

**CONSTRUINDO A CIDADE:
OS DISCURSOS OFICIAIS REFERENTES AOS BONDES ELÉTRICOS NA
PRIMEIRA REPÚBLICA EM SÃO LUÍS/MA.**

Maria das Graças do Nascimento Prazeres*

Francisco Alcides do Nascimento**

Universidade Federal do Piauí – UFPI

graceprazeress@yahoo.com.br

Resumo

O trabalho tem por objetivo analisar os discursos das autoridades políticas referentes à implantação dos bondes elétricos em São Luís na Primeira República. Para tanto, utilizou-se a produção bibliográfica que trata da temática, análise dos relatórios de governo e pesquisa em jornais. No início do século XX, a cidade de São Luís passou por um processo de modernização, impulsionado em parte pelo ideal de progresso do novo regime, que trazia um forte sentimento de abnegação ao passado imperial. O projeto de “melhoramentos” dos serviços públicos incluía os bondes elétricos, que segundo os discursos das autoridades, contribuiriam para “salvar” a capital do atraso, pois influenciava diretamente sua dinâmica, além de oferecer transporte digno à população. Assim, o plano de modernizar São Luís enfatizou a superação do modelo atrasado do Império e abriu caminho rumo ao progresso republicano.

Palavras-Chave: Cidade; Modernização; Bondes Elétricos;

Introdução

* Graduada em Licenciatura plena em História pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e mestranda em História do Brasil pela Universidade Federal do Piauí (UFPI). A agência financiadora é a Fundação de Amparo a Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão - FAPEMA.

** Doutor em História do Brasil pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE); Professor Associado II da Universidade Federal do Piauí (UFPI), atuando no Mestrado em História do Brasil e Graduação em História. Atualmente, é Coordenador do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil desta IES. É o orientador desta pesquisa.

2

A partir da segunda metade do século XIX, adentram no cenário nacional idéias progressistas oriundas da Europa, que proporcionaram uma reformulação do ideal de “civilidade” e de “modernização”. Esta nova forma de pensar ganhou força com o apagar das luzes do Império e com a implantação do novo regime, no qual os termos “reformatar”, “regenerar” tornaram-se palavras de ordem, pois era necessário deixar para trás tudo o que representasse o passado provinciano. Caberia ao Estado a responsabilidade de promover e implantar “um projeto disciplinador que pretendia instaurar uma nova ordem capitalista, republicana e racional que daquele período até o fim da Primeira República, atravessou as principais cidades brasileiras” (PONTE, 1993, p.29).

Para elaboração e implantação deste projeto modernizante, o Estado contou com auxílio das classes dominantes e de um grupo de intelectuais, principalmente, médicos e engenheiros, que se engajaram em destruir uma cidade de enfermidades e em edificar uma cidade salubre e saudável, ficando tais profissionais conhecidos como “missionários do progresso”. As medidas tomadas com intuito de “limpar” a urbe e dar um aspecto refrescante ao espaço urbano se voltavam não só para infra-estrutura, mas também se preocupavam com o lado “social” e tinham um caráter preventivo, que promoveu em certa medida a normalização da vida social no Brasil (HERSCHMANN & PEREIRA, 1994, p. 47).

O modelo de modernização francês elaborou princípios importantes para a reordenação urbana, principalmente com demolições de edifícios antigos e construções de novos, aberturas de ruas mais amplas, entre outros. O remodelamento da face urbana parisiense priorizou a circulação do ar e das pessoas, o que favorecia a dispersão de elementos nocivos à sua saúde. Assim, a “cidade aberta” de Haussman com “largas avenidas, ruas bem traçadas, limpas e iluminadas” (PESAVENTO, 2002, p.43) se consagrou como a imagem e o modelo da cidade “moderna”, o qual todas as cidades que desejavam os ares da civilização e da modernidade deviam seguir.

O desejo de modernização tomou impulso com a implantação da República brasileira, que sob o signo do positivismo delegava ao Estado a administração dos interesses públicos e a organização social. Nesse sentido, ficavam sob a responsabilidade do poder público as intervenções necessárias para “civilizar” o espaço urbano e seus habitantes. Assim, esta leitura positivista da República enfatizava, “de um

3

lado, a idéia do progresso pela ciência e, de outro, o conceito de ditadura republicana, que contribuía poderosamente para o esforço da postura tecnocrática e autoritária” (CARVALHO, 1987, p.35). Enfim, o Estado republicano autoritário incorporou as idéias positivistas e fez da ciência, personificada nos “missionários do progresso”, o único meio de atingir a tão sonhada civilização.

Dentre as estratégias adotadas pelo Estado, a reformulação do espaço urbano foi uma das mais marcantes no início do século XX. A cidade do Rio de Janeiro como “centro do progresso e da civilização brasileira” foi pioneira no projeto modernizante, pondo abaixo a “Velha Cidade” com seus logradouros estreitos, abafados e confusos e dando lugar a uma “Nova Cidade” com ruas alargadas que recebiam mais luz e ar. “Civilizar” a cidade do Rio de Janeiro, segundo as autoridades fluminenses, significava reconstruir a urbe, uma vez que “almejavam atingir a civilização por meio de mudanças concretas, de acordo com os modernos padrões europeus (ou seja, franceses)” (NEEDELL, 1993, p.67). Após a experiência da reformulação urbana na capital federal, os discursos e as práticas ditas progressistas se alastraram pelas cidades brasileiras¹, e chegou até mesmo às longínquas terras do norte. De forma direta ou indireta, as urbes nortistas também iam se colocando no padrão moderno em voga, e os seus representantes políticos encontravam suporte nas idéias progressistas que ganhavam força com o advento da República.

Neste sentido, o processo de modernização de São Luís na Primeira República não é um fato isolado, mas sim uma prática corrente entre as cidades brasileiras deste momento, principalmente as capitais. As autoridades locais tomavam para si a responsabilidade de enquadrar seus Estados, bem como suas capitais, nos padrões que o progresso “exigia”. Tal discurso era habitual e fez parte do plano de modernização da face urbana ludovicense, que consistia na implantação e melhoria de alguns serviços de infra-estrutura, tais como habitação, abastecimento de água, saneamento básico, iluminação e transporte. Como um dos elementos mais marcantes deste projeto modernizante, os bondes elétricos foram implantados em 1924 com intuito de modernizar o setor do transporte. Os idealizadores e autoridades maranhenses

¹ Dentre as cidades brasileiras que servem como referencial deste modelo de modernização de inícios da República, se pode citar Rio de Janeiro (Ver Jeffrey Needell, 1987), São Paulo (Ver Nicolau Sevcenko, 1992), Fortaleza (Ver Sebastião Ponte, 1993), Santos (Ver Ana Lúcia Lanna, 1996), Recife (Ver Antônio Paulo Rezende, 1997), Teresina (Ver Alcides do Nascimento, 1999)) e Porto Alegre (Ver Sandra Pesavento, 2002).

4

alardaram por todo Estado, que com a implantação dos *tramways*² São Luís podia finalmente andar nos trilhos do progresso.

Os discursos oficiais e os bondes elétricos na Primeira República em São Luís-MA

O Maranhão viu o alvorecer da República com certo receio. Este sentimento de moderação e temor só foi superado, em parte, dez anos após a implantação do novo regime³ (FERNANDES, 2003, p.47). A situação econômica exigia cautela, uma vez que a receita estadual foi acometida por uma grave crise financeira, acompanhada do crescimento da dívida pública (FERNANDES, 2003, p.50). Neste momento, Benedito Leite (1906-1910) na condição de presidente do Estado⁴, enfrentou a crise traçando planos para o fomento da agricultura e da pecuária 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 públicas” (MEIRELES, 2001, p.289).

A ação do governo foi paliativa diante da crise econômica que o Estado estava mergulhado, e o sucessor herdou uma administração cheia de dívidas. Diante de tal crise a saída encontrada por Luís Domingues (1910-1914) foi contrair empréstimos junto às corporações estrangeiras, o que gerou críticas que alegavam irresponsabilidade e falta de competência do presidente maranhense em contrair dívida de tal porte, com juros altíssimos, quando os cofres do Estado já estavam à beira da falência. Luís Domingues em uma de suas pronunciações enfatizou a preocupação com o progresso material do Estado, pois segundo ele, deveria ser prioridade em todo governo. Assim, o poder público poderia “Economizar sempre, porem nunca em prejuízo do progresso do estado, que deve ser o fito, a preocupação, o ideal de todo governo e a todo tempo (Discurso do Dr. Luis Domingues na Mensagem de 1914 *Apud* FERNANDES, 2003, p.35).

² *Tramways*: Como também ficaram conhecidos os bondes elétricos.

³ Para maior esclarecimento, vale ressaltar que o recorte temporal deste trabalho abrange os mandatos dos governadores maranhenses: Bendito Leite (1906-1910), Luis Domingues (1910-1914), Herculano Praga (1914-1918), Urbano Santos (1918-1922), Godofredo Viana (1922-1926) e Magalhães de Almeida (1926-1930).

⁴ Termo utilizado na época para designar o governador do Estado.

Na tentativa de prosseguir e de retomar a política de Luis Domingues⁵, Godofredo Viana (1922-1926) contraiu um novo empréstimo estrangeiro, dessa vez com a *Ulen & Company* de Nova York, assumido no valor de UR\$ 1,5 milhão de dólares, para o financiamento dos serviços de água, esgoto, luz e tração elétrica (MEIRELES, 2001, p.300). Assim, ficou a cargo da empresa norte-americana, que era de propriedade do Sr. Henry Charle Ulen, a responsabilidade de 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” (Diário Oficial do Maranhão, 17 de julho de 1925). O governo celebrava o contrato com a *Ulen & Company* e divulgava ser um privilégio fazer parceria com a mesma, já que ela efetivaria as obras de que o setor público tanto necessitava. As cláusulas favoreciam em demasiado a *Ulen & Company*, dentre as quais se destaca a que garantia que “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” (PALHANO, 1988, p.323). Era o alto preço do progresso e da modernização!

Um dos deputados que não simpatizava com o governo, o Sr. Marcelino Machado se pronunciou a respeito dizendo que “[...] o Maranhão não está com a corda no pescoço para aceitar um empréstimo com ônus tão pesado” (Diário Oficial do Maranhão, 18 de julho de 1925). O contra-ataque do governo viria à altura, e nas palavras de um dos maiores defensores do contrato com a *Ulen & Company* - o senador Magalhães de Almeida -, já que fora justamente por meio de seu punho que 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 tração animal] 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 trôpego(...). 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

⁵ Até o presente momento da pesquisa não se encontrou informações/dados referente aos bondes elétricos ou aos “melhoramentos” durante os governos de Herculano Praga (1914-1918) e Urbano Santos (1918-1922).

pelo progresso material, econômico e 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 (Magalhães de Almeida Apud FERNANDES, 2003, p.40).

Em 1923 em uma viagem aos Estados Unidos, o senador Magalhães de Almeida representou Godofredo Viana, presidente do Estado do Maranhão, na ocasião fora concedido o empréstimo de UR\$ 1,5 milhão de dólares para financiamento dos “melhoramentos”, portanto, este senador era conhecedor de todos os termos do contrato e alguém que podia esclarecer as dúvidas e julgamentos dos críticos 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 para a inauguração no dia 30 de novembro de 1924, seis meses antes do prazo estabelecido.

Logo que foram implantados, os jornais e outros setores da elite maranhense já se manifestavam denotando os interesses dos representantes políticos ao enfatizar que o Estado rompia com as “amarras imperiais” do atraso e se lançava ao “bonde do progresso” republicano. Em uma das notas desses periódicos se percebe a euforia com que os *tramways* eram recebidos na capital:

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

A sociedade maranhense estava ansiosa para ver os bondes elétricos percorrem as vias da cidade. A iluminação elétrica já era uma realidade, além de outros serviços implantados, no entanto, como afiança Corrêa, dentre todas as obras entregues, “o bonde elétrico 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 caráter mais dinâmico a cidade” (CORRÊA, 2000, p.24).

Pensou-se que a instalação dos trilhos tornava a cidade um espaço mais “civilizado”, no entanto, a maior parte dos setores populares ainda vivia à margem deste serviço, e mesmo que o poder público se utilizasse do discurso de que com os

7

“melhoramentos” estava dotando os menos favorecidos de cidadania, os bondes elétricos, bem como os outros serviços de ordem pública, ainda se constituíam extremamente seletivos. Raimundo Palhano ao estudar a cidadania na Primeira República no Maranhão menciona que,

Na verdade, as camadas dominantes sempre mantiveram o monopólio do consumo pleno das facilidades de 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 Ludovicense⁶ 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 coletivo (PALHANO, 1988, p.164)

Enfim, o consumo coletivo dos serviços públicos era limitado, uma vez que eram as elites econômicas e políticas que mais usufruíam destes, em detrimento de uma grande maioria que se encontrava à margem, vivendo até mesmo sem usufruir nenhum dos “melhoramentos” que a capital dispunha. Portanto, de acordo com Palhano não se pode supor que os elétricos tornaram-se acessíveis a todos os ludovicenses, apesar deste meio de transporte ter sido o mais utilizado durante todo o período conhecido como Primeira República. O que se 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” (PALHANO, 1988, p.298).

No que diz respeito à administração do serviço dos bondes elétricos, após a entrega das obras pela *Ulen & Company* em 1924 o Estado, que não tinha interesse em se responsabilizar diretamente pelo gerenciamento, tratou de contratar uma corporação estrangeira para tal. Assim, a empresa norte-americana *Brightman & Company Incorporation* foi contratada para gerenciar por vinte anos os “serviços de fornecimento de energia eléctrica para luz, tracção e força, bem como a das linhas de bondes da cidade de São Luiz, capital do Estado do Maranhão” (Contrato com a *Brightman*, 1924).

Como era de se esperar o contrato com a *Brightman & Company Incorporation* foi tão desfavorável à receita estadual quanto o da *Ulen & Company*. Assim como a companhia antecessora, a *Brightman* gozou da isenção de impostos e taxas. Os custos com a administração ficavam a cargo do Estado, e a empresa era até mesmo ressarcida por quaisquer gastos efetuados em sua sede em New York, apresentados como

⁶ Ludovicense: expressão empregada para denominar as pessoas nascidas em São Luís.

8

decorrentes da prestação destes serviços. A fim de garantir o lucro da *Brightman* o governo maranhense constantemente retirava de seus cofres altas somas para não ferir o contrato. 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 dos mesmos, resultavam em críticas inevitáveis.

Os bondes elétricos em circulação não satisfaziam ao número de habitantes da cidade e as tarifas eram elevadas e, por outro lado, a empresa não demonstrava preocupação em sanar esses e outros problemas que angustiavam os utentes. Esta situação implicou na quebra de contrato em 1926, quando o Estado rompeu seu acordo com a *Brightman*, assumindo multa elevadíssima por conta do rompimento. Era evidente que diante da situação em que se encontrava a receita estadual, a multa representava grave prejuízo, e coube à Magalhães de Almeida (1926-1930), agora como presidente do Estado, a prerrogativa de resolver o problema com a companhia norte-americana. No entanto, não seria fácil saldar tamanho débito, que representava uma despesa adicional para os cofres públicos. A saída encontrada para a crise foi “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 funcionamento” (MEIRELES, 200, p.301).

A situação do Maranhão era alarmante e o governo precisava tomar medidas enérgicas diante do quadro econômico-financeiro do Estado, impedindo que ela fosse à banca rota. Demonstrando que conhecia de perto o problema, o presidente maranhense resolveu contratar mais uma vez os serviços da *Ulen & Company*, a responsável pelas obras de inserção da tração elétrica nos bondes, que para todos os efeitos construiu uma imagem respeitável diante da sociedade ludovicense, pois havia cumprido os prazos quando contratada para tal. Novamente a *Ulen & Company* assumia o caráter “messiânico” diante do atraso do Estado, agora através de uma companhia filial, a *Ulen Management Company*, que seria a responsável pela administração do serviço. De acordo com o artigo I do contrato firmado, cabia a *Ulen Management Company* administrar pelo prazo de vinte anos “obras e serviços na Cidade de São Luiz e subúrbio de Anil no Estado do Maranhão, a saber, usina electrica e fornecimento d’agua; bondes e serviços de tracção; exgotos e obras sanitárias” (Contrato com a *Ulen Management Company*, 1926).

O governo de Magalhães de Almeida foi deveras importante no sentido do progresso, pois foi com ele que se notificou o maior esforço em estabelecer o Maranhão nos caminhos da modernidade, sendo até mesmo reconhecido pelas autoridades políticas de cunho nacional. Logo no primeiro ano de mandato foi alvo de elogios do presidente da República, como notificou *A Pacotilha*, jornal de ampla circulação no Estado:

*O Sr. Washiginton Luis tem amplas palavras de carinho para com o Maranhão.
(...) Teceu elogios ao presidente Magalhães de Almeida, gentleman e político fino e leal, a quem a República deve bons serviços tanto na administração como na política. Declarou que o governo federal está sempre pronto a auxiliar o Maranhão nos seus justos anseios de progresso, mormente nas iniciativas dos seus operosos filhos (A Pacotilha, 27 de novembro de 1926).*

Como se pôde perceber desde que era senador, o Sr. Magalhães de Almeida tinha o fito e a preocupação com o desenvolvimento e o progresso do Estado. No final de seu mandato em 1930 em uma de suas mensagens, o governador assevera que os serviços durante sua administração sempre funcionaram com toda regularidade. Em suas palavras:

*Como vem acontecendo desde o princípio do meu Governo, quando os mesmos [os serviços] foram entregues à administração da Ulen Management Company, nem um só dia a população deixou de ter água e luz, e sempre os bondes trafegaram sem interrupção.
Essa constancia por si só estabelece clara demonstração a favor da excellencia da direção dos serviços [...] (Mensagem ao Congresso pelo Exmo, Snr. Presidente J. Magalhães de Almeida, In: Pacotilha, 8 de Fevereiro de 1930).*

O discurso do governador era de quem havia cumprido seu papel perante o Estado. Não lembrava em nada as reclamações da população em relação a administração dos serviços públicos. Em sua avaliação, a operação destes serviços havia sido um sucesso e fazia recomendações ao próximo governador ao dizer que deixava ao seu “digno sucessor uma instituição perfeitamente aparelhada e cujo continuo progresso lhes permitira estar sempre a par das necessidades de nossa Capital” (Id. Ibid).

É notório que o progresso continuou fazendo parte do discurso oficial ainda no fim da Primeira República, e os bondes elétricos ainda eram taxados como símbolos

10

deste progresso republicano. Tais serviços apresentaram “um contínuo desenvolvimento, não só quanto a extensão do consumo, como a novos e constantes melhoramentos”, possibilitando até um acréscimo na renda e nos cofres públicos, e que como destaca o governador, o fato é “uma exceção à maioria das empresas de propriedade do Governo, em nosso paiz e em outras nações” (Id. Ibid).

No que se refere diretamente aos bondes elétricos, o já supracitado presidente maranhense especifica as aquisições e melhoramentos nos seus quatro anos de mandato. O discurso revela a importância e o cuidado com que as autoridades locais viam os bondes elétricos. Sem dúvida, era um dos principais serviços da cidade, e se fez questão de mencionar cada detalhe dos investimentos:

TRACÇÃO

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

As ampliações no sistema de transporte urbano foram tão significativas durante o mandato de Magalhães de Almeida que chegou até mesmo a se criar uma nova linha de bonde em 1927 que ligava a Estrada de Ferro (perímetro rural da cidade) ao Tesouro do Estado (centro da cidade) na extensão de 1.200m. Esta linha estabeleceu conexão como uma das principais linhas já existente, a linha circular da cidade, o que conferiu uma maior dinamicidade e maior eficácia na comunicação e ligação dos vários itinerários que cortavam a urbe ludovicense.

Tal feito foi, com certeza, um dos fatores que possibilitou o crescimento do número de usuários dos bondes elétricos, como comprovou o governador com os dados apresentados naquela ocasião, que segundo ele “em 1928, circularam 4.879.333 pessoas nos bondes e 5.450.050 em 1929” (Id. Ibid). Magalhães de Almeida destaca que, mesmo com o aumento de passageiros, “o consumo de energia, entretanto, foi um pouco menor em 1929”. O governador fez referência a esta relação, por que era uma forma de comprovar que o Maranhão estava andando conforme o ideal de progresso, uma vez que o princípio deste ideal era de que a relação custo-benefício sempre fosse favorável. Portanto, os bondes elétricos estavam perfeitamente dentro dos princípios do progresso, uma vez que estavam gastando menos eletricidade e transportando mais pessoas.

11

Desde a década de 1920, quando foram implantados em São Luís os bondes elétricos sempre estiveram sob a ótica do discurso progressista e foram apresentados pelo Estado como símbolo do progresso material da cidade. Em fins da Primeira República o discurso ainda continuava o mesmo, e os *tramways* eram expostos pelas autoridades políticas locais como demonstração de que o Maranhão, e em especial sua capital, conseguia trilhar pelos caminhos do progresso.

Considerações Finais

Na tentativa de transformar em realidade o ideal disseminado pelo discurso do “progresso”, São Luís sofreu reformas visíveis no espaço público, já que os chamados “melhoramentos” figuravam-se como parte de um plano de “civilizar” o espaço urbano. 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. Assim, os bondes elétricos fizeram parte deste projeto de modernização da cidade, que tinha como meta principal tirar São Luís do “atraso imperial”.

Dentre todos os serviços públicos entregues nesta capital, os bondes elétricos foram os que mais representaram os tempos modernos, isso porque conferia ao espaço uma dinamicidade, até então, inexistente. Dentro dessa perspectiva, contribuíram sobremaneira para a expansão do perímetro urbano, já que a ampliação desse espaço acompanhava os roteiros dos trilhos.

De acordo com os discursos dos administradores maranhenses que idealizaram e executaram as obras de melhoria do transporte urbano junto às empresas estrangeiras, os *tramways* tinham como objetivo oferecer à população transporte cômodo e barato. No entanto, o que se verificou na prática foi que se tornaram extremamente seletivos e sua operação deixou muito a desejar. Portanto, os discursos oficiais referentes aos bondes elétricos na Primeira República em São Luís se caracterizavam pelo teor progressista e civilizatório, mas não condiziam com a realidade do serviço prestado.

Referências Bibliográficas

Fontes Primárias

Contrato com a *Ulen & Company*

Contrato com a *Brightman & Company Incorporation*

12

Contrato com a *Ulen Management Company*

Diário Oficial do Maranhão, 1910, 1913, 1917, 1923, 1924, 1925.

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

Jornal: *A Pacotilha*, 1903, 1910, 1920, 1923, 1924, 1926, 1930.

CORRÊA, R. L. *O Espaço Urbano*. 4ª ed., São Paulo: Editora Ática, 2000.

CARVALHO, J. M. de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

FERNANDES, H. C. *Administrações Maranhenses 1822-1929*. 2ª ed. São Luís, Instituto Géia, 2003.

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

LANNA, A. L. *Uma cidade na transição Santos: 1870-1913*. Santos - São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

MEIRELES, M. *História do Maranhão*. São Paulo: Siciliano, 2001.

NASCIMENTO, Francisco A. do. *A cidade sob fogo: modernização e violência policial (1937-1945)*. Recife: UFPE, 1999.

NEDELL, 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*.

PALHANO, R. *A Produção da Coisa Pública: Serviços Públicos e Cidadania na Primeira República*. São Luís: IPES, 1988.

PRAZERES, M. G. do N. *Andando nos trilhos: o serviço dos bondes elétricos na capital maranhense*. São Luís, 2007, (monografia de graduação em história – UFMA).

PESAVENTO, S. J. *O Imaginário da Cidade: Visões Literárias do Urbano*. Porto Alegre: Ed. UFRS, 1999.

PONTE, S. R. *Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social (1860-1930)*. Fundação Demócrito Rocha/Multigral, 1993.

REZENDE, A. P. *Desencantos Modernos: histórias da cidade do Recife na década de XX*. Recife: FUNDARPE, 1997.

SEVCENKO, N. *Orfeu Extático na Metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 1920*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1992.