeiras cláusulas se referia ao modo como deveriam estar trajados os usuários dos bondes elétricos. Portanto, assim determinava o artigo 2: “Os passageiros sem paletó ou colarinho, porém bem vestidos em tudo mais só podem viajar nos reboques e na plataforma posterior dos outros carros.”³⁴⁵ Ponte verificou que em Fortaleza, assim como em outras cidades brasileiras, este tipo de determinação por parte do poder público também vigorou. Segundo este autor, na capital cearense

[..] exigia-se que os passageiros estivessem vestidos com decência: paletó, colarinho e sapatos. Segundo depoimentos de pessoas que viveram na Cidade a partir desse século, grande parte da população, excetuando os muitos pobres, usava cotidianamente paletó (alguns de casimira inglesa ou linho ou muitos de tecido mais rústico), o que é verificável através das fotografias da época.³⁴⁶

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

Os operários que iam para as fábricas, os vendedores que trabalhavam no mercado, e pessoas com outros tipos de ocupação, dificilmente tinham trajes adequados ao modelo afixado pelo código. Os paletós, os colarinhos e as peças finas exigidos para adentrar nos bondes não combinavam com os uniformes e vestimentas usadas na labuta pela maioria da população ludovicense, e muito menos com o clima quente da Ilha, além de não se

³⁴³ Tração Elétrica, In: Pacotilha, 1 de dezembro de 1924, p.1.

³⁴⁴ PESAVENTO, Op. Cit., p.83.

³⁴⁵ Ibid.

³⁴⁶ PONTE, Op. Cit., p.33.

ajustarem à realidade econômica dessa população. E ainda, de acordo com esta cláusula, mesmo aqueles passageiros que estivessem “bem vestidos”, porém “sem paletó ou colarinho” só lhes era permitido viajar nas partes posteriores dos veículos. Portanto, ainda que alguns indivíduos das camadas populares chegassem a usar roupas “decentes” para usufruírem deste serviço, a discriminação era preservada nessa hierarquização dos espaços, pois seus lugares nos bondes, assim como no corpo social, já haviam sido determinados – a retaguarda dos coletivos.

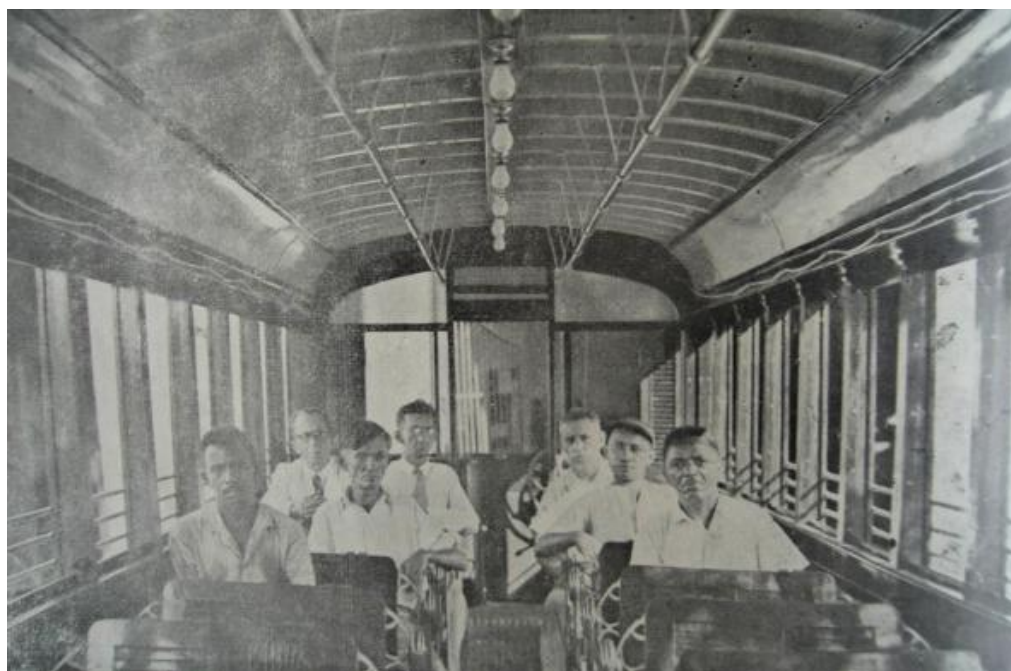


Imagem 12: Passageiros no interior de um bonde.

Fonte: Miécio Jorge. Álbum do Maranhão, 1950

Machado de Assis, ao criticar o comportamento do dito homem moderno da cidade carioca e sua preocupação com a aparência ao circular pela cidade, expressa que na sociedade carioca do início do século “[...] os vestidos e os brilhantes saem a passeio. A graça não fica em casa, nem a elegância, nem a beleza; todos esses bens do céu e da terra amam o ar livre.”³⁴⁷. O homem moderno não se escondia, mostrava-se, saía às ruas. Era um homem praticante da cidade, que flanava por ela. E, ao adentrar ao espaço público, a aparência era sobremodo valorizada, uma vez que “a idéia que o homem tem do belo imprime-se em todo o seu vestuário, torna sua roupa franzida ou rígida, arredonda ou alinha seu gesto e inclusive impregna sutilmente, com o passar do tempo, os traços de seu

³⁴⁷ ASSIS, Op. Cit., p.123.

rosto”³⁴⁸. Portanto, as roupas eram muito mais que o ato de cobrir-se, de vestir-se, era a indicação da própria personalidade e da posição que se ocupava na sociedade ou que gostaria de ocupar; era uma forma, muitas das vezes, de mascarar aquilo que se entendia por feio, por desagradável. Neste sentido, com as vestes, “o homem acaba por se assemelhar àquilo que gostaria de ser”³⁴⁹.

Machado de Assis, em uma de suas crônicas intitulada “Instruções” ironizava as regras de conduta estabelecidas pelo poder público para os passageiros de bondes elétricos do Rio de Janeiro. Ao introduzir o regulamento, o cronista fluminense destaca que “o desenvolvimento que tem tido entre nós este meio de locomoção, essencialmente democrático, exige que ele não seja deixado ao puro capricho dos passageiros”³⁵⁰. Assim, como acontecera na capital da República brasileira, na cidade de São Luís e nas demais cidades que adotaram os bondes elétricos nos seus sistemas de transporte urbano, o progresso acabava por esbarrar no arcaísmo estrutural da sociedade que desejava ser moderna. Verifica-se que foi uma prática comum nas cidades brasileiras a adoção de regulamento de condutas para este tipo de usuário dos serviços públicos, o que demonstra a fragilidade desse modelo de modernização adotado pelo Brasil nos moldes europeus.

O regulamento se pronunciava até mesmo sobre o ato de cuspir nos carros, por não ser apenas uma questão de civilidade, mas principalmente por uma questão de saúde pública. Num momento em que a cidade redobrava sua atenção receosa com os surtos epidêmicos³⁵¹, que ameaçavam os ares ludovicenses e se constituíam como risco permanente para aqueles que habitavam este espaço urbano, um ato desse tipo deixava temerosos aqueles que pretendiam tornar a cidade um lugar salubre.

Ao estudar a saúde pública de São Luís na Primeira República, Almeida afirma que as condições sanitárias deixavam muito a desejar e acarretavam sérios problemas, principalmente para a parcela menos favorecida, que em sua maioria vivia em condições miseráveis. E mais do que isso, além de ser a mais prejudicada com a precariedade dos serviços da saúde pública, essa parcela era vista não como vítima, mas como responsável pela propagação de doenças³⁵². Assim, sob o pretexto da saúde pública, os menos favorecidos eram empurrados para os lugares mais afastados, o que criava em torno deles

³⁴⁸ BAUDELAIRE, 1996, p.9.

³⁴⁹Id. Ibid.

³⁵⁰ ASSIS, Machado. Instruções. Apud O’DONNELL, Julia Galli. Para andar nos trilhos. In: *Revista de História da Biblioteca Nacional*. Ano 2, nº14, novembro de 2006, p.70.

³⁵¹ Dentre os surtos epidêmicos, destaca-se o da peste bubônica que atingiu a cidade de São Luís nos anos de 1903 e 1904.

³⁵² ALMEIDA, Op. Cit., p. 240.

uma espécie de cordão de isolamento, enquanto representação acerca das classes populares, entendidas como “construções humanas sobre o real”, naturalizando o social³⁵³. Mais especificamente sobre eles é que pairava a preocupação do regulamento ao estabelecer que era “estritamente proibido cuspir nos carros”, estando inclusive sujeitos a serem retirados dos veículos aqueles que fossem reincidentes.

A preocupação com a salubridade dos espaços públicos não era exclusividade de São Luís. O Brasil como um todo havia enfrentado inúmeras crises epidêmicas desde a segunda metade do século XIX, principalmente, a cidade do Rio de Janeiro, como destaca Chalhoub ao afirmar que, na capital republicana, a epidemia de febre amarela chegou até mesmo a causar transtornos às atividades comerciais do país e às propostas de implementação de políticas imigrantistas³⁵⁴. Deste modo, o regulamento dos passageiros de bondes elétricos de que Machado de Assis falava em sua crônica não deixou de conter nos seus setenta artigos, um que fosse concernente à preocupação com a saúde pública. Logo no primeiro artigo havia: “Dos encatarrados – Os encatarrados podem entrar nos bondes, com a condição de não tossirem mais de três vezes dentro de uma hora, e no caso de pigarro, quatro.”³⁵⁵

Apesar do passageiro ser o alvo principal do regulamento, ele se referia também ao comportamento dos condutores. Aos usuários cabia auxiliar a administração dos empregados e, se alguma coisa irregular fosse encontrada na operação deste serviço, os reclamantes poderiam dirigir-se por escrito à administração. Assim como os passageiros, os condutores dos bondes eram pertencentes aos grupos de menos *status* na sociedade, logo era mais uma forma de controlar a conduta desses grupos. No entanto, nenhuma das dez instruções se referia à empresa que gerenciava o serviço, e como já foi exposto anteriormente, a falta de cobrança por parte do Estado tornava a *Ulen* dona da situação, pois ela não podia ser cobrada por terceiros.

Como foi visto, anteriormente, foram afixados horários em que os bondes elétricos deviam fazer suas viagens. Essa tabela de horários estabelecidos favoreceu o surgimento de relações das mais diversas entre aqueles que se utilizavam dos bondes nos mesmos horários. Os estreitamentos de laços de amizades, os namoricos e os flertes, as brigas e os confrontos entre os inimigos. Dentro dos bondes sucedia tudo isso.

³⁵³ JOVCHELOVITCH, 2000, p. 64.

³⁵⁴ CHALHOUB, 1996, p.61-62

³⁵⁵ ASSIS, Machado. Instruções. Apud O’DONNELL, Julia Galli. Para andar nos trilhos. In: Revista de História da Biblioteca Nacional. Ano 2, nº14, novembro de 2006, p.70.

O interior de um bonde era bastante propício para o início dos flertes. Um espaço em que os corpos se aproximavam e o toque era mais suscetível de acontecer se tornava um local perfeito para o surgimento de amores. Assim, entre uma viagem e outra, muitos namoros foram pegando carona nos bondes elétricos que corriam lentos pelas ruas de São Luís. E não se tratava apenas dos iniciantes, aqueles que já eram enamorados também usufruíam deste veículo, principalmente, para fazerem passeios românticos nos fins das tardes quentes. O bonde que fazia linha para a Estrada de Ferro era um dos preferidos, pois seu roteiro passava pela Avenida Beira-Mar, o que dava direito ao passageiro de apreciar uma bela visão do por-do-sol na Baía de São Marcos. Mas, sem dúvida, o bonde mais utilizado pelos amantes era o que fazia linha para a Praça Gonçalves Dias, um dos principais cartões postais de São Luís, que unia em uma única paisagem o frescor da arborização das palmeiras que dançavam ao sabor do vento, a visão do sagrado com a presença da Igreja de Nossa Senhora dos Remédios e uma vista panorâmica do por-do-sol no elevado do largo. Este roteiro era tão procurado pelos namorados que ficou conhecido como o bonde romântico, pois era o “preferido dos casais de namorados que procuravam a beleza e tranquilidade do Largo dos Remédios”³⁵⁶



Imagem 13: Praça Gonçalves Dias

Fontes: Coleções São Luís: Memorabilia de antigos e raros cartões postais;
http://biblioteca.ibge.gov.br/colecao_digital_fotografias.php?this_pag=48&palavra_chave=

³⁵⁶ Revista Leia Hoje, set/out de 1991, p.28.



Imagem 14: Praça Gonçalves Dias

Fonte: Coleções São Luís: Memorabilia de antigos e raros cartões postais

As viagens até os bairros chegavam a durar até mesmo um pouco mais de uma hora, como por exemplo, um passageiro que saía da Estação Central até o bairro do Anil. Era tempo suficiente para construir vínculos com quem viajava no banco ao lado. As viagens longas e lentas neste fluxo entre o centro da cidade e os bairros distantes, na maioria das vezes com os veículos lotados de passageiros, faziam florescer as conversas, as leituras de jornais, livros e revistas, suscitavam nos corações dos mais românticos os namoros, e momentos de amizade, fraternidade e até mesmo de desafeição, ali eram compartilhados.

É inegável que muito disso já existia desde os bondes de tração animal. Contudo, com a regularização dos horários e com a inserção de maior número de usuários, o transporte por tração elétrica acabou por incentivar muito mais as sociabilidades do que os seus antecessores.

Ler um jornal, um folhetim, ou folhear uma revista ou um livreto era a forma que muitos passageiros encontravam de tornar o percurso nos bondes elétricos mais curtos e mais interessantes. A leitura podia acontecer de forma individual quando não se tinha um conhecido dentro do bonde, ou de forma coletiva quando muitas vezes, as discussões sobre as diversas notícias do campo da política, da ciência, das artes tomavam força entre os passageiros que partilhavam as folhas de um mesmo jornal, folhetim ou similar. O ato de

ler nos bondes deixava a viagem mais prazerosa, sem dúvida, pois se conseguia preencher um tempo considerado ocioso. Em um jornal de São Luís, encontrei uma espécie de glossário com título “Leitura para o Bond” com chistes que, possivelmente, foram escritos para distrair um ou outro passageiro que estivesse a bordo de um veículo desse tipo. Na nota pública em 1904 por *A Pacotilha*, está:

Leitura para o bond

Definições

Juízo – harmonia entre a lavoura individual e as asneiras geraes.
 Juntas – partes do corpo que estão separadas.
 Serapião – homem que terá de rodar mais cedo ou mais tarde, sem puxarem a feira.
 Agapito – letra, que ligada a um vício fórma um homem como outro qualquer.
 Amizade – coincidência de interesses.
 Papa – entidade que no augmentativo mette medo ás crianças no diminutivo sustenta-as e no natural faz santos.
 Distracção – filosofia da conveniencia.
 Hermeneutica – borracha applicada ao governo dos povos.
 Céu – mundo visto de pernas para o ar.
 Inferno – ajustes das contas universaes.
 Orçamento – banquete onde todos comem e ninguém fica satisfeito.
 Advogado – herdeiro das brigas alheias.
 Casamento – suicídio longo.
 Musica – crime premeditado.
 Aposentadoria – capacidade para ganhar sem trabalhar.
 Tapete – victima de quanta discussão aparece.
 Peito – parte do corpo que anda aborrecida com o numero dez.
 Bengala – manual de educação em alguns casos.
 Beijo – unico estalo que não assusta.
 Pobreza – fim de mês que nunca termina.
 Foz – começo de um fim de um rio.
 Lyrismo – recurso de mulher feia.
 Molestia de nervos – falta de costura e de pancadas.³⁵⁷

Machado de Assis em uma de suas crônicas fala deste hábito que também era percebido nos bondes elétricos que percorriam as ruas cariocas. Em sua narrativa é retratada uma dessas ocasiões em que um passageiro esquece um jornal de Londres dentro de um bonde elétrico: “— No meio da tanta aflição, vale-nos a leitura, principalmente de folhas inglesas e americanas, quando algum passageiro as esquece no *bond*. Um deles esqueceu anteontem um número do *Truth*. Conhece o *Truth*?”³⁵⁸

A produção de uma escrita com a apropriação de léxicos dos novos objetos técnicos foi bastante comum entre os literatos da virada do século XIX para o século XX. A inserção de vários objetos técnicos, tais como cinematógrafos, fonógrafos, kodaks e

³⁵⁷ *A Pacotilha*, 14 de fevereiro de 1904.

³⁵⁸ ASSIS, Op. Cit., p.176.

ornatos, máquinas de escrever e outros acabavam por influenciar a escrita e a produção literária dos cronistas, dos poetas, dos jornalistas. Segundo Sússekind, neste momento a disseminação desses objetos técnicos “pareceu constituir um horizonte técnico com o qual se defrontavam necessariamente os produtores literários brasileiros do período, então de modo hesitante.”³⁵⁹ Portanto, os literatos não podiam ser, e não foram indiferentes ao advento de novos recursos técnicos, e apropriaram-se desses novos mecanismos seja no ato de passar as ideias para o papel com a utilização de uma máquina de escrever, seja colocando a técnica como personagem em suas obras, ou até mesmo modificando a técnica literária através da adoção dos novos recursos técnicos.

Assim que os bondes elétricos passaram a percorrer as cidades houve um grande surgimento de novas expressões que se tornaram bastante populares. Dentre os ditos populares mais conhecidos temos: “comprar bonde”, que significa fazer um mal negócio; “pegar o bonde andando”, diz-se de alguém que chega atrasado ou entra numa conversa já iniciada sem saber o que se disse até então; “tomar o bonde errado” era expressão para designar quando se enganava quanto ao resultado de um negócio que se julgava ter êxito; “andar na linha” ou “andar nos trilhos”, falava-se de alguém que era íntegro e correto, principalmente, nos negócios; “cara de bonde” designava uma pessoa em quem não se pode confiar, traidor; “tocar o bonde para frente” era usado para expressar a perseverança após uma fase difícil, um momento de crise; “bigu” era a viagem clandestina nos bondes ou carona; “morcegar” ato de subir ou descer de um bonde em movimento e outros.

Inúmeras expressões surgiram dentro e fora dos bondes, ditos inspirados no cotidiano dos usuários deste tipo de veículos. Expressões que indicam quanto os bondes influenciaram nas sociabilidades daqueles que pertenciam à cidade. Não se pode negar que os *tramways* aguçaram a criatividade dos populares que não economizaram em criar léxicos e adágios que traduziam a presença e importância deles na vida dos cidadãos. Vale ressaltar que muitas dessas expressões ainda hoje são utilizadas, algumas com o mesmo sentido, outras com alteração ou adaptações nos significados.

Portanto, os bondes elétricos se constituíram elementos importantes na formulação de novas sociabilidades dentro do espaço urbano, uma vez que faziam parte do cotidiano da cidade, transportando os ludovicenses de casa para o trabalho, para a igreja, para o teatro, para o cinema, para a escola. Os *tramways* aproximavam não só as distâncias entre o centro e um bairro distante, mas também entre os próprios moradores da cidade, que

³⁵⁹ SÚSSEKIND, Flora. Op. Cit., p.24.

tinham neste veículo a possibilidade de se conhecerem e firmarem laços de amizade, que envolviam até mesmo os “mortoneiros ou condutores [...] que eram bem tratados pelos passageiros, muitos dos quais se tornaram velhos amigos”³⁶⁰. Ponte sintetiza bem o que os elétricos imprimiram no comportamento do homem cidadão. Para este autor, “os bondes significavam um novo e importante espaço de sociabilidade; em livros, jornais e revistas não é raro encontrar referências a conversas e acontecimentos advindos de seus bancos. Foram, assim como as ferrovias, objetivados como signo de modernidade.”³⁶¹

³⁶⁰ Revista Leia Hoje, set/out de 1991, p.28.

³⁶¹ PONTE, Op. Cit, p.33.

3.5 Abrindo caminho para o progresso: As transformações na paisagem urbana de São Luís

É impossível dizer em quantas velocidades diferentes se move uma cidade a cada instante. (...) e que dizer das ruas de tráfego intenso e da circulação do dinheiro e das mercadorias desigual segundo o bairro e a classe, e da rotação do capital mais lenta nos legumes mais rápida no setor industrial, e da rotação do sono sob a pele, do sonho nos cabelos? (...) do mesmo modo que todas essas velocidades mencionadas compõem o dia que passa - ou passou - na cidade de São Luís.

Ferreira Gullar

No país os trilhos eram concebidos como sinônimo do desenvolvimento e da modernidade. Em grande parte isso é explicado pelo teor de dinamicidade que os mesmos conferiam ao espaço urbano. Apesar de bastante deficitário como foi mostrado a pouco, os bondes elétricos contribuíram de forma significativa na dinamização das cidades brasileiras, bem como da capital do Maranhão. As linhas férreas ao serem implantadas facilitaram o transporte de pessoas e cargas dentro da urbe, dissolvendo as antigas noções de tempo e de espaço. Por isso, foram idealizados como um dos símbolos máximos da cidade moderna.

Assim, os trilhos trouxeram inovações agudas sobre a urbe, sobretudo nas relações sociais e no traçado urbanístico. Tendo como um dos seus principais objetivos ligar o centro à periferia, foram fundamentais no crescimento de São Luís, já que a cidade se estendia acompanhando as linhas dos bondes. Este fato não era percebido somente na capital do Maranhão. Lorenzo, que se preocupa em analisar o Estado de São Paulo, verifica que o mesmo processo acontece na capital paulistana, onde:

Os bondes elétricos da Light, além de terem constituído a mais importante fonte de lucro da empresa nos primeiros anos de suas atividades na cidade de São Paulo, foram, desde os primeiros anos do século, fatores decisivos para a reordenação espacial da cidade em expansão. Foram, também, fundamentais na incorporação e valorização de novas áreas urbanas e na crescente especulação imobiliária.³⁶²

Os trilhos, desde o momento em que começaram a trafegar pelas ruas da cidade, puseram-se a serviço da modernização do espaço, e assim iam abrindo caminho para o progresso. Na São Luís da década de 1920, quando os bondes mal haviam sido implantados, a sociedade já estava ciente do processo de expansão da malha urbana, assim

³⁶² LORENZO, Op. Cit., p. 165.

como, já entendia que este processo era um fator ligado às linhas dos *tramways*. como aponta uma das matérias do Diário de São Luís:

É conveniência da companhia e do serviço público, que a linha acompanhe quanto possível a estrada a que estão ligadas muitos interesses. Foi com o estabelecimento da atual linha que vimos surgir quase todas as casas e sítios que marginaram a estrada e que se não estão todos habitados é devido ao insuficiente e pouco econômico serviço que atualmente é prestado (...)³⁶³

O transporte urbano de São Luís nos primeiros vinte anos de operação dos *tramways* estava disponibilizado nas seguintes linhas: Anil – João Lisboa, Estrada de Ferro, Gonçalves Dias – Avenida Pedro II, e São Pantaleão – João Lisboa³⁶⁴.

Como já foi dito, os itinerários dos elétricos possuíam praticamente a mesma disposição que os dos bondes animáticos. O roteiro dos *tramways* evidenciava que seu traçado estava direcionado para atender aos setores mais ricos da sociedade ludovicense, pois as linhas foram inseridas nas ruas onde estes habitavam, impossibilitando as camadas mais pobres de usufruírem de tal serviço, já que certamente residiam bem longe deste espaço. No que se refere ao privilégio sobre os serviços públicos Amaral destaca que:

Estes logradouros serviam de limites entre as principais ruas, habitadas pelas famílias importantes, justamente as que concentravam os serviços públicos urbanos existentes, como as linhas de bondes, a iluminação a gás e o abastecimento de água canalizada³⁶⁵

Ao cortar alguns logradouros, os trilhos valorizavam estes caminhos, que foram aparecendo em todas as direções, porque, para receber este serviço a cidade havia passado por transformações urbanísticas, com a criação de uma infraestrutura física que pudesse lhe ceder passagem. Assim, o alargamento e calçamento de ruas, a construção de pontes e aterros, e construção de calçadas, puseram São Luís em um novo processo de urbanização, gerando uma forte expansão do capital imobiliário. Ou seja, as obras de infraestrutura impulsionaram o desenvolvimento da cidade, que porventura, promoveu a dinâmica no capital imobiliário através da especulação do espaço urbano. Assim, as áreas que foram tracejadas pelas linhas dos bondes ganharam valor, já que a empresa que gerenciava o serviço era sujeita a implantação de condições de infraestrutura capazes de suportar tal empreendimento.

³⁶³ Diário de São Luís, 13 de junho de 1924, p.1.

³⁶⁴ www.cepimar.org.br/bdmaranhão, visitado em 30 de setembro de 2006.

³⁶⁵ AMARAL, 1897, p. 316.

Desta forma, os “melhoramentos” dos serviços concediam uma supervalorização a estes espaços que, a partir desse momento, atraíam os olhares daqueles que compunham os setores mais aquinhoados da sociedade, como fonte de investimentos por meio da especulação imobiliária. Na análise de Mendes, que estuda o serviço de bondes em São Luís, o problema da habitação na capital era ocasionado pela ausência dos *tramways* no espaço urbano, já que “sem um sistema de transporte eficiente, a população era obrigada a morar o mais próximo possível do trabalho”, o que resultava na situação deprimente de expulsão dos mais pobres, que eram obrigados a se concentrarem “no centro da cidade, pagando preços abusivos sem as mínimas condições de higiene e conforto”³⁶⁶.

A ausência dos bondes não deve ser responsabilizada pela crise no setor imobiliário, pois mesmo com os bondes presentes, a cidade ainda sofria com a sua deficiência, na medida em que, este serviço sempre operou com problemas de ordem tanto técnica como administrativa, como foi exposto nos capítulos anteriores. Entre tantas discussões, uma coisa é certa, a especulação imobiliária na capital ganhou impulso com a eletricidade que movimentava os bondinhos.

Surgiam assim, vários bairros que tornaram a urbanização mais dinâmica e complexa, trazendo benefícios e malefícios para a sociedade maranhense. Palhano, ao se referir ao processo de expansão da urbe, ressalta a importância dos bondes no mesmo, pois de acordo com o autor, contribuíram de forma decisiva para a ocupação dos bairros, já que “principalmente com a sua modernização, através da introdução da tração elétrica, ampliava a capacidade de atendimento e expandia as linhas”³⁶⁷.

Numa nota da Pacotilha essa ideia era visível e, tida ainda sob o olhar de otimismo daqueles que almejavam alcançar o progresso:

Verifica-se actualmente a febre de construções que vai por todas as linhas suburbanas do Carris de São Luís. Dos dois lados, bungalows, já a maioria de tipo moderno, risonho e asseados.

Não há exageros e optimismo em afirmar que os benefícios trazidos pelos “tramwys” electricos são dos mais celebres. Continue ele a funcionar com regularidade e segurança, e o progresso material de São Luís não mais sofrerá a estagnação dolorosa que nos abate desde o início da república, antes irá cada ano - cada mês - a aumentar.³⁶⁸

Dentre todas as áreas que sofreram transformações na organização espacial, talvez a que mais se transformou com a chegada dos trilhos foi o bairro do Anil. Esta região contou

³⁶⁶ MENDES, Sylvânio. op.cit., p.26.

³⁶⁷ PALHANO, Raimundo Nonato, op. cit., p. 297.

³⁶⁸ Pacotilha, 31 de dezembro de 1924.

com a implantação da iluminação elétrica, água, esgoto, calçamento e alargamento das vias públicas, que foram fundamentais para motivar a ocupação desta área e de suas proximidades.

No entanto, o progresso material, que tanto o Estado aspirava, sairia bem caro, principalmente, para os setores mais desfavorecidos da sociedade, já que sofreriam diretamente as conseqüências da nova organização urbana. Carone, ao estudar o início do regime republicano brasileiro, atesta que com o processo de expansão da urbe, “centenas de famílias foram desalojadas, desde então, e não só pelas demolições ostensivas da prefeitura ou do governo federal”, como também pela “especulação com o solo, feita pelas companhias de bondes, de serviços públicos”³⁶⁹.

Embora tenha se concretizado como um dos fatores principais da expansão urbana, a especulação imobiliária não foi sua única consequência. A presença dos bondes deixou também marcas profundas em sua paisagem. No que diz respeito às questões de modificação do espaço, um dos exemplos mais célebres de São Luís foi a destruição da Igreja de Nossa Senhora da Conceição dos Mulatos, que foi efetuada sob a justificativa de que

avançava em direção à rua, de tal maneira que o bonde passava rente a uma de suas paredes, constituindo perigo para os passageiros que ficavam no estribo da condução. Em decorrência disso, os motoneiros, quando os bondes se aproximavam da Igreja, tocavam insistentemente um sino e gritavam aos passageiros: “Olha a direita, olha a direita.”³⁷⁰

³⁶⁹ CARONE, 1971, p.217.

³⁷⁰ SOUZA, 1992, p.37



Imagem 15: Linha do bonde que passava ao lado da Igreja de N. Sra. da Conceição dos Mulatos
Fonte: BARROS, 2001, p.40.

A Igreja fora construída por volta de 1760 e era “uma das igrejas mais veneráveis de São Luís”. Possuía um pequeno largo, e tinha seu fundo voltado para a Rua de São Pantaleão e o lado direito para a Rua Grande, “sobre cujo alinhamento avançava bastante, obrigando os pingentes dos bondes a precauções especiais quando iam ultrapassá-los”³⁷¹.

A Igreja dificultava a passagem de um dos principais bondes de trafegar com segurança. E, como os trilhos representavam o moderno, implicava dizer que o templo impedia o próprio progresso de passar em uma das ruas mais movimentadas da cidade – a Rua Grande. Dessa forma, a retirada da Igreja foi apresentada pelo poder público como necessária, já que o motivo de tal feito era justificado pelo melhoramento dos traços urbanísticos. Assim, a Igreja sucumbira para dar passagem ao progresso, e no seu lugar, tempos depois, ia ser erguido um “dinossauro de pedra”, como ficou conhecido o Edifício Caiçara por sua imponência que demonstrava o ar das construções modernas.

Mesmo que a destruição só tenha acontecido em 1939, desde 1870 já havia sido prevista, quando o presidente da Província declarou que:

A Matriz da Freguesia de Na. As. Da Conceição desta cidade está carecendo de prontos reparos para evitar a ruína eminente (sic) de que está ameaçada. Tendo porém o Engenheiro Administrador das Obras Públicas declarado depois de proceder ao necessário exame que lhe foi ordenado pelo meu antecessor, que

³⁷¹ MORAES, 1995, p.74.

aqueles consertos não dão ao edifício a necessária estabilidade , e que há mais conveniências em demoli-lo para edificar outro em melhores condições de elegância e duração e alinhando-se pela rua que o atual intercepta em terço da largura, entendi ser mais conveniente submeter este negócio a vossa consideração para que a respeito digneis resolver.³⁷²

A demolição da Igreja de Nossa Senhora da Conceição dos Mulatos gerou descontentamento na população, que protestou com veemência diante de tal atitude. E por muito tempo, seus fiéis guardaram com saudosismo as lembranças do tempo em iam assistir as missas aos domingos, e da sua importância para a comunidade. Muitos membros relataram sua amargura em ver ruírem as paredes do Templo. Este sentimento pode ser verificado no depoimento de Seu Neco, um dos fiéis, que assim se expressou: “[...], meus olhos viram com tristeza o trabalho insano das picaretas destroçando em pouco tempo um local sagrado, erguido e mantido pelas mãos bondosas de alguns homens e a fervorosa obstinação religiosa do nosso povo.”³⁷³

Como é percebido na fala de Seu Neco, o Templo era muito mais que paredes velhas que impediam o bonde de passar; para esses homens e mulheres era um “local sagrado”, e por isso a mão divina não deixaria de manifestar a sua reprovação diante do sacrilégio. Desta forma, nasceu no imaginário popular ludovicense a superstição de que “as adversidades que eventualmente recaem sobre os moradores do Edifício Caiçara” são frutos do castigo divino³⁷⁴.

Sob a ótica do discurso progressista, os bondes elétricos chegaram à capital maranhense, transformando a sua dinâmica, seja na configuração urbanística seja nas sociabilidades dos ludovicenses. A cidade ansiava pelo ar moderno, no entanto, assim como os demais serviços, os bondes foram de encontro à noção de civilidade que tanto se aspirava. Assim, o progresso não veio por meio dos trilhos, e São Luís ainda continuava andando distante dos caminhos modernos.

³⁷² Manuscrito encadernado, pertencente ao Arquivo Público do Estado. apud: MORAES, Jomar, p. 74-75.

³⁷³ SOUZA, Op. Cit., p. 37.

³⁷⁴ MORAES, Op. Cit., p.75.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao estudar o serviço dos bondes elétricos implantados na capital maranhense em 1924, pude considerar alguns aspectos importantes. De início, percebi que o serviço de bondes elétricos fez parte de todo um projeto de modernização da cidade, pautado num discurso progressista, que tinha como meta principal tirar São Luís do atraso. O projeto consistia em dotar a cidade dos serviços de água, esgoto, luz, transporte e prensa de algodão, a fim de que a mesma pudesse entrar nos trilhos do progresso republicano.

Além disso, verifiquei que as disputas políticas favoreceram a implantação dos *tramways* nesta capital, já que foram utilizados para enfraquecer a oposição no maior colégio eleitoral do Estado e melhorar a imagem do governo. Assim, as questões políticas se sobrepuseram às questões sociais.

Dentre todos os serviços públicos, o bonde elétrico foi o que melhor representou os tempos modernos, isso ocorreu porque o mesmo conferia ao espaço uma dinamicidade até então inexistente. Dentro dessa perspectiva, contribuiu sobremaneira para a expansão do perímetro urbano, já que a ampliação desse espaço acompanhava o roteiro dos trilhos.

Uma consequência desse processo de dilatação das fronteiras da urbe consistiu na especulação imobiliária, que acabou atingido as camadas populares com a supervalorização das áreas próximas aos trilhos. Muitas famílias foram obrigadas a deixar suas moradias cedendo espaço às construções menos modestas, que aos poucos iam se edificando.

Os bondes elétricos foram implantados com o objetivo de oferecer à população transporte cômodo e barato. No entanto, o que verifiquei na prática foi a reprodução de algumas das deficiências do bonde de tração animal, tais como os altos preços das passagens, a superlotação, a insuficiência e péssimas condições dos carros, entre outras.

Esta exposição pode dar margem a diversas leituras e questões. Afinal, entendo que a construção de um estilo de vida urbano moderno na sociedade ludovicense, pela ótica dos transportes, ou mais especificamente dos bondes elétricos, ainda é uma história a ser escrita.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de Almeida. *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. IPLANRIO, 1997.

ALMEIDA, Maria da Conceição Pinheiro de. Saúde Pública e Pobreza: São Luis na Primeira República. In: COSTA, Wagner Cabral da (Org.), *História do Maranhão: Novos Estudos*. São Luis: Edufma, 2004.

AMARAL, José Ribeiro. Fundação do Maranhão. In: *O Maranhão histórico: artigos de jornal (1911-1912)*. São Luís: Instituto Geia, 2003. (Coleção Geia de Temas Maranhenses, v.1).

AMARAL, José Ribeiro. O Estado do Maranhão em 1896. Maranhão Typogravura do Frias, 1897.

ARAGÃO, Elthon Ranyere Oliveira. *Atenas, Jamaica, Ilha Rebelde e cidade francesa: as representações imagéticas da cidade de São Luís*. São Luís. Monografia de graduação em História. São Luís, UFMA, 2007.

ASSIS, Machado de. *Obras completas de Machado de Assis: A Semana (1892-1894)*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1994.

AZEVEDO, Aluisio. *O Mulato*. São Paulo: Ed. Ática, 1998 (Série Bom Livro).

BARBOSA, Francisco Benedito da Costa. *Relações de produção na agricultura: algodão no Maranhão (1760-1888) e São Paulo (1886-1929)*. In: Revista do Instituto de Economia Agrícola. São Paulo, v. 52, n.2, 2005. Edição eletrônica: <ftp://ftp.sp.gov.br/ftpiea/publicacoes/asp2-2-05.pdf>. Acessado em 07 de julho de 2010.

BARROS, Máximo. *A primeira sessão de cinema em São Paulo*. São Paulo: Tanz do Brasil, 1996.

BARROS, Valdenira de. *Imagens do moderno em São Luís*. São Luís, 2001.

BAUDELAIRE, Charles. *Sobre a Modernidade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. – (Coleção Leitura).

BELTRAN, Alain. Les pouvoirs publics face à une innovation. Développement de l'électricité et adaptation du cadre juridique (1880- 1920). In: Histoire, économie et société. 1987, 6e année, n°2. pp. 157-180.

BERMAN, Marshall. *Tudo o Que é Sólido Desmancha no Ar: a aventura da modernidade*. Companhia das Letras, 11° reimpressão, São Paulo, 1994.

BOISSEVAIN, Jeremy. *Coaliciones*. In: FÉLIX, Requena Santos. Análisis de redes sociales. CIS-Siglo XXI, España, 2003.

BORRALHO, José Henrique de Paula. *A Athenas Equinocial: A fundação de um Maranhão no Império Brasileiro*. Tese de Doutorado em História. Universidade Federal Fluminense, 2009.

BRANDÃO, Gilda Vilela. *João do Rio: o Homus Cinemstographicus*. In: Revista Literatura e Imagem, n°20-21. Rio de Janeiro: 2007. Disponível em http://www.forumrio.uerj.br/documentos/revista_20-21/Cap-14-Gilda_Brandao.pdf.

BRESCIANI, M. S. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. Coleção Tudo é História, São Paulo: Brasiliense, 1982.

BRESCIANI, Maria Stella. *Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)*. Revista Brasileira de História, v. 5, n. 8/9, p. 35-68, set. 1984/abr. 1985.

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

CALDEIRA, José Ribamar Chaves. *Origens da indústria no sistema agro-exportador – 1875/1895: Estudo micro-sociológico da instalação de um parque fabril em região do nordeste brasileiro no final do século XIX*. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 1988.

CARONE, Edgard. *A República Velha: Evolução Política*. São Paulo: DIFEL, 1971.

CABRAL, Maria do Socorro C. *Política e Educação no Maranhão (1834-1889)*. São Luís: SIOGE, 1984.

CARLOS, A. F. *A cidade: o homem e a cidade, a cidade e o cidadão, de quem é o solo urbano?* São Paulo: Contexto, 1992. (Coleção Repensando a Geografia).

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.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: Cortiços e Epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras: 1996.

CHARTIER, R. *A história cultural: entre práticas e representações*. Tradução de Maria Manuela Galhardo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

CORRÊA, Roberto L. *O Espaço Urbano*. 4. ed., São Paulo: Editora Ática, 2000.

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

CORREIA, Maria da Glória G. *Nos Fios da Trama: Quem é essa mulher? Cotidiano e Trabalho do Operariado Feminino em São Luís na Virada do Século*. São Luís: Edufma, 2006.

COSTA, Mary A. dos S. *A Implantação da Iluminação Elétrica em São Luis do Maranhão*. Monografia de graduação em História. São Luís: UFMA, 1990.

DUNLOP, Charles Julius. *Os meios de transporte do Rio antigo*. Rio de Janeiro: Grupo de Planejamento Gráfico, 1973.

FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder: formação do patronato político brasileiro*. Porto Alegre: Globo, 1984.

FARIA, Regina Helena M. Descortinando o Maranhão Oitocentista. In: COELHO, Mauro Cezar; GOMES, Flávio dos Santos; QUEIROZ, Jonas M. de; MARIN, Rosa Elizabeth A; PRADO, Geraldo (orgs.). *Meandros da História: Trabalho e Poder no Grão-Pará e Maranhão Séculos XVIII e XIX*. Belém: UNAMAZ, 2005.

FERNANDES, Henrique Costa. *Administrações Maranhenses: 1822-1929*. São Luis: Instituto Geia, 2003.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo Aurélio Eletrônico - Século XXI*. Versão 3.0. Editora Nova Fronteira, 1999.

FERREIRA, Luis Alberto. Os clubes republicanos e a implantação da República no Maranhão (1888-1889). In: COSTA, Wagner Cabral da (Org.). *História do Maranhão: Novos Estudos*. São Luís: Edufma, 2004.

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

GIRÃO, Blanchard. *O Liceu e o Bonde na paisagem sentimental da Fortaleza-Província/Memórias*. – Fortaleza: ABC, 1997.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

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

JOFFIJY, José. *Morte na Ulen Company: 50 anos depois*. Rio de Janeiro: Record, 1983.

JOVCHELOVITCH, Sandro. Vivendo a vida com os outros: intersubjetividade, espaço público e representações sociais. In: GUARESCH, Pedrinho e JOVCHELOVITCH, Sandro (Orgs.) *Textos em representações sociais*. Petrópolis: Vozes, 2000, p. 64.

LACROIX, Maria de Lourdes Lauande. *A fundação francesa de São Luís e seus mitos*. 2. ed. rev. e ampliada. São Luís: Lithograf, 2002.

LANNA, A. L. D. *Uma cidade na transição Santos: 1870-1913*. Santos - São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

LESSA, Orígenes. *Rua do Sol*. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1974.

LIMA, Carlos de. *Caminhos de São Luís: (ruas, logradouros e prédios históricos)*. – São Paulo: Siciliano, 2002.

LORENZO, Helena Carvalho. Eletricidade e Modernização em São Paulo de 1920. In: LORENZO, Helena C. & COSTA, Wilma Peres (orgs). *A década de 1920 e as origens do Brasil Moderno*. São Paulo: Editora da UNESP, 1997. (Prismas).

MACHADO, Máximo José. *O Bonde em São Luis nos Anos 70 do Século XIX*. Monografia de graduação em História. São Luis: UFMA, 1990.

MARQUES, César Augusto. *Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão*. 3. Edição. São Luís: Ed. SUDEMA, 1970.

MATOS, Marcos Fábio Melo. ... *E o cinema invadiu a Athenas: A história do cinema ambulante em São Luís*. - São Luís: FUNC, 2002.

MAUAD, Ana Maria. *Imagem e auto-imagem no segundo império* In: ALENCASTRO, L. F. de. *História da vida privada no Brasil: Império*. V.2 - São Paulo: Companhia das Letras, 1997, pp.181-231.

MEIRELES, Mário M. *História do Maranhão*. São Paulo: Siciliano, 2001.

MENDES, Sylvânio Aguiar. *Entre burros e empurrões: Uma história dos bondes elétricos em São Luís*. Monografia de graduação em História. São Luís: UEMA, 2005.

MORAES, Jomar. *Guia de São Luís*. 2. ed. São Luís: Legenda, 1995.

MORAES, Nascimento. *Vencidos e Degenerados & Contos de Valério Santiago*. São Luis: SECMA; SIOGE, 1982.

NEEDELL, J. D. *Belle Époque Tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. Tradução: Celso Nogueira. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

NOVAES, Alice da Silva. *O cotidiano carioca narrado pelo cinematographo de João do Rio*. In: Anais do XI Congresso Internacional da ABRALIC: Tessituras, Interações, Convergência. São Paulo: USP, 2008. Disponível em http://www.abralic.org.br/anais/cong2008/AnaisOnline/simposios/pdf/027/ALINE_NOVAES.pdf

OLIVEIRA, Francisco de. "A emergência do modo de produção de mercadorias: uma interpretação teórica da economia da República Velha no Brasil". In: FAUSTO, Boris (Direção). *História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo: Difel, 1977. Tomo III, O Brasil Republicano, 1º Volume, Estrutura de Poder e Economia (1889-1930). P. 391-414.

PALHANO, Raimundo. *A Produção da Coisa Pública: Serviços Públicos e Cidadania na Primeira República*. São Luis: IPES, 1988.

PAIVA, Eduardo França. *História e imagens*. Belo Horizonte: Autêntica, 2002.

PECHMAN, Robert Moses. Os excluídos da rua: ordem urbana e cultura popular. In: BRESCIANI, Stella (Org). *Imagens da Cidade/ Séculos XIX e XX*. São Paulo: Marco Zero: 1994.

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

PESAVENTO, S. J. *História & história cultural*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.

PINHO, Fernando Augusto Sousa. *Festas Inaugurações e decepções: a implantação dos bondes elétricos em Belém*. 4º Concurso de Monografia CBTU – A Cidade nos Trilhos, 2008. Disponível em http://www.cbtu.gov.br/monografia/2008/monografias/monografia_11.pdf, acesso em 01 de julho de 2010.

PONTE, S. R. *Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social (1860-1930)*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha/Multigral, 1993.

PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

PRAZERES, Maria das Graças do N. *Andando nos trilhos: o serviço dos bondes elétricos na capital maranhense*. São Luís, Monografia de graduação em História – UFMA, 2007.

PRAZERES, Maria das Graças do N. *Na trilha da Modernização: Uma análise da mobilidade dos bondes elétricos em São Luís do Maranhão*. In: ALCANTARA JR, José O.; SELBACH, Jeferson Francisco (orgs). *Mobilidade Urbana em São Luís*. São Luis/MA: EDUFMA, 2009, pp. 49-68.

REIS, Flávio. *Grupos Políticos e Estrutura Oligárquica no Maranhão*. São Luís: [s.E.], 2007.

REZENDE, Antonio Paulo. *Desencantos Modernos: histórias da cidade do Recife na década de XX*. Recife: FUNDARPE, 1997.

RIO, João do. *Cinematographo: crônicas cariocas*. Porto: Chardron de Lello & Irmão, 1909.

RODRIGUEZ, Helio Suêvo. *A formação das Estradas de Ferro do Rio de Janeiro: O Resgate da sua Memória*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SEVCENKO, N. *Orfeu Extático na Metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 1920*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SODRÉ, Nelson Werneck. *História da Imprensa no Brasil*. 3 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

SOUZA, Paulo Melo. *Rua Grande: Um passeio no tempo*. São Luís: Prefeitura Municipal; São Paulo: Pancrom, 1992.

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

SÜSSEKIND, Flora. *Cinematógrafo de letras: literatura, técnica e modernização no Brasil*. São Paulo: Cia. das Letras, 1987.

VIVEIROS, Jerônimo de. *Benedito Leite, um verdadeiro republicano*. Rio, 1957.

Jornais, Revistas e Periódicos

Álbum do Maranhão, 1908.

A Campanha, 1903.

A Flecha, 1879.

A Pacotilha, 1924, 1923, 1930.

Correio da Manhã, 1930.

Diário do Maranhão, 1889.

Folha do Povo, 1924.

Jornal do Comércio, 1913, 1939.

O Imparcial, 1927, 1929.

O Dia, 1924.

O Domingo, 1872.

O Publicador Maranhense, 1872, 1873.

O Estado, 1916.

Tribuna, 1934.

Código de Posturas Municipais, 1866, Artigo 164º.

Contrato com a *Ulen & Company*

Contrato com a *Brightman & Company Incorporation*

Contrato com a *Ulen Management Company*

Decreto nº879, de 19 de novembro de 1924.

Diário Oficial Estado do Maranhão, Anno XIX – 36º da Republica – nº 270, S. Luiz, 24 de novembro de 1924.

Diário Oficial Estado do Maranhão. Tracção Eletrica ao Publico. Anno XIX – 36º da República – n.288. S. Luiz, segunda-feira, 15 de dezembro de 1924.

Diário Oficial Estado do Maranhão, Anno XIX – 36º da Republica – n.293, S. Luiz, 17 de dezembro de 1924.

Diário Oficial Estado do Maranhão, Anno XIX – 36º da Republica – n.295, S. Luiz, 23 de dezembro de 1924.

Lei nº380, de 24 de abril de 1905.

Livros Leis e Decretos do Estado do Maranhão. Imprensa Oficial, 1923.

MARANHÃO, Imprensa Oficial. *A Estatua de Benecdito Leite*. 1912.

Relatório do Governo, 02 de julho de 1890.

Luís Domingues, *Dois anos de governo*. São Luís, 1912

Mensagem apresentada ao Congresso do Estado lida na abertura da sua 3ª Reunião Ordinária da 12ª Legislativa. 1927. J. Magalhães de Almeida, presidente do Estado do Maranhão.

Mensagem apresentada ao Congresso do Estado lida na abertura da sua 3ª Reunião Ordinária da 12ª Legislativa. 1927. J. Magalhães de Almeida, presidente do Estado do Maranhão.

Mensagem apresentada ao Congresso pelo Exmº Sr. Dr. Godofredo Mendes Vianna, presidente do Estado, em sessão de 5 de fevereiro de 1924.

Mensagem apresentada ao Congresso pelo Exmº Sr. Dr. Godofredo Viana, presidente do Estado, em sessão de 5 de fevereiro de 1925.

Revista de História da Biblioteca Nacional. Ano 2, nº14, novembro de 2006.

Álbum Comemorativo do 3º Centenário da Fundação da Cidade de São Luís, Capital do Estado do Maranhão. São Luís, Typografia Teixeira, 1913.

Alma Fortalezense - Encarte comemorativo de 284 anos de Fortaleza. Revista Veja. Edição 2160, Editora Abril, 14 de abril de 2010.

Sites Consultados:

<http://www.cepimar.org.br/bdmaranhã>, acesso em 08 de junho de 2010.

<http://www.museudantu.org.br/>, acesso em 08 de janeiro de 2010.

<http://www.cultura.ma.gov.br/portal/bpbl/acervodigital/>, acesso em 09 de abril de 2010.

www.cepimar.org.br/bdmaranhão, acesso em 30 de setembro de 2006.

<http://www.museudantu.org.br/QRiodeJaneiro.htm>, acesso em 23 de março de 2011.

<http://www.midcontinent.org/rollingstock/builders/stephenson1.htm>, acesso em 01 de abril de 2011.

<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.

http://www.ibge.gov.br/seculoxx/arquivos_xls/palavra_chave/populacao/crescimento.shtm, acesso em 30 de abril de 2011.

<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.

http://www.abralic.org.br/anais/cong2008/AnaisOnline/simposios/pdf/027/ALINE_NOVA_ES.pdf, acesso em 15 de novembro de 2009.

http://www.forumrio.uerj.br/documentos/revista_20-21/Cap-14-Gilda_Brandao.pdf, acesso em 15 de novembro de 2009.

http://biblioteca.ibge.gov.br/colecao_digital_fotografias.php?this_pag=48&palavra_chave, acesso em 05 de junho de 2011.