

SAINDO DOS TRILHOS: Uma Visão sobre a Administração do Transporte Elétrico Ludovicense¹

Sylvânio Aguiar Mendes

Graduado do Curso de História da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA)

Resumo: Na maior parte do tempo em que esteve em funcionamento, o transporte coletivo urbano realizado por meio de bondes elétricos, não conseguiu atender de forma satisfatória a população ludovicense. Isso porque, desde a sua implantação, os interesses políticos foram postos acima do bem-estar da população. Usando o argumento de que era preciso modernizar a cidade, o governo estadual promove uma série de melhoramentos em São Luís, entre os quais, os bondes elétricos. Na verdade, o que os palacianos realmente pretendiam com estas obras, era atrair os eleitores da capital que sempre simpatizaram mais com as oposições. Em virtude disso, a administração dos serviços, durante praticamente toda a sua existência, ficou ao acaso. No ano de 1966, mais uma vez atendendo a outros interesses, que não os da população, os bondes elétricos foram retirados de circulação

Palavras-Chave: transporte urbano, bondes, serviços públicos, moderno.

Abstract: In the biggest part of the time where it was in functioning, the carried through urban collective transport by means of electric trams, did not obtain to take care of satisfactory form the ludovicense population. This because, since its implantation, the interests politicians had been ranks above of well-being of the population. Using the argument of necessary age to modernize the city, the state Government promotes a series of improvements in São Luiz, between which, the electric trams. In the truth, what the residing of government site ones really intended with these workmanships, it was to attract the voters of the capital who always to like more with the oppositions. In virtue of this, the administration of the services, during practically all its existence, was to perhaps. In the year of 1966, one more time taking care of to other interests, that not them of the population, the electric trams had been removed of circulation.

Key-Words: urban transport, trams, public services, modern.

O período que vai dos últimos vinte anos do século XIX aos vinte anos iniciais do século XX, no Brasil, é marcado por profundas mudanças e rápidas transformações político-sociais. Nesse intervalo de tempo, o país sai de um sistema social e produtivo alicerçado em uma monarquia escravista para integrar-se num processo de construção de uma sociedade de tipo capitalista urbano-industrial. Segundo Maciel Hershman e Carlos Pereira (1994), na obra “A invenção do Brasil moderno”, é nesse momento em que as idéias de novo, progresso,

¹ Este artigo teve por base minha monografia de graduação, intitulada, **Entre Burros e Empurrões: uma história dos bondes elétricos sob a visão do moderno**, orientada pela prof. Ms. Júlia Constança Pereira Camêlo (UEMA).

ruptura e revolução passam a fazer parte não apenas do cotidiano dos agentes sociais, mas, principalmente, a caracterizar o imaginário e o discurso intelectual brasileiro, pois era preciso romper com a tradição colonial-escravocrata e modernizar o país – que agora se encontrava sob o manto da república. Dentro desse projeto modernizador, a reformulação do espaço urbano foi uma das principais estratégias adotadas pelo Estado.

Em São Luís, o ano de 1920 apresenta-se como um momento de mudanças nos serviços públicos. Uma verdadeira política de “salvação do atraso” toma conta da cidade numa tentativa de dotar a capital maranhense de serviços básicos de infra-estrutura dos quais, até então, tanto carecia. Com uma população de 52.929 habitantes (SANTOS, 1990), os serviços públicos prestados não atendiam à demanda populacional ludovicense. Iluminação pública de péssima qualidade, abastecimento de água precário e sistema de transporte urbano vexatório eram apenas alguns dos problemas que afligiam a população.

No caso específico do transporte urbano os inconvenientes eram muitos. O serviço era prestado de forma tosca e rudimentar, através de bondes animálicos que mais pareciam diligências do velho oeste. As carrinhas eram alvo de constantes críticas da população, pois chegavam a ser cômicas as situações que os usuários desse serviço eram obrigados a presenciar. Além dos constantes atrasos, não eram raras as vezes em que as pessoas tinham que completar o percurso da viagem caminhando, simplesmente porque os animais empacavam e nem sob os mais raivosos açoites prosseguiram em seu itinerário.

Sexta-feira última, à tarde, quando o bonde nº 1, descia dos Remédios teve que parar no desvio que fica em frente a redação d' "O Jornal", a espera do outro carro que subia da Avenida Maranhense. Um calor asfixiante envolvia a cidade. Uma das animarias que puxava o escangalhaço veículo não suportou mais o tempo e o cansaço, que lhe fazia arfar, sob os arreios que lhe suplicavam o pêlo e jogou-se, em plena via pública, calma e serenamente, ao solo de paralelepípedos, ali ficando por muito tempo, para guadio dos passageiros e tranzeuntes, que comentavam o caso em todos os tons. O cocheiro e o condutor, homens de bons corações talvez, não se animaram a tirar o miserável daquele doce farmiente sabedores como são de que esforço dispendido pelos magnissimos animais bem lhe garante horas de folga, embora em prejuízo da estética da cidade. (O JORNAL, 12 de janeiro de 1920)

Visando apaziguar a situação, algumas medidas paliativas foram tomadas como a criação da Guarda Civil, que deveria fiscalizar os bondes animálicos, impedindo o prosseguimento da viagem caso houvesse excesso de lotação. Entretanto, há um porém, não havia nenhum critério que estabelecesse quem deveria descer em caso de superlotação. Provavelmente, a preferência era dada às pessoas de maior “gabarito social”, ou então, quem sabe, aos cidadãos mais fortes, que eram muito úteis caso os trôpegos burricos empacassem. Independentemente do critério de seleção adotado, o problema é que tais medidas, ao invés de resolver, agravaram ainda mais a situação, visto que reduziu-se o número de passageiros por

viagem sem o aumento do número de bondes em circulação. Acabava-se, dessa maneira, por fazer uma seleção dos passageiros que deveriam seguir viagem. Obviamente que esse cenário tragicômico não poderia deixar de ser explorado pela oposição política que tinha em Marcelino Machado, seu maior expoente (MEIRELES, 2000).

Em decorrência do descaso governista com os serviços públicos, São Luís se tornara um reduto essencialmente oposicionista. (BUZAR, 1998). Buscando diminuir, e quem sabe, até anular a hegemonia que a oposição exercia na capital maranhense, maior colégio eleitoral do Estado, o governo estadual contratou a ULEN & COMPANY, empresa norte americana, 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*” (DIÁRIO OFICIAL DO MARANHÃO, 17 de julho de 1925), conforme está no contrato de 26 de março de 1923.

Segundo o Presidente² do Estado, Godofredo Vianna, a ULEN, em associação com a Stone & Webster, outra empresa americana, já haviam cumprido perto de cem contratos semelhantes ao que estava sendo celebrado com o Estado do Maranhão, envolvendo quantias muito maiores, e que, no mesmo período em que os norte-americanos realizavam as obras em São Luís, executavam serviços em vários países da América Latina e nos Estados Unidos. Com todo este currículo, o Governo do Estado parecia ter contratado a melhor empresa do país de maior capacidade técnica para a realização das obras (PALHANO 1988). Diante de tão rasgados elogios, surge a dúvida: a ULEN veio realmente “salvar” o Estado do atraso em que se encontrava, ou os governantes do desprestígio que os afligiam?

Apesar das veementes exaltações, a ULEN não era nada do que pintavam seus defensores. Na verdade, a companhia tinha apenas um escritório na Broadway dedicado ao “*assessoramento de projetos governamentais no exterior, ao mesmo tempo em que oferecia financiamentos agenciados*” (PALHANO, 1988). Logo, ao que tudo indica, a experiência maranhense não só foi um dos primeiros trabalhos internacionais da ULEN, como acabou servindo para abrir os caminhos da empresa em outros países. Sobre a ULEN, Palhano coloca:

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 mundo (PALHANO, 1988, p. 318).

² No ano de 1919 foi feita uma reforma constitucional em que o Governador do Estado passava a chamar-se Presidente.

José Joffijy, um estudioso das ações da ULEN no Brasil, coloca em sua obra “Morte na ULEN COMPANY” que “*não existe registro algum na prefeitura de Nova York sobre a participação daquela empreiteira na construção do Túnel Shandaken*” (JOFFIJY, 1983). Provavelmente ela tenha participado apenas como uma empresa subsidiária, contratada pela responsável pela obra. Seu papel então seria de mera coadjuvante e não de responsável pela obra como queriam fazer entender os executivos americanos e os políticos maranhenses.

A ULEN era o que podia se chamar de “um tiro no escuro”. Mesmo assim, para a execução dos serviços, ela contraiu empréstimo externo de UR\$ 1.500.000 (um milhão e meio de dólares), com a intermediação do Governo do Estado, destinados à montagem dos serviços urbanos em São Luís (DIÁRIO OFICIAL DO MARANHÃO, 17 de julho de 1925). Além deste, outros empréstimos foram feitos pela ULEN. Em 09 de abril de 1924, ela pegou Rs 2.500:000\$000 (dois milhões e meio de contos) junto a um grupo de empresários locais para a conclusão dos serviços de água, esgoto, luz e tração da capital maranhense (SANTOS, 1990). Para dar maiores garantias aos credores, o Estado transferiu para os banqueiros nova-iorquinos o valor referente ao pagamento dos juros e da amortização do empréstimo. Com isso, boa parte da receita estadual era comprometida uma vez que estas garantias eram retiradas:

a) da receita bruta total oriunda do Imposto de Produção, Imposto de Transmissão de Propriedade, dos Adicionais e da Prensagem de Algodão; e b) da receita bruta da rede de abastecimento de água e da rede de esgotos e dos serviços de força, luz e bondes elétricos, prevista pelo próprio governo, após a conclusão das obras, em mais de Rs 2.500:000\$000 anuais. Além disso, 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).

Em contrapartida, o Estado receberia os juros de 2% sobre aquele valor. Esse empréstimo era o início de uma série de vantagens concedidas a ULEN & COMPANY.

O contrato, dentre suas várias determinações, estipulava que cabia à ULEN fornecer e fazer tudo que fosse necessário à execução dos serviços, porém, qualquer gasto, de qualquer natureza que fosse, era feito em nome do Estado do Maranhão, isentando a empresa americana de qualquer responsabilidade, conforme consta em seu art. 2º. Desse modo, a ULEN & COMPANY passava a desfrutar de uma posição privilegiada, figurando como Delegada do Governo, quase que se confundido com o próprio Estado. Além de não se responsabilizar por seus atos, a empresa americana era beneficiada com a isenção completa de impostos. Talvez esteja aqui a justificativa da adoção de um discurso quase que apologético

em favor da ULEN. Afinal era preciso justificar de alguma forma tantas vantagens, pois o Estado estava sendo uma verdadeira “mãe” para os americanos.

Apesar de todas as vantagens, até o ano de 1925, os ataques da oposição foram contidos. Isso porque a ULEN, que iniciou os serviços contratados em 01 de maio de 1923, entregou as obras seis meses antes do prazo³ e no dia 30 de novembro de 1924, era inaugurado em São Luís o serviço de bondes elétricos.

Com as obras entregues, o papel da ULEN estava cumprido. A implantação dos serviços de infra-estrutura urbana representava a efetivação do discurso modernizador do governo que pregava a e o rompimento com o atraso colonialista em que a cidade estava mergulhada.

Dentre todas as obras entregues, o bonde elétrico, sem sombra de dúvida, foi a que teve maior valor simbólico, pois representava de forma mais marcante a idéia de modernidade. Além de encurtar distâncias, os bondes modificavam o espaço urbano, dando um caráter mais dinâmico à cidade (CORRÊA, 2000).

No Brasil, os trilhos sempre estiveram intimamente ligados à modernidade. Desde 1867, quando as locomotivas começaram a circular no estado de São Paulo, um sentimento progressista tomou conta daquela província e um rastro de civilização foi deixado (MARTINS, 1997).

As cidades paulistas permaneciam precárias, definidas por ruas sem calçamento, toscos edifícios públicos a lembrar o poder civil (a acanhada Casa da Câmara e Cadeia) e o poder religioso (geralmente uma pequena igreja), edifícios inacabados, plantados em praças de terra batida, onde ciscavam galinhas e porcos eram atropelados pelo gado solto, desgarrados das tropas que atravessavam o centro da cidade... Pouco comércio, festas apenas nos dias santos, nenhuma animação urbana. (MARTINS, 1997, p. 18).

Com a chegada do trem, as cidades do interior paulista ganham, automaticamente, um novo ritmo, e desenvolvem-se na mesma velocidade em que as locomotivas cortam a província paulista.

As cidades se povoaram, enfeitaram suas edificações, fundaram escolas, construíram palacetes, hospitais; as praças receberam jardins públicos; introduziu-se a iluminação a gás; instalaram o telégrafo, serviços telefônicos, novas atividades manufatureiras e comerciais; as notícias passaram a circular com muita rapidez; companhias de teatro apresentavam-se em “tornées” pelo interior; os homens aproximaram-se para trocar idéias e uma vida associativa desabrochou, traduzida pela criação de novos centros de convívio, desde clubes de lazer aos clubes políticos, das associações literárias aos Gabinetes de Leitura etc. (MARTINS, 1997, p. 19).

³ O prazo estabelecido era de dois anos.

Em São Luís não poderia ser diferente. Antes da chegada dos bondes a cidade sofria com sérios problemas. Janilson Santos, em sua monografia intitulada “Os trilhos do Progresso”, coloca que a crise na habitação ludovicense foi ocasionada pela supervalorização das terras do Anil após a implantação dos bondes, que acabou provocando a saída das pessoas mais humildes daquela área. Na verdade o problema da habitação em São Luís era resultado da ausência, e não da presença, dos bondes elétricos, pois, sem um sistema de transporte eficiente, a população era obrigada a morar o mais próximo possível do trabalho. Logo, os mais humildes estavam praticamente todos concentrados no centro da cidade, pagando preços abusivos por moradias sem as mínimas condições de higiene e conforto. Em virtude desse caos habitacional que assolava a cidade, a simples possibilidade do contrato com a ULEN fez aquecer o mercado imobiliário ludovicense. A especulação ganhava força na eletricidade que moveria os bondes. Terrenos antes desvalorizados tiveram uma valorização espetacular.

Verifica-se actualmente a febre de construções que vai por todas as linhas suburbanas do Carris de São Luís. Dos dois lados, bungalows, já na maioria de tipo moderno, risonho e asseados. Não há exagero e optimismo em afirmar que os benefícios trazidos pelos “tramwys” electricos são dos mais célebres. 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. (A PACOTILHA, 31 de dezembro de 1924).

O Anil foi uma das áreas mais beneficiadas com a implantação do novo serviço. Além da iluminação elétrica, água, esgoto que estavam sendo implantados, o bairro ainda recebeu alargamento e calçamento das ruas. Em decorrência disso, as linhas de bonde serviam como um eixo central, em torno do qual a cidade cresceu e produziu seus subúrbios, propiciando assim, a ocupação de novas áreas (CORRÊA, 2000). Apesar disso, o crescimento urbano não foi a única consequência imediata da implantação do serviço de bondes elétricos, afinal interesses políticos também estavam em jogo.

O Partido Republicano Situacionista almejava a simpatia do eleitorado ludovicense. Isso só seria possível se o governo conseguisse enraizar na população a certeza de que um novo período se iniciava. Por isso o bonde que fez a viagem inaugural trazia uma faixa que dizia: “*O Maranhão assina o seu progresso*” (A PACOTILHA, 31 de dezembro de 1924). Era como se daquele momento em diante o Maranhão tivesse, definitivamente, rompido as amarras coloniais do atraso e entrado no bonde do progresso republicano.

Obviamente que diante da tão alardeada chegada do progresso, o clima na capital maranhense não poderia ser outro senão o de euforia. No dia 30 do novembro de 1924, uma multidão já se aglomerava junto ao ponto de partida para observar o bonde que ali se

encontrava estacionado. Logo que o “tramway” foi posto em movimento bastantes palmas começaram a ecoar por todos os lados. O jornalista J. B. Bastos Coqueiro relatou da seguinte maneira a sua emoção ao ver passar o primeiro bonde elétrico pelas ruas de São Luís:

Na esquina das ruas Grande e da Cruz, havia a loja Brasil, de propriedade dos Lauandes. Ao lado, tinha uma chapelaria para senhoras. Foi aí que me colocaram em cima de uma cadeira, junto à janela, para ver passar o primeiro bonde elétrico em São Luís.

Alguns minutos depois, vi, subindo do Largo do Carmo, o carro elétrico, batendo uma campainha, cheio de gente e seguido por uma verdadeira multidão. Foguetes espocavam no ar e folhetos eram jogados do bonde.

E eu fiquei espantado, olhando aquela casa andar sobre os trilhos, com todos os seus moradores e sem ninguém estar puxando ou empurrando. (COQUEIRO, 1975, p. 09).

Entretanto, passadas as festividades e a euforia, veio a realidade. Com a entrega das obras de infra-estrutura, a primeira etapa do projeto de modernização da capital maranhense estava concluída. A ULEN havia cumprido dentro do prazo tudo a que tinha se proposto. Mas uma boa infra-estrutura não era o suficiente para colocar os serviços em funcionamento. Era necessário alguém para administrá-los, e isso, em princípio, caberia ao governo. Contudo, este preferiu, em 09 de agosto de 1923, contratar a empresa norte-americana americana BRIGHTMAN & COMPANY INCORPORATION.

Os norte-americanos assumiram o gerenciamento do abastecimento de água e esgoto; e fornecimento de energia elétrica para luz, tração e força, assim como as linhas de bonde na cidade de São Luís. A princípio, quatro linhas foram criadas para atender à população (Gonçalves Dias, São Pantaleão, Anil e Estrada de Ferro), cada qual contando com apenas um bonde de oito bancos, com capacidade para 40 passageiros, exceção feita à linha do Anil, que por ser um bairro mais distante, contava com dois bondes com capacidade para 50 passageiros cada.

O contrato de concessão dos serviços assinado entre o Governo do Estado e a BRIGHTMAN estabelecia que o prazo para exploração dos serviços pela concessionária seria de vinte anos. Acabado esse período, ela ainda gozaria de preferência de exclusividade na gestão dos mesmos. Determinava também que caberia ao Governo arcar com todos os custos da administração, inclusive despesas do escritório da BRIGHTMAN em Nova York, desde que estas fossem relacionadas diretamente com o serviço de administração.

A remuneração da empresa seria de 10%. Essa percentagem seria calculada em cima da renda bruta de todos os serviços e paga mensalmente em moeda brasileira. Caso a empresa estivesse “*apresentando prejuízo na sua administração, por não corresponder àquela porcentagem às despesas efetuadas pela firma contratante para o serviço de administração*”

(art. 19), o governo garantiria o aumento daquela remuneração. Ainda era assegurada à empresa isenção em todos os impostos e taxas.

Certamente que com tantos benefícios concedidos à concessionária americana, era natural que a população ludovicense esperasse, em contrapartida, ser agraciada com serviços de boa qualidade, contudo isso não aconteceu, pois a única preocupação dos norte-americanos era aumentar a qualquer custo seus lucros. Assim, alegando constantes déficits no caixa, a BRIGHTMAN obrigava o Estado a aumentar sua remuneração.

O número de bondes em circulação não atendia a população de forma satisfatória. Isso gerava uma ambiente o ideal para que a oposição proferisse seus ataques ao Governo. A população, indignada com baixa qualidade dos serviços e com os constantes aumentos das tarifas, engrossava as fileiras oposicionistas. O Deputado Marcelino Machado não se conformava com os termos dos contratos ULEN e BRIGHTMAN. Com relação ao primeiro vociferava: “*O Maranhão não está com a corda no pescoço para aceitar um empréstimo com ônus tão pesado*”⁴ (DIÁRIO OFICIAL DO MARANHÃO, 18 de julho de 1925). Logo que a avalanche de denúncias chegou aos ouvidos governistas, foram rebatidas.

É verdade que se procurava adulterar os fatos para converter num desserviço do Estado uma obra verdadeiramente meritória do atual governo.

Essa obra é constituída pelos melhoramentos de que está sendo dotada São Luís. Não se conformando com elas pelas simpatias que trazem a pessoa do Dr. Godofredo Viana, o espírito oposicionista já chegou aos extremos de as condenar como as obras de mero luxo e, portanto, desnecessárias e dispensáveis... (A PACOTILHA, 14 de abril de 1925).

O senador Magalhães de Almeida, numa tentativa de apaziguar os ânimos da população e arrefecer os ataques oposicionistas fez um pronunciamento:

Os bondes de São Luís (os animáticos) melhor fora nunca existissem. Eram 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 fustigado implacavelmente por incessantes chicotadas dos boleiros conseguiam fazer um pouco mais rápido o percurso, ou vencer pequeno declive do terreno sem apearem-se os esforçosamente poucos passageiros do veículo. Dotar a capital do Estado desses serviços indispensáveis, seria, a um só tempo, acto de justiça, de previdência e de governo, porque seria dar-lhe aquilo que sua população há muito se clama e tem direito... (MAGALHÃES DE ALMEIDA, *apud* FERNANDES, 1929, P. 40-41).

Apesar de todos os esforços governistas na tentativa de camuflar as vantagens concedidas às empresas americanas, suas vozes pareciam não chegar aos ouvidos da população, isso porque, mesmo após a realização das obras, ela não conseguia usufruir dos melhoramentos. No caso dos bondes elétricos, além da pequena quantidade em circulação e

⁴ A dívida que acusava ser algo em torno de 35mil contos e mais 5 mil contos de dívida flutuante.

dos preços abusivos cobrados pela concessionária, havia o risco de pane elétrica. A negligência da BRIGHTMAN na administração dos serviços afetava profundamente os planos do Partido Republicano Situacionista, pois, o governo estadual acumulava prejuízos financeiros e, principalmente, políticos, uma vez que, não conseguia aumentar sua base eleitoral em São Luís e ainda via crescer o apoio da população à oposição.

Sem ter como explicar aos ludovicenses o porquê da péssima qualidade da administração BRIGHTMAN e não suportando mais as críticas da oposição, não restava outra alternativa ao Governo senão o rompimento contratual. Porém, havia uma cláusula contratual em que o Estado era obrigado a pagar uma multa altíssima em caso de rompimento unilateral do contrato. O texto dizia o seguinte:

Este contracto de administração só pode ser revogado de comum acordo entre ambas as partes contractantes. Se, porém, o Governo resolve retirar a administração da firma contractante, pagará à mesma, uma indemnisação de 50% (cincoenta por cento) da remuneração de que trata a cláusula 19ª do último anno fiscal multiplicada pelos annos que faltarem para a terminação do contracto se a rescisão se der no espaço de 10 annos data da assignata do mesmo e vinte e cinco por cento (25%) se ella se verificar depois de dez annos de sua vigência. (SANTOS, 1990, p. 21).

Naturalmente que o Estado não tinha condições de pagar tal indenização. Godofredo Viana buscava de todas as formas resolver o problema, porém, não conseguiu. No dia 01 de março de 1926 o Comandante José Maria Magalhães de Almeida tomava posse do cargo de Presidente do Estado. Ele, por ser um dos principais responsáveis pelas negociações com os norte-americanos, mais do que ninguém sentia-se na obrigação de resolver a questão BRIGHTMAN. O problema é que a rescisão do contrato representaria uma despesa adicional na ordem de Rs 2.199:442\$000, além de 976:500\$000 referentes a adiantamentos e percentagens não pagos à empresa.

Diante de tantas dificuldades a solução que se apresentou como a mais viável foi chamar de volta a ULEN & COMPANY, afinal, mesmo sob as mais pesadas críticas da oposição, ela havia cumprido seu contrato antes do prazo estabelecido, e, por isso era muito bem vista pela população.

Mais uma vez a ULEN encarnava seu velho personagem de “salvadora do Maranhão”. Contudo, para que ela pudesse assumir o seu papel, um obstáculo precisava ser superado: a ULEN & COMPANY era apenas uma empreiteira e não costumava administrar as obras que executava, conseqüentemente, não tinha nenhuma experiência no assunto. Para resolver esse entrave, foi criada empresa subsidiária, a ULEN MANAGEMENT COMPANY, que no dia 01 de abril de 1926, assinou contrato com o Governo do Estado.

Utilizando-se do prestígio que possuía no mercado financeiro, a ULEN MANAGEMENT COMPANY passou a intermediar os diálogos entre a BRIGHTMAN e o governo estadual. Os representantes das duas empresas reuniram-se em Nova York. Nesse encontro, a BRIGHTMAN abriu mão da indenização de Rs 2.199:442\$000, e em contrapartida ela recebeu as percentagens e restituídos a que tinha direito, além dos os seus adiantamentos. Para quitar a dívida, o Estado mais uma vez recorreu a empréstimos externos, e novamente utilizou como intermediadora a ULEN. As bases financeiras do acordo eram da ordem de \$236.000 (duzentos e trinta e seis mil dólares), que deveriam ser empregados da seguinte forma: a) \$130.000 (cento e trinta mil dólares) seriam utilizados para pagamento da BRIGHTMAN, essa quantia seria paga por meio de letras em Série do Estado do Maranhão, sobre as quais incidia os juros de 8% ao ano; e b) U\$106.000 (cento e seis mil dólares), para ser gastos na ampliação e administração dos serviços que deveriam passar às mãos da ULEN. (SANTOS, 1990).

Com todos os obstáculos superados, a ULEN MANAGEMENT COMPANY poderia começar seu trabalho. O contrato regulamentava a concessão dos serviços pelo período de vinte anos e era bem mais detalhado que os anteriores. A remuneração da concessionária americana ocorreria de duas maneiras:

O Governo obriga-se a pagar à Companhia pela administração de taes serviços a remuneração annual fixa de quinze mil dólares (\$15.000), em moeda ouro dos Estados Unidos da América e pagará ainda à Companhia, título de remuneração adicional, a importância equivalente a cinco por cento (5%) sobre a parte da renda bruta annual dos serviços que exceder de mil a quinhentos contos de réis (Rs. 1.500:000\$000) até dois mil contos de réis (Rs. 2.000:000\$000), e de dez por cento (10%) sobre a parte da dita renda bruta annual dos serviços que exceder de dois mil contos de réis (Rs. 2.000:000\$000). A comissão fixa, bem como a comissão adicional, se houver, deverá ser paga no escriptório da Companhia em New York. Do seguinte modo: a remuneração fixa em prestações mensaes de mil duzentos e cinquenta dollares (\$1.250) no dia primeiro do mez seguinte ao em que se vencer a prestação, e a remuneração adicional dentro de trinta dias depois de encerrado o balanço de cada anno. Nos nove mezes do anno de 1926, a contar da data da assignatura deste contracto, a remuneração adicional deve ser computada sobre a base de 1.125 contos em vês de 1.500 contos e 1.500 contos em vez de 2.000 contos, respectivamente. Este contracto, sua execussão, todas as remunerações a pagar à Companhia por este instrumento, serão isento de qualquer imposto brasileiro, obrigando-se o Governo ao pagamento de quaisquer impostos ou contribuições exigidas da Companhia em virtude deste contracto ou sobre qualquer pagamento devido à Companhia.⁵

O contrato também regulamentava que o Governo não faria nenhuma “*intervenção direta de fiscalização razoável junto à Companhia*”⁶, porém, o salário do administrador e de todo o pessoal mandado dos Estados Unidos para o Maranhão deveria ser pago pelo Governo e incluídos nas despesas dos serviços. Apesar de todos esses benefícios não se ouviram na

⁵ Artigo 2º do contrato firmado entre o Governo do Estado do Maranhão e ULEN MANAGEMENT COMPANY, em 01 de abril de 1926.

⁶ Artigo 3º do contrato

capital maranhense muitas vozes de descontentamento. Isto porque, mais uma vez, os habitantes de São Luís enchiam-se de esperança com a simples possibilidade de, finalmente, serem agraciados com um transporte coletivo de qualidade. A oposição, anestesiada pela expectativa, diminuiu a intensidade de seus ataques.

O ano de 1926 foi de mares menos revoltos àqueles que habitavam no Palácio dos Leões. Porém, em 1927, toda a turbulência “adormecida” no ano anterior, voltou sacudir a sede do Governo. Oposição exaltada, população inconformada e promessas não cumpridas, eram ingredientes que apimentavam as discussões acerca do serviço de transporte urbano. Os constantes aumentos das tarifas faziam com que a população pedisse em praça pública o fim da exploração norte americana.

Como se não bastassem as turbulências locais, em 1930 ocorre no Brasil a “Revolução de Trinta”. No Maranhão, ela representou o afastamento dos grupos políticos que brigavam pelo poder. Os magalhãesistas, marcelinistas e, tarquinistas, cederam lugar aos revolucionários locais, José Luso Torres, José Maria Reis Perdigão e Astolfo Serra, que passaram a compor a Junta Governativa. Com a chegada destes ao poder, a situação da ULEN no Maranhão ficou extremamente complicada, pois, eles defendiam abertamente o rompimento do contrato.

Buscando resguardar os interesses da ULEN, Mr. Harry Isler, administrador da empresa, ajudou a organizar grupos de resistência à revolução.

Com a vitória do Movimento de Outubro ficava patente a necessidade de rescisão do Contrato. De tal grandeza era a animosidade entre a ULEN e os vitoriosos aliancistas e de tal porte era a presença americana na República Ludovicense que o então administrador da ULEN MANAGEMENT COMPANY, engenheiro Harry F. Isler, participaria da organização do que chamavam “batalhões patrióticos” destinados a defender o governo deposto. (PALHANO, 1988, P 339.)

Como era de se esperar Junta resolveu afastar a ULEN da administração dos serviços de que estava encarregada e determinar a prisão do engenheiro Harry Isler. Detentor de um agressivo preconceito racial, o engenheiro americano foi obrigado a desfilar pela cidade até à penitenciária (JOFFIJY, 1983). Josué Montello descreve da seguinte maneira a tão inusitada cena: “*Mr. Isler ia em frente, sem olhar para os lados, para não ver os punhos que o ameaçavam das sacadas, protestando contra os últimos aumentos...*” (MONTELLO, 1979, p 148).

Entretanto, a prisão não durou nem 24 horas. O Corpo Consular americano declarou que o prisioneiro era agente consular na capital maranhense, o que acabou gerando um

desconforto entre o governo brasileiro e o norte-americano. Reis Perdígão foi ao Rio de Janeiro com a finalidade de obter do Ministro da Justiça a rescisão do contrato com a ULEN. Por sua vez a embaixada americana aumentava as pressões sobre o governo brasileiro para que a ULEN fosse mantida à frente dos serviços.

No dia 18 de dezembro o embaixador americano dirigiu-se ao Ministro das Relações Exteriores, Afrânio de Mello Franco, encaminhando documentos de interesse daquela concessionária solicitando que fossem entregues ao Presidente Vargas. (PALHANO, 1988, P. 339-340)

O governo brasileiro não resistiu às pressões americanas e no dia 10 de fevereiro de 1931, a ULEN voltou à administração dos seus serviços. Oswaldo Aranha, Ministro da Justiça, justificou sua decisão dizendo que o capital estrangeiro era de grande auxílio para o país, pois, a ele era devido grande parte do nosso progresso (JOFFIJY, 1983). A ULEN voltava às suas atividades mais poderosa do que nunca.

Ludibriado com a promessa de um transporte coletivo de qualidade, o povo era quem mais sofria com toda essa situação. Ora, de que adiantavam os bondes elétricos se, grande parte da população continuava sem ter acesso ao serviço por causa dos preços abusivos e da pequena quantidade de veículos em circulação.

Em meio ao completo descaso que assolava o transporte público ludovicense, no ano de 1933, ocorre o assassinato do norte-americano John Harold Kennedy, contador da ULEN. O autor do crime foi José de Ribamar Mendonça, empregado da ULEN há mais de 10 anos. O que, a princípio, poderia ser visto como um crime comum, motivado pela demissão do assassino, serviu como válvula de escape para a insatisfação de toda uma população oprimida e humilhada por serviços de péssima qualidade. Mendonça, passava a ser visto pela sociedade como uma espécie de “vingador social”. José Joffijy, na obra “Morte na ULEN COMPANY”, coloca que no dia do julgamento, a cada intervenção do advogado de defesa, a população, que lotava o Fórum, aplaudia alucinadamente, gritando o nome do réu. O crime ultrapassou suas fronteiras e ganhou contornos muito mais amplos. Era como se, de repente, o povo ludovicense tivesse sido impregnado por um sentimento nacionalista, e aquele crime fosse sua resposta aos desmandos dos estrangeiros opressores. Quando o julgamento chegou ao fim, os jurados, pressionados pela opinião pública, decidiram pela absolvição de Mendonça. Os americanos ainda tentaram por duas vezes a condenação do réu, entretanto não obtiveram sucesso. Depois desse episódio uma coisa era certa: *“entre o povo e a ULEN, erguia-se – tijolo por tijolo – um muro de incompreensão e antipatia que a cada dia se tornava mais inflamável...”* (JOFFIJY, 1983, p 116).

Em 1945, mais uma vez a situação política nacional e, conseqüentemente, a estadual sofriam mudanças. O fim da ditadura varguista e a vitória de Dutra nas eleições presidenciais, alavancou a figura de Vitorino Freire na política estadual. Gozando de grande prestígio junto ao presidente de República, Vitorino foi decisivo na escolha do novo interventor estadual, Saturnino Bello, ou Satu, como era conhecido no meio político.

Assim que assumiu a interventoria estadual em 16 de fevereiro de 1946, Satu deixou clara sua intenção de romper o contrato com a ULEN. Entretanto, todo cuidado era pouco. Ele sabia que qualquer passo em falso poderia deflagrar uma nova crise diplomática, o que não seria nada interessante para o Brasil naquele momento devido à situação mundial pós II Guerra. Então, sem poder ignorar as críticas da população aos serviços prestados pelos norte-americanos, o interventor resolveu criar uma comissão para avaliar a concessionária americana. Como já era de se esperar, a relação custo-benefício apresentou uma defasagem discrepante. O Estado pagava um preço muito alto por serviços que não estavam sendo prestados de forma satisfatória.

Com o resultado da avaliação, somada à influência de Vitorino Freire no Palácio do Catete, Satu tinha subsídios suficientes para banir definitivamente a ULEN do Maranhão, assim, a 15 de junho de 1946, davam-se por encerradas as atividades da empresa norte-americana em São Luís.

Com o fim das atividades da ULEN no Maranhão, o Estado teve que organizar uma estrutura capaz de absorver a administração de todos os serviços que vinham sendo feita pelos norte-americanos. Para isso foi criado no dia 2 de maio de 1947, já no governo de Sebastião Archer da Silva, Serviço de Água, Esgotos, Luz, Tração Elétrica e Prensa de Algodão (SAELTPA).

Para decepção da população, as primeiras administrações do novo órgão foram desastrosas. Tasso Moraes Rego e Antônio Baima, talvez achando poucos os sofrimentos da população com o sistema de transporte da capital, resolveram transformar a garagem dos bondes em um verdadeiro depósito de sucatas, agravando ainda mais o quadro do transporte urbano ludovicense.

A grave situação em que se encontram os serviços de transporte urbanos desta capital, foi objeto, mais uma vez, da vigilância de nossos confrades de “O Combate”, que ontem divulgaram oportuna reportagem a respeito, alcançando a mesma viva repercussão na opinião pública.

O fato é que desde a entrega dos serviços ao Estado estes têm se deteriorado progressivamente. De 17 bondes e reboques há, atualmente, 8 e até peça condenadas pela anterior administração estão novamente em uso. (JORNAL DO POVO, 05 de maio 1950)

Era patente a necessidade de investimentos no setor de transporte. Para tentar levantar recursos, o Governo resolveu adotar fiscais nos bondes. O objetivo do SAELTPA, com essa medida era evitar, além dos “dribles”⁷, possíveis evasões de divisas. Mas, graças à “brilhante” incompetência dos administradores, além de não aumentar da arrecadação, a adoção de fiscais comprometeu mais ainda as contas do órgão, pois, aumentou a folha de pagamento do órgão. Contudo, como nada é ruim de mais a ponto de não poder piorar, para complicar ainda mais a situação, a década de 50, na capital maranhense, inicia-se em meio a uma crise política sem precedentes. Tudo em virtude de uma verdadeira batalha judicial para determinar a legitimidade da diplomação de Eugênio Barros, eleito governador do Estado em dezembro de 1950. Devido à crise, os primeiros dias do mês de março de 1951, foram marcados pelo completo caos social, a cidade simplesmente parou.

Os cinemas deixaram de funcionar, os bondes e táxis pararam, o time de futebol do Madureira, do Rio, que estava em São Luís, não pode realizar nenhum jogo. O jogo do bicho não funcionou, os ladrões não mais roubaram e não se registrou nenhum assalto, apesar da completa ausência de policiamento. Até mesmo os bordéis e prostíbulos fecharam as portas. (BUZAR, 1998, p. 116)

Para contornar os problemas, situação e oposição, depois de muitas discussões, resolveram que Eugênio deveria afastar-se do governo provisoriamente e entregá-lo ao presidente da assembléia. Este, por sua vez, deveria ser um nome que agradasse os dois lados, então, escolheu-se César Aboud. O governador interino, atendendo às exigências que o levaram à presidência da Assembléia Legislativa Estadual, montou um governo de coalizão. Na distribuição dos cargos o SAELTPA ficou sob a responsabilidade do opositor Eduardo Viana Pereira.

Uma das primeiras providências do novo administrador do SAELTPA foi resolver o problema das baixas arrecadações nos bondes. A solução mostrou-se mais simples do que se imaginava. Por meio de um trabalho de conscientização dos funcionários foi demonstrada a importância da lisura na administração pública. Dessa maneira, Eduardo Viana conseguiu aumentar em mais de 40% a receita dos bondes.

Como se sabe, esta empresa do estado ficou completamente desorganizada, vivendo em situação verdadeiramente anárquica, com a administração do sr. Antônio Baima. O novo administrador está envidando os maiores esforços no sentido de moralizar os serviços urbanos. Assim, fez um levantamento das condições dos diversos setores de atividades e tomou medidas salutares. O sr. Viana Pereira reuniu os motoneiros e condutores e apelou para todos no sentido de que cooperassem, com a maior lealdade e lisura com a administração, por isso que os fiscais iam ser dispensados. Tal medida foi tomada há vários dias, e os primeiros resultados acusam um aumento muito sensível na renda do

⁷ Prática utilizada pelos usuários, principalmente pelos “moleques”, para não pagar passagem. É semelhante ao que hoje é popularmente conhecido como “dar bico” nos ônibus.

serviço de bondes, que subiu de Cr\$ 4.420,00 (medida de fevereiro para Cr\$ 6.260,00). (Jornal do Povo, 05 de maio de 1951)

Um aumento tão gritante na arrecadação dos bondes, ocorrido após a simples dispensa dos fiscais, nos leva a crer, em um primeiro momento que estes estavam desviando o dinheiro dos bondes. Todavia, analisando com cautela os fatos, podemos inferir que estes não passavam de meros “paus-mandados”, afinal, é no mínimo estranho que administradores tidos como tão “competentes” não sentissem falta de, aproximadamente, 40% em seu caixa. Ora, por mais relapso que seja o gerente, é difícil de acreditar que um desfalque de tamanha monta passasse despercebido.

Resolvida a sangria nos cofres do SAELTPA, o que parecia impossível aconteceu. Os bondes finalmente começavam a entrar nos trilhos. Eduardo Viana, talvez na tentativa de mostrar para a população que o caos no transporte era culpa exclusiva dos governistas, arregaçou as mangas e em pouco tempo colocou todos os bondes em circulação. O povo ludovicense finalmente podia se orgulhar por possuir um sistema de transporte público cômodo, ágil e seguro.

Entretanto, como reza o ditado popular “tudo que é bom, dura pouco”, e neste caso durou muito pouco. Assim que Eugênio Barros assumiu o governo no final de 51, Eduardo Viana deixou o SAELTPA. Não demorou muito para o velho filme de descaso e abandono voltar à cena. Aos poucos, os carros que estavam circulando foram sofrendo avarias e sendo encostados na estação (JORNAL DO POVO, 06 de julho de 1954). O órgão público competente, que deveria zelar pelo bem-estar da população, intensificava o processo de sucateamento dos bondes. Observando a lacuna no sistema de transporte coletivo da capital, alguns empresários, apadrinhados por políticos, logo começaram a colocar ônibus em circulação.

Valter Fontoura, o eterno afilhado dos poderosos, continua abusando da bondade do nosso povo, fazendo as viagens na linha de S. Pantaleão de acordo com suas conveniências pessoais. O conhecido proprietário de ônibus comete os maiores absurdos e não sofre nem sequer censura por parte do atual prefeito. Apesar dessa “mamãezada” escandalosa, Valter Fontoura ainda brinca de “cabra-cega” com o nosso povo, objetivando sempre o recheiamento de sua bolsa. Nas horas de movimento mais intenso, todos os carros de Valter, destacados para a linha S. Pantaleão (5) entram em movimento. Nas horas de menor movimento, ficam apenas dois na linha, enquanto 3 são recolhidos à garagem a título de avariados. O mais gozado é que tais defeitos só aparecem entre 8 e 10,30 ou entre 14 e 16,30 horas. (JORNAL PEQUENO, 26 de julho 1954)

Alertas a esse quadro lastimável que se apresentava, onde se misturavam abusos dos donos de ônibus e omissão do poder público, os jornais da capital chamavam atenção da população ao risco iminente de se acabar com o transporte elétrico.

A propósito, chamaram-nos a atenção para o objetivo do colapso dos transportes elétricos. Advertiram-nos para o fato de que o governo pretende suspender definitivamente o tráfego de bondes. Não quer, entretanto, manifestar o seu propósito de maneira clara. Inicialmente, sob o pretexto de que a estrada de asfalto seria alargada, foram arrancados os trilhos no trecho compreendido entre Monte Castelo e Anil. Referidos trilhos não mais seriam sentados. E o povo sofre, assim, a primeira restrição. Como o plano deu resultado, na sua primeira fase, passa o governo, em seguida, a preparar o povo psicologicamente para a supressão total das linhas de bonde. (JORNAL DO POVO, 04 de novembro de 1955)

A verdade é que no segundo quinquênio da década de 50, o referencial que se tem de moderno, já não é o mesmo dos anos anteriores. Em todo o território brasileiro, a política de modernização que estava sendo empregada pautava-se na difusão de máquinas movidas à óleo diesel. Esse processo de *dieselização* no Brasil foi intensificado no Governo Kubitschek (OLIVEIRA, 2002). Assim, aos poucos, sob a justificativa de estar se enquadrando na política desenvolvimentista nacional, o Governo ia acabando com o meio de transporte mais democrático de São Luís.

Em 1959 uma reforma administrativa desmembrou o SAELTPA em três órgãos: a CEMAR, Centrais Elétricas do Maranhão; o DAES, Departamento de Água e Esgotos Sanitários; e o DTUSL, Departamento de Transportes Urbanos de São Luís, que assumiu os serviços de tração da cidade. Com um órgão especificamente criado para tratar da questão dos transportes, os bondes ganharam uma sobrevida. Entre setembro de 59 e março de 60, sob a direção do engenheiro Cláudio Roland.

O eng. Roland, que em se batendo à frente de um Departamento que encontrou em estado de escombros, reduzido ao caos econômico.

Tudo na antiga Estação se resumia em 8 bondes velhos, oficinas paradas, improdutivas e uma renda que não cobria a metade da folha de pagamento do pessoal. Apenas circulavam alguns bondes sujos. A velha Estação de Bondes cheirava a ruína. Até mesmo os operários e funcionários que ali operavam, já não tinham esperança de nada, pois até os seus vencimentos eram pagos com atraso, o que os obrigava ao recurso de agiotas, dos penhores e dos armazéns que já não lhes queriam fiar o pão de cada dia. (JORNAL PEQUENO, 18 de outubro de 1959)

Com uma administração planejada, o diretor do DTUSL não só sanou as dívidas das administrações passadas como fez os bondes darem lucro novamente. Para isso, algumas estratégias foram utilizadas como, por exemplo, a distribuição de brindes entre os passageiros (JORNAL DO POVO, 10 de novembro de 1959). As medidas do Sr. Roland desagradavam profundamente os proprietários de ônibus que viam seus lucros caírem vertiginosamente. Não

demorou muito para esses empresários, apoiados por alguns políticos locais, começarem a combater veementemente Cláudio Roland.

É do conhecimento de todos a ganância dos "tubarões" que exploram nesta cidade, o negócio dos transportes coletivos, sem jamais se interessar por uma solução que traga benefícios á população. Eles visam somente os lucros astronômicos, pensando sempre nos aumentos das tarifas. Agora, entretanto, com o DTUSL, entraram em desespero de causa e procuraram boicotar o trabalho do Dr. Roland. O que a Inspetoria de Trânsito deve fazer é prestigiar o DTUSL, principalmente sabendo-se que é pensamento do Dr. Roland reduzir as passagens dos bondes para 1 cruzeiro, logo que entrem em ação todos os elétricos, inclusive os carros que estão sendo reaparelhados na Estação. O Dr. Roland sabe perfeitamente que em muitos bondes, mesmo cobrando as passagens, o DTUSL terá renda insuficiente para garantir sua manutenção, sem que seja preciso tirar um centavo sequer dos cofres públicos. (JORNAL PEQUENO, 17 de dezembro de 1959).

Até mesmo setores do governo se incomodavam com o bom desempenho de Roland. Eles sabiam que, agindo daquela maneira, Roland poderia abalar, até mesmo, os alicerces do PSD no interior do Estado. Aí surgiu a manobra. Roland foi tachado de comunista e afastado do DTUSL. (JORNAL PEQUENO, 03 de março de 1962). Para substituí-lo o governo escolheu Hedel Jorge Azar. Em princípio, ele continuou o trabalho desenvolvido por Roland, entretanto, em meados do ano de 61, ele mostrou de que lado realmente estava.

Durante a administração de Roland, os bondes serviram de válvula de escape para o bolso da população. Por ser um meio de transporte mais barato, sempre que os donos de ônibus planejavam algum aumento de tarifa⁸, a população, em forma de protesto, reagia utilizando somente os bondes. (JORNAL DO POVO, 28 de fevereiro de 1962). Com Hedel a situação havia mudado, pois, sempre que os donos de ônibus majoravam seus preços, o Sr. Azar, para azar dos habitantes da ilha, aumentava as passagens dos bondes. A população perdia assim uma poderosa arma de reivindicação.

Como se não bastassem abusos nas tarifas, tornavam-se cada vez mais constantes as quedas de energia elétrica, principalmente entre as 18:00 e 20:40 horas, coincidentemente, se é que ocorre coincidência nestes casos, horário de maior movimento nos bondes. (JORNAL PEQUENO, 05 de abril de 1962). Agindo desta maneira o Governo beneficiava de forma escandalosa o vereador pessedista Walter Fontoura. (JORNAL PEQUENO, 07 de abril de 1962). Com isso, a desconfiança da população crescia a cada dia quanto ao fim do transporte elétrico. Aos poucos os bondes iam saindo de circulação.

Em 1965, assumem o comando dos governos estadual e municipal, respectivamente, José Sarney Costa e Eptácio Afonso Pereira, o "Cafeteira". Beneficiados politicamente pelo Golpe Militar de 64, assim que tomaram posse dos seus governos trataram de afinar seus

⁸ Os empresários tinham total liberdade para definir o preço da passagem que cobriam.

discursos ao projeto desenvolvimentista dos militares (MEIRELES, 2000), e intensificaram o processo de dieselização do Maranhão. Mais uma vez São Luís era varrida por uma onda que pregava modernização.

A esta altura dos acontecimentos, o transporte coletivo da capital maranhense já estava sob a responsabilidade da Prefeitura de São Luís⁹, sob a tutela do Departamento Municipal de Transportes Urbanos de São Luís (DMTUSL), uma autarquia vinculada ao gabinete do prefeito, com o objetivo de explorar e manter, até quando se fizesse necessário os serviços de transportes coletivos por meio de bondes elétricos. Demonstrando claramente a intenção de não mais utilizarem os bondes como meio de transporte, a mesma lei que criou a DMTUSL (Lei Municipal, 1.556, de 6 de junho de 1965), estabelecia que a ampliação do sistema de transporte coletivo só poderia ser feita por meio de veículos que não dependessem do uso de energia elétrica. A esta altura já se falava abertamente na extinção dos *tramwys*.

Cafeteira declarou peremptoriamente, que os bondes irão parar, em caráter definitivo, esperando fazer o recolhimento de um a um, à proporção que os mesmos forem ficando imprestáveis. Alega que o “déficit” no serviço dos bondes anda pela casa dos 6 milhões mensais e que não existe mais fábrica que prepare peças para tais veículos.

É este o primeiro “benefício” que a esperada autonomia trouxe ao povo desta infeliz cidade.

O que falta no DTU, já afirmamos dias atrás e reafirmamos nesta oportunidade, é administração. Ainda está na mente de todos os trabalhos que Cláudio Roland executou quando dirigiu o DTU. O competente engenheiro encontrou apenas 4 bondes funcionando e com a própria “prata de casa”, poz em funcionamento as oficinas mecânicas do DTU, fabricando aqui mesmo as peças que faltavam. Adquiriu algumas rodas e em pouco tempo poz 12 carros em funcionamento, aumentando sensivelmente a renda e acabando com os “déficits” que aquele organismo dava ao Estado. Infelizmente, um homem como Cláudio Roland não serve para trabalhar com essa gente. Os políticos atuais têm medo de admitir gente que trabalhe de verdade, com receio de serem passados para traz. (JORNAL PEQUENO, 29 de dezembro de 1965)

Apesar de faltar consistência às justificativas apresentadas pelo prefeito, ele estava determinado a tirar definitivamente os bondes das ruas de São Luís. Só faltava convencer os ludovicenses da ineficiência dos simpáticos *tramwys*. Foi a partir de então que, misteriosamente os bondes começaram a ser depredados. Em seus trilhos, sob a justificativa de consertar os dormentes, o prefeito mandou fazer buracos e mais buracos, todavia, não os tapou, o que lhe rendeu o carinhoso apelido de “Buraqueira”. (JORNAL PEQUENO, 24 de junho de 1966).

Dando continuidade ao projeto de “modernização” da cidade e atendendo às pressões da indústria automobilística nacional, Sarney e Cafeteira contrataram a empresa FONTEC, de propriedade do comandante Américo Fontenele, para reestruturar o *trânsito* da capital.

⁹ A municipalização dos bondes aconteceu nos meses finais do Governo Costa Rodrigues, um pouco antes de Cafeteira assumir seu mandato.

(COUTINHO, 1959) Entre as medidas tomadas pela empresa, por meio de uma portaria, estava a de “*proibir o trafego de bondes em contra-mão de direção, nas seguintes ruas e avenidas: Avenida João Pessoa, Avenida Getúlio Vargas; Rua Rio Branco e igualmente na Rua Osvaldo Cruz, reservada a pedestres*”. (JORNAL PEQUENO, 03 de junho 1966). Assim, sutilmente a portaria não falava na retirada dos bondes, isso para evitar impacto na opinião pública. A FONTEC usava um artifício astucioso para expurgá-los sem traumas. Assim, ao final do ano de 1966, não se ouvia mais os sinos dos bondes ecoando pelas ruas de São Luís. No momento em que a cidade alargava consideravelmente suas fronteiras e a população mais precisava de um meio de transporte barato, os bondes desapareciam.

A busca pelo moderno, pelo menos teoricamente, representa a procura por conforto e praticidade, mas, o que vemos aqui, é a busca de interesses políticos. O “moderno” muda a sua roupagem e é inventado de acordo com as conveniências políticas e empresariais. Os bondes tornaram-se obsoletos para atender aos interesses da indústria automobilística (no âmbito nacional) e dos empresários do ramo de transporte (no âmbito local).

Hoje, em pleno século XXI, com o crescimento da poderosa indústria do turismo, os holofotes da modernidade em São Luís voltam a focar os outrora antiquados e ineficientes bondes elétricos. Eles são apresentados como “a grande solução” para resolver o problema do trânsito no Centro Histórico.

REFERÊNCIAS

- ABUSO contra o povo – falta de corrente nos bondes beneficia vereador pessedista. **Jornal Pequeno**, 07 de abril de 1962, p. 05.
- BONDES X ÔNIBUS – no jogo dos transportes. **Jornal do Povo** – 28 de fevereiro de 1962, p. 02.
- BONDES. **Jornal Pequeno**, 29 de dezembro de 1965, p.05.
- BUZAR, Benedito B. **O vitorinismo: lutas políticas no Maranhão de 1945 a 1965**. São Luís: Lithograf – Indústria Gráfica e Editora Ltda, 1998.
- BUZAR, Benedito B. **Os bondes de São Luís ou Marimbondos de Fogo**. **Jornal O Estado do Maranhão**, 09 de maio de 1993, p. 03.
- CHEGOU a hora da reação. **Jornal Pequeno**, 17 de dezembro de 1959, p.01.
- COQUEIRO, J. B. Bastos. **Transportes, etc. Jornal Pequeno**, 19 de março de 1975, p.09.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4ªed, São Paulo: Editora Ática, 2000.
- COUTINHO, Milton S. Estudantes destacam o trabalho do Sr. Roland. **Jornal Pequeno**, 25 de dezembro de 1959, p. 05.
- DAS CINZAS da antiga estação de bondes surgiu o milagre. **Jornal Pequeno**, 18 de outubro de 1959, p.04.
- DIÁRIO OFICIAL DO MARANHÃO, 17 de julho de 1925.**
- DIÁRIO OFICIAL DO MARANHÃO, 18 de julho de 1925.**
- FERNANDES, Henrique Couto. **Administrações maranhenses 1822-1929**. São Paulo: Imprensa Oficial, 1929.
- HERSCHMAN, Micael M; PERERIRA, Carlos Alberto Messeder. O imaginário moderno no Brasil. In HERSCHMAN, Micael M; PERERIRA, Carlos Alberto Messeder. **A invenção do Brasil moderno: medicina, educação e engenharia nos anos 20-30**. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.
- JOFFIY, José. **Morte na ULEN COMPANY: 50 anos depois**. Rio de Janeiro, Record, 1983.
- LEI MUNICIPAL**, 1.556, de 6 de junho de 1965.
- MARTINS, Ana Luiza. **República: um outro olhar**. 5ª ed. São Paulo: Contexto, 1997.
- MEIRELES, Mario. **História do Maranhão**. São Luís: Siciliano, 2000 (coleção Maranhão Sempre).
- MONTELLO, Josué. **A Coroa de Areia**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1979.
- NO DTUSL o que era pesadelo – hoje é fonte de renda – o Dr. Cláudio Roland, expõe ao povo o que fez no mês de outubro – prestações de contas – não houve déficit. **Jornal do Povo**, 10 de novembro de 1959, p.01.
- O BONDE nº 1. **O Jornal**, São Luís, 12 de janeiro de 1920. p. 1
- O CÚMULO do Azar: nas horas de movimento bondes ficam parados. **Jornal Pequeno**, 05 de abril de 1962, p.01.

O SERVIÇO de tração elétrica. **A Pacotilha**, São Luís, 31 dezembro 1924 p.1/2.

OLIVEIRA, Gilson Carlos Rangel de. **Estrada de Ferro São Luís – Teresina: o discurso do moderno sobre os trilhos**. Recife 2002. (dissertação de mestrado em Sociologia) UFPE.

OS BONDES vão parar. **Jornal do Povo**, 06 de julho de 1954, p. 05.

PALHANO, Raimundo Nonato da Silva. **A produção da coisa pública; serviços e cidadania na primeira república: república ludovicense**. São Luís: IPES, 1988.

PREFEITO buraqueira dá fim aos bondes. **Jornal Pequeno**, 24 de junho de 1966, p.01.

SABOTAGEM contra o povo. **Jornal Pequeno**, 03 de março de 1962, p. 05.

SANTOS, Janilson. **Os trilhos do progresso: a implantação dos serviços de bondes elétricos em São Luís**. /Janilson Santos. – São Luís: (sn), 1990.

SUPRESSÃO total dos bondes. **Jornal do Povo**, 04 de novembro de 1955, p. 05.