

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS  
CURSO DE BIBLIOTECONOMIA

**ARLETE SOUZA MENEZES**

**O TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE SÃO LUÍS (MA) A PARTIR DE UM  
RECORTE DOS JORNAIS LUDOVICENSES**

São Luís  
2024

**ARLETE SOUZA MENEZES**

**O TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE SÃO LUÍS (MA) A PARTIR DE  
UM RECORTE DOS JORNAIS LUDOVICENSES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Biblioteconomia da Universidade Federal do Maranhão como pré-requisito para obtenção do título de Bacharel em Biblioteconomia.

Orientadora: Profa. Dra. Dirlene Santos Barros.

São Luís  
2024

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).  
Diretoria Integrada de Bibliotecas/UFMA

Menezes, Arlete Souza.

O transporte coletivo público de São Luís/MA a partir de um recorte dos jornais ludovicenses / Arlete Souza Menezes. - 2024.

84 f.

Orientador(a): Dirlene Santos Barros.

Monografia (Graduação) - Curso de Biblioteconomia, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2024.

1. Transporte Coletivo Público. 2. Bondes - Tração Animal e Elétrico. 3. Fonte de Informação. 4. Lugar de Memórias. 5. Jornais - São Luís (ma). I. Barros, Dirlene Santos. II. Título.

**ARLETE SOUZA MENEZES**

**O TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE SÃO LUÍS (MA) A PARTIR DE  
UM RECORTE DOS JORNAIS LUDOVICENSES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Biblioteconomia da Universidade Federal do Maranhão como pré-requisito para obtenção do título de Bacharel em Biblioteconomia.

Aprovada em: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

Profª. Dra. Dirlene Santos Barros (Orientadora)  
Universidade Federal do Maranhão

---

Profª. Dra. Diana Rocha da Silva  
Universidade Federal do Maranhão

---

Profª. Ms. Maria Cléa Nunes  
Universidade Federal do Maranhão

Á minha mãe, Valdecira e a meu pai, Antonio (*in memoriam*) que mesmo estes enfrentando todas as dificuldades presentes no dia-a-dia. Minha mãe e meu pai por acreditaram que o único bem material que poderiam e nos deixam a mim e aos meus irmãos é a educação, pois ninguém poderá tirar as nossas conquistas adquiridas através dos estudos. Obrigada!

## AGRADECIMENTOS

Chegou um dos momentos mais difíceis ao término do curso, o agradecimento, pois é o momento de rememorar todas as alegrias e angustias vividas no ambiente da Universidade Federal do Maranhão (UFMA) ao começar a trilha no curso de Biblioteconomia.

Primeiramente, agradeço a meu pai, Antonio (*in memorian*) pela sua luta e perseverança enfrentando as dificuldades do dia-a-dia, por acreditar que a educação é o caminho para a mudança e de ter tido tempo de demonstrar orgulho pela criação de seus filhos.

A minha mãe Valdecira por sempre está ao meu lado, por seus ensinamentos e preces para que a minha ida para a UFMA e o retorno para casa fossem sempre segura coberta pelo manto sagrado de Nossa Senhora.

A meu irmão Eudson e as minhas irmãs Arlene e Arlinda: Obrigada. Obrigada por me ajudarem quando precisava e por me aguentarem nos momentos mais difíceis.

A minha sobrinha Neirane (jovem), a minha sobrinha e afilhada Victória Louise (esperança que veio durante a pandemia da covid-19) que apesar de pertencerem a fases da vida diferente ambas trazem luz e muita reflexão para minha vida.

A minha avó, Enedina (*in memorian*) por me incentivar nos meus estudos e por ser exemplo de mulher batalhadora e soube enfrentar todas as diversidades impostas.

A minha madrinha Aldete, por participa de alguma forma durante toda a minha vida acadêmica.

Agradeço aos membros da pré-banca e banca a prof. <sup>a</sup> Diana Rocha da Silva, prof. <sup>a</sup> Maria Clea Nunes com suas preciosas avaliações e sugestões.

Obrigada, a minha orientadora prof. <sup>a</sup> Dirlene Santos Barros, por seus ensinamentos, sugestões, disponibilidade e pela paciência.

Agradeço aos meus colegas do curso de Biblioteconomia 2017.2 por todos os momentos divertidos, de muito aprendizado.

Agradeço aos estagiários e funcionários da Biblioteca Pública Benedito Leite pela atenção, paciência e de persistência em atender minha demanda pela informação e quando não possível em sugerir outras alternativas.

Agradeço a todos que de forma direta ou indireta contribuíram para o meu amadurecimento pessoal e profissional. A minha sincera gratidão a todos.

## RESUMO

O foco desta pesquisa busca analisar a importância dos jornais locais de São Luís (MA) na preservação da história do transporte coletivo público, considerando sua evolução, seus impactos socioeconômicos e culturais. A problemática levantada questiona como os jornais contribuíram para a preservação da memória do transporte público. Os objetivos incluem mapear como os jornais retratam a historicidade do transporte coletivo público, e caracterizá-los como fontes de informação e verificar sua influência para cidade. A investigação baseia-se, principalmente, nos acervos periódicos físico e *online* da Biblioteca Pública Benedito Leite, evidenciando a relevância dos jornais como fontes primárias para a preservação documental da evolução do transporte em São Luís, desde os bondes do século XIX até ao atual Sistema de Integração, claro não deixando outras possíveis fontes de pesquisa. O estudo articula pesquisas bibliográfica e documental com conceitos sobre memória, lugar de memória, informação e enfatizando a importância dos jornais para a memória coletiva e social da cidade. A pesquisa de campo voltada para a coleta de dados reais *in loco* da pesquisa. Ao trabalharmos com arquivos, bibliotecas e museus como lugares de memória para a preservação abre-se uma nova possibilidade de atuação do profissional bibliotecário sobre transporte coletivo público de São Luís em que seria importante a atuação desse profissional para documentar e transmitir a história, a evolução desse aspecto crucial da vida urbana da sociedade ludovicense.

Palavras-chaves: Transporte coletivo público; Bondes - tração animal e elétrico; Fonte de informação; Lugar de memórias; Jornais - São Luís (MA).

## **ABSTRACT**

The focus of this research is to analyze the importance of local newspapers in St. Louis (MA) in preserving the history of public transport, considering its evolution, its socio-economic and cultural impacts. The issue raised questions about how newspapers contributed to the preservation of public transport memory. The objectives include mapping how newspapers portray the historicity of public transport, and characterizing them as sources of information and verifying their influence on the city. The research is based mainly on the physical and online acquisitions of the Benedito Leite Public Library, highlighting the relevance of newspapers as primary sources for the documentary preservation of the evolution of transport in St. Louis from the 19th century to the present System of Integration, of course not leaving other possible sources of research. The study articulates bibliographic and documentary research with concepts about memory, place of memory, information and emphasizing the importance of newspapers for the collective and social memory of the city. Field research aimed at collecting real data in place of research. Working with archives, libraries and museums as places of memory for preservation opens up a new possibility of the professional librarian on public collective transport in St. Louis where it would be important for this professional to document and transmit the history, the evolution of this crucial aspect of the urban life of ludovicense society.

**Keywords:** Public collective transport; Trams - animal traction and electric; Source of information; Place of memories; Newspapers - São Luís (MA).

## LISTA DE ABREVIATURAS

|             |  |
|-------------|--|
| BCSIB/UFMA  | Biblioteca Central do Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Maranhão                       |
| BDTD/IBICT  | Biblioteca Digital de Teses e Dissertações do Instituto Brasileiro de Informação em Ciência Informação |
| COVID-19 -  | Corona Vírus Disease   |
| DMTUSL      | Departamento Municipal de Transportes Urbanos de São Luís  |
| EUA         | Estados Unidos da América  |
| EPI         | Equipamentos de proteção individual  |
| NTU         | Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos   |
| PIX         | Pagamento instantâneo  |
| RECARGA PAY | Pagamento por imagem   |
| SENTUR      | Secretaria Municipal de Transportes Urbanos  |
| SET         | Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de São Luís                                       |
| SMTT        | Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes   |
| STTREMA     | Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários no Estado do Maranhão                           |
| UEMA        | Universidade Estadual do Maranhão  |
| UFMA        | Universidade Federal do Maranhão   |

## SUMÁRIO

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>1</b>   | <b>INTRODUÇÃO .....</b>   | <b>12</b> |
| <b>2</b>   | <b>JORNAL: fonte e história do transporte coletivo de São Luís (MA) .....</b>   | <b>17</b> |
| <b>2.1</b> | <b>Informação e memória .....</b>   | <b>20</b> |
| <b>2.2</b> | <b>Jornais como fonte de informação e memória .....</b>   | <b>26</b> |
| <b>2.3</b> | <b>O transporte coletivo de São Luís: percurso histórico .....</b>  | <b>29</b> |
| <b>3</b>   | <b>METODOLOGIA .....</b>  | <b>44</b> |
| <b>4</b>   | <b>A HISTÓRIA DO TRANSPORTE PÚBLICO DE SÃO LUÍS CONTADA<br/>PELO JORNAL: apresentação e discussão dos dados .....</b> | <b>50</b> |
| <b>4.1</b> | <b>Discussão dos dados .....</b>  | <b>54</b> |
| <b>5</b>   | <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>   | <b>59</b> |
|            | <b>REFERÊNCIAS .....</b>  | <b>61</b> |
|            | <b>ANEXOS .....</b>   | <b>66</b> |

## 1 INTRODUÇÃO

O interesse pela investigação sobre a história do surgimento do transporte coletivo público de São Luís é de cunho pessoal, visto que as pessoas mais "velhas" (no sentido de respeito, e do vocabulário sociolinguístico) de convivência familiar e social da pesquisadora relataram as dificuldades enfrentadas em sua época em comparação com as dificuldades enfrentadas nos dias atuais. Essa inquietação foi fortalecida durante o curso Técnico de Logística e, posteriormente, no curso de Biblioteconomia da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), na disciplina Arquivística do 6º período, ambos cursados pela pesquisadora. Defende-se que esta inquietação é fruto das mudanças ocorridas nesse modal de transporte, no qual fazemos parte, especificamente o ludovicense, observando-se que as informações sobre esse tema provinham, principalmente, de acervos particulares. Podemos citar essas mudanças causadas pelo crescimento populacional, econômico e demográfico ludovicense, desde os bondes de tração animal, o surgimento dos ônibus na década de 1950, até os atuais ônibus modernos e o sistema de integração implantado em 1996.

Seria interessante historicizar esses fatos sobre a importância do transporte coletivo público no arquivo da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes de São Luís (SMTT), onde, a princípio, pretendia-se realizar a pesquisa. No entanto, devido a muitas intercorrências, como a não autorização para a realização da pesquisa, ficou impossibilitado o acesso ao arquivo. Não tendo êxito no acesso ao arquivo da SMTT, optou-se por realizar uma pesquisa utilizando os jornais maranhenses do século XIX (1871).

A problemática na SMTT inicialmente seria: como as informações sobre o transporte coletivo público de São Luís foram, ou são, coletadas nesse arquivo público municipal? O que aconteceu com os primeiros documentos que tratam dessa informação desde a implantação do transporte ludovicense até o atual sistema de integração, no ano de 2023?

No entanto, devido à dificuldade mencionada anteriormente, optou-se por um redesenho no foco da pesquisa, com uma nova problemática: Como os jornais locais de São Luís (MA) são utilizados para a preservação histórica durante a evolução do transporte coletivo público, considerando-se os impactos socioeconômicos e culturais sobre a cidade e seus cidadãos? A partir desse problema, estabelecemos as seguintes questões:

- a) como o jornal se caracteriza como fonte de informação para a preservação da história do transporte coletivo de São Luís?

- b) quais jornais podem ter essas informações sobre o transporte coletivo público de São Luís (MA)?
- c) como os jornais locais tem contribuídos para a preservação da memória e do patrimônio histórico relacionando o transporte coletivo público em São Luís (MA)?

A escolha desse tema justifica-se que é preciso investigar e esclarecer a relevância dos jornais como fontes primárias, em relação ao transporte coletivo na formação histórica e social da cidade ludovicense, articulando memória, informação, preservação histórica e desenvolvimento urbano.

Para tanto, foi feito um levantamento bibliográfico nas bases de dados da Scielo, Biblioteca Digital de Teses e Dissertações do Instituto Brasileiro de Informação em Ciência Informação (BDTD/IBICT), acervo físico e digital da Biblioteca Central do Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Maranhão (BCSIB/UFMA), periódicos da área da Biblioteconomia e Ciência da Informação com perspectiva em Ciência da Informação, Biblioteca dentre outros, que possibilitaram mapear as produções científicas na área. Verificamos uma produção relevante no campo sobre a origem do transporte coletivo em vários Estados, exceto o Maranhão. Mesmo assim, durante esse levantamento bibliográfico encontrou-se artigos voltados para a mobilidade e planejamento urbano, até o presente momento não havendo estudos para a ciência da informação e áreas correlatas.

Os jornais desempenham um papel crucial na preservação da história do transporte coletivo público de São Luís. Através de notícias, anúncios, editoriais e outros conteúdos, eles nos fornecem um registro detalhado e abrangente da evolução do sistema ao longo do tempo. Uma análise aprofundada explora as diversas maneiras pelas quais os jornais contribuem para a preservação da história neste caso, abrangendo suas funções como: fornece relatos contemporâneos de eventos importantes, como a introdução de novas linhas, mudanças tarifárias, greves dos rodoviários e acidentes; divulgação sobre empresas do transporte, novos modelos de veículos, horários e tarifas, oferecendo uma visão da oferta de serviços prestados pela empresa e a prefeitura de São Luís por meio da SMTT; expressar debates públicos sobre o transporte coletivo, revelando as diferentes perspectivas e preocupações da sociedade em diferentes momentos históricos.

Para a compreensão da escolha dos jornais como fonte de informação, é preciso esclarecer o que é informação, pois é um termo muito amplo e que varia de pessoa para pessoa. Para compreender a escolha dos jornais, é preciso esclarecer o que é informação, pois é um termo muito amplo e que varia de pessoa para pessoa, cita-se uma definição dos autores Cunha,

Cavalcanti (2008, p.201) da obra “Dicionário de biblioteconomia e arquivologia” conceituam a informação da seguinte forma:

*informação info, information* 1. BIB 1.1 Registro de um conhecimento que pode ser necessário a uma decisão. A expressão 'registro' inclui não só os documentos tipográficos, mas também os reprográficos, e quaisquer outros suscetíveis de serem armazenados visando sua utilização. [...]. 2. BIB COMN INF com a informação podem-se realizar diversas operações, tais como: criação, transmissão, armazenamento, recuperação, recepção, cópia (em diferentes formas), processamento e destruição. A transmissão da informação é feita numa grande variedade de formas, entre as quais se incluem: luz, som, ondas de rádio, corrente elétrica, campos magnéticos e marcas sobre o papel.

Ou seja, a expressão "registro" abrange diferentes pontos de vista em diversos formatos, desde os documentos impressos até meios digitais, que reflete na evolução dos suportes de informação ao longo do tempo, especialmente com o advento das tecnologias de informação. Outros aspectos são as operações realizadas, como a criação, transmissão, armazenamento, recuperação, processamento e até sua destruição. Estas etapas contemplam o ciclo de vida da informação, fundamental na Biblioteconomia, Arquivologia e Ciência da Informação. Ela evidencia o processo contínuo pelo qual a informação passa, desde sua origem até seu possível descarte, destacando a complexidade e a importância de cada fase da informação para garantir que o conhecimento seja acessível, útil e gerenciável. É importante destacar o termo “destruição”, pois, abre um espaço para discussão sobre a preservação digital e a memória institucional. Embora seja possível excluir alguns registros, muitas vezes, essa ação acaba por ter implicações profundas, seja pela perda de memória histórica ou pela exclusão de informações específicas para a pesquisa e o desenvolvimento. Para evitar a perda desses registros, o processo de eliminação deve seguir as normas propostas pelo CONARQ<sup>1</sup> (2014, p.162) como:

art. 1º A eliminação de documentos no âmbito dos órgãos e entidades integrantes do SINAR ocorrerá depois de concluído o processo de avaliação e seleção conduzido pelas respectivas Comissões Permanentes de Avaliação de Documentos – CPAD e sua efetivada quando cumpridos os procedimentos estabelecidos nesta Resolução.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades só poderão eliminar documentos caso possuam Comissões Permanentes de Avaliação de Documentos constituídas e com autorização da instituição arquivística pública, na sua específica esfera de competência.

A exigência de uma avaliação prévia e de autorização demonstra a preocupação em preservar a informação, evitando a eliminação de documentos de valor histórico, probatório ou

<sup>1</sup> Conselho Nacional de Arquivo (CONARQ). **Legislação Arquivística Brasileira e correlata**. Dezembro de 2017. p. 195. Disponível em: <https://www.gov.br/conarq/pt-br/legislacao-arquivistica/coletanea-da-legislacao-arquivistica-e-correlata>. Acesso em: 23 mar. 2019.

informativo. Ao estabelecer um procedimento formal e criterioso, a norma busca evitar a perda de documentos importantes, que poderiam ser necessários para futuras consultas ou pesquisas.

A intersecção entre informação e memória, nesse cenário, não apenas documenta a história e a transformação desse serviço em São Luís, mas também, reflete sobre a salvaguarda dos documentos que retratam a história de São Luís, cidade que tem o título de Patrimônio da Humanidade<sup>2</sup> e na qual mantém diálogo direto a intersecção entre informação e memória com a Biblioteconomia, Arquivologia, Ciência da Informação e outras áreas interdisciplinares que trabalham com fontes de informação, a informação, a memória, a preservação de documentos.

A preservação da memória do transporte coletivo público de São Luís não se limita apenas a um olhar retrospectivo de lembrar o passado, mas se faz fundamental para a compreensão das necessidades atuais e para o planejamento de melhorias futuras no planejamento de políticas públicas para a sociedade. A informação, se bem organizada e de preferência acessível, desempenha papel essencial nesse processo, facilitando a análise, a implementação de melhorias e a otimização dos serviços oferecidos à população.

Podemos perceber que Paes (2004, p.15) destaca a importância do salvaguardar os documentos relatando os fatos ocorridos em sociedade sejam eles socioeconômico ou cultural como descrito a seguir em que:

Logo que os povos passaram a um estágio de vida social mais organizado, os homens compreendem o valor dos documentos e começaram a reunir, conservar e sistematiza os materiais em que fixavam, por escrito, o resultado de suas atividades políticas, sociais, econômicas, religiosas a até mesmo de suas vidas particulares.

A citação de Paes (2004) nos oferece uma perspectiva elucidativa sobre a origem e a importância dos documentos na sociedade. A autora destaca a necessidade de registrar informações e experiências é inerente ao desenvolvimento social humano, surgindo como uma resposta à complexidade crescente das relações e atividades em comunidade. À medida que as sociedades se tornam mais complexas, surge a demanda por sistemas de registro que permitam acompanhar e gerenciar as diversas atividades humanas. A citação ressalta a função dos documentos como guardiões da memória coletiva. Ao registrar eventos, decisões e

---

<sup>2</sup> São Luís recebeu o título de cidade Patrimônio Mundial da Humanidade em 6 de dezembro de 1997 em Nápoles, na Itália, pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e a Cultura (UNESCO). A cidade faz parte de um grupo seletivo de sítios arqueológicos no mundo que representam a preservação da história. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2022/12/06/sao-luis-completa-25-anos-como-cidade-patrimonio-mundial-da-humanidade.ghtml>. Acesso em: 23 mar. 2024.

experiências, os documentos permitem que as futuras gerações compreendam o passado e construam suas próprias narrativas históricas.

Este trabalho tem como objetivo geral analisar os jornais locais, identificando a historicidade e o desenvolvimento do transporte coletivo público de São Luís (MA) a partir das publicações e ter como objetivos específicos:

- a) mapear os jornais que retratam sobre a historicidade do transporte em São Luís;
- b) caracterizar os jornais como fonte de informação e preservação da história a partir de veiculação de matérias sobre o transporte coletivo público de São Luís (MA);
- c) identificar se o transporte coletivo influenciou ou sofreu influência no desenvolvimento socioeconômico e cultural da cidade.

## 2 JORNAL: fonte e história do transporte coletivo público de São Luís (MA)

A história do transporte coletivo de uma cidade é um reflexo de seu desenvolvimento socioeconômico e cultural. Nesse sentido, os jornais desempenham um papel fundamental como fontes primárias para a reconstrução desse passado. Ao analisar as notícias, reportagens e editoriais publicados ao longo dos anos, é possível traçar um panorama detalhado da evolução dos sistemas de transporte, identificando as tendências, desafios e as diversas formas como eles impactaram a vida dos cidadãos.

Mas antes, precisamos entender que fonte primária é um documento original que fornece um relato direto de um evento, ideia ou período histórico. Segundo Cunha; Cavalcanti (2008, p.172) na obra “Dicionário de biblioteconomia e arquivologia” que conceituam fonte primária da seguinte forma:

f. primária *information source, original source, primary documentation, primary source, source material* ARQ BIB HIST 1. Documento primário ‘que contém principalmente novas informações ou novas interpretações de idéias ou fatos acontecidos. [...]’ 2. Documentos e textos originais, manuscritos ou impressos, que servem à elaboração de um trabalho intelectual. [...].

Ou seja, as fontes primárias são por exemplo, como testemunhas oculares de eventos históricos. Elas nos fornecem o material bruto para a construção de um conhecimento e são essenciais para qualquer pesquisa que busque uma compreensão profunda e autêntica de um tema.

Verificamos que os jornais é um dos principais e mais antigos meios de comunicação que analisa e documentam todos os acontecimentos diários de uma sociedade. Eles podem ser utilizados como fontes documentais históricos para a recuperação da informação e preservação da memória histórica do transporte coletivo público de São Luís (MA) como é o objetivo deste estudo. Através da análise de periódicos locais, buscando-se reconstruir a trajetória desse sistema desde sua instalação até os dias atuais, mais precisamente até a data de 2023, destacando os principais acontecimentos e as transformações ocorridas ao longo do tempo. E, é com esse objetivo que se pretende trabalhar com a temática jornalística na preservação da memória e informação do transporte coletivo público de São Luís, destacando a importância do jornal como documento. Rodrigues (2020) nos apresenta nos apresenta uma reflexão pertinente sobre a importância e a complexidade de se fazer uma avaliação documental de acervos jornalísticos como descrito a seguir:

Avalizar o valor documental de acervos jornalísticos não é, de todo, uma tarefa complexa. Porém, há que se compreender que os escritos oriundos da imprensa são anais que envolvem uma vastidão de contextos, sejam eles temporais, políticos, sociais, entre outros. [...]. O documento é um registro

presente em todas as frentes da sociedade, seja no âmbito pessoal, público ou privado. Estes registros são atestados dotados de autenticidade e fidedignidade, características imprescindíveis para a confiabilidade enquanto manancial de informação. (Rodrigues, 2020, p.82)

O autor destaca que, embora a tarefa possa parecer simples à primeira vista, a natureza multifacetada dos documentos jornalísticos exige uma análise cuidadosa, minuciosa e contextualizada. Rodrigues destaca que os documentos jornalísticos são registros da realidade, presentes em todos os âmbitos da sociedade. Essa característica os torna fontes valiosas para a pesquisa histórica e social. No entanto, é importante ressaltar que a veracidade dos fatos apresentados em um jornal pode variar e deve ser analisada criticamente.

Os jornais são fontes históricas valiosas por vários motivos. Em primeiro lugar, por fornecerem registro cronológico dos eventos que ocorrem na cidade, relatando os acontecimentos políticos, econômicos, sociais, culturais. Isso nos permite, pelo viés histórico de reconstruir a história da cidade de uma forma detalhada e abrangente dos que presenciaram essa transformação na sociedade, como a implantação do transporte coletivo público da capital ludovicense.

Em segundo lugar, os jornais oferecem uma visão privilegiada da sociedade neste caso de São Luís, os jornais registraram opiniões e valores das pessoas que viviam numa cidade em constante transformação em meados da segunda metade do século XIX. Isso nos permite compreender a mentalidade e a cultura da sociedade maranhense daquela época. Em terceiro lugar, os jornais podem ser usados para reconstruírem uma memória coletiva, documentando o desenvolvimento do transporte coletivo público até o presente momento (2023), pois preservam os relatos das pessoas e dos acontecimentos que, de outra forma, seriam esquecidos. Isso nos permite preservar a identidade e a cultura da cidade e de sua população sejam transmitidas para as gerações futuras.

Segundo Lacroix (2020, p.358) cita que a “Uma profusão de jornais lançados no decorrer do século, uns efêmeros, outros de mais longa duração, apoiaram ou criticaram as duas direções partidárias e atuaram em diversas linhas do pensamento”.

Segundo Teixeira (2008, p.68) em que destaca um conceito sobre os jornais que estes enfrentam devido a inovação tecnológica e da velocidade de informações que estão disponíveis atualmente e:

Parece automático atribuir aos jornais esse caráter de novidade periódica diária. Só que, dentre outras características, ao contrário do que ocorria nos primórdios da imprensa, nosso cotidiano atual se caracteriza não mais pela falta, mas pelo excesso de informação e notícia que, potencializado pela velocidade da informática e pela multiplicidade de opções e suportes, quase sempre atropela pelo menos duas coisas: a história educacional de um povo – como o brasileiro, que praticamente saltou de uma fase oral para uma fase audiovisual sem a devida mediação da escrita – e nossa própria paciência em absorver, selecionar, organizar, disseminar e se atualizar com tanta informação. Por isso, ao propor a leitura dos jornais como fonte de informação, pode-se considerar quatro possíveis funções:

- a) Os jornais como fonte de informação noticiosa;
- b) Os jornais como fonte vetor narrativo ideológico;
- c) Os jornais como documento histórico;
- d) Os jornais como fonte de informação para demandas específicas.

De acordo com Teixeira (2008), o papel dos jornais na sociedade contemporânea, especialmente em relação à evolução da comunicação e ao impacto do excesso de informação no cotidiano. A análise pode ser dividida em dois eixos principais: a transformação do consumo de informação e as funções múltiplas dos jornais.

O autor argumenta que o contexto atual de consumo de informação é significativamente diferente, o que antes era uma escassez de informação foi substituído hoje por um excesso de informação, impulsionado pela tecnologia digital, que facilita uma disseminação rápida e ampla de notícias em tempo real. Essa mudança de paradigma, onde a informação é abundante e de fácil acesso, tem impactos profundos na sociedade atual.

Teixeira menciona dois efeitos negativos da velocidade da informação dos jornais: o atropelo da história educacional e a paciência do público em lidar com o volume de informação. Esses pontos sugerem que a transição rápida para a era digital, sem uma mediação adequada pela fase da escrita, pode ter comprometido a capacidade de reflexão crítica e a profundidade no processamento de informações. Ou seja, com a inundação de dados e da falta de tempo para digestão e de análise podem levar a uma superficialidade na compreensão e da absorção do conteúdo informativo.

Uma informação relevante encontrada sobre o jornal “A Flecha” no acervo físico e digital da Biblioteca Pública Benedito Leite menciona que o jornal ficava localizada na Rua Formosa, Nº 8, no Centro de São Luís e teve sua primeira publicação em março de 1879 e a última publicação em abril de 1880. A primeira publicação desta edição foi especificada em como seria o funcionamento e a venda do jornal durante esse período. O periódico “A Flecha” era descrito como um:

Periódico foi fundado por Paulo Duarte, Aluizio Azevedo, Eduardo Ribeiro, Agripino Azevedo e João Afonso do Nascimento. O periódico era ilustrado e, nas suas ilustrações, eram feitas críticas à Igreja Católica, a D. Pedro II e aos parlamentares. Estavam excluídas de seu programa, discussões políticas e individuais, mas pretendia estabelecer ‘a crítica moderada e a publicação gratuita de trabalhos literários’. (Maranhão, 2007, p53)

A relação entre informação e memória se daria, especialmente quando se trata da cobertura de temas como transporte coletivo público, é complexa e multifacetada. Ao compararmos jornais do século XIX com os atuais, percebemos uma continuidade de certos problemas e de preocupações relacionadas ao transporte público. Isso sugere que essas questões do transporte público têm raízes profundas na sociedade, e na organização da urbanização, e que, apesar das mudanças ao longo do tempo, muitos desafios ainda persistem.

Ao abordarmos esses aspectos, a pesquisa pode fornecer uma compreensão abrangente e crítica no papel do transporte público na sociedade, além de oferecer direções para melhorias e inovações futuras que possam responder aos desafios contemporâneos e às necessidades emergentes da população.

Por meio desse estudo, será possível desenvolvermos uma compreensão mais profunda da relação entre informação, memória e transporte coletivo público, bem como a identificação de uma futura facilidade de acesso às informações sobre o sistema de transporte de São Luís (MA).

## **2.1 Informação e memória**

Informação e memória são dois conceitos intimamente relacionados. A informação é o que nos permite aprender, crescer e tomar decisões, enquanto a memória possibilita o armazenamento e a recuperação dessa informação. Em um sentido mais amplo, a informação pode ser concebida como qualquer conhecimento que pode ser usado para aumentar o entendimento de mundo ao nosso redor.

A informação pode ser compreendida de várias maneiras, mas, dependendo do contexto empregado, pois, em seu sentido mais amplo, ela refere-se aos fatos organizados e processados com significado ou utilidade para quem os recebe.

A memória é um processo complexo que envolve uma codificação, o armazenamento e a recuperação de informações. Ela permite que os seres humanos retenham e utilizem as experiências passadas para guiar comportamentos no presente e futuro. A memória geralmente tem sua conceituação muito ligada as áreas das ciências humanas, como por exemplo, a Antropologia e na História. Parafraseando uma definição de Le Goff (1924-2014), um dos

principais autores sobre o estudo da memória, em que se deve conhecer e preservar os fatos históricos realizando-se uma análise da interseção entre a história e a memória. Destaca-se para isso a importância dessa relação para que haja a compreensão do passado e de sua influência no presente. Le Goff (1990, p. 423) ressalta onde a memória é mais relacionado por meio da citação como:

A memória, como propriedade de conservar certas informações, remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de funções psíquicas, graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas.

Deste ponto de vista, o estudo da memória abarca a psicologia, a psicofisiologia, a neurofisiologia, a biologia e, quanto às perturbações da memória, das quais a amnésia é a principal, a psiquiatria [cf. Meudlers, Brion e Ueury, 1971; Florès, 1972]

A citação mencionada por Le Goff (1990) acima explora um conceito de memória, destacando-a como uma função psíquica (elementos que estudam a pessoa como a personalidade, memória etc.) e complexa. Além disso, Le Goff menciona a psiquiatria por esta tratar das perturbações da memória, como o esquecimento e a amnésia. Assim, a memória, enquanto uma função psíquica e do fenômeno social, é crucial para a nossa compreensão tanto de um indivíduo quanto da coletividade, sendo uma ponte entre o passado e o presente que influenciar o futuro de ambos: indivíduo e da coletividade.

No contexto da memória coletiva, a citação anterior frisa como a memória não se limita a ser um fenômeno individual, mas também de uma construção social permitindo ao ser humano reter e recuperar informações ou as impressões de experiências passadas. A memória coletiva envolve a conservação e transmissão de experiências compartilhadas por um grupo, formando a base da identidade cultural e social desse grupo. Ao lembrar e relembrar eventos passados, as sociedades não apenas preservam seu passado, mas também o faz reinterpretam à luz do presente, moldando sua história e identidade coletiva. Ou seja, ele começa explorando como a memória moldaria essa percepção na história, argumentando que não se poderia separar-la totalmente a memória da história, pois ambas desempenham papéis complementares na formação das identidades individual e coletiva na sociedade.

Destacamos a memória como um processo ativo e seletivo, moldado pelos fatores sociais, culturais e políticos, influenciando o que deveria ser lembrado e reinterpretado ao longo do tempo. Ainda segundo Le Goff numa análise entre memória individual e memória coletiva, demonstra como a memória individual se entrelaça com a memória coletiva e que serão compartilhadas por uma sociedade, influenciando mutuamente a forma como o passado será lembrado.

Um outro ponto levantado por Nora (1993) é o debate sobre o papel das instituições na formação e na manipulação da memória coletiva. Nora aborda a questão do "fim das sociedades-memória", essa expressão se refere à transição das sociedades tradicionais, caracterizadas por uma forte ligação com o passado e uma memória coletiva compartilhada para sociedades modernas, onde a memória é fragmentada e desvinculada de lugares específicos. Lugares esses que representam poder mesmo que discretamente como:

[...]. Na periferia, a independência das novas nações conduziu para a historicidade as sociedades já despertadas de seu sono etnológico pela violentação colonial. E pelo mesmo movimento de descolonização interior, todas as etnias, grupos, famílias, com forte bagagem histórica. Fim das sociedades-memória, como todas aquelas que asseguravam a conservação e a transmissão dos valores, igrejas ou escola, família ou Estado. [...] (Nora, 1993, p.8)

Ou seja, poderíamos entender a argumentação do autor Nora a seguinte forma que, ao longo do tempo, as sociedades têm passado por mudanças significativas em relação à forma de como percebem e preservam a memória. Em que as sociedades tradicionais, a memória frequentemente associada aos lugares físicos específicos, como monumentos, locais de culto, cemitérios e outros espaços simbólicos. Esses "lugares de memória" desempenhariam um papel central na construção da identidade coletiva e na transmissão de tradições, valores de geração para geração. Somamos a isso, o surgimento de novas tecnologias de comunicação as mídias digitais, contribuíram para a maior dispersão da memória, tornando-a menos ancorada em espaços físicos específicos.

Para Nora, o "fim das sociedades-memória" não implicaria necessariamente no desaparecimento da memória, mas sim uma mudança na sua natureza e na forma como é construída e retransmitida para a sociedade contemporânea. Em vez de dependermos exclusivamente dos lugares destinados a salvaguardar as memórias tradicionais, as sociedades modernas tendem recorrer a diferentes formas de preservação e de transmissão da memória, como por exemplo os arquivos, museus, mídias digitais e outros meios.

A memória individual refere-se à capacidade de um indivíduo reter informações pessoais, incluindo as suas experiências vividas em grupo social, por exemplo o núcleo familiar, os conhecimentos adquiridos, das habilidades desenvolvidas, isto é, o que está intimamente ligada à identidade e às experiências únicas de cada pessoa. Gondar (2008, n.p.) destaca que conferem um suporte material à memória, ampliando-a e transformando-a, estabelecendo a fronteira onde a memória coletiva torna-se memória social:

[...] os documentos, escritos num suporte especialmente destinado a este fim (de início osso, pele, folhas de palmeira, e, finalmente, papiro, pergaminho e papel). Fornecendo aos homens um processo de marcação, memorização e registro e, por outro lado, assegurando a passagem da esfera auditiva à esfera visual, esses documentos escritos conferem um suporte material à memória, ampliando-a, transformando-a, e estabelecendo a fronteira onde, segundo Le Goff, a memória coletiva torna-se memória social.

No entanto, Gondar argumenta que a memória não é isolada, mas profundamente moldada nas interações sociais. Até mesmo o ato de lembrar algo pessoal está conectado a um contexto social mais amplo, refletindo em influências externas como cultura, educação e convivência com outros indivíduos. A memória individual, portanto, está inserida dentro da memória coletiva.

A memória coletiva é formada pela soma de todas as memórias individuais de um grupo de pessoas que compartilham uma história em comum, identidade cultural ou de experiências compartilhadas. Um exemplo é a greve dos rodoviários de São Luís<sup>3</sup> que afeta as pessoas de maneiras diferentes, pois, após o término de uma greve sempre se torna o assunto em rodas de conversas seja no ambiente de trabalho, na escola etc.

Nas sociedades de memória oral, onde o privilégio é concedido à dimensão narrativa, as lembranças são em geral reconstruídas por aquele que narra, não sendo apreciada a memorização mecânica. Entretanto, o critério tradicional de distinção entre memória coletiva e memória social, fundamentado na ausência ou presença da escrita, será posto em questão por alguns autores. (Gondar, 2008, n.p.)

Enfatizar que a memória é seletiva em que há sempre um processo de escolha sobre o que deve ser lembrado e o que deve ser esquecido, o que torna a memória coletiva permeada por conflitos e disputas de poder.

A memória social refere-se ao conhecimento compartilhado por cada membro da sociedade sobre os eventos históricos, culturais, políticos e sociais que moldam uma identidade coletiva e influenciando as atitudes e comportamentos. Incluindo não apenas uma lembrança dos eventos em si, mas também as interpretações e significados atribuídos a esses eventos, como normas, valores e crenças da sociedade. Essa aplicação na memória social pode ser observada em vários aspectos na educação, na mídia, na política e na construção da identidade nacional e cultural. Na qual Le Goff (1990, p.426) destaca que “O estudo da memória social é um dos meios fundamentais de abordar os problemas do tempo e da história, relativamente aos quais a

---

<sup>3</sup> Em abril de 2023 a greve durou cinco dias. Na ocasião, o STTREMA cobrava o pagamento dos salários em atraso e a assinatura da Convenção Coletiva de Trabalho. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2023/04/28/sem-acordo-greve-dos-rodoviaros-continua-em-sao-luis.ghtml>. Acesso em: 12 set. 2024.

memória está ora em retraimento, ora em transbordamento. ”, isto é, memória social não é estática e está em constantes transformações como em transmitir e reformular as memórias no decorrer do tempo.

No entanto, ele adverte contra uma possível visão excessivamente cínica sobre a memória, reconhecendo que, da instrumentalização principalmente pelo viés da política, a memória também pode servir como uma fonte de resistência e de renovação cultural encontradas nos jornais. Segundo Le Goff (1990, p.425) destaca uma fala de Atlan que:

Deste modo, Henri Atlan, estudando os sistemas auto-organizadores, aproxima ‘linguagens e memórias’; ‘A utilização de uma linguagem falada, depois escrita, é fato de fato uma extensão fundamental das possibilidades de armazenamento da nossa memória que, graças a isso, pode sair dos limites físicos do nosso corpo para estar interposta quer nos outros quer nas bibliotecas. Isso significa que, antes de ser falada ou escrita, existe uma certa linguagem sob a forma de armazenamento de informações na nossa memória’ [1972, p. 461].

Le Goff destaca acima a citação de Henri Atlan que estabelece uma conexão entre a linguagem, a memória e os sistemas auto-organizadores. Para Le Goff, a linguagem não é apenas um instrumento da comunicação, mas, sim uma extensão fundamental das capacidades de armazenamento em nossa memória. A ideia que Atlan traz sobre a linguagem é uma extensão da memória que nos permite compreender como as sociedades constroem e transmitem seus conhecimentos ao longo do tempo e também nos ajuda a entender a importância da cultura escrita na preservação da memória e na construção de uma identidade coletiva.

Então, a memória social é um campo de estudo que se dedica à análise de maneiras pelas quais as sociedades devem lembrar, registrar e de interpretar o passado. Diferentemente da memória individual que se refere apenas às lembranças pessoais e subjetivas de cada indivíduo, enquanto a memória social abrange uma construção coletiva e compartilhadas as lembranças que moldam a identidade e a coesão de um grupo social e que:

Foi a escrita que permitiu a fixação, de forma mais ou menos perene, a depender de seu suporte, de tudo aquilo que antes se confiava à memória individual, endossomática. E, dos diferentes suportes que se utilizaram e se utilizam para a escrita, foi o papel, principalmente quando empregado na forma de códice ou livro, que permitiu que se criasse uma memória social duradoura – uma memória dita exossomática, isto é, externa ao corpo do indivíduo. (Lemos, 2008, p. 103)

A autora Lemos (2008) oferece uma visão abrangente e precisa sobre a importância da escrita na evolução da memória humana. Ao destacar a transição da memória endossomática que era limitada pela capacidade humana da memorização e a fragilidade da transmissão oral, sujeita a distorções e perdas ao longo do tempo; a exossomática por outro lado, com a invenção da escrita representou um marco fundamental, permitindo que a informação fosse exteriorizada

do corpo humano e materializada a informação em suportes diversos, a autora evidencia como a escrita revolucionou a forma como as sociedades se organizam e transmitem o conhecimento.

A partir do debatido até aqui, verifica-se uma interconexão entre a informação e a memória, onde se dar os acontecimentos, mudanças sociais, tomadas de decisões e direções da humanidade tem como condição do seu registro em fontes de informação e a partir deste, a preservação da memória.

Não sendo redundante, mas, insistindo que por meio da memória é nos permitido o acesso às informações da qual precisamos para tomar decisões ou resolver problemas. A informação e a memória são essenciais para o funcionamento de qualquer sociedade já que elas nos permitem aprender sobre o passado, entender o presente e planejar o futuro.

É nessa direção que me pareceu pertinente propor algumas reflexões sobre a memória como modalidade de representação social, num quadro de práticas que caracterizam a sociedade capitalista avançada, ressaltando os problemas documentais que a 'sociedade da informação' vem acumulando. [...]. A memória, pois, tanto como prática, como representação, está viva e atuante entre nós. Isso, porém, não significa estabilidade e nem mesmo situação de equilíbrio e tranquilidade [...]. (Meneses, 1999, p.13)

Segundo Meneses (1999) ao destacar a importância da memória, tanto na prática como na representação, o autor reconhece que seu papel dinâmico e essencial na vida contemporânea. Contudo, Meneses também alerta para uma complexidade de tensões inerentes a esse processo, sugerindo que a memória não é algo fixo ou estável, mas sim algo fluido e que constantemente está em movimento.

Ao trabalharmos os arquivos, bibliotecas e museus como lugares de memória para a preservação das informações sobre o transporte coletivo público, neste caso os ônibus de São Luís, seria uma iniciativa importante para documentar e transmitir a história, a evolução desse aspecto crucial da vida urbana da sociedade ludovicense. A partir da conceituação de lugar de memória, este trabalho demonstra como o transporte coletivo em São Luís pode ser analisado sob essa perspectiva, como descrito a seguir:

- a) os arquivos seriam o local onde os documentos, de registros e materiais relacionados ao transporte coletivo público de São Luís seriam preservados. Isso incluiria desde os documentos administrativos, como licenças/leis e regulamentações, até os registros operacionais, também por conter fotografias antigas de ônibus, relatórios de renovação do transporte e da malha rodoviária de São Luís e até mesmo documentos históricos sobre a evolução dos ônibus ao longo do tempo;
- b) as bibliotecas abrigam uma vasta coleção de literatura relacionada ao setor do transporte público relacionados aos ônibus. Isso incluiria livros, periódicos e estudos acadêmicos

sobre o planejamento de transporte, história urbana, impactos sociais e ambientais do transporte coletivo o que geralmente são encontrados, entre outros tópicos considerados relevantes. Além disso, as bibliotecas poderiam oferecer recursos digitais, como e-books e bases de dados online, para o acesso remoto a informações sobre o transporte coletivo público de uma maneira geral;

- c) os museus são espaços ideais para exibir artefatos físicos relacionados aos fatos históricos de indivíduos ou da coletividade como do transporte coletivo público. Pode-se incluir, por exemplo, modelos em menor escala dos ônibus, bilhetes/passes de transporte de diferentes épocas, e até mesmo se possíveis veículos restaurados para exibição. Além disso, os museus podem oferecer exposições interativas que contassem a história do transporte público ludovicense, desde os primeiros sistemas eletrônicos até as últimas atualizações recentes, pois existem poucos locais de memória aqui em São Luís com essa missão e quando existe são de acervos particulares como a Fundação Joaquim Haickel que reúne fotografias sobre a sociedade ludovicense, ou Sest/Senat, mas, que não é tão acessível e as redes sociais dos busólogos<sup>4</sup> chamados SportBus.

A recuperação da informação por meio da memória é um processo que envolve a busca e a seleção de informações relevantes. A relação entre informação e memória é um tema complexo que tem sido estudado por filósofos, cientistas e pesquisadores entre outros sobre a informação há séculos. A compreensão dessa relação é importante para entendermos como aprendemos, nos lembramos e tomamos decisões.

## 2.2 Jornais como fonte de informação e memória

Desde seu surgimento, os jornais transcendem a mera função de informar o público, assumindo um papel crucial como fonte de informação histórica. As páginas amareladas dos jornais antigos guardam, entre suas linhas, um registro vivo dos acontecimentos passado, permitindo que pesquisadores e o público em geral revivam e compreendam as diferentes épocas em questão e eventos, e as contextualizem com o hoje. Por exemplo, os jornais fornecem um relato detalhado dos acontecimentos passados, desde os tempos de guerras e revoluções até

---

<sup>4</sup> Busólogos: “são pessoas aficionadas por ônibus, que se dedicam ao passatempo de estudar esses veículos e temas afins, colecionando miniaturas, fotos, ou qualquer outra coisa que tenha relação com os grandalhões do transporte coletivo. ” (Auto Esporte). **Você sabe o que é um busólogo?** Apaixonados pelos grandes veículos de transporte urbano nem precisam ser convencidos para deixar o carro em casa. Reportagem de Daniela Saragiotto exibida em 07/06/2015. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2015/06/voce-sabe-o-que-e-um-busologo.ghtml>. Acesso em: 26 abr. 2024.

dos eventos cotidianos, costumes da época, retratados em suas manchetes, reportagens, artigos e anúncios, fatos políticos e sociais, cultura etc. Teixeira (2008, p.81) destaca em seu artigo “Jornais” a importância do jornal como fonte de informação narrativa e histórica, afirmando que:

O escritor argentino Jorge Luís Borges comentou certa vez que a grande ambição do jornalismo é se tornar literatura: ‘o jornal escreve para o esquecimento. Já a literatura escreve para a memória e o tempo’. Mas, trata-se de um paradoxo injusto: afinal, produzindo um texto conciso e coerente com o fato apurado, o jornalista contribui para transformar seu texto em documento histórico. Ou, como disse Millôr Fernandes: ‘quem diria! A história que meu filho lê nos livros de hoje eu lia nos jornais do dia!’ Atualmente, a história contemporânea estendeu o conceito de documento para todos os suportes produzidos pelo homem [...].

A citação de Teixeira (2008) explora uma relação complexa entre o jornalismo, literatura e história, abordando o papel do jornalismo na construção de uma memória coletiva e na sua transformação em um documento histórico. Pode ser identificada em três pontos principais como: o paradoxo entre jornalismo e literatura; o valor documental do jornalismo; e a ampliação do conceito de documento na história contemporânea. Observa-se um contraste entre o jornalismo e a literatura, pois, enquanto o jornalismo escreve para o esquecimento, a literatura escreve para a memória e tempo. Esse argumento sobre a percepção comum de que o jornalismo que é algo transitório, destinado a relatar os eventos do presente que rapidamente perdem sua relevância, enquanto a literatura, com sua profundidade e complexidade, é criada para perdurar.

São Luís, era uma cidade rica em história e cultura, também testemunhou a evolução de seu sistema de transporte público ao longo dos anos. Uma análise das informações disponíveis desde os primeiros registros dos transportes coletivos na cidade nos permite fazer uma comparação com a realidade da cidade e dos atuais sistemas de integração e da bilhetagem eletrônica.

É importante reconhecer que, os jornais como qualquer fonte histórica que também possuem suas limitações. Uma análise crítica é fundamental para evitar interpretações distorcidas do passado, pois, os jornais podem refletir a visão de mundo e os interesses de seus editores e proprietários, influenciando na seleção e no tratamento das informações como Teixeira (2008, p.82) destaca a seguir a importância do jornal como fonte histórica:

Portanto, ressalta-se aqui a importância do jornal como fonte de informação histórica: o exame retrospectivo de algumas publicações pode mostrar como foi o comportamento do veículo, durante determinada época, ao revelar os fatos selecionados, o destaque que eles obtiveram no jornal, o tipo de texto sobre o qual foi construída a notícia. Essas são as informações fundamentais para construir o retrato de determinada época e para ressaltar a importância do jornal, não só como um instrumento de acompanhamento diário de uma seleção de fatos ocorridos no mundo e no local de sua circulação, mas, exatamente por isso, como um documento histórico desse mundo. [...]

Para Teixeira (2008) destaca a relevância dos jornais como fontes de informação histórica, enfatizando seu papel na construção do retrato de uma época. Através do exame retrospectivo de publicações, é possível analisar como os jornais selecionaram e destacaram fatos, o que revela muito sobre o comportamento de uma sociedade e da imprensa da segunda metade do século XIX. Eles não apenas registram eventos, mas também refletem as prioridades, os valores e as ideologias de uma época, tornando-se fundamentais para os pesquisadores que buscam compreender o contexto social e político de determinado período. Portanto, os jornais desempenham um papel duplo: enquanto informam o presente, simultaneamente documentam a história para as gerações futuras.

A utilização dos jornais como fonte de informação histórica de forma eficaz, é fundamental a adoção de uma metodologia rigorosa que inclua alguns passos cruciais. Primeiramente, é necessária uma seleção criteriosa, identificando quais jornais são relevantes para o período e para o tema da pesquisa. Em seguida, é importante realizar uma leitura crítica, analisando as informações de forma aprofundada, identificando possíveis vieses ideológicos, interesses políticos e de possíveis distorções da realidade na sociedade. É crucial também questionar a autoria, as fontes utilizadas e o contexto de produção da notícia. Ao trabalhar com as informações extraídas dos jornais em seu contexto histórico e social mais amplo, deve-se considerar os acontecimentos políticos, econômicos e culturais de uma época, o que permite compreendermos melhor o significado das notícias e de suas implicações para uma sociedade.

Os jornais acabam por desempenhar um papel crucial na preservação da história do transporte coletivo de São Luís, assim como de outras cidades, que possui locais de memória sobre o transporte público por exemplo, São Paulo. Eles servem como fontes de informação valiosas ao documentar mudanças, desafios e avanços relacionados ao sistema do transporte ao longo do tempo.

O jornal, como veículo de comunicação, assume um papel fundamental na sociedade moderna, servindo como fonte de informação. Sendo que através das reportagens, entrevistas e artigos jornalísticos, os jornais oferecem um panorama abrangente dos acontecimentos locais e internacionais, além de fornecerem análises e perspectivas sobre os mais diversos temas. Eles

são caracterizados pela rapidez na divulgação, como a cobertura em tempo real de eleições, desastres naturais ou crises políticas como as guerras na Ucrânia e Rússia, por exemplo.

Com a concorrência da internet e das mídias digitais, os jornais tradicionais (impressos) acabam por enfrentar desafios na preservação da informação. A migração do formato físico para o digital é essencial entender a relevância no cenário atual, além de facilitar essa preservação. A oferta de conteúdo multimídia, como acervos virtuais e interativos com o público, e a diversificação de plataformas são algumas das estratégias que os jornais estão utilizando para se adaptar às novas tecnologias presentes em bibliotecas e museus.

Em suma, a concepção do jornal como fonte de informação é relevante para uma sociedade maranhense, mas requer uma abordagem crítica que leve em consideração não apenas a importância histórica e social da imprensa da década de 1870, mas também dos desafios e de oportunidades apresentados nesse cenário contemporâneo. Visando garantir qualidade, representatividade e acessibilidade da informação jornalística para todos os maranhenses.

Os jornais continuam a ser uma fonte de informação importante e relevante para a sociedade moderna. Apesar dos desafios e das críticas, os jornais oferecem uma série de vantagens, como a atualidade, a abrangência, a profundidade e a credibilidade dessas informações. É fundamental que o público esteja ciente das diferentes perspectivas e de possíveis vieses presentes nos jornais, buscando sempre uma visão crítica e plural dos acontecimentos. Por fim, é importante reconhecer que, os jornais como qualquer outra fonte histórica, possuem também suas limitações. Uma análise crítica é fundamental para se evitar interpretações distorcidas de um passado e garantir que essas interpretações não sejam transmitidas de forma incorreta no futuro.

### **2.3 O transporte coletivo de São Luís: percurso histórico**

O transporte coletivo público é um serviço essencial para a mobilidade urbana, permitindo que pessoas de diferentes classes sociais possam se deslocar de uma forma segura, eficiente e acessível. Com a Segunda Revolução Industrial, correspondendo mais especificamente à segunda metade do século XIX e com início do século XX, impulsionou a produção industrial com novas formas de produções, principalmente em regiões como os Estados Unidos, França e Inglaterra. Com essas inovações industriais, veio a descoberta da conversão do ferro em aço, o que abriu a era das grandes usinas siderúrgicas, de novas fontes de energia, como a eletricidade e petróleo. Essas novas descobertas resultaram em um aumento da população, do crescimento demográfico em atender esse processo industrial, quando surgiu

o bonde elétrico em 1873 na Inglaterra por exemplo. A autora Domingues (2012, p.192) relata que:

A industrialização, inicialmente se restringia à Inglaterra, expandiu-se para França, Alemanha, Estados Unidos e Japão. Novas invenções<sup>1</sup> impulsionaram a produção industrial e provocaram transformações tão radicais que os historiadores chamaram essa fase de ‘Segunda Revolução Industrial’, correspondendo à segunda metade do século XIX e início do Século XX.

Ela utilizar para explicar a evolução industrial, um quadro informativo elaborado por Isaac Asimov (Rússia, 1992) na obra “Cronologia das ciências e das descobertas”, de 1993 que resume as “Novas invenções”, incluindo o “1873-bonde elétrico” surgido nos países mencionados anteriormente. Podemos supor que, enquanto aqui no Brasil, em 1873, ainda se utilizavam os bondes puxados por animais, mas já no processo de mudança para os bondes elétricos, aqui em São Luís, ainda se encontrava os bondes animálicos recém-inaugurados nas ruas de São Luís.

O transporte coletivo no Brasil evoluiu somente com a chegada da família real, trazendo mudanças que atendessem as necessidades da corte, mas que, de certa forma, beneficiaram a população brasileira como um todo, pois houve avanços nos setores econômico, social, cultural. O Centro de Documentação e Memória Eurico Divon Galhardi<sup>5</sup> / NTU (2019) destacou a seguir em que:

O Brasil de então era um país que acompanhava mais de perto os progressos em outras partes do mundo e não havia obstáculos de monta nem taxas de importação absurdas que impedissem os empreendedores, se assim o desejassem, de explorar as novas tecnologias, tanto em proveito próprio quanto do país e seus habitantes.

Nesse espírito de empreendedorismo, o médico homeopata inglês Dr. Thomas Cochrane, sogro do escritor José de Alencar, criou a empresa Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boa Vista, e o primeiro bonde trafegou no dia 30 de janeiro de 1859. Nessa viagem inaugural foram 45 minutos para ir da Rua Visconde de Rio Branco, no centro do Rio, até o terminal na Rua Conde de Bonfim, na Tijuca. A bitola dos carros era de 1.676 mm, a mesma da primeira ferrovia do Brasil, que ia do Porto de Mauá, no fundo da Baía da Guanabara, até a localidade de Fragoso, na raiz da serra de Petrópolis. Os veículos da primeira linha de bondes do Brasil foram provavelmente construídos no Estaleiro Mauá, em Niterói, e as carrocerias foram feitas por Röre e Irmãos, empresa estabelecida no Rio de Janeiro. (NTU, 2019, p. 47-48)

<sup>5</sup> O Centro de Documentação e Memória Eurico Divon Galhardi (CDMEDG) apresenta a história do transporte do mundo e do Brasil. Inaugurado em dezembro de 2015. O Centro (CDMEDG) busca disseminar informação e conhecimento sobre a mobilidade urbana e transportes, a partir de materiais bibliográficos, museológicos e arquivísticos que traçam um perfil técnico, sociológico e artísticos das diversas formas utilizadas nos deslocamentos de pessoas e produtos ao longo de mais de 5.500 anos, desde a Idade Antiga. ASSOCIAÇÃO Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), 2019. Brasília/DF. Disponível em: <https://memoriadotransporte.org.br/museus/#:~:text=O%20Centro%20de%20Documenta%C3%A7%C3%A3o%20e,no%20mundo%20e%20no%20Brasil>. Acesso em: 15 fev. 2024.

A citação apresenta um panorama interessante sobre o Brasil do século XIX, com um foco especial no ambiente propício ao empreendedorismo com a introdução de novas tecnologias, exemplificada pela criação da primeira linha de bondes no Rio de Janeiro.

Podemos dizer que, enquanto a Europa e os Estados Unidos da América (EUA) modernizavam seus sistemas de transporte com os novos bondes elétricos, o Brasil ainda utilizava os bondes puxados por animais, evidenciando um atraso tecnológico significativo. Destaca-se que enquanto esse período, o Brasil era mais aberto à inovação e às tecnologias estrangeiras, com poucas barreiras para os empreendedores<sup>6</sup>. Podemos exemplificar sendo um empreendedor brasileiro o Barão de Mauá mencionado por Galhardi; Pacini; Neves (2007, p. 94):

O sucesso da primeira linha de bondes do Brasil, embora efêmero, emulou iniciativas semelhantes no empreendedorismo local. Um dos primeiros a tentar explorar essa nova modalidade de transporte foi o Barão de Mauá. Em 18 de novembro de 1862, ele fundou a Companhia de Carris de Ferro do Jardim Botânico, com capital de 1.000.000\$000 (mil contos). A falência da Companhia de Carris de Ferro da Tijuca desestimulou os investidores esperados por Mauá, e, em 1866, ele vendeu sua concessão ao norte-americano Charles B. Greenough que, representando um grupo de investidores com um capital de US\$500.000, fundou a Botanical Garden Railroad Company. Os trabalhos começaram em 25 de julho de 1868, e, em 9 de outubro desse mesmo ano, foi inaugurada a primeira linha, entre a rua do Ouvidor e o Lago do Machado. A companhia fundada por Mauá e vendida a Greenough, permaneceu em operação por quase 100 anos, até que o transporte por bondes no Rio de Janeiro foi encerrado.

Com esta abertura permitiu que o país acompanhasse mais de perto os avanços dos outros países e investisse novas soluções. A criação da primeira linha de bondes no Rio de Janeiro, é apresentada como um marco importante nesse contexto, demonstrando a capacidade dos empreendedores brasileiros em adotar novas tecnologias e oferecer soluções para os desafios da urbanização.

Portugal nunca se importou com o Brasil Colônia, pois o que importava era extrair ao máximo as riquezas naturais que o Brasil possuía, sem nenhuma preocupação por parte de Portugal dispor recursos para desenvolver a sociedade colonial brasileira. Esse cenário de abandono só viria a mudar com a “fuga” da Corte portuguesa para o Brasil, em 1808 para a

---

<sup>6</sup> “Empreendedor (entrepreneur) é uma palavra originalmente francesa que apareceu pela primeira vez em 1437. A definição mais comum usada na época era “celui qui entreprend quelque chose” e quer dizer aquele que se compromete com algo (LANDSTRÖN, 2005, p. 08). É no século XVII que a noção de risco é associada ao empreendedorismo, pois ao financiar contratos ou realizar serviços com o governo, o empreendedor assumia certo grau de risco. Só então no século XVIII e XIX, o termo empreendedor passa a assumir um caráter mais próximo de empresário (assume riscos), diferenciando-o do capitalista (dono de capital)” (Franco; Gouvêa, 2016, p. 146. Disponível em: : <https://doi.org/10.14211/regepe.v5i3.360>. Acesso em: 03 set. 2024.

colônia brasileira que antes desprezada o Brasil Colonial e agora procuravam abrigo (grifo nosso), e conseqüentemente foi-se obrigado a realizar o progresso de uma hora para outra, melhoras que visassem atender as necessidades da família real e de “quebra”, também por melhorar as condições da vida do povo. Sendo que alguns estudiosos sobre o transporte público (ônibus) chegam a considerar Napoleão Bonaparte como um grande benfeitor para o Brasil, pois

Em 1807 a Europa encontrava-se sob domínio de Napoleão Bonaparte, imperador francês. Napoleão havia decretado um bloqueio continental contra a Inglaterra e Portugal, país aliado dos ingleses, hesitava em aderir. Ao receber um ultimato dos franceses, o Príncipe e Regente D. João VI decidiu fugir com a Corte portuguesa para o Brasil e, assim que chegou, abriu os portos do país para o comércio com os ingleses.

A vinda da Corte transformou a colônia, abandonada e vilipendiada, em um país que passou a contar com um início de implantação de indústrias e serviços, além de instituições imprescindíveis como a imprensa, por exemplo, proibida durante todo período colonial.

A vinda repentina da Corte causou problemas imediatos como o desalojamento puro e simples das pessoas de suas próprias casas, as quais eram entregues aos portugueses recém-chegados. Mas o fato é que houve grande satisfação com a nova situação e com as oportunidades que se abriam para o Brasil ao ascender ao status de país. (NTU, 2019, p. 45)

A citação de NTU (2019) oferece uma visão sobre a chegada da Corte portuguesa ao Brasil em 1808, abordando tanto os impactos positivos quanto as conseqüências negativas desse evento histórico. Embora reconheça as transformações significativas trazidas pela vinda da Corte portuguesa, como a abertura dos portos, o início da industrialização e a introdução de instituições essenciais, como a imprensa, bancários, e etc., também se destacam os problemas imediatos enfrentados pela população local, como o desalojamento forçado de suas casas para acomodarem os recém-chegados portugueses ao Brasil.

Mas, até chegar ao meio de transporte como conhecemos atualmente passamos pelas experiências dos primeiros meios de transporte coletivo desde a Antiguidade, como por exemplo, incluem a utilização de carruagens puxadas por animais, bondes animálicos e bondes elétricos como da utilização de carruagens puxadas por cavalos, bondes animálicos, bondes elétricos. É importante observar que o século XIX contribuiu com uma transformação radical nos sistemas de transporte urbanos na Europa, impulsionada pela Revolução Industrial e pelo crescimento acelerado das cidades. Dentre os diversos meios de locomoção que surgiram, os bondes de tração animal que se destacaram como uma solução inovadora e popular para atender à uma crescente demanda por mobilidade urbana.

Em São Luís, teve uma primeira tentativa da instalação dos bondes, conforme relato na obra de Steil intitulada “História do transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram” (1984), representado nas Figuras 1 e 2 descreve que os:

Figura 1 – Trecho extraído da obra de Steil sobre os bondes em São Luís (1984).

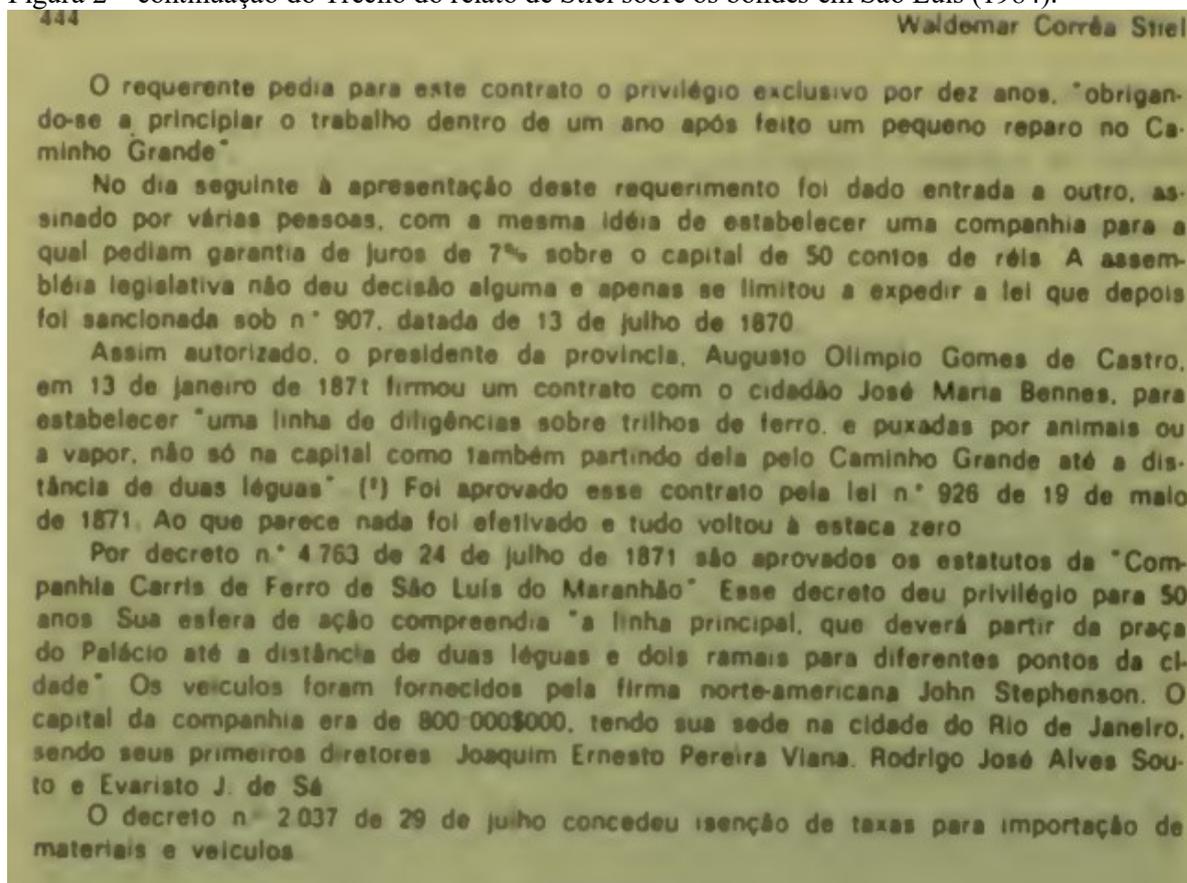
## 2. Bondes

A primeira idéia para construção de linhas de bondes surgiu em 1870, quando o cidadão português José da Costa Guimarães e Souza, negociante estabelecido naquela cidade, em 25 de maio requereu à assembléia provincial “o estabelecimento de uma empresa de carros a vapor, pelo sistema Road Steamers, para condução de passageiros e cargas dentro desta capital, estendendo-se até a vila do Paço e outros lugares da vila de São Luís”. (1)

1) Dic. Histórico e Geográfico da Prov. do Maranhão — C. A. Marques — 1870.

Fonte: Stiel, 1984, p. 443.

Figura 2 – continuação do Trecho do relato de Stiel sobre os bondes em São Luís (1984).



Fonte: Stiel, 1984, p. 444.

Uma das primeiras informações sobre o transporte coletivo público é que tenha surgido na França, e também onde provavelmente se originou a denominação da palavra ônibus, segundo NTU (2019, p.162) afirma que:

Blaise Pascal foi o idealizador do transporte público urbano em 1662. O rei Luís XVI autorizou seu funcionamento por meio de um decreto concedendo a Pascal o funcionamento da linha de serviço de carruagens. Tal serviço foi chamado de “Carrosse a Cinq Sols”, que significa carruagem de cinco moedas. Na França, Stanislas Baudry foi o primeiro indivíduo a implementar um sistema de transporte coletivo, no caso, com diligências que buscavam os clientes e os levavam para a sua casa de banhos. Com o sucesso da experiência, decidiu criar em 1826 a própria empresa de transporte público urbano. Em frente ao ponto inicial das diligências existia a loja de um chapeleiro conhecida como Omnes. Inspirado pelo letreiro, Baudry criou um slogan: Omnes Omnibus, algo como “tudo para todos”. Com isso, as pessoas começaram a associar tal inscrição aos veículos de Baudry e, assim, teve início a utilização da palavra ônibus que perdura até os dias de hoje.

Essa afirmação nos oferece uma narrativa interessante sobre a origem do transporte público urbano, destacando figuras como os franceses Blaise Pascal e Stanislas Baudry. Contudo, uma análise crítica revela que, embora a citação apresente fatos históricos importantes, ela simplifica e acaba por romantizar certos aspectos, além de deixar de lado algumas nuances que poderiam enriquecer ainda mais a compreensão do tema. O sucesso das diligências de Baudry não foi apenas uma questão do marketing criativo, mas também um reflexo das transformações urbanas e da crescente necessidade de transporte coletivo em uma sociedade em processo de industrialização. A discussão ao contextualizar essa inovação industrial em um contexto das mudanças sociais e econômicas de uma época, como aumento da população urbana e a necessidade de novas soluções para a mobilidade.

O início dos bondes, parafraseando a Associação das Empresas de Transportes Urbanos (2007) se deu com Blaise Pascal como inventor do transporte público urbano na cidade de Paris, França. Mas, com o falecimento deste a sua invenção durou apenas mais alguns devido à má administração daqueles o sucederam, entrando em um processo período de hibernação de aproximadamente 50 anos.

A Figura 3 e Figura 4 representa um simulacro do modelo de bonde por tração animal, do empresário George Shillibeer levaria a novidade para Inglaterra como NTU (2019, p. 27) descreve:

[...]. Seu nome era George Shillibeer, e seu conhecimento do sucesso do negócio veio principalmente do fato dele ter trabalhado anos em Paris, na fabricação de carruagens para Jacques Lafitte, um homem de negócios famoso da época. Pela sua experiência e contato frequente com as novidades do então nascente mercado francês de transporte público, Shillibeer pôde antever o provável sucesso desta empreitada em Londres, e a isso dedicou suas forças. Seus ônibus de tração animal começaram a circular em 4 de julho de 1829, no trajeto entre Paddington e Bank. Shillibeer conheceu o sucesso nos primeiros anos de sua empresa, mas depois enfrentou dificuldades. Contudo, ficou conhecido para sempre como o pioneiro desse novo serviço na Inglaterra, e como tal é conhecido até os dias de hoje.

O século XIX no Brasil é marcado pela abolição da escravidão (1888), e vindo a seguir, a Proclamação da República (1889). São Luís recusou-se a aceitar essas mudanças, principalmente da Proclamação da República, sendo a última província a aceitar a Proclamação e também vivenciava transformações socioeconômicas e culturais. A citação a seguir representa como a sociedade ludovicense estava estruturada que:

Os fatores mais relevantes para o adensamento da cidade de São Luís no século XIX foram a intensificação das melhorias urbanas e a valorização arquitetônica, gerada pelo aumento da construção de sobrados. O crescimento econômico e as novas atribuições da cidade, ocorridas a partir da implantação da Companhia Geral de Comércio, permitiram um adensamento das áreas da Praia Grande, Desterro, e da área posterior à igreja do Carmo Novo. (BRASIL, 2007, p. 50)

Podemos estabelecer uma correlação entre o crescimento econômico gerado pela Companhia Geral de Comércio e o processo de adensamento urbano, o que é um ponto fundamental para a compreensão da dinâmica urbana da época. Assim, como a ênfase na valorização arquitetônica, com a construção de sobrados, contribui para a caracterização da paisagem urbana de São Luís, demonstrando a importância da arquitetura como um elemento formador da identidade da cidade. Esse processo culminou no reconhecimento de São Luís como Patrimônio Mundial da Humanidade em 1997.

O transporte coletivo público de São Luís, capital do Maranhão, tem uma história que nos remonta ao século XIX, quando esta foi fundada pelos franceses. Sobre o surgimento do primeiro meio de transporte em São Luís que eram os bondes “puxados” por animais equinos. Em 1871, a Província do Maranhão aprovou a construção de uma ferrovia de rua, concedida ao empresário José Maria Bernes<sup>7</sup>, que instalasse a Companhia Ferro-Carril do Maranhão<sup>8</sup> desde que este empresário se comprometesse a seguir os mesmos moldes utilizados no transporte nas ferroviárias de ruas do Jardim Botânico, Rio de Janeiro que começaram a operar, respectivamente, em 1868 e 1869. Esses moldes deveriam ser replicados pela Companhia Ferro-Carril do Maranhão.

A Companhia Ferro-Carril Maranhense se estabeleceu em São Luís, com o aval da Assembleia da província maranhense, por meio do contrato com o empresário José Maria

---

<sup>7</sup> José Maria Bernes, engenheiro a serviço da firma inglesa Newland & Brothers, veio residir em São Luís, na Rua dos Remédios para supervisionar a implantação de importantes projetos de engenharia na região. **Evolução e desenvolvimento com o transporte público na capital.** Disponível em: <https://oimparcial.com.br/cidades/2015/09/evolucao-e-desenvolvimento-com-o-transporte-publico-na-capital/>. Acesso em: 23 mar. 2023.

<sup>8</sup> Há certas divergências quanto ao nome da empresa, pois foram encontrados vários nomes durante a pesquisa.

Bernes, para poder cuidar da questão do transporte público conforme destacado na Lei Nº 926, 19 de maio de 1871, que autorizava a instalação da linha férrea do Centro para o Cutim e ampliação dessa linha férrea do Centro até Itibiry.

A Província do Maranhão, por meio da autorização da Lei Nº 960, de 28 de junho de 1871, concedia à empresa a segunda autorização para ampliar sua linha até a zona rural do Itibiry (São Luís) para a vila de Rosário, revelando a criação de linhas tanto por tração animal quanto pela futura instalação dos trilhos. Esse feito foi necessário e aponta a necessidade da época com o avanço do transporte e, conseqüentemente, o desenvolvimento da Província de São Luís no encurtamento das distâncias. (Maranhão, 1871, p. 63)

A construção da primeira estrada ferroviária ligava os bairros do Centro/Praia Grande ao Cutim. Segundo Morrison<sup>9</sup> essa estrada férrea, como era chamada, foi a primeira ferrovia de rua do Maranhão e uma das primeiras do Brasil.

A ocupação do território maranhense no início do século XX favoreceu a integração política, social e econômica do Estado. Imigrantes se juntaram aos maranhenses para fundar vilas, ocupar vales dos rios e contribuir para ligação das regiões de matas, cocais, baixada maranhenses e florestas da pré-Amazônia. Os pioneiros no setor de transportes marcaram uma época ao fazer a transição dos meios de transportes fluvial e ferroviário para o rodoviário. (O IMPARCIAL, 2015)<sup>10</sup>

Com uma abordagem voltada para a ocupação do território maranhense no início do século XX, destaca-se a integração e a contribuição dos imigrantes, além da transição dos meios de transporte como fatores-chave para o desenvolvimento político, social e econômico do Estado. Embora o texto forneça uma visão geral positiva desses processos, uma análise crítica revela algumas lacunas e simplificações que merecem atenção. A ocupação territorial favoreceu a integração política, social e econômica do Estado.

Entretanto, a integração política e econômica frequentemente beneficiou as elites locais e os novos colonos, enquanto muitos segmentos da população maranhense continuaram a viver em condições precárias, sem acesso adequado aos benefícios do desenvolvimento. A análise poderia explorar como essa "integração" se manifestou em termos de desigualdades sociais e econômicas, questionando se todos os grupos sociais realmente se beneficiaram de maneira igualitária.

---

<sup>9</sup> MORRISON, Allen. **Os bondes (e outras ferrovias) de São Luís, Estado do Maranhão, Brasil.** Disponível em: <http://www.tramz.com/br/sl/sl.html>. Acesso em: 23 mar. 2023.

<sup>10</sup> O Imparcial. **Evolução e desenvolvimento com o transporte público na capital.** Disponível em: <https://oimparcial.com.br/cidades/2015/09/evolucao-e-desenvolvimento-com-o-transporte-publico-na-capital/>. Acesso em: 28 maio 2021.

Muitos dos relatos históricos, obtidos dos jornais que estão preservados, até hoje vieram de fontes como jornais, e fotografias encontradas na Biblioteca Pública Benedito Leite. No caso da preservação das memórias fotográficas, se deram, principalmente, pelo interesse de dois fotógrafos americanos, Allan H. Berner e Foster M. Palmer.

Allan H. Berner, nascido em Nova York, e Foster M. Palmer, nascido em Boston, registraram todo o cotidiano ludovicense até por volta da década 1980, sendo que foi uma das últimas visitas a São Luís destes fotógrafos. Eles retrataram o auge da decadência sobre a evolução do transporte (bondes ao ônibus), registrados em um livro intitulado “The Tramways (and other railways) of São Luís, Maranhão State, Brazil [1964-65]”, que em tradução seria “Os Bondes (e outras ferrovias) de São Luís, Maranhão, Brasil” de Allen Morrison.

Morrison (2011) também destaca que, historicamente, São Luís foi uma das primeiras capitais brasileiras a adotar um sistema de linha férrea de rua com tração animais, sendo uma das últimas capitais brasileiras a receber os bondes elétricos em 1924. Esses bondes vieram como resultado do investimento de empresas privadas que receberam do governo recursos financeiros, além, do transporte concessão para a prestação de serviços nas áreas de fornecimento de energia elétrica, de água e esgoto. Evidenciando esse fato a seguir em que os:

Primeiros meios de transportes a servir a capital foram os veículos de tração animal e bondes ‘animais’, graças a contrato de parceria entre o então Governo da Província e o empresário do ramo, José Maria Bernes. Desse contrato nasceu a Companhia Ferro-Carril São Luiz do Maranhão, que ficou em atividade de 1872 a 1879. Depois desta empresa foi criada a Ferro-Carril Maranhense, cujo dono, Joaquim Marques Rodrigues, atuou até 1886. Esta empresa inaugurou um marco no setor de transportes, pois foi responsável por colocar em funcionamento o primeiro bonde a vapor do Maranhão, com a Estação Central/Anil, em 1893 atuando por 30 anos. A partir de 1924, os bondes movidos a eletricidade chegaram ao estado pelas mãos da empresa norte-americana Brighthouse e Company Incorporation. O negócio foi rescindido apenas dois anos depois, devido ineficiência e má prestação do serviço pela empresa. (O IMPARCIAL, 2015)<sup>11</sup>

Destaca-se a transição dos veículos de tração animal para os bondes a vapor e, posteriormente, para os bondes elétricos. Essa evolução reflete não apenas o progresso tecnológico, mas também as mudanças na demanda pelo transporte público à medida que a cidade se desenvolvia. Cada nova fase representou um avanço significativo em termos de capacidade, velocidade e alcance dos sistemas de transporte, facilitando a mobilidade urbana e contribuindo para o crescimento econômico e populacional da capital.

---

<sup>11</sup> O Imparcial. **Evolução e desenvolvimento com o transporte público na capital**. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/cidades/2015/09/evolucao-e-desenvolvimento-com-o-transporte-publico-na-capital/>. Acesso em: 28 maio 2021.

Os bondes elétricos são trazidos para São Luís pela companhia americana *Ulen & Company*, que também recebeu a concessão de outros serviços, como o abastecimento de água, luz, prensa de algodão, além dos serviços de bondes. Steil (1984, p.445) descreve que:

Em junho de 1922 a prefeitura de São Luís abre concorrência pública pelo prazo de 130 dias, contados de 27 de junho, para a instalação e exploração dos serviços de luz e bondes por meio da eletricidade. No dia 1.º de fevereiro de 1923, são realizadas duas reuniões no palácio do governo em São Luís, para tratar dos serviços de tração e luz elétrica, tendo o presidente do Estado, Godofredo Viana demonstrado o máximo interesse em resolver esse problema.

Em meados do ano de 1923, o mesmo deputado acima citado parte em missão oficial aos Estados Unidos, quando permaneceu 12 dias em Nova Iorque e ali fecha contrato para construção do abastecimento de água, esgotos, luz, força e tração elétrica em São Luís, bem como a montagem de aparelhos do serviço de prensagem e limpeza de algodão.

E dando continuidade sobre o bonde elétrico o jornal “O Imparcial” (08/06/2015, n.p.) em uma edição comemorativa traz a relevância desse modal para a capital ludovicense:

Em 1959 os bondes elétricos tomaram boa parte do meio ocupado pelos ônibus artesanais e industriais. O segmento era coordenado pelo Departamento de Transporte Urbanos de São Luís. A instituição trouxe melhorias técnicas para veículos como as catracas, chamadas ‘borboletas’, na parte dianteira dos veículos, utilizadas até hoje. Em 1967, os bondes elétricos foram definitivamente retirados de circulação das linhas, findando uma historia [sic] de 95 anos de utilização deste meio de transporte.

Nesse contexto de desenvolvimento, os impactos das ideias progressistas europeias chegaram ao Brasil, trazidas pelos filhos de senhores irem estudar nos países europeus. A partir da segunda metade do século XIX, essas influências moldam o discurso e as ações em torno de uma modernização rápida pelo país. Já que com o declínio do Império e passando para a República, os conceitos como "reformatar" e "regenerar" transformaram-se em centros do pensamento político e social, refletindo em um desejo de ruptura com o passado colonial e provinciano, flertando com a busca de modernidade, como existente nos países europeus.

A nova noção de civilidade passou a ser atrelada à adoção de modelos europeus, que visavam transformar o Brasil em um país mais moderno, industrializado e alinhado aos princípios do capitalismo como destacado por Prazeres (2010, p.2) destaca um trecho do trabalho de Ponte para enfatizar seu estudo como descrito a seguir:

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).

Esse processo de modernização foi entendido como um movimento necessário para superar as limitações do passado e promover um progresso nacional. Contudo, esse processo imposto “às pressas”, visando pela busca de uma nova ordem capitalista e racional, o que gerou conflitos, já que implicava em mudanças profundas nas estruturas sociais, políticas e econômicas. A busca pela modernidade, neste contexto, revela uma tensão entre o desejo de progresso e os desafios impostos pela realidade brasileira recém-libertada da colonização portuguesa.

Na época, a Companhia Ferro-Carril de São Luiz do Maranhão, trazendo os bondes, claro que poderia ser importante para o fluxo da população da nossa cidade. No entanto, segundo o jornal A Flecha (1879 - 1880), mal instalada a Companhia, já trazia críticas referentes à irregularidade dos bondes e à falta de pontualidade.

Passados alguns anos desde que foi a sede dos bondes foi estabelecida, como demonstrado, esse local, segundo o jornal maranhense O IMPARCIAL<sup>12</sup> (2021), funcionava um Hortomercado no bairro Monte Castelo, mas este faliu, e o único resquício de vida é uma parada de ônibus que existe no local. Talvez, por uma coincidência simbólica de resistência da antiga estação onde foi instalado o primeiro serviço público, em 31 de julho de 2021 foi inaugurada uma praça que leva o nome do artista maranhense Mestre Antônio Vieira que contribuiu muito para a cultura maranhense como descrito a seguir na citação abaixo:

A praça foi construída onde antes havia um terreno abandonado e que, por anos, era usado como depósito de lixo. Agora, a área recebeu uma praça com estética moderna, mobiliário urbano, caramanchões de lazer com jogos de tabuleiro, academia de saúde, playground, sistema de iluminação em LED, pontos de acesso à internet, paisagismo com gramas e plantas ornamentais. (O IMPARCIAL, 2021).

Ou seja, a transformação de um terreno abandonado em uma praça representa um exemplo clássico de requalificação urbana. Terrenos vazios ou que são subutilizados nas áreas urbanas muitas vezes se tornam espaços degradados, com o acúmulo de lixo, contribuindo para problemas de segurança e saúde pública. A intervenção descrita na citação acima demonstra como a revitalização desses espaços pode mudar completamente a dinâmica de uma comunidade, convertendo áreas consideradas problemáticas em pontos de encontro e lazer.

---

<sup>12</sup> O IMPARCIAL. Praça Mestre Antônio Vieira é inaugurada no bairro Monte Castelo: espaço possui estrutura moderna e amplo espaço de lazer. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/noticias/2021/08/praca-mestre-antonio-vieira-e-inaugurada-no-monte-castelo/>. Acesso em: 11 mar. 2024.

Segundo relato do escritor Vellozo (2021, p.97-98), em seu livro “ São Luís: relatos e retratos de uma época”, resgata por meio de suas lembranças de sua vida, inclusive ele dedica uma parte de sua memória ao resgatar lembranças como o uso dos bondes, vestimentas “adequadas” para utilizar o bonde. Como destacado a seguir:

Alguns bondes eram fechados nas suas laterais, mas possuíam janelas e as portas para entrada e saída dos passageiros eram nas suas extremidades e outros tipos de bonde eram abertos e possuíam estribo de madeira onde os passageiros viajavam de pé, quando os mesmos estavam lotados, o que facilitava as pessoas driblarem, na verdade, era o cobrador, descendo ou passando para outro local do bonde quando este se aproximava para cobrar a passagem e subindo novamente quando ele se afastasse. Os bondes abertos possuíam oito bancos transversais reversíveis de madeira e tinha a capacidade para aproximadamente 40 passageiros sentados. O condutor de bonde era chamado de motorneiro e dirigia em pé. Os motorneiros eram muito profissionais, cuidadosos e não conversavam em serviço. Ele e o cobrador usavam fardas com camisas de mangas curtas ou compridas com gravatas e usavam bonés quepe.

O bonde tinha dois controles, quando chegava no ponto final da linha e para voltar no mesmo sentido, os passageiros viravam os bancos e o motorneiro girava as manivelas do bonde e mudava de lado.

No início da década de 1960 os bondes já vinham enfrentando vários tipos de problemas como demoradas paralisações por falta de energia, concorrência com os ônibus, medidas tomadas por seus gestores como não poder trafegar em sentido oposto a sua mão, ou seja, na contramão, entre outros, que predestinara a sua extinção.

Já se começava o declínio do uso dos bondes elétricos, se deu devido à precariedade na prestação dos serviços. Ainda houve algumas tentativas, por parte dos poderes públicos municipal e estadual, em tentar manter a empresa prestadora deste serviço. Como mencionado por Vellozo (2021, p.98) que:

Em junho de 1965, próximo ao final de mandato do prefeito municipal Costa Rodrigues, foi criado o Departamento Municipal de Transportes Urbanos de São Luís (DMTUSL), estabelecendo a ampliação do sistema de transporte coletivo que não utilizasse do uso de energia elétrica, dando início assim, a extinção dos bondes.

Um novo modelo de gestão do bonde elétrico foi instalado, em 1965, pelo prefeito municipal Costa Rodrigues estabeleceu que a empresa Departamento Municipal de Transportes Urbanos de São Luís (DMTUSL), iria cuidar exclusivamente, do assunto relacionado ao transporte coletivo que não utilizasse a energia elétrica para o deslocamento do ônibus e que São Luís precisava se adequar as novas inovações tecnológicas e econômica que a sociedade brasileira e mundial estava adquirindo. Vellozo (2021, p.99) destacar uma reportagem em que:

Cafeteira declarou peremptoriamente<sup>13</sup>, 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 fábricas que prepare peças para tais veículos. (Jornal Pequeno, 29 de dezembro de 1965).

Após, o fim da utilização dos bondes elétricos na capital ludovicense, começou-se o processo do abandono da sede da empresa, o que possivelmente, ocasionou a perda irreparável da estrutura predial, assim como de documentos importantes, pois se até hoje mesmo com todas as normas arquivística, há perdas de informações seja por abandono e falta de segurança predial, por exemplo, como aconteceu com o Centro de Criatividade Odylo Costa Filho.

Melhor dizendo, não há vestígios de que naquele local, onde hoje é a praça Mestre Antônio Vieira, funcionava uma antiga estação de bondes, e que não houve precaução em preservar a parte histórica da cidade de São Luís e tanto pouco do bairro Monte Castelo. Vale frisar que, ao estudarmos as transformações ocorridas nas cidades e o movimento urbano, as construções antigas são substituídas para dar lugares as outras que vão estabelecer novas funções, sendo que acaba por se tornar costume o apagamento ou de abandono de lugares com relevância histórica e de memória.

Ainda dando continuidade ao histórico, passando os bondes de tração animal e elétrico chegamos a implementação dos ônibus na capital ludovicense. Mas, o responsável por decretar o fim dos bondes elétricos em São Luís foi o governador do Estado do Maranhão, José Sarney (1966-1970). Com o fim dos bondes, passamos definitivamente ao atual sistema de transportes – ônibus. Vellozo (2021, p.99) como destacada numa reportagem que:

Na década de 1960, durante o governo José Sarney, a empresa FONTEC, contratada para organizar o trânsito da cidade, declarou que os bondes causavam transtornos no tráfego. A empresa proibiu o trânsito de bondes em boa parte da cidade, e logo todas as linhas foram desativadas. O último bonde trafegou em São Luís em 1966. (O IMPARCIAL, 2018).

A decisão de desativar as linhas de bonde, sob a justificativa de melhorar o fluxo do tráfego, revela uma tendência crescente naquela época de priorizar o transporte individual em detrimento do transporte coletivo. Essa mudança de paradigma, comum em muitas cidades do mundo, contribuiu para o declínio dos sistemas de bondes e a expansão do uso de automóveis. A decisão de priorizar o transporte individual em detrimento do transporte coletivo, tomada há

<sup>13</sup> Significado de peremptoriamente: advérbio; de modo peremptório, de maneira decisiva, de modo categórico: assegurar, contestar, negar peremptoriamente. Etimologia (origem da palavra *peremptoriamente*). Peremptório + mente. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/peremptoriamente/#:~:text=Significado%20de%20Peremptoriamente,Perempt%C3%B3rio%20%2B%20mente>.

décadas, ainda hoje influencia a mobilidade urbana da cidade. A história dos bondes nos serve como um lembrete da importância de planejar o transporte público de forma integrada e sustentável, visando garantir uma melhor qualidade de vida para a população.

Esse cenário, mostrando o uso dos bondes pela população diversa, circulando pelas ruas históricas de São Luís que geravam na população, curiosidade. Percebemos, também, problemáticas vivenciadas na atualidade como a superlotação, condições precárias do transporte, sem o conforto adequado. Esse fato nos permite realizar uma rica análise histórica e memorialística, pois, nos permite compreender melhor o passado e as transformações pelas quais a cidade passou. Ela nos convida a refletir sobre a importância do transporte público, na cultura e do lazer na vida das pessoas, e sobre a forma como a cidade se transforma ao longo do tempo.

A evolução desse transporte coletivo, com o bonde elétrico circulando juntamente com uma nova frota de ônibus, marcando a transição do sistema antigo – bonde elétrico – para o atual - ônibus. Os primeiros ônibus que começaram a circular foram por volta de 1966, na capital São Luís, depois que os bondes elétricos foram desativados definitivamente, durante o mandato do governador José Sarney. Segundo Vellozo (2021, p. 102) descreve como eram os ônibus de sua época de infância que “Nesse período os ônibus eram construídos de madeira, de forma artesanal, em carrocerias de caminhões, não possuíam catracas e o cobrador circulava no ônibus cobrando os passageiros. ”

Depois de todo o percurso histórico dos bondes até os atuais ônibus modernos, chegamos a nossa atual realidade do transporte coletivo de São Luís - os ônibus que antes as empresas atendiam somente bairros específicos e de forma deficitária. E não se pode deixar de mencionar o Sistema Integrado de Transportes de São Luís (SIT)<sup>14</sup> que tem como finalidade facilitar a locomoção dos usuários do transporte visando diminuir o tempo de deslocamento e de economizar no custo das passagens, já que muitas vezes se faz o uso de mais de um ônibus por meio da Integração.

O direito de ter acesso a informação é garantida a qualquer cidadão, a Constituição da República Federativa do Brasil (1988) garante esse direito, claro com algumas ressalvas previstas em lei. A Constituição Federativa do Brasil 1988 possui uma base que legisla sobre os direitos e deveres que as organizações administrativas tanto as públicas como os particulares devem prosseguir no processo legal de acesso aos documentos. A Constituição do Brasil garante

---

<sup>14</sup> SIT foi implantado pela prefeitura de São Luís em 1996, a partir da inauguração do primeiro Terminal da Praia Grande (07/09/1996), seguindo com os demais terminais: São Cristóvão (22/11/2003), Distrito Industrial (09/01/2004), Cohab/Cohatrac (16/12/2004), Cohama/Vinhais (12/05/2006).

essa responsabilidade em seu art.5º como uma garantia fundamental e como direitos individuais e coletivos como demonstrado a seguir:

LEGISLAÇÃO FEDERAL  
CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988  
**Título II - Dos Direitos e Garantias Fundamentais**  
**Capítulo I - Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos**

**Art. 5º.** Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País, a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

...

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

...

XXXIII - todos tem direito a receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do estado; (BRASIL, 2021)

O inciso XIV garante o acesso à informação, apesar de ser mais específico e ressaltando quando necessário o sigilo a informação quando necessário o acesso dos documentos, como por exemplo, o jornalista no exercício de sua profissão pode manter sigilo de suas fontes. No caso de informações do transporte público no arquivo da SMTT deveria ser acessível a qualquer cidadão aos documentos considerando, claro quando os documentos sigilosos exigem atenção especial. Enquanto o inciso XXXIII é algo mais geral para o público a receber informações e se não for possível de imediato deverá responder ao solicitante porque não poderá ser atendido.

### 3 METODOLOGIA

O desenvolvimento de uma pesquisa não é tarefa fácil. Exige do pesquisador disciplina, coerência e um percurso metodológico que dialogue constantemente com o seu objeto de pesquisa. Para se elaborar uma metodologia detalhada, com base nos conceitos como propostos por Lakatos e Marconi, conforme abordados no livro “Técnicas de Pesquisa” (2018), seguimos uma estrutura que aborda os tipos, as técnicas de coleta de dados, a análise dos dados e os procedimentos são necessários para garantir a validade e a confiabilidade desta pesquisa.

Segundo Lakatos e Marconi (2018, p. 6) “Os critérios para a classificação dos tipos de pesquisa variam de acordo com o enfoque dado pelo autor. A divisão obedece aos interesses, condições, campos, metodologia, situações, objetivos, objetos de estudo etc.”. É com base nessa afirmação, que o procedimento metodológico adotado nesta pesquisa foi realizado com os seguintes tipos de pesquisa: quanto a classificação uma pesquisa qualitativa, aos objetivos de pesquisas exploratória e descritiva, e com procedimento nas: pesquisa bibliográfica e pesquisa documental, pesquisa de campo.

A abordagem adotada foi a pesquisa qualitativa, que se destaca como método essencial que faz uma investigação as nuances do comportamento humano, das percepções e dos significados que permeiam a realidade social. Através de um conjunto abrangente de técnicas e procedimentos, abrem-se caminhos para uma compreensão profunda de fenômenos complexos, e muitas das vezes inacessíveis por meio de abordagens quantitativas.

Quanto aos objetivos, foram utilizadas as pesquisas exploratórias e descritivas. A pesquisa descritiva tem por finalidade caracterizar fenômenos ou populações em um dado contexto. Como Gil (2008, p.26) relata da seguinte forma em que:

Pode-se definir pesquisa como o processo formal e sistemático de desenvolvimento do método científico. O objetivo fundamental da pesquisa é descobrir respostas para problemas mediante o emprego de procedimentos científicos.

A partir dessa conceituação, pode-se, portanto, definir pesquisa social como o processo que, utilizando a metodologia científica, permite a obtenção de novos conhecimentos no campo da realidade social.

Soma-se a isso, a pesquisa descritiva visa divulgar e propor respostas para esclarecer questões problemáticas que motivaram o interesse pela pesquisa, como a utilização dos jornais em resgatar as informações sobre o transporte coletivo público, buscar as características de um fenômeno, identificando-as suas especificidades e contextualizações. No caso desse estudo, a pesquisa descreverá como os jornais de São Luís documentaram a história e as mudanças associadas ao do transporte coletivo.

A pesquisa exploratória visa a descoberta novas possibilidades de estudos sobre tema ainda pouco explorado ou desconhecido até o momento desta pesquisa, ou seja, é particularmente útil, quando há pouco conhecimento prévio sobre o tema em questão. Segundo Gil (2008, p. 27) descreve a seguir como:

As pesquisas exploratórias têm como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores. De todos os tipos de pesquisas, estas são as que apresentam menor rigidez no planejamento. Habitualmente envolvem levantamento bibliográfico e documental, entrevistas não padronizadas e estudos de caso. Procedimentos de amostragem e técnicas quantitativas de coleta de dados não são costumeiramente aplicados nestas pesquisas. Pesquisas exploratórias são desenvolvidas com o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato. Este tipo de pesquisa é realizado especialmente quando o tema escolhido é pouco explorado e torna-se difícil sobre ele formular hipóteses precisas e operacionalizáveis.

A coleta de dados foi feita por meio da pesquisa documental em que Gil (2002, p.45) destaca:

A pesquisa documental assemelha-se muito à pesquisa bibliográfica. A diferença essencial entre ambas está na natureza das fontes. Enquanto a pesquisa bibliográfica se utiliza fundamentalmente das contribuições dos diversos autores sobre determinado assunto, a pesquisa documental vale-se de materiais que não recebem ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa.

A definição de pesquisa documental como uma metodologia que se utiliza os documentos e registros escritos como fontes primárias para a investigação científica. Essa abordagem permite ao pesquisador explorar e interpretar informações já existentes em diversos tipos de documentos, incluindo jornais, com objetivo de compreender melhor um fenômeno ou tema específico.

A pesquisa documental com uma abordagem qualitativa, segundo Gil, que envolve uma análise dos documentos originais, como de registros históricos, relatórios institucionais, cartas, diários, jornais como no caso desta pesquisa entre outros. Segundo Cellard (2008, p.296) trabalha a concepção de uma análise documental ao propor os documentos que serão usados para as pesquisas o que destacamos a importância da pesquisa documental com a pesquisa qualitativa em que:

O pesquisador que trabalha com documentos deve superar vários obstáculos e desconfiar de inúmeras armadilhas, antes de estar em condição de fazer uma análise em profundidade de seu material. Em primeiro lugar, ele deve localizar os textos pertinentes e avaliar a sua credibilidade, assim como a sua representatividade. O autor do documento conseguiu reportar fielmente os fatos? Ou ele exprime mais as percepções de uma fração particular da população? Por outro lado, o pesquisador deve compreender adequadamente

o sentido da mensagem e contentar-se com o que tiver à mão: fragmentos eventualmente, passagens difíceis de interpretar e repletas de termos e conceitos que lhe são estranhos e foram redigidos por um desconhecido, etc. É, portanto, em razão desses limites importantes, que o pesquisador terá de tomar um certo número de precauções prévias que lhe facilitarão a tarefa e serão, parcialmente, garantias da validade e da solidez de suas explicações.

Destaca-se a importância de uma abordagem qualitativa ao examinar documentos neste caso os periódicos, buscando compreender o contexto em que estes foram produzidos, como o objetivo por detrás de sua criação e as possíveis visões editoriais que afetariam a sociedade.

Nas pesquisas bibliográfica e documental, é fundamental explorar a complexa relação entre transporte público, mídias sociais, memória coletiva e políticas públicas, considerando os seguintes aspectos:

- a) história do transporte público: investigar a evolução ao longo do tempo e como as políticas públicas moldaram a qualidade e eficiência dos serviços;
- b) cobertura midiática: examinar como os meios de comunicação, incluindo os jornais, revistas e agora também as mídias digitais, têm retratado o transporte público ao longo do tempo. Isso envolveria não apenas as análises de matérias jornalísticas sobre o tema, mas também compreender como o transporte público é representado em diferentes contextos culturais e sociais;
- c) memória coletiva: investigar como as experiências passadas e as narrativas históricas moldaram ou não a percepção pública sobre o transporte público. Isso inclui a forma de como as memórias coletivas e histórias compartilhadas influenciam nas atitudes em relação aos sistemas de transporte e de como essas atitudes podem impactar nas políticas públicas e nos investimentos futuros desse setor;
- d) desafios persistentes: identificar os problemas recorrentes enfrentados pelos usuários do transporte público ao longo do tempo e por que esses desafios ainda persistem;
- e) inovações e soluções: identificar lições aprendidas e de melhores práticas para que se possam serem aplicadas no futuro.

Portanto, uma pesquisa documental com caráter qualitativo é um tipo de pesquisa que busca a investigação um tema que desperta interesse, muitas vezes sem um foco específico ou hipótese definida, com o objetivo de obter uma compreensão mais profunda desse tema.

A pesquisa de campo é uma metodologia que tem como objetivo a obtenção de informações ou de conhecimentos sobre um determinado problema, para o qual se busca uma resposta, verificar uma hipótese ou para explorar novos fenômenos. Sua essência está numa

observação direta dos fatos e fenômenos do ambiente que ocorrem naturalmente, sem interferências artificiais. Isso envolve na qualidade da coleta de dados relacionados a esses fenômenos e o registro das variáveis consideradas relevantes para uma posterior análise.

Segundo Prodanov; Freitas (2013, p.59) definem que a:

e) Pesquisa de campo: pesquisa de campo é aquela utilizada com o objetivo de conseguir informações e/ou conhecimentos acerca de um problema para o qual procuramos uma resposta, ou de uma hipótese, que queiramos comprovar, ou, ainda, descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles. Consiste na observação de fatos e fenômenos tal como ocorrem espontaneamente, na coleta de dados a eles referentes e no registro de variáveis que presumimos relevantes, para analisá-los.

A partir dessas pesquisas, utilizou-se a pesquisa documental para coleta de dados visando obter e analisar as informações colhidas nos jornais dos acervos físicos e digitais em locais como a Biblioteca Pública Benedito Leite. Mas, por se tratar de jornais que estão fragilizados devido ao tempo exigiu-se cuidados minuciosos para o manuseio como o uso de equipamentos de proteção individual obrigatórios (EPIs) como luvas, máscaras e álcool em gel (higienização das mãos) são materiais que por estarem em armazenados em locais fechados por um longo tempo. Destacando-se que não houve a necessidade de pedir liberação especial ao local de pesquisa na Biblioteca Pública Benedito Leite, somente o acesso direto com ao setor de referência deste local por se tratar de materiais especiais e de acervos com acesso limitado ao público.

A coleta foi realizada na Biblioteca Pública Benedito Leite, de forma presencial e *online*, entre os períodos de 2022 e o primeiro semestre de 2023. E nos primeiros trimestres dos meses de 2024, devido as dificuldades no manusear e entender o que estava escrito nos materiais pesquisados, optou-se por realizar o estudo de forma online, pois os jornais “A Flecha”, também estão disponíveis no acervo online da biblioteca. Foram feitas pesquisas ricas de detalhes neste jornal A Flecha<sup>15</sup> que teve sua edição em 1879-1880, ficava localizada na Rua Formosa, nº 8, atualmente é a Rua Afonso Pena, nº 46 região central de São Luís.

Para a pesquisa foi utilizado o jornal mencionado anteriormente porque é de acesso fácil, de leitura devido a preservação do jornal, tanto no tamanho da fonte quanto na clareza visual, e pelo estado de conservação destes, por destacarem mais informações principalmente nos anos

---

<sup>15</sup> A Flecha, entre 1879 e 1880, é efetivamente apontado como o primeiro jornal ilustrado, utilizando a mesma técnica e com não apenas ilustrações, mas também charges e caricaturas contando como redatores e desenhistas João Afonso e Aluísio Azevedo, que, principalmente, criticavam os problemas sociais do Maranhão nas edições. Sob o pseudônimo Pitriby, Aluísio Azevedo atuou mais como colaborador no periódico. Disponível em: <https://portalpadrao.ufma.br/site/200-anos-da-imprensa-no-maranhao>. Acesso em: 05 maio 2024.

iniciais dos jornais e da circulação dos bondes e também por se encontrar no acervo digital da biblioteca. E ele também pode ser encontrado no Arquivo Público do Estado do Maranhão.

Outros jornais foram encontrados como: A Mocidade (1906-1908) que teve sua primeira tiragem em 07/09/1906 tendo como um dos organizadores Nina Rodrigues com sede na Rua das Palmas, nº 45; assim, como o jornal a Pacotilha também de tendência abolicionista e republicana fundado por Vitor Lobato e José Afonso do Nascimento, mas que foram dispensados devido a uma “poluição visual” de propagandas e o excesso de informação. Essa foi uma das dificuldades apresentadas durante a pesquisa documental nos jornais.

A partir do fragmento de uma página de jornal "A Mocidade" que possui tipografia característica das publicações do século XIX, com letras elegantes e ornamentadas da época. O texto, em português, apresenta uma linguagem formal e rebuscada, com o uso de arcaísmos e de expressões próprias da época. Os temas abordados parecem ser diversos, abrangendo desde assuntos acadêmicos e literários até notícias sobre eventos sociais e políticos.

Quadro 1: Destaques de categorias encontrada no jornal “A Flecha” no acervo da Biblioteca Pública Benedito Leite.

|   |
|---|
| <b>A Flecha ano 1, N° III, 1879</b>   |
| “Epistolas III” destaca uma carta de reclamação sobre as irregularidades dos serviços prestados pela Companhia Ferro-Carris. (p.22)   |
| <b>A Flecha ano 1, N° XII, 1879</b>   |
| “Flechadas” que trata sobre o assunto “leitura para bondes”, pois, muitos dos usuários do transporte aproveitavam para ler jornal mesmo com tantos solavancos: e complemento a notícia da falta de interesse do empresário em conserta o trilho danificado dos bondes devido à má conservação. (p.90) |
| <b>A Flecha Ano 1, N° XXIII, 1879</b>   |
| “Bonds”, em que trata como a Província do Maranhão “intrometesse” na rotina da Companhia Ferro-Carris e que o empresário obrigava os usuários a aceitarem os cartões de transporte. (p.178)   |
| <b>A Flecha Ano 1, N° XVI, 1879</b>   |
| “Ferro-Carris” sobre acidentes de trânsito. (p.207)   |

Fonte: Autoria própria (2024).

O Quadro 1 acima apresenta uns recortes dos jornais antigos, especificamente do jornal "A Flecha", publicado no ano de 1879. Essa fonte primária oferece um rico material para a análise histórica do transporte público em São Luís, Maranhão, e mais especificamente, sobre as percepções e reclamações dos usuários sobre o serviço de bondes.

Portanto, fazendo-se um breve resumo a pesquisa bibliográfica, documental e de campo apesar de serem metodologias distintas, e cada uma com suas particularidades, podem ser

aplicadas de forma conjunta em um processo de investigação, proporcionando uma abordagem de pesquisa mais completa e robusta. A integração dessas três modalidades de pesquisa é especialmente útil em estudos complexos, onde se torna necessário um bom embasamento teórico quanto na coleta de dados.

A pesquisa bibliográfica nos fornece um referencial teórico necessário para fundamentar as investigações e entender o estado atual do conhecimento. A pesquisa documental é um acesso a registros históricos, administrativos que devem ampliar a compreensão sobre determinados fenômenos específicos. Enquanto a pesquisa de campo está voltada para uma coleta de dados reais, no local de objeto da pesquisa como os observados na Biblioteca Pública Benedito Leite ressaltando que durante esse procedimento da coleta de dados da pesquisa ainda passávamos pelos procedimentos de segurança sanitária devido a Covid-19.

#### 4 A HISTÓRIA DO TRANSPORTE PÚBLICO DE SÃO LUÍS CONTADA PELO JORNAL: apresentação e discussão dos dados

Os jornais maranhenses trazem, em suas páginas, a história do transporte coletivo de São Luís, assim como de outras localidades. Eles servem como uma fonte de informações sobre as trajetórias do passado, o desenvolvimento e as mudanças na infraestrutura e na operação do sistema de transporte público. Durante a coleta e análise dos dados, ficou evidente a cobertura, embora quantitativamente limitada, conforme será apresentada, de eventos históricos que impactaram no cotidiano de São Luís, como greves de trabalhadores rodoviários, protestos pela segurança e até mudanças políticas que influenciaram a maneira como o transporte público era gerido.

Nesse contexto, destaca-se a afirmação da professora, pesquisadora e autora maranhense Lacroix<sup>16</sup> (2020, p. 357-359) quando pontua em seu livro “São Luís do Maranhão, Corpo e Alma” a cronologia de alguns jornais que existiram no Maranhão:

Na década de 1870, o Diário do Maranhão (1873), de longuíssima vida; Jornal da Lavoura (1875); Revista Juvenil e Jornal para Todos, ambos de 1876; O Democrata (1877); O Tempo e O Progresso, ambos de 1878.

Os anos 1880 oferecem ao leitor, A Flecha, O Tribuno e O Pensador, além de A Civilização e republicana; Uma Gargalhada do Pensador e O Futuro, ambos de 1881; Arcádia Maranhense (1882); Gazeta de Notícias, O Domingo e Atualidade, todos de 1883; Cruzeiro, Carapuça, e Jornal da Tarde datam de 1884. Em 1885, cinco jornais, de pouca duração: O Povir, O Sorriso, O Pigmeu, A Voz do Povo e A Província.

O ano de 1886 não foi diferente, com seis publicações fugazes: Federação, O Eco, O Mensageiro, A Luz do Clube Espírita, Redenção, A Liberdade. O Liberal e O Protesto.

Em 1887, somente dois jornais, Revista Maranhense e O Binóculo, assim como em 1888, Vibrações Suaves e O Novo Brasil. Em 1889, O Globo, órgão republicano e O Século. A década de 1890 apresenta O Nacional, O Ensaio, A Cruzada e A República. Quatro foram as publicações de 1891: A Luta, O Estado do Maranhão, Centro Caixeiral e A Escola. O Federalista, O Novidades, O Operário e a Revista Elegante, da Alfaiataria Teixeira, datam de 1892. O Diário de Notícia e A Idéia saíram em 1893. Em 1895 circulou Filomatia, dois anos mais tarde, Argos e somente em 1898, O Piaga, O Ideal e A Regeneração. No último ano da década, o Imparcial, Botão de Ouro e Saudade se distanciaram dos assuntos políticos, assim como, o Jornal de Instrução e Recreio e o Jornal Lavoura, os três últimos tendo como redator Luís Pedro Nunes Leal.

A autora expressa um número considerável de jornais que circulavam por São Luís no século XIX. Contudo, no âmbito desta pesquisa, recuperaram-se jornais com a temática transporte coletivo público de São Luís nos títulos “A Flecha” e a “Pacotilha”, conforme será

<sup>16</sup> Maria de Lourdes Lauande Lacroix. Professora Assistente II da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA). Disponível em: <http://lattes.cnpq.br/3138300310033761>. Acesso em: 11 mar. 2024.

apresentado nesta seção. Esses jornais, em sua curta trajetória apresentavam reportagens cômicas, irônicas refletindo, muita das vezes, inspirações políticas com características próprias da época e do contexto. Mas, iremos apenas nos dedicar mais especificamente ao jornal “A Flecha”.

Esse cenário é narrado em uma reportagem do jornal “Pacotilha” de 8 de fevereiro de 1928. A reportagem faz um resumo sobre o funcionamento administrativo dos bondes elétricos, logo abaixo conforme demonstrado na transcrição de 8 de fevereiro de 1928. Há, nessa reportagem, a tessitura de parte da história dos bondes, e quem a lê, tem a possibilidade de construir novas narrativas, passando por diferentes períodos históricos. A leitura provoca estranhamentos ao compararmos as práticas da época com os atuais, além de exigir do leitor uma atenção redobrada para entender o que o conteúdo narrado.

Transcrição de uma parte da informação obtida do jornal “Pacotilha”:

Quarta-feira, 8 de Fevereiro de 1928

Tracção

Durante o anno de 1927 transitaram nos bondes eléctricos 5.893,809 pessoas. Os bondes percorreram aproximadamente 600,000 kilometros, consumindo 728,800 kilowatts de energia eléctrica, ou sejam, quase 1,000.000 de cavalos de força.

Em 28 de julho de 1927 foi inaugurada uma nova linha de bondes, da Estrada de Ferro, custando cerca de 70:000\$000. [...]

Fonte: Biblioteca Pública Benedito Leite (2023). Disponível em:

[http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc\\_bpbl/acervo\\_digital/arq\\_ad/20231222123249.pdf](http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc_bpbl/acervo_digital/arq_ad/20231222123249.pdf). Acesso em: 10 jan. 2024.

Observa-se que esse discurso busca convencer a população, em geral, sobre os benefícios que o bonde proporcionava ao apontar a sua estrutura funcional. Contudo, mas, revela um ponto de inflexão, que é a presença dos trabalhadores que atuavam nesse transporte, figuras singulares que se formaram a margem desse progresso.

Importante observar que esse discurso desenha uma São Luís a partir da figura dos bondes que possibilitou interações cotidianas pelo ir e vir dos passageiros, da circulação de pessoas, a movimentação da cidade. Esse evento é a representação de um processo histórico específico – transporte público coletivo de São Luís – cujo resultado é a memória materializada pelo jornal.

Outro aspecto a ser destacado é as análises desses dados feitas pela pesquisadora, que revelam uma trajetória marcada por avanços e de retrocessos, com momentos de inovação e com outros de estagnação de informação em torno do transporte público na capital maranhense. Em função disso, a releitura do *corpora* tornou-se um processo obrigatório.

Percebemos, ainda que foi um movimento em que a cidade necessitava de obras que atendessem a população e que precisaram ser feitas pelo governo. Essas mudanças sociais e

espaciais geraram novas oportunidades de convivência entre diferentes camadas sociais que se movimentavam pelo espaço da cidade produzindo novos padrões comportamentais. Percebemos o encontro entre a memória e a informação, inseridos em um contexto ludovicense que possibilitou a compreensão da identidade, tanto das pessoas quanto da cidade.

Assim, ao folhear os jornais maranhenses, o primeiro registro recuperado sobre transporte coletivo em São Luís foi em 1871, ocasião esta, da inauguração dos primeiros bondes de tração animal, também conhecidos como "*tramways*" trazidos pelo empresário José Maria Bernes, dos Estados Unidos. Esses bondes, tanto os de tração animal quanto os bondes elétricos, são um marco na história da mobilidade urbana da cidade, pois permitiam que a população se deslocasse com mais facilidade e rapidez.

A narrativa da reportagem, traz elementos do processo de evolução do transporte coletivo incorporado em São Luís, que, embora não seja ambiciosa no uso dos bondes, evidencia o progresso dos transportes na capital e reaviva as memórias históricas e as identidades construídas nesse período.

Apresenta ainda uma nova forma de experiência da cidade, transformando-a em um símbolo por meio das viagens feitas nos bondes, que permitiam aos passageiros a atenção as ruas, aos caminhos, as obras em execução. Esse progresso trouxe novos ares para São Luís, apresentando a cidade em que os trilhos são vistos como elemento urbano, fazendo parte da paisagem cotidiana ludovicense e corroborando com o título de Patrimônio da Humanidade.

Outra reportagem destacada é o relatório apresentado pela empresa Ferro-Carril do Maranhão sobre sua atuação nos transportes (1873), conforme observa-se na Figura 28, onde destaca um projeto para o progresso das linhas que trafegavam em São Luís, pondo em evidência indícios de intencionalidade e rememoração de uma narrativa baseada no pioneirismo, no progresso do transporte.

Não podemos deixar de mencionar que os bondes, conforme o Relatório apresentado pela Figura 5, possibilitaram as modificações socioespaciais modernas, trazendo uma São Luís com imagens diferentes que compõe a memória da cidade.

Figura 5 – Relatório sobre a atuação da empresa Companhia Maranhense Ferro-Carril (1873).

RELATORIO APRESENTADO À ASSEMBLÉA LEGISLATIVA  
 PROVINCIAL DO MARANHÃO PELO EXM. SENR. PRESIDENTE  
 DA PROVINCIA, DR. SILVINO ELVIDIO CARNEIRO DA CUNHA,  
 POR OCCASIÃO DA ABERTURA DA MESMA ASSEMBLÉA  
 NO DIA 17 DE MAIO DE 1873.  
 MARANHÃO-1873,  
 Typographia do Frias, Rua da Palma, 6.  
 (página 56:)

#### **Ferro-carril.**

Esta empresa, sem duvida uma das mais interessantes da provincia, não só pela grande utilidade, que della resulta á população desta capital, como especialmente por se prender á estrada de ferro do Cutim ao Itibiry; inangurou nos dias 1.º de setembro, 4 de outubro e 9 de dezembro do anno passado o serviço dos bonds nas linhas da estação central, Remedios, e S. Pantaleão; e no dia 5 de abril ultimo a do Cutim.

A actual gerencia, desejando dar-lhe o maximo desenvolvimento, pretende d'accordo com a directoria da empresa estabelecer novas linhas, achando-se já auctorisada para a da Praia Grande, centro da riqueza da capital.

Acredito que será da maior utilidade publica semelhante linha, com a qual auferirá a empresa não pequenos lucros.

Entretanto acha se a gerencia apprehensiva sobre a conveniencia da conservação da linha de S. Pantaleão, que actualmente nem ao menos comporta os gastos elevados de seu custcio.

Ella pretende ainda estabelecer uma linha ao lado occidental da cidade pela rua mais conveniente, que vá trocar á dos Remedios, o que trará a não pequena vantagem de servir tambem á esta linha em certos dias festivos e mesmo nos santificados, em que muitas vezes o serviço actual é insufficiente.

Desenvolvidas com prudencia e criterio as linhas mais productivas, a empresa auferirá vantagens permanentes, e o serviço será melhormente regulado.

Fonte: The Tramways of São Luís. Disponível em: <http://www.tramz.com/br/sl/sl.html>. Acesso em: 03 jan. 2022.

O documento apresentado é um relatório oficial do Presidente da Província do Maranhão, datado de 1873, direcionado à Assembleia Legislativa Provincial. Ele discorre sobre o progresso e os planos futuros da estrada de ferro na capital maranhense, evidenciando a importância deste meio de transporte para o desenvolvimento econômico e social da região. A administração da ferrovia demonstra um forte interesse em expandir a rede, com planos para novas linhas. Apesar do entusiasmo com a expansão, o relatório também evidencia preocupações com a manutenção das linhas existentes, especialmente aquelas com menor demanda, como a de São Pantaleão.

O documento revela uma São Luís que caminhava para um processo de urbanização e inserção no mundo moderno. Os bondes elétricos assumem, assim, o *status* de serem

responsáveis deslocamento diário da população ludovicense. Observamos, também que o jornal o apresenta como onipresente na cidade atravessando o seu cotidiano.

Nas figuras 32, 33 e 34, observa-se a movimentação dos bondes elétricos e dos ônibus, além de outros aspectos importantes que revelam a sociedade da época, como o modo de vestimentas das pessoas, os imóveis, os animais e outras informações que contribuem para retratar os atores envolvidos e o cenário, dentre outros aspectos que constituem fontes de informação histórica para a Biblioteconomia, Arquivologia, Ciência da Informação, Arquitetura, Engenharia, História dentre outras áreas. Na qual se descreve como São Luís era uma cidade colonial, com características urbanísticas e arquitetônicas influenciadas pela presença portuguesa. Que a economia da cidade era predominantemente agrária, baseada na produção de algodão, arroz e cana-de-açúcar, sustentada pelo trabalho escravo. A cidade também funcionava como um importante porto de exportação para a Europa, o que favoreceu o desenvolvimento de um comércio ativo.

Vemos, na representação de uma cidade em movimento, numa dinâmica voluntária e involuntária, surgiu a parti de uma relação com o imaginário social, que possibilita a ação movimentar-se ao impactar a vivência urbana. Esse movimento que vai se acelerando pelo reconhecimento dos bondes, transformando a relação entre o indivíduo e a cidade e oferecendo representações da experiência urbana em São Luís.

Em tese, verifica-se que o uso dos jornais como fonte de pesquisa estabelece um elo social com destaque histórico por oferecer ricas informações para entender a história do transporte coletivo público de São Luís. Os jornais fornecem uma narrativa detalhada e multifacetada sobre todo o desenvolvimento ao longo do tempo.

As análises de dados dos jornais encontrados durante a pesquisa revelam que os editoriais procuravam por melhorias, e que a história do transporte público de São Luís é marcada, desde 1873, pela busca por eficiência. Desde essa época, percebemos que há muito a ser feito para que o serviço seja mais eficaz e acessível à população.

#### **4.1 Discussão dos dados**

A análise dos dados dos jornais permite-nos identificar algumas tendências na história do transporte público de São Luís. Uma delas é a substituição dos meios de transporte mais tradicionais por outros mais modernos e eficientes. Por exemplo, os bondes de tração animal foram substituídos pelos bondes elétricos, que, posteriormente, foram substituídos pelos ônibus. Esses periódicos, embora em quantidade limitada, desempenham um papel crucial ao

documentar os eventos históricos que impactaram diretamente o cotidiano da cidade, como as greves de trabalhadores rodoviários, de protestos e mudanças políticas que influenciaram a gestão do transporte público.

Inicialmente, realizamos uma revisão bibliográfica sobre a história do transporte público em São Luís. Em seguida, apresentamos uma breve contextualização histórica sobre o surgimento do transporte público em São Luís, desde os primeiros modais até o sistema atual.

Na parte histórica destacaremos Allen Morrison (nascido 10/01/1934 e falecido a janeiro de 2019), que tenha estudado relatos da sociedade de São Luís por meio de fotografias e documentos de época sobre o surgimento do primeiro modal de transporte rodoviário, que eram os bondes animálicos em 1872. E que até então, a Província do Maranhão aprovou a construção de uma ferrovia de rua, concedida ao empresário José Maria Bernes, para que implantasse a Companhia Ferril-Carril do Maranhão, desde que este empresário se comprometesse a seguir os moldes utilizados no transporte do Jardim Botânico e de estradas ferroviárias do Rio de Janeiro.

Segundo o autor Steil (1984, p. 124), relata como aconteceu a implantação dos primeiros veículos de transportes coletivo público no Brasil ocorreu da seguinte forma:

No que se refere à América Latina, o Brasil foi pioneiro na utilização de bondes elétricos. No dia 8 de outubro de 1892 na cidade do Rio de Janeiro [...]. Após sua popularização nas grandes capitais, o bonde elétrico se espalhou por outros Estados brasileiros. Vejamos algumas cidades brasileiras onde foram instalados os bondes elétricos. A segunda cidade do Brasil a contar com os bondes elétricos de acordo com Waldemar Stiel foi Salvador (Stiel, 1984, p.382). Esta cidade teve o privilégio de contar com este serviço a partir de 06 de junho de 1897 [...].

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

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

Enquanto Prazeres (2009, p.52-54) afirma sobre a chegada dos bondes elétricos em Recife:

Em Recife, a eletrificação dos bondes demorou a ser instalada, e chegou-se até mesmo a companhia instalar em seus bondes lâmpadas elétricas abastecidas por acumuladores, para tentar contornar a idéia de não se ter os bondes, ato que a população passou a ironizar, chamando os veículos de “eletroburros” (Sette apud Stiel, 1984, p.292). Apesar de toda a demora, os bondes elétricos foram inaugurados em 13 de maio de 1914 [...].

Prazeres (2009) oferece uma análise histórica sobre a introdução e a disseminação dos bondes elétricos no Brasil, destacando a importância desse meio de transporte para o desenvolvimento urbano nas principais cidades brasileiras entre o final do século XIX e o início do século XX. O Brasil é destacado como um dos pioneiros na utilização de bondes elétricos na América Latina, começando pela inauguração desse sistema na cidade do Rio de Janeiro em 8 de outubro de 1892.

Esse marco posiciona o Brasil na vanguarda de uma modernização dos transportes públicos, refletindo uma fase do intenso desenvolvimento urbano e tecnológico no país. A introdução dos bondes elétricos facilitou o transporte de massas, mas também simbolizou que o Brasil se encontrava em um avanço significativo no processo de urbanização e modernização das grandes cidades brasileiras.

Só que enquanto as outras capitais brasileiras estavam se modernizando, infelizmente na Província do Maranhão permanecia atrasada, e adquirindo a frota “de bondes puxados à burro” de outras províncias como detalhado a seguir:

Desta forma, percebe-se que as principais cidades brasileiras reestruturaram seu transporte urbano ainda em fins do século XIX e início do século XX, modernizando os bondes, quando a eletricidade passa a ser a força motriz dos mesmos. Apenas na terceira década do século XX são instalados os bondes elétricos em São Luís, momento no qual, grande parte das capitais mais “modernas” do Brasil deslizavam com velocidade sob as benesses da eletricidade, na capital maranhense a população ainda se locomovia vagarosamente no ritmo dos passos dos “burrinhos lazarentos”. (Prazeres, 2009, p. 54)

A autora Prazeres (2009) destaca a defasagem histórica do sistema de transporte público em São Luís em relação a outras grandes cidades brasileiras, especialmente no que diz respeito à modernização dos bondes. A citação evidencia um contraste entre a capital maranhense e outras capitais brasileiras, que já desfrutavam dos benefícios da eletricidade no transporte público, enquanto São Luís se mantinha com um sistema mais lento e tradicional.

Dando continuidade à parte histórica, também serão utilizados artigos de Denise de Carvalho Matos “O uso do transporte público no Centro Histórico de São Luís”, e de Maria das Graças do Nascimento Prazeres, “Na trilha da modernização: uma análise da mobilidade dos bondes elétricos em São Luís do Maranhão”, que trabalharam sobre o desenvolvimento deste setor na capital ludovicense, entre outros artigos no decorrer da pesquisa.

O transporte público é um elemento vital para o funcionamento das cidades, e sua evolução reflete mudanças econômicas, sociais e urbanísticas. Em São Luís, a história do transporte público pode ser traçada através de reportagens e artigos publicados em jornais locais, arquivos públicos e particulares, ou de organizações ligadas ao setor de transportes

coletivos, como o Sest/Senat no Maranhão. Este estudo visa analisar essas fontes para compreender as transformações e desafios enfrentados ao longo desse período.

Outra tendência observada é a busca por um transporte público integrado, que facilite a mobilidade entre diferentes áreas da cidade. O Sistema Integrado de Transportes (SIT) é um exemplo dessa tendência, que vem sendo adotada por outras cidades brasileiras.

Na década de 1870, surgiu o primeiro registro sobre o serviço de transporte coletivo com bondes puxados por animais. Os jornais e as leis da Província de Maranhão relatavam a novidade com entusiasmo, destacando a modernidade que esse serviço trazia para a cidade. Essas primeiras linhas ligavam os principais pontos comerciais e residenciais, facilitando o deslocamento dos habitantes.

Os dados coletados indicam que os jornais da época não apenas relataram fatos, mas também serviram como veículos de crítica social e política. Os jornais "A Flecha" e "Pacotilha" são exemplos dessa prática, utilizando o humor, a ironia e a sátira para abordar temas relevantes, incluindo o transporte coletivo. Essas publicações, mesmo em suas breves existências, capturaram aspectos significativos da realidade local, oferecendo ao leitor da época (e ao pesquisador moderno) uma visão das tensões sociais e políticas em torno do transporte público.

Com a crescente urbanização, novas linhas de bondes e, sequencialmente de ônibus foram introduzidas para atender à demanda crescente da população, principalmente no deslocamento de casa para o trabalho e vice-versa. Os jornais da época registravam tanto a ampliação dos serviços quanto as críticas da população sobre a superlotação e a pontualidade. Esses registros oferecem uma visão detalhada das expectativas e frustrações dos usuários. Para superar esses desafios, é necessário que a gestão pública do transporte público seja aprimorada, isso inclui a adoção de medidas para melhorar a qualidade do serviço, como a renovação da frota, a redução dos atrasos e a melhoria da infraestrutura. Também é importante garantir a acessibilidade do serviço por meio de tarifas mais acessíveis e de políticas de inclusão social.

A história do transporte coletivo público de São Luís demonstra que, pela recapitulação dos fatos históricos, é possível melhorar o serviço, mas sempre será necessário um esforço contínuo da gestão pública e da sociedade.

E trazendo para os dias mais atuais, percebemos a importância do jornal, principalmente, durante ao fato histórico, como por exemplo, a pandemia da COVID-19 que, as informações eram repassadas para a população, principalmente os telejornais e que, futuramente também será tema de pesquisas para a nova geração entender como vivemos essa situação crítica.

Assim, como destacado na Figura 6, em que o jornal Pacotilha (1872) traz um relato sobre a inauguração dos bondes de tração animal nas ruas de São Luís. A Figura 6 é o recorte

do jornal Pacotilha, que oferece um interessante vislumbre da vida cotidiana e dos acontecimentos de uma época. A notícia principal celebra a inauguração dos trabalhos da Companhia Ferro-Carris, um marco significativo para a infraestrutura e desenvolvimento da região, e revelando a importância crescente dos transportes para a modernização do Brasil. A chegada da ferrovia era vista como um símbolo de progresso e desenvolvimento, capaz de conectar regiões e de impulsionar a economia.

No entanto, a notícia também destaca os desafios e as contradições da modernização. Como a menção ao "formidável fiasco" causado pelos animais de carga sugere que a transição para as novas tecnologias não era isenta de problemas e de imprevistos. A descrição da euforia da população diante da novidade do bonde contrasta com a frustração e o desconforto daqueles que precisaram retornar para casa a pé. Essa dualidade revela as diferentes experiências e expectativas geradas pela modernização, que nem sempre beneficiavam a todos de forma igualitária.

A sociedade maranhense é marcada por uma rica diversidade étnica, cultural e socioeconômica. Portanto, é essencial que os jornais representem essa diversidade em sua cobertura, dando voz a diferentes grupos e abordando questões que afetam diferentes segmentos da população. A falta de representatividade pode levar à exclusão e ao enfraquecimento do papel do jornal como fonte de informação relevante para todos os maranhenses.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo, intitulado “O Transporte Coletivo Público de São Luís (MA) a partir de recortes dos jornais ludovicenses”, evidenciou a relevância dos jornais como fontes primárias para a reconstrução da memória coletiva, social e individual sobre a cidade ludovicense. Ao longo desta pesquisa, foi possível identificar e analisar a evolução do transporte coletivo público em São Luís, observando-se juntamente com as transformações urbanas, sociais e políticas que moldaram a configuração atual desse serviço essencial para a sociedade ludovicense atual.

A análise histórica do transporte coletivo público em São Luís, com base em fontes jornalísticas de época, revela-nos os importantes aspectos da evolução dos modais de transporte na cidade e de suas implicações sociais e políticas. Desde a introdução dos bondes de tração animal passando pela implementação dos bondes elétricos e, posteriormente, dos ônibus, até chegarmos ao atual Sistema de Integração de Transportes (SIT) o transporte coletivo público ainda tem muito avanços pela frente como os tecnológicos, mesmo com as dificuldades iniciais de modernização da capital maranhense em comparação a outras grandes cidades brasileiras.

A memória coletiva, conceituada como o conjunto de lembranças compartilhadas por um grupo social, foi resgatada através de reportagens, colunas e notícias veiculadas pelos jornais locais desde 1879 até 2023. Esses registros jornalísticos permitem compreender como a população de São Luís vivenciou e percebeu as mudanças no transporte público ao longo das décadas. A análise das matérias publicadas em diferentes períodos possibilitou traçar um panorama das dificuldades enfrentadas, das conquistas alcançadas e das expectativas dos cidadãos em relação ao transporte coletivo público.

Além da memória coletiva, a memória social e individual também foi abordada. Este conceito refere-se às representações coletivas do passado que são transmitidas através das gerações, influenciando a identidade e as práticas sociais de uma comunidade. Os jornais, como veículos de comunicação de massa, desempenham um papel crucial na formação de uma memória social, pois registram e difundem os acontecimentos cotidianos, as narrativas oficiais e as vozes dos diversos atores sociais envolvidos nesse contexto urbano.

Os jornais analisados, como principalmente "A Flecha", "Pacotilha" e outros formatos como o acervo digital da Biblioteca Pública Benedito Leite, das mídias sociais particulares não apenas documentaram os fatos históricos, mas como também exerceram um papel crítico, ao abordarem a prestação da qualidade dos serviços da companhia aos usuários do transporte e para a cidade já que causavam alguns transtornos quando os animais desmaiavam devido ao excesso de trabalho ou para a década atual, por exemplo, como greves, protestos e a

continuidade das deficiências no sistema de transporte. Essas publicações serviram como veículos de crítica social, expondo as tensões e insatisfações da população em relação à gestão e qualidade do transporte público.

Observa-se que, enquanto cidades como Rio de Janeiro e Salvador (ambas foram capitais do Brasil na época imperial) adotaram rapidamente a eletrificação dos bondes no final do século XIX, enquanto São Luís permaneceu em uma posição de atraso, adotando os bondes elétricos apenas na terceira década do século XX. Essa defasagem histórica foi marcada por um transporte ainda lento e rudimentar, enquanto outras capitais já usufruíam dos benefícios da eletricidade.

A importância deste artigo reside em sua contribuição para o campo da historiografia local e para os estudos de transporte urbano. Ao utilizar os jornais como fontes de pesquisa, esta investigação trouxe à tona aspectos históricos muitas vezes negligenciados ou esquecidos, oferecendo uma nova perspectiva sobre a evolução do transporte coletivo público em São Luís. Além disso, o estudo também destaca a necessidade de preservar e valorizar os acervos jornalísticos como patrimônio documental, essenciais para futuras pesquisas e para a manutenção da memória coletiva e social da cidade.

Os dados coletados evidenciam que a história do transporte público em São Luís é também uma história de lutas e reivindicações por melhorias no serviço, reflexo das transformações urbanas e demográficas da cidade. No contexto atual ainda se busca reforçar a necessidade continuada de aprimorar uma gestão pública do transporte coletivo, de modo a garantir a qualidade, acessibilidade e inclusão social.

O legado dessa história aponta para a necessidade de reformulações mais profundas no sistema de transporte público, que considere não apenas a modernização tecnológica, mas também a criação de um modelo de gestão mais eficiente sem deixar de considerar o olhar para o passado e reconhecer as dificuldades e deficiências que persistem ao longo dos anos.

Portanto, a pesquisa demonstrou que os jornais são valiosas fontes de informação histórica, capazes de enriquecer a compreensão sobre o desenvolvimento do transporte coletivo público em São Luís e de contribuir para a construção de uma memória social mais robusta e inclusiva. A crítica consciente, a busca por diversidade de fontes e a atenção aos possíveis vieses são elementos fundamentais ao avaliar a credibilidade e relevância das notícias veiculadas pelos jornais. Ao preservar essas memórias, a sociedade pode refletir sobre seu passado, compreender seu presente e planejar um futuro mais consciente e integrado para o transporte coletivo público.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). Centro de documentação e memória Eurico Divon Galhardi. Brasília: CNT: NTU, 2019. 454 p. ISBN 978-85-66881-12-7. Disponível em: <https://memoriadotransporte.org.br/galeria/8566/>. Acesso em: 23 mar. 2024.

BARROS, José D'Assunção. **Sobre o uso dos jornais como fontes históricas** – uma síntese metodológica. Disponível em: [https://arquivos.ufrj.br/arquivos/202120403177f530547278ee100b78003/Sobre\\_o\\_uso\\_dos\\_jornais\\_como\\_fontes\\_historicas\\_-\\_uma\\_sntese\\_metodolgica\\_Revis.pdf](https://arquivos.ufrj.br/arquivos/202120403177f530547278ee100b78003/Sobre_o_uso_dos_jornais_como_fontes_historicas_-_uma_sntese_metodolgica_Revis.pdf). Acesso em: 15 abr. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**: texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, compilado até a Emenda Constitucional nº 109/2021. 151 p. Brasília, DF: Secretaria de Editoração e Publicações Senado Federal, 2021.

\_\_\_\_\_. **Cidades históricas e inventário e pesquisa**: São Luís. Brasília: Senado Federal, 2007. v.85. Disponível em: [https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/574642/000845986\\_Cidades\\_historicas\\_Sao\\_Luis.pdf](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/574642/000845986_Cidades_historicas_Sao_Luis.pdf). Acesso em: 12 set. 2024.

BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL (Brasil). **BNDIGITAL**. Pacotilha (MA) – 1880 a 1909. Fundação Biblioteca Nacional, 2024. Disponível em: [https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319\\_01&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=191](https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=168319_01&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=191). Acesso em: 04 set. 2024.

CELLARD, A. (2008). A Análise Documentária. In: POUPART, J. et al. **A Pesquisa Qualitativa**: Enfoques Epistemológicos e Metodológicos. Vozes. Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/1932953/mod\\_resource/content/1/CELLARD%2C%20Andr%C3%A9\\_An%C3%A1lise%20documental.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/1932953/mod_resource/content/1/CELLARD%2C%20Andr%C3%A9_An%C3%A1lise%20documental.pdf). Acesso em: 17 jul. 2024.

CUNHA, Douglas (O IMPARCIAL). Os bondes fazem falta em São Luís: em 1966, o último bonde elétrico circulou pela capital maranhense, 06 jun. 2022 versão online. [4] p. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/cidades/2022/06/os-bondes-fazem-falta-em-sao-luis/>. Acesso em: 13 out. 2023.

CUNHA, Murilo Bastos; CAVALCANTI, Cordélia Robalinho de Oliveira. **Dicionário de Biblioteconomia e Arquivologia**. Brasília: Briquet de Lemos, 2008. ISBN 978-85-85637-35-4.

DOMINGUES, Joelza Esther. **História em documento**: texto e imagem. 2 ed. São Paulo: FTD, 2012. p. 116-195. ISBN 978-85-322-8228-6.

ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA ORAL; TESTEMUNHOS: HISTÓRIA E POLÍTICA, 10., 2010, Recife. **ANAIS** [...]. Recife: Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), 2010, 12p. Tema: Construindo a cidade: os discursos oficiais referentes aos bondes elétricos na Primeira República em São Luís /MA. Disponível em: [https://www.encontro2010.historiaoral.org.br/resources/anais/2/1269744616\\_ARQUIVO\\_Construindo\\_a\\_Cidade\\_-\\_Artigo\\_p\\_encontro\\_de\\_Hist\\_Oral\\_-\\_Recife.pdf](https://www.encontro2010.historiaoral.org.br/resources/anais/2/1269744616_ARQUIVO_Construindo_a_Cidade_-_Artigo_p_encontro_de_Hist_Oral_-_Recife.pdf). Acesso em: 23 jul.

Espig, M. J. (1998). **O uso da fonte jornalística no trabalho historiográfico: o caso do Contestado**. Estudos Ibero-Americanos, 24(2), 269–289. Disponível em: <https://doi.org/10.15448/1980-864X.1998.2.27266>. Acesso em: 10 jan. 2024.

FONTANA, Felipe. Técnicas de pesquisa. In: MAZUCATO, Thiago et al. **Metodologia da pesquisa e do trabalho científico**. Penápolis: FUNEPE, 2018. p.59-78. ISBN 97885-93683-03-9.

FRANCO, J. O. B.; GOUVÊA, J. B. **A cronologia dos estudos sobre o empreendedorismo**. Revista de Empreendedorismo e Gestão de Pequenas Empresas, v.5, n.3, 2016. p. 144-166. Disponível em: <https://doi.org/10.14211/regepe.v5i3.360>. Acesso em: 03 set. 2024.

GALHARDI, Eurico; PACINI, Paulo; NEVES, Isabella Verdolin. **Conduzindo o progresso: a história do transporte e os 20 anos da NTU**. Brasília: Escritório de Histórias, 2007. 312 p. ISBN 978-85-87981-17-2. Disponível em: <https://memoriadotransporte.org.br/galeria/5526/>. Acesso em: 23 mar. 2024.

G1 Maranhão (Globo). Sem acordo, greve dos rodoviários continua em São Luís, 28/04/2023, 06h13. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2023/04/28/sem-acordo-greve-dos-rodoviaros-continua-em-sao-luis-ghtml>. Acesso em: 23 set. 2024.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002. p. 111-128. ISBN 85-224-3169-8.

GONDAR, J. (2015). Memória individual, memória coletiva, memória social. **Revista Morpheus - Estudos Interdisciplinares Em Memória Social**, 7 (13). Disponível em: <https://seer.unirio.br/morpheus/article/view/4815>. Acesso em: 15 fev. 2024.

LACROIX, Maria de Lourdes Lauande. **São Luís do Maranhão, Corpo e Alma**. 2a edição ampliada. São Luís: Edição da autora, 2020. vol I. Edição em recurso digital. 380 p. ISBN 978-85-64613-21-8.

LE GOFF, Jacques. **Memória**. História e Memória. Tradução Bernardo Leitão [et al.]. Campinas: Editora UNICAMP, 1990.

LEMOS, Antônio Agenor Briquet de. Bibliotecas. In: CAMPELLO, Bernadete Santos; CALDEIRA, Paulo da Terra. **Introdução às fontes de informação**. 2 ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2008. ISBN 978-85-7526-165-1.

LIMA, Carla. IMIRANTE/Ipólitica. 05/12/2022 às 07h45. Braide: uma gestão desastrosa na área do transporte público. <https://imirante.com/noticias/sao-luis/2022/12/05/braide-uma-gestao-desastrosa-na-area-do-transporte-publico>. Acesso em: 05 dez. 2022.

MARANHÃO (Estado). **Coleção das Leis, Decreto e Resoluções da Província do Maranhão**: período 1835-1889. Referência BR MAAPEM. \$. S.02: livro\_f\_5\_n\_013\_2418. Disponível em: <http://apem.cultura.ma.gov.br/siapem/index.php#>. Acesso em: 23 maio 2023.

\_\_\_\_\_. Biblioteca Pública Benedito Leite. **A Flecha (1879-1880)**. Disponível em: [http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc\\_bpbl/acervo\\_digital/arq\\_ad/20150918094548.pdf](http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc_bpbl/acervo_digital/arq_ad/20150918094548.pdf). Acesso em: 11 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Estado da Cultura. **Catálogo de jornais maranhenses do acervo da Biblioteca Pública Benedito Leite: 1821-2007**. São Luís: SECMA, 2007. p.226. PDF (1 ed., 17,35 MB). Disponível em:

<https://www.literaturabrasileira.ufsc.br/documentos/?action=download&id=95707>. Acesso em: 28 ago. 2024.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa**. 8.ed. [2. Reimp.]. São Paulo: Atlas, 2018. 312 p. ISBN 978-85-97-01281-1.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. A crise da memória, história e documento: reflexões para um tempo de transformações. In: SILVA, Zélia Lopes da. (Org.). **Arquivos, patrimônio e memória: trajetórias e perspectivas**. 3 reimp. São Paulo: UNESP: FAPESP, 1999. (Seminários e debates). p.11-29. ISBN 857139-268-4.

MORRISON, Allen. **Os bondes (e outras ferrovias) de São Luís, Estado do Maranhão, Brasil**. 2011. Título original: The Tramways (and other railways) of São Luís, Maranhão state, Brazil. [25] p. Disponível em: <http://www.tramz.com/br/sl/sl.html>. Acesso em: 20 maio 2021. Copyright © 2011-2111 Allen Morrison.

MUNDO LOGÍSTICA. **O que são modais de transporte? Quais os tipos?**

Disponível em: [https://mundologistica.com.br/glossario/o-que-sao-modais-de-transporte-](https://mundologistica.com.br/glossario/o-que-sao-modais-de-transporte-quais-os-)

[tipos#:~:text=No%20campo%20da%20log%C3%ADstica%20e,%2C%20a%C3%A9reo%2C%20mar%C3%ADtimo%20e%20fluvial](https://mundologistica.com.br/glossario/o-que-sao-modais-de-transporte-quais-os-tipos#:~:text=No%20campo%20da%20log%C3%ADstica%20e,%2C%20a%C3%A9reo%2C%20mar%C3%ADtimo%20e%20fluvial). Acesso em: 01 set. 2024.

NORA, Pierre. **Entre memória e história: a problemática dos lugares**. Tradução Yara Aun Khoury. Prog. História São Paulo, (10), dez. 1993. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101/8763>. Acesso em: 15 abr. 2024.

O IMPARCIAL. Evolução e desenvolvimento com o transporte público na capital São Luís, 08 de setembro de 2015 versão online. [3] p. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/cidades/2015/09/evolucao-edesenvolvimento-com-o-transporte-publico-na-capital/>. Acesso: 20 maio 2021.

\_\_\_\_\_. Praça Mestre Antônio Vieira é inaugurada no bairro Monte Castelo: espaço possui estrutura moderna e amplo espaço de lazer, São Luís, 01 de agosto de 2021 versão online. Disponível em: <https://oimparcial.com.br/noticias/2021/08/praca-mestre-antonio-vieira-e-inaugurada-no-monte-castelo/>. Acesso em: 01 abr. 2024.

PRAZERES, Maria das Graças do Nascimento. Na trilha da modernização: uma análise da mobilidade dos bondes elétricos em São Luís do Maranhão. In: ALCÂNTARA JÚNIOR, José O.; SELBACH, Jeferson Francisco (org.). **Mobilidade urbana em São Luís**. São Luís: EDUFMA, 2009. p. 49-67. ISBN 978-85-7862-057-8.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2 ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013. Disponível em: <https://www.feevale.br/Comum/midias/0163c988-1f5d-496f-b118-a6e009a7a2f9/E-book%20Metodologia%20do%20Trabalho%20Cientifico.pdf>. Acesso em: 23 jul.2024.

RODRIGUES, Mateus de Moura. **Os arquivos jornalísticos como fontes primárias para a historiografia [recurso eletrônico]**. Cadernos Literários v. 27, n. 1., 2020. p. 82-91.

Disponível em: <https://periodicos.furg.br/cadliter/article/download/12193/7851/37172>.

Acesso em: 24 dez. 2023.

SÃO LUÍS (Prefeitura). Espírito Santo, José Marcelo (Org.). **São Luís: uma leitura da cidade**. Instituto de Pesquisa e Planificação da Cidade. São Luís: Instituto da Cidade, 2006. 94 p.

Disponível em:

[https://saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/3423\\_incid\\_sao\\_luis\\_uma\\_leitura\\_da\\_cidade\\_2006\\_origina.pdf](https://saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/3423_incid_sao_luis_uma_leitura_da_cidade_2006_origina.pdf). Acesso em: 11 set. 2024.

SAMPAIO, Jurema Luzia de Freitas. **Cultura e memória social**. Brasília, DF: CAPES:

UAB; Rio de Janeiro, RJ: Departamento de Biblioteconomia, FACC/UFRJ, 2018. 82 p.: il.

SÃO LUÍS (Município). **Concorrência Pública Nº 004/2016/CPL**: Projeto básico do Sistema de Transporte Coletivo Público por ônibus do município de São Luís. ANEXO 01 Projeto Básico. Disponível em:

[https://www.saoluis.ma.gov.br/midias/licitacoes/436\\_anexo\\_1\\_-\\_projeto\\_basico.pdf](https://www.saoluis.ma.gov.br/midias/licitacoes/436_anexo_1_-_projeto_basico.pdf). Acesso em: 23 jul. 2024.

SOUSA, Bruno Leonardo Maciel de. **Transporte coletivo público na cidade de São Luís - Ma**: comparações pré e pós- implantação do SIT – Sistema Integrado de Transportes. São Carlos: UFSCar, 2013. Dissertação (Mestrado), 2012. Disponível em:

<https://repositorio.ufscar.br/bitstream/handle/ufscar/4347/5116.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 10 jan. 2023.

STIEL, Valdemar Correia. **História do transporte urbano no Brasil**: bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram. São Paulo: Pini; Brasília: EBTU, 1984. Disponível em:

<https://archive.org/details/historiadotransp00wald/page/n1/mode/2up>. Acesso em: 12 set. 2024.

TEIXEIRA, Nísio. Jornais. In: In: CAMPELLO, Bernadete Santos; CALDEIRA, Paulo da Terra. **Introdução às fontes de informação**. 2 ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2008. ISBN 978-85-7526-165-1.

VELLOZO, Emílio José Guimarães. **São Luís**: relatos e retratos de uma época. Práticas e costumes, do início da década de 1950 ao final da década de 1970. São Luís: Editora Pascal, 2021. 171 f.; il.: Formato: PDF. ISBN: 978-65-86707-60-1.

## FONTES HISTÓRICAS

## LEIS, DECRETOS

SÃO LUÍS (Prefeitura). Lei nº 3.429, 31 de janeiro de 1996, cria o Fundo Especial Municipal de Transportes Urbanos e dá outras providências. **Diário Oficial [de] São Luís**. São Luís, 31/01/1996. n. 22, 32 p. Disponível em:

[https://diariooficial.saoluis.ma.gov.br/uploads/diario\\_oficial/8417/py7png-nOSjTJx3J7Ft5ZOCWRnR6WGK7.pdf](https://diariooficial.saoluis.ma.gov.br/uploads/diario_oficial/8417/py7png-nOSjTJx3J7Ft5ZOCWRnR6WGK7.pdf). Acesso em: 13 jun. 2024.

\_\_\_\_\_. Lei nº 3.430, 31 de janeiro de 1996, dispõe sobre o Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano do Município de São Luís, nos termos do artigo 208 da Lei Orgânica Municipal, e dá outras providências. São Luís, 09/09/1996, n. 176, 6 p. **Diário Oficial [de] São Luís**. Disponível em:

[https://diariooficial.saoluis.ma.gov.br/uploads/diario\\_oficial/8417/py7png-nOSjTJx3J7Ft5ZOCWRnR6WGK7.pdf](https://diariooficial.saoluis.ma.gov.br/uploads/diario_oficial/8417/py7png-nOSjTJx3J7Ft5ZOCWRnR6WGK7.pdf). Acesso em: 13 jun. 2024.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 16.840, 01 de agosto de 1996, aprova o regimento interno da junta de recursos de infrações (Juri), da Secretaria Municipal de transportes Urbanos (SEMTUR). São Luís, n.148, 6 p. **Diário Oficial [de] São Luís**. Disponível em:

[https://diariooficial.saoluis.ma.gov.br/uploads/diario\\_oficial/8290/jaDe-fp2j96czW-HUb4F34utJgzeTHRI.pdf](https://diariooficial.saoluis.ma.gov.br/uploads/diario_oficial/8290/jaDe-fp2j96czW-HUb4F34utJgzeTHRI.pdf). Acesso em: 13 jun. 2024.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 16.953, de 06 de setembro de 1996, institui comissão especial de estudo sobre a viabilidade da implantação do validador eletrônico - Catraca Eletrônica - na frota de ônibus urbanos do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros de São Luís em complemento a Lei nº 3.430, 31/01/1996. São Luís, 09/09/1996, n. 176, 6 p. **Diário Oficial [de] São Luís**. Disponível em:

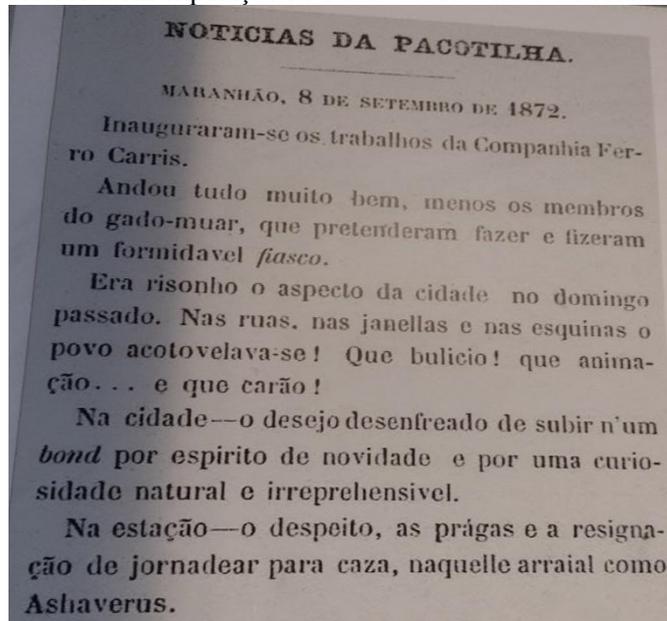
[https://diariooficial.saoluis.ma.gov.br/uploads/diario\\_oficial/8263/X5agrJIITWgxrzrR8KaILneTx4n98zhF.pdf](https://diariooficial.saoluis.ma.gov.br/uploads/diario_oficial/8263/X5agrJIITWgxrzrR8KaILneTx4n98zhF.pdf). Acesso em: 13 jun. 2024.

\_\_\_\_\_. Lei nº 6.984, 04 de abril de 2002, altera a Lei nº 3.430, 31 de janeiro de 1996.

**Diário Oficial [de] São Luís**. Disponível em: <https://www.camara.slz.br/download/lei-no-6-984-de-04-de-abril-de-2022-altera-e-acrescenta-emendas-a-lei-complementar-no-3-430-96-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 13 jun. 2024.

## ANEXOS

Figura 6 - Jornal Pacotilha (1872) sobre inauguração do bonde animálicos.  
Recorte em exposição no Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão.



Fonte: Museu Ferroviário e Portuário do Maranhão (2024).

Figura 7 – Primeiro bonde a circular pelo Brasil, Rio de Janeiro (1859).



Fonte: Centro de documentação e memória Eurico Divon Galhardi, NTU (2019). Disponível em: <https://memoriadotransporte.org.br/galeria/8566/>. Acesso em: 23 mar. 2024.

Figura 8 – Modelo do primeiro transporte urbano do mundo, conhecido como Carrosse à Cinq Sols de Pascal.



Fonte: Galhardi; Pacini; Neves; NTU (2007). **Conduzindo o progresso**: a história do transporte e os 20 anos da NTU. Disponível em: <https://memoriadotransporte.org.br/galeria/5526/>. Acesso em: 23 mar. 2024.

Figura 9 – Omnibus de George Shillibeer, primeiro a circular em Londres, 1829.



Figura 10 – George Shillibeer, pioneiro do transporte urbano na Inglaterra, 1829.



Fonte: Galhardi; Pacini; Neves; NTU (2007). **Conduzindo o progresso**: a história do transporte e os 20 anos da NTU. Disponível em: <https://memoriadotransporte.org.br/galeria/5526/>. Acesso em: 23 mar. 2024

Figura 11 – Bonde de tração animal trazido dos Estados Unidos (EUA) para São Luís, 1872.



col. Allen Morrison

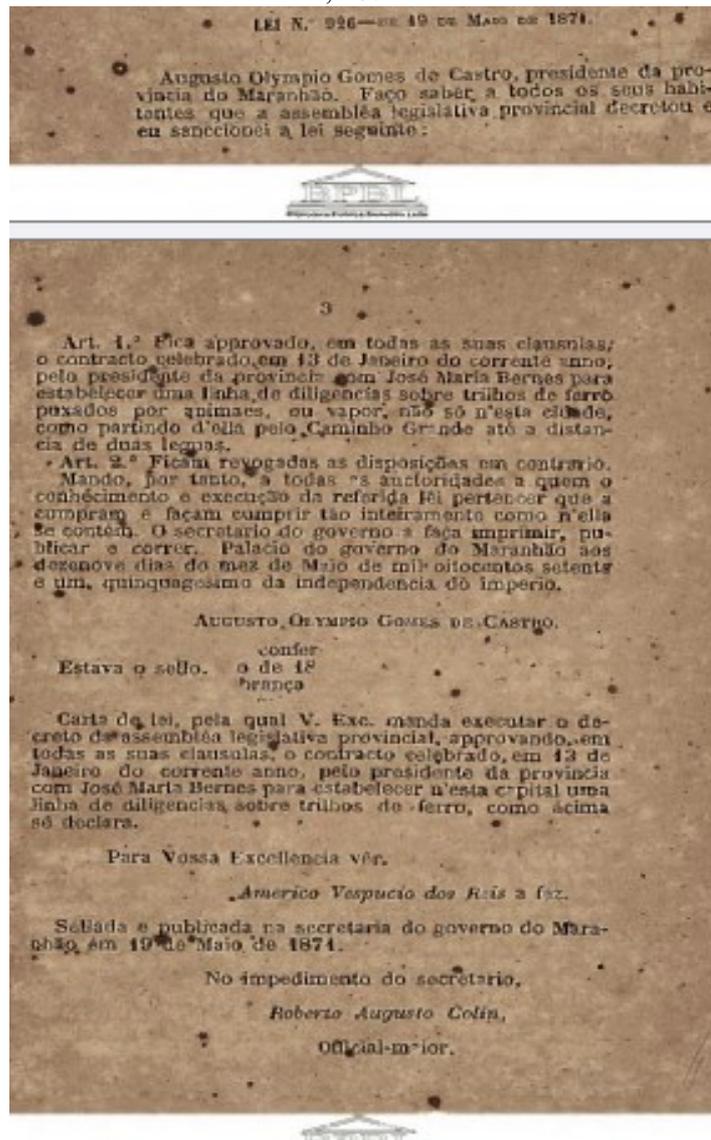
Fonte: The Tramways (and other railways) of São Luís, Maranhão state, Brazil by Allen Morrison. Disponível em: <http://www.tramz.com/br/sl/sl.html>. (2022).

Figura 12 – Bonde de tração animal na estrada do Cutim (Anil), São Luís, 1873.



Fonte: The Tramways (and other railways) of São Luís, Maranhão state, Brazil by Allen Morrison. Disponível em: <http://www.tramz.com/br/sl/sl.html>. (2022).

Figura 13 - Lei nº 926, 19/05/1871, Província do Maranhão autorizando o empresário José Maria Bernes, o funcionamento dos bondes, 1871.



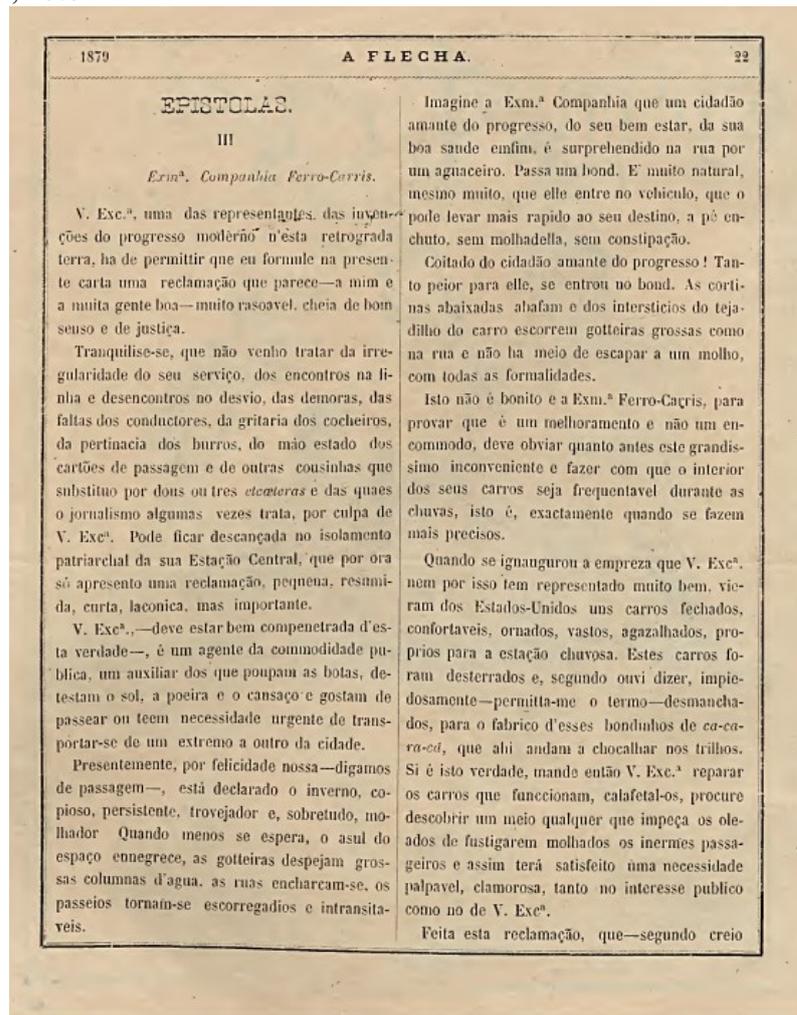
Fonte: Acervo digital do APEM em parceria com a Biblioteca Pública Benedito Leite (2023).

Disponível em:

[http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc\\_bpbl/acervo\\_digital/arq\\_ad/20150918094548.pdf](http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc_bpbl/acervo_digital/arq_ad/20150918094548.pdf). Acesso em: 11 mar. 2022.



Figura 16 – Reclamação dos serviços da Companhia Ferro-Carril publicada no jornal “A Flecha”, ano I, nº III, 1879.



Fonte: Acervo digital da Biblioteca Pública Benedito Leite (2023). Disponível em: [http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc\\_bpbl/acervo\\_digital/arq\\_ad/20150918094548.pdf](http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc_bpbl/acervo_digital/arq_ad/20150918094548.pdf). Acesso em: 11 mar. 2022.

Figura 17 – Sede dos bondes da Companhia Ferro-Carril de São Luís (1900), bairro Areal (atual Monte Castelo).



Fonte: Divulgação feita pela empresa. Disponível em: <http://www.tramz.com/br/sl/sl.html>. Acesso em: 11 set. 2021.

Figura 18 - Praça Mestre Antônio Vieira. Local onde era instalada a Companhia Ferro-Carril de São Luís.



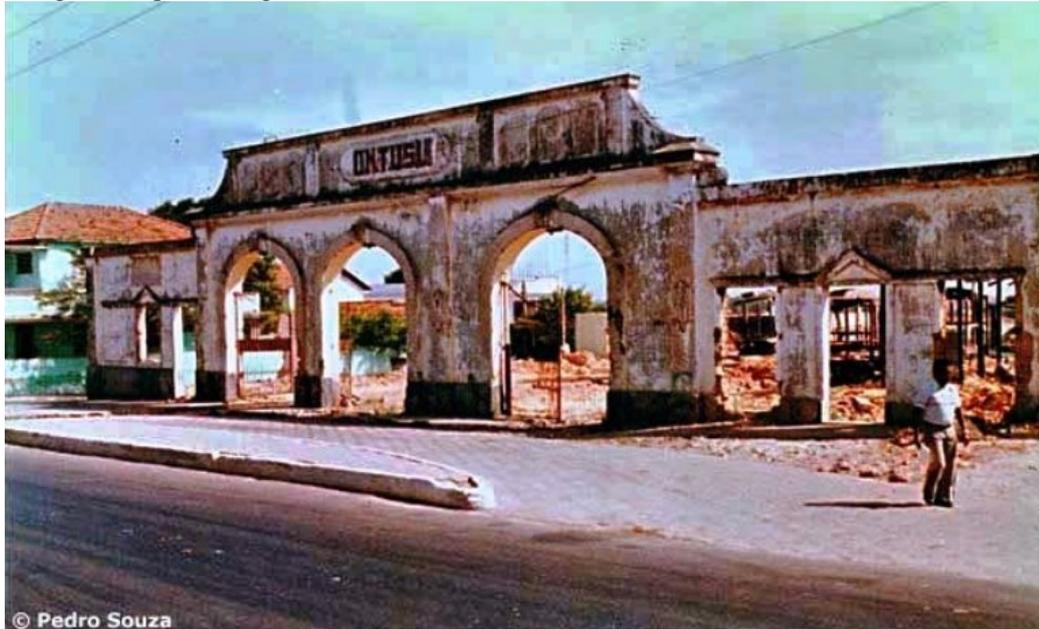
Fonte: Divulgação/ Governo Maranhão (2021). Reportagem do O Imparcial (2021). Disponível em: <https://oimparcial.com.br/noticias/2021/08/praca-mestre-antonio-vieira-e-inaugurada-no-monte-castelo/>. Acesso em: 29 abr. 2024.

Figura 19 – Bonde elétrico na Av. Maranhense (hoje Av. D. Pedro II), São Luís. (Data desconhecida)



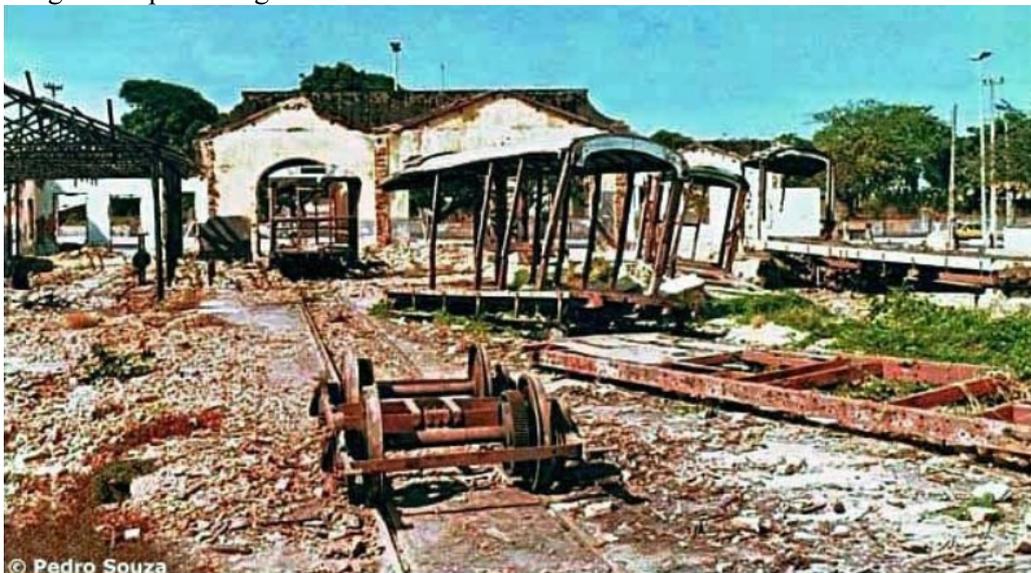
Fonte: The Tramways (and other railways) of São Luís, Maranhão state, Brazil by Allen Morrison.  
<http://www.tramz.com/br/sl/slm2.html>.

Figura 20 – Ruínas da frente da empresa dos bondes elétricos DTUSL, bairro do Monte Castelo. Registrada pelo fotógrafo Pedro Souza. Foto de 1980.



Fonte: The Tramways (and other railways) of São Luís, Maranhão state, Brazil by Allen Morrison.  
<http://www.tramz.com/br/sl/slm2.html>.

Figura 21 – Ruínas da parte interna empresa dos bondes elétricos DTUSL, bairro do Monte Castelo. Registrada pelo fotógrafo Pedro Souza. Foto de 1980.



Fonte: The Tramways (and other railways) of São Luís, Maranhão state, Brazil by Allen Morrison.  
<http://www.tramz.com/br/sl/slm2.html>.

Figura 22 – Bonde elétrico na saída da garagem, Monte Castelo, (194 -).



Fonte: Vellozo (2021, p. 101).

Figuras 23 e 24 – Fachada e parte interna da Estação do bonde elétrico, bairro Monte Castelo.



Fonte: SLZ Nostalgia. Arquivo Público do Estado de São Paulo. **Estação de bondes elétricos 1950/1980**. São Luís, 2024 [vídeo]. Disponível em: <https://vm.tiktok.com/ZMh6g9w9t>. Acesso em: 27 jul. 2024.

Figura 25 - Ônibus estacionado na frente do Cine Monte Castelo localizado no bairro Monte Castelo na década de 1960.



Fonte: Minha velha São Luís. Créditos/Fotografia: Jornal Pequeno. Via: Paulo Trindade Nerys Silva. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo?fbid=2220552924740622&set=a.215363145259620>

Figura 26 – Bonde elétrico na Rua São Pantaleão. Fotografia Foster M. Palmer, 1965.



Figura 27 – Bonde elétrico pela Rua da Paz em direção à Praça João Lisboa. Fotografia Foster M. Palmer, 1965.



Fonte: Os Tramways (e outras ferrovias) de São Luís, Maranhão, Brasil. Disponível em: <http://www.tramz.com/br/sl/sl.html>. Acesso em: 10 jan. 2022.

Figura 28 – Av. Getúlio Vargas, bairro Monte Castelo com circulação de bonde elétrico e ônibus (1960).



Fonte: Os Tramways (e outras ferrovias) de São Luís, Maranhão, Brasil. Disponível em: <http://www.tramz.com/br/sl/sl.html>. Acesso em: 10 jan. 2022.

Figura 29 – Destaque dos ônibus na Integração da Praia Grande em construção, 1996, São Luís (MA).



Fonte: Sindicato das Empresas de Transportes de passageiros (SET). Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CkOuyprpc9c/>. Acesso em: 27 jan. 2024.

Figura 30 – Destaque sobre a precariedade do transporte em São Luís (MA).



JORNAL NACIONAL

Edição do dia 27/12/2016  
27/12/2016 20h58 - Atualizado em 27/12/2016 20h58

## Solução para o transporte público, VLT está abandonado em São Luís

Veículo leve sobre trilhos foi comprado às vésperas da eleição de 2012. Obra consumiu quase R\$ 8 milhões dos cofres públicos.

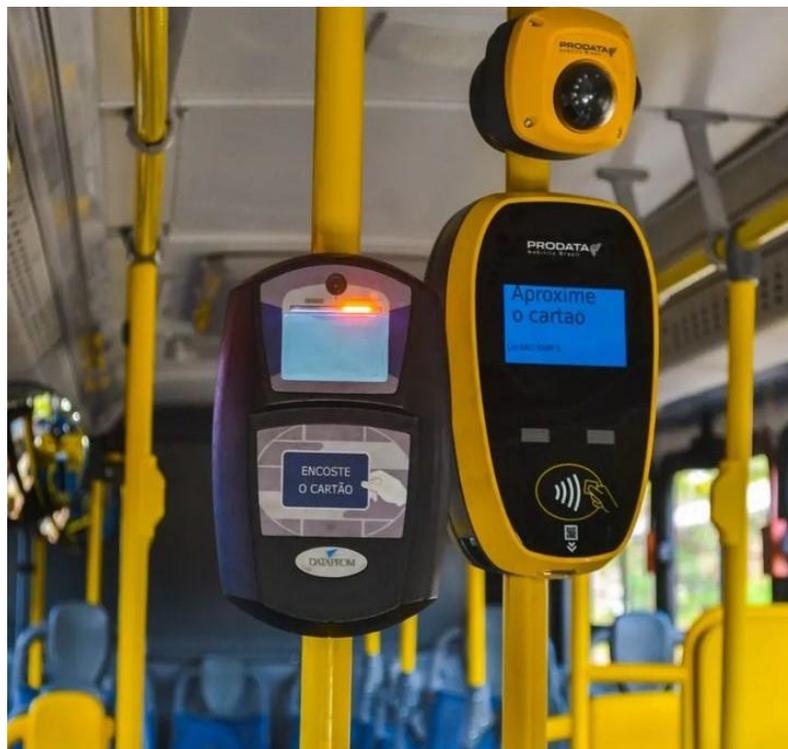


Um investimento que seria solução de transporte público no Maranhão acabou virando exemplo de desperdício

Dois vagões estão jogados ao relento. O veículo leve sobre trilhos era para atender 200 mil pessoas por dia, mas nunca levou ninguém a lugar nenhum, a não ser na viagem inaugural, onde percorreu 800 metros cheio de passageiros esperançosos, como mostram alguns vídeos na internet. "Isso aqui é um sonho. Eu não quero acordar desse

Fonte: Globo/Jornal Nacional (2016).

Figura 31 - Troca do leitor do sistema de bilhetagem dos ônibus de São Luís (2023).



Fonte: Sindicato das Empresas de Transportes de passageiros (SET). Disponível em: <https://www.instagram.com/p/C2x3TeHJoi0/>. Acesso em 18 nov. 2023.

Figura 32 – Bonde elétrico na Universidade Estadual do Maranhão (UEMA)



Figura 33 – Passageiros aguardando o que seria ponto final do bonde.



Com o fim do sistema dos bondes elétricos, a Federação das Escolas Superiores do Maranhão (FESM) construiu uma linha de bondes no novo campus da escola de agricultura no bairro do Tirirical com 15 km. A FESM logo seria a Cidade Universitária Paulo VI (homenagem ao papa Paulo VI, recém-falecido). Segundo Morrison (1981) as figuras 29, 30 e 31, foi tirada no dia 30/12/1981 e retrata os passageiros aguardando serem transferidos para o local mais próximos dos ônibus, provavelmente até a Av. Lourenço Vieira da Silva. Até pouco tempo atrás podíamos encontrar vestígios dos trilhos dos bondes na UEMA (grifo nosso).

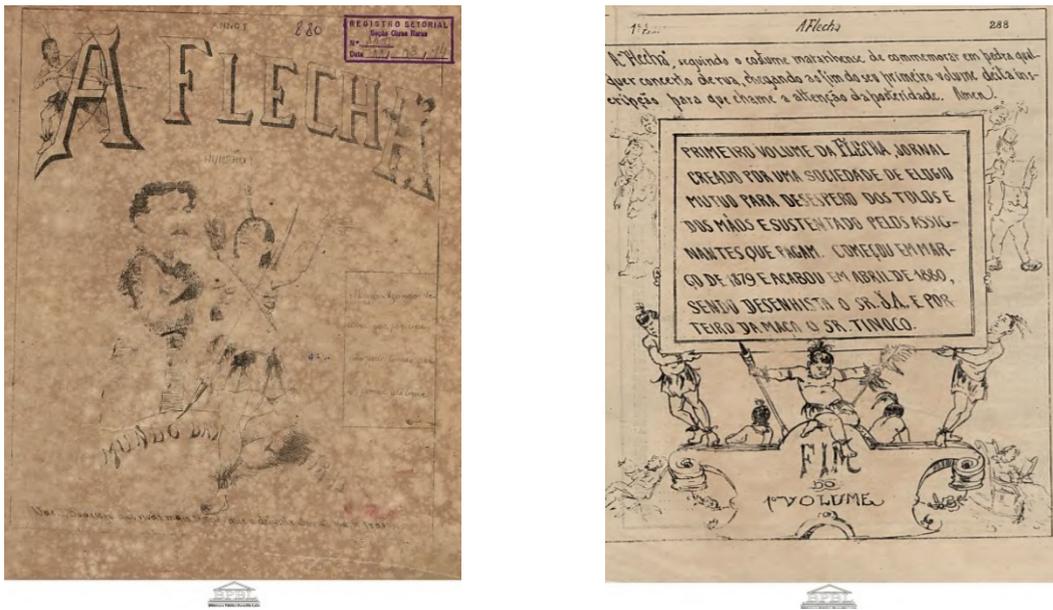
Figura 34 – Último bonde elétrico no pátio da Cidade Universitária Paulo VI, UEMA, (1983).



Fonte: Morrison. Os Tramways (e outras ferrovias) de São Luís, Maranhão, Brasil. Disponível em: <http://www.tramz.com/br/sl/sl.html>. Acesso em: 10 jan. 2022.

O bonde da foto acima Morrison relata que “para sua surpresa encontrou ao lado da linha do bonde” do campus da UEMA. O último bonde elétrico em atividade em São Luís encerrou sua atividade por volta de 1983.

Figura 35 - Capa e contracapa da 1ª edição do jornal “A Flecha” (1879-1880)

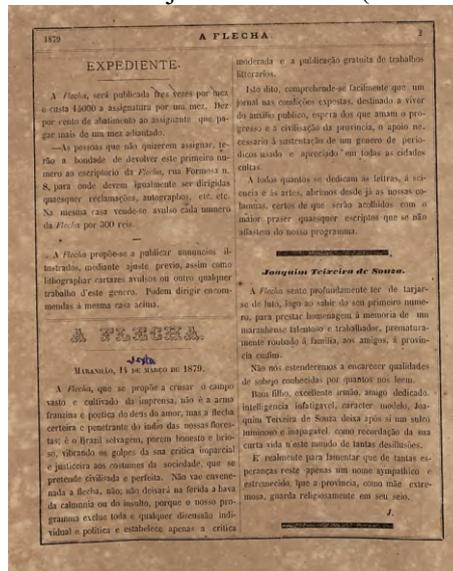


Ano I, Nº I, 14 de março de 1879.

Fonte: Acervo digital da Biblioteca Pública Benedito Leite (2023). Disponível em:

[http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc\\_bpbl/acervo\\_digital/arq\\_ad/20150918094548.pdf](http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc_bpbl/acervo_digital/arq_ad/20150918094548.pdf). Acesso em: 11 mar. 2022.

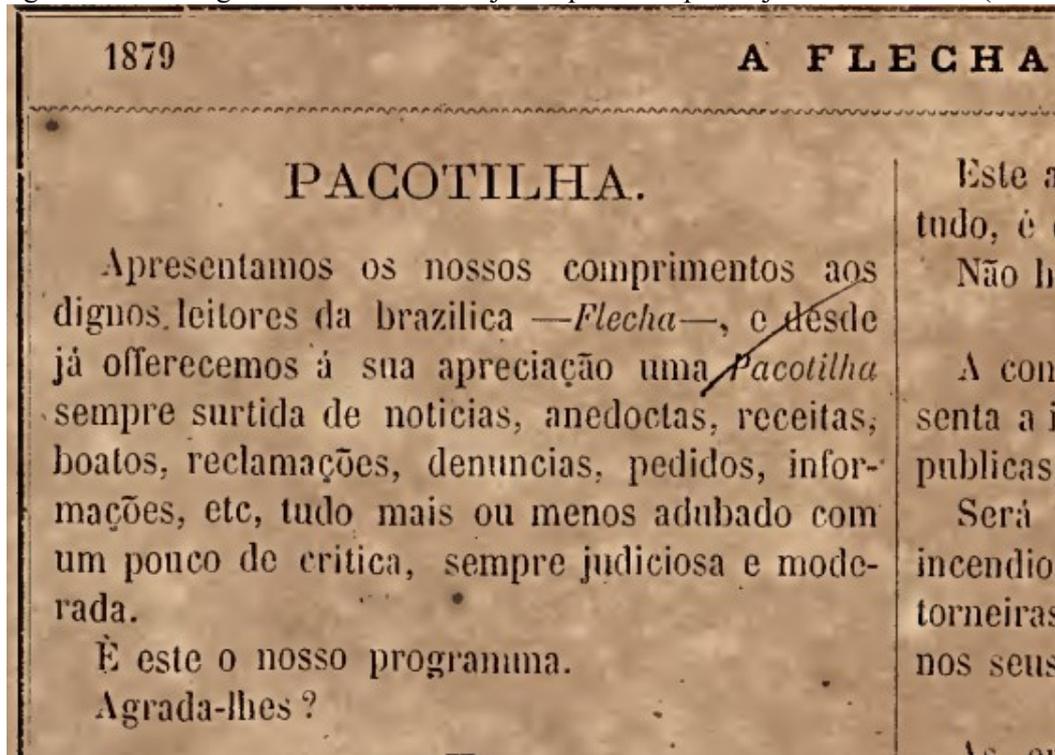
Figura 36 - Página sobre o funcionamento do jornal A Flecha (1879-1880)



Fonte: Acervo digital da Biblioteca Pública Benedito Leite (2023). Disponível em:

[http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc\\_bpbl/acervo\\_digital/arq\\_ad/20150918094548.pdf](http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc_bpbl/acervo_digital/arq_ad/20150918094548.pdf). Acesso em: 11 mar. 2022.

Figura 37 - Mensagem de boas vindas do jornal pacotilha para o jornal “A Flecha” (1879-1880)

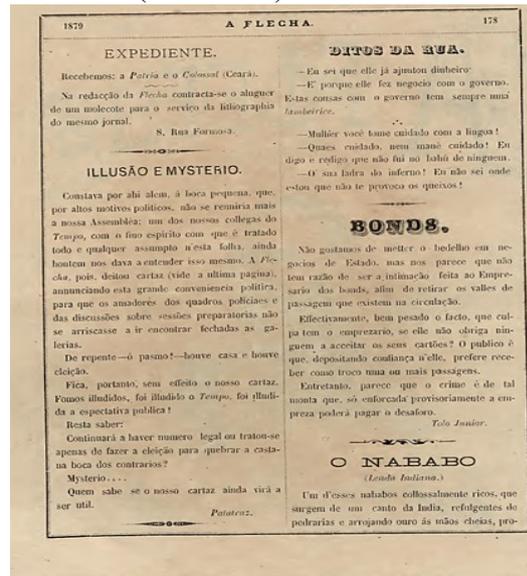
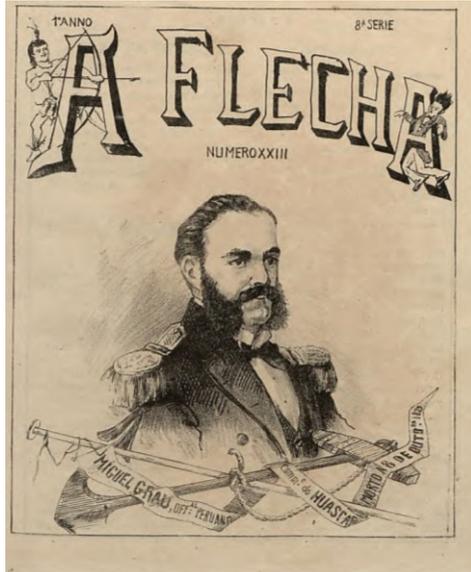


Ano I, Nº I, p.7, 14 de março de 1879.

Fonte: Acervo digital da Biblioteca Pública Benedito Leite (2023). Disponível em:

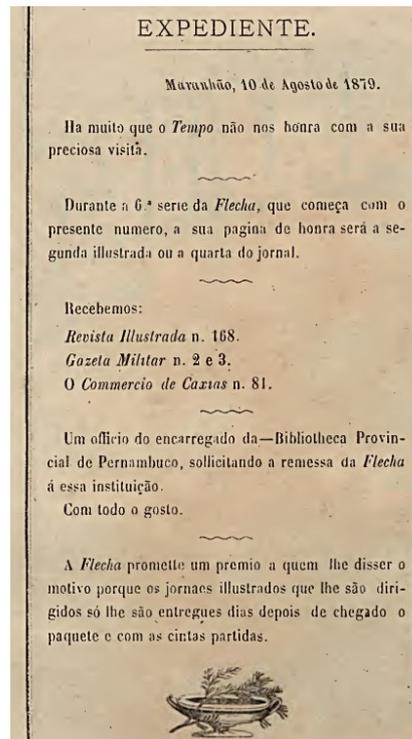
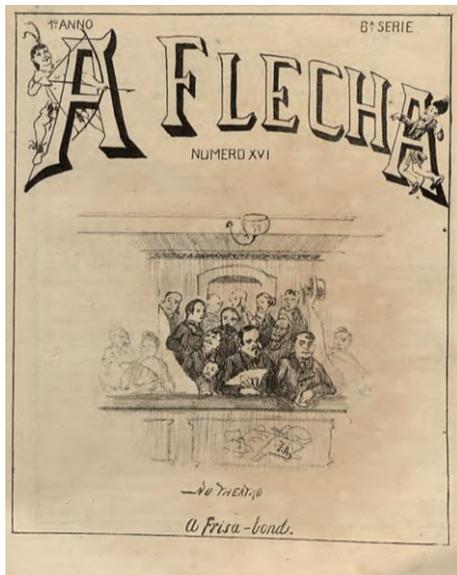
[http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc\\_bpbl/acervo\\_digital/arq\\_ad/20150918094548.pdf](http://casas.cultura.ma.gov.br/portal/sgc/modulos/sgc_bpbl/acervo_digital/arq_ad/20150918094548.pdf). Acesso em: 11 mar. 2022.

Figuras 38 e 39 – Destaque sobre os bondes “A FLECHA (1879-1880).



Ano I, Nº XXIII, 8ª série, 1879

Figuras 40 e 41 – Destaque sobre os bondes “A FLECHA (1879-1880).



Ano I, Nº XVI, 6ª série, p.122, 1879

Fonte: Acervo digital da Biblioteca Pública Benedito Leite (2023). Disponível em:

[http://casas.cultura.ma.gov.br/porta/sgc/modulos/sgc\\_bpbl/acervo\\_digital/arq\\_ad/20150918094548.pdf](http://casas.cultura.ma.gov.br/porta/sgc/modulos/sgc_bpbl/acervo_digital/arq_ad/20150918094548.pdf). Acesso em: 11 mar. 2022.