

**OS TRILHOS DA CIDADE: OS BONDES ELÉTRICOS NA DÉCADA DE 1920
EM SÃO LUÍS/MA.**

Maria das Graças do Nascimento Prazeres*
Francisco Alcides do Nascimento (Orientador)**
Universidade Federal do Piauí – UFPI
graceprazeress@yahoo.com.br

Introdução

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 “reformular”, “regenerar” se tornam palavras de ordem, pois precisava-se deixar para trás tudo o que representasse o passado provinciano e o tradicionalismo. 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, 1993:29).

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 do mesmo, mas também se preocupavam com o lado “social” e tinham um caráter

* 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 Adjunto da Universidade Federal do Piauí (UFPI) nos Cursos de Mestrado e Graduação em História. Atualmente, é Coordenador do Programa de Pós-Graduação em História do Brasil desta IES. É o orientador desta pesquisa.

preventivo, que promoveu em certa medida a normalização da vida social no Brasil (HERSCHMANN & PEREIRA, 1994:47).

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, 2002:43) 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 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, 1987:35). 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” o Rio de Janeiro, segundo as autoridades fluminenses, significava reconstruir a cidade, uma vez que “almejavam atingir a civilização por meio de mudanças concretas, de acordo com os modernos padrões europeus (ou seja, franceses)” (NEEDELL, 1993:67). Após a experiência da reformulação urbana na capital federal, os discursos e as práticas 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 pra 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 urbano. Os idealizadores e autoridades maranhenses alardearam por todo Estado, que com a implantação dos *tramways*² São Luís podia finalmente andar nos trilhos do progresso.

Os trilhos da cidade: transformações urbanísticas em São Luís

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. Helena 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 (LORENZO, 1997, p.165).

O transporte urbano de São Luís nos primeiros vinte anos de operação dos elétricos continha quatro carros disponibilizados nas seguintes linhas: Linha 1: Anil – João Lisboa; Linha 2: Estrada de Ferro (Linha Circular); Linha 3: Gonçalves Dias – Avenida Pedro II; Linha 4: São Pantaleão – João Lisboa (www.cepimar.org.br/bdmaranhão, visitado em 30 de setembro de 2006.)

É interessante ressaltar que os itinerários dos elétricos possuíam praticamente a mesma disposição que seus antecessores, os bondes de tração animal. O roteiro dos *tramways* evidenciava que seu traçado estava direcionado para atender aos setores mais ilustres da sociedade ludovicense³, 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 canalizada (AMARAL, Apud PALHANO, 316)

Ao cortar alguns logradouros os trilhos valorizavam estes caminhos, que foram aparecendo em todas as direções, mesmo por que, para receber este serviço a cidade havia passado por transformações urbanísticas, com a criação de uma infra-estrutura física que pudesse lhe ceder passagem. Assim, o alargamento e calçamento de ruas, as construções de pontes e aterros, construções de calçadas, etc., puseram São Luís em um novo processo de urbanização, gerando uma forte expansão do capital imobiliário.

Ou seja, as obras de infra-estruturas 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 *Ulen & Company*, empresa que gerenciava o serviço era sujeita a implantar condições de infra-estrutura capazes de suportar tal empreendimento.

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.

Para alguns este processo de supervalorização ocasionou uma crise na habitação na capital maranhense, pois a implantação dos bondes elétricos trouxe problemas sérios de moradia para as camadas populares, que viviam em alguns trechos, como por exemplo no bairro do Anil, onde os terrenos adquiriram preços altíssimos e mesmo assim a procura para a aquisição dos mesmos se tornaram muito grande, verificando-se ao longo da linha dos elétricos uma supervalorização dos imóveis, que provocou a expulsão da população pobre com seus casebres humildes e a instalação dos mais afortunados com suas moradias luxuosas.

A ausência dos bondes não foi a responsável por tal crise, 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. 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 davam à cidade uma complexidade em sua urbanização, trazendo benefícios e malefícios para a sociedade maranhense. Raimundo 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” (PALHANO, 1988, p.297).

Numa nota da *Pacotilha* essa idéia era visível e, tida ainda sob o olhar de otimismo daqueles que almejavam alcançar o progresso, assim lê-se o seguinte:

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 (*Pacotilha*, 31 de dezembro de 1924).

Dentre todas as áreas que sofreram transformações na organização espacial, talvez a que mais tenha se transformado com a chegada dos trilhos tenha sido o bairro do Anil. Esta região contou 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. Edgard 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” (CARONE, 1971, p. 217).

Embora, tenha se concretizado como um dos fatores principais da expansão urbana, a especulação imobiliária não foi sua única conseqüência. A presença dos bondes elétricos 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 (SOUZA, 1992, p.37).

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” (MORAES, 1995, p.74).

A Igreja dificultava 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 dá 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.



Linha do bonde que passava ao lado da Igreja de N. Sra da Conceição dos Mulatos

Fonte: Valdenira Barros, *Imagens do moderno em São Luís*, 2001.

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 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 (*Manuscrito encadernado, pertencente ao Arquivo Público do Estado*. Apud: MORAES, 1995, p. 74-75.).

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 de quando iam assistir as missas aos domingos, e de como esta foi importante na 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 o tempo um local sagrado, erguido e mantido pelas mãos bondosas de alguns homens e a fervorosa obstinação religiosa do nosso povo (SOUSA, op. cit., p. 37).

Como se percebe na fala de Seus 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 a superstição de que “as adversidades que eventualmente recaem sobre os moradores do Edifício Caiçara” são frutos do castigo divino (MORAES, op. cit., p. 75).

Sob a ótica do discurso progressista, os bondes elétricos chegaram à capital maranhense, transformando toda a sua dinâmica, seja no sentido urbanístico ou até mesmo no âmbito social. A cidade ansiava pelo ar moderno, no entanto, assim como os demais serviços, os bondes foram de encontro com 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.

Considerações Finais

As linhas de bondes implantadas tinham como objetivos fundamentais ligar o centro à periferia da cidade e foram fundamentais na expansão do espaço urbano de São Luís, já que a cidade se estendia acompanhando as linhas dos bondes. Em menos de uma década de operação já era visível a expansão da malha urbana. Ao cortar alguns logradouros os trilhos os valorizavam, uma vez que para receber este serviço a cidade sofreu transformações em sua infra-estrutura. O alargamento e calçamento de ruas, destruição de imóveis, construções de calçadas e surgimento de bairros evidenciavam um novo processo de urbanização em São Luís. Portanto, os bondes elétricos contribuíram sobremaneira para a expansão e reformulação do perímetro urbano, já que a ampliação deste espaço acompanhava o roteiro dos trilhos.

Referências Bibliográficas

Fontes Primárias

Contrato com a *Ulen & Company*

Contrato com a *Brightman & Company Incorporation*

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.

Sites consultados

www.cepimar.org.br/bdmaranhao/empresa/index.php, acesso em 09 de março de 2009.

www.museudantu.org.br/QBrasil.htm, acesso em 03 de agosto de 2009.

BARROS, Valdenira. *Imagens do Moderno em São Luis*. São Luis, 2001.

CARONE, Edgard. *A República Velha: Evolução Política*. São Paulo: DIFEL, 1971.

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

**I SEMINÁRIO NACIONAL FONTES
DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA:
DIÁLOGOS INTERDISCIPLINARES
DE 01 A 04 DE DEZEMBRO DE 2009**

ISSN 2176-4514

LORENZO, Helena CARVALHO & COSTA, Wilma Peres (org). *A década de 1920 e as Origens do Brasil Moderno*. São Paulo: Editora da UNESP, 1997- (Prismas).

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

MORAES, Jomar. *Guia de São Luís do Maranhão*. 2ª ed., São Luís: Legenda, 1995.

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

NEDELL, Jeffrey 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.

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

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

PESAVENTO, Sandra Juthay. *O Imaginário da Cidade: Visões Literárias do Urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRG, 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.

SOUZA, Paulo Melo. *Rua Grande: Um passeio no tempo*. São Luís: Prefeitura Municipal; São Paulo: Pancrom, 1992.

¹ Dentre as cidades brasileiras que servem de 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).

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

³ Ludovicense: termo que designa o que é natural de São Luís.