

**FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE
HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL – CPDOC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA, POLÍTICA E BENS CULTURAIS
MESTRADO ACADÊMICO EM HISTÓRIA, POLÍTICA E BENS CULTURAIS**

**O BONDINHO DE SANTA TERESA: MEIO DE TRANSPORTE E PATRIMÔNIO TRILHANDO
A MEMÓRIA E IDENTIDADE DO BAIRRO**

APRESENTADA POR

VIVIANE FERNANDES SILVA

Rio de Janeiro, novembro 2020

**FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE
HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL – CPDOC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA, POLÍTICA E BENS CULTURAIS
MESTRADO ACADÊMICO EM HISTÓRIA, POLÍTICA E BENS CULTURAIS**

**O BONDINHO DE SANTA TERESA: MEIO DE TRANSPORTE E PATRIMÔNIO TRILHANDO
A MEMÓRIA E IDENTIDADE DO BAIRRO**

APRESENTADA POR

VIVIANE FERNANDES SILVA

PROFESSOR ORIENTADOR ACADÊMICO DRA. YNAÊ LOPES DOS SANTOS

PROFESSOR COORIENTADOR ACADÊMICO DRA. CARINA MARTINS COSTA

Dissertação de Mestrado Acadêmico apresentada à Escola de Ciências Sociais – FGV CPDOC como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História, Política e Bens Culturais.

Rio de Janeiro, novembro 2020

Silva, Viviane Fernandes

O bondinho de Santa Teresa: meio de transporte e patrimônio trilhando a memória e identidade do bairro / Viviane Fernandes Silva. – 2020.
175 f.

Dissertação (mestrado) – Escola de Ciências Sociais da Fundação Getúlio Vargas, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais.

Orientador: Ynaê Lopes dos Santos

Coorientadora: Carina Martins Costa

Inclui bibliografia.

1. Bondes - Santa Teresa (Rio de Janeiro, RJ) - História. 2. Transporte urbano (Rio de Janeiro, RJ) - História. 3. Bondes - Transporte. 4. Transporte local. 5. Patrimônio cultural - (Rio de Janeiro, RJ) I. Santos, Ynaê Lopes dos. II. Costa, Carina Martins. III. Escola de Ciências Sociais da Fundação Getúlio Vargas. Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. IV. Título.

CDD – 388.40981

*Esse trabalho é dedicado à memória do
motorneiro Nelson Correia da Silva por
seus anos de dedicação, prudência e
cordialidade no exercício da sua função
e por sua bravura e altruísmo e na
ocasião do acidente de 27 de agosto de
2011 com o bonde nº 10.*

*Um verdadeiro herói para Santa
Teresa!*

VIVIANE FERNANDES SILVA

“O BONDINHO DE SANTA TERESA: MEIO DE TRANSPORTE E PATRIMÔNIO TRILHANDO. A MEMÓRIA E IDENTIDADE DO BAIRRO”.

Dissertação apresentado(a) ao Curso de Mestrado em História, Política e Bens Culturais do(a) Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil para obtenção do grau de Mestre(a) em História, Política e Bens Culturais.

Data da defesa: 18/12/2020

ASSINATURA DOS MEMBROS DA BANCA EXAMINADORA

Presidente da Comissão Examinadora: Prof^o Américo Oscar Guichard Freire

P/ Ynaê Lopes dos Santos

Ynaê Lopes dos Santos
Orientador

Américo Oscar Guichard Freire

Américo Oscar Guichard Freire
Membro Interno

P/ Márcia Chuva

Márcia Chuva
Membro Externo

P/ Carina Martins

Carina Martins
Co-Orientador

P/ Marcelo dos Santos Abreu

Marcelo dos Santos Abreu
Membro Externo

Nos termos da Lei nº 13.979 de 06/02/20 - DOU nº 27 de 07/02/20 e Portaria MEC nº 544 de 16/06/20 - DOU nº 114 de 17/06/20 que dispõem sobre a suspensão temporária das atividades acadêmicas presenciais e a utilização de recursos tecnológicos face ao COVID-19, as apresentações das defesas de Tese e Dissertação, de forma excepcional, serão realizadas de forma remota e síncrona, incluindo-se nessa modalidade membros da banca e discente.

Celso Corrêa Pinto de Castro

Celso Corrêa Pinto de Castro
Diretor

Antonio de Araujo Freitas Junior

Antonio de Araujo Freitas Junior
Pró-Reitor de Ensino, Pesquisa e Pós-Graduação FGV

Antonio Freitas, PhD
Pró-Reitor de Ensino, Pesquisa e Pós-Graduação
Fundação Getúlio Vargas

Instrução Normativa nº 01/19, de 09/07/19 - Pró-Reitoria FGV

Em caso de participação de Membro(s) da Banca Examinadora de forma não-presencial*, o Presidente da Comissão Examinadora assinará o documento como representante legal, delegado por esta I.N.

*Skype, Videoconferência, Apps de vídeo etc

AGRADECIMENTOS

Mais uma etapa da vida acadêmica cumprida, mais um sonho realizado, mais uma conquista de quem compreende o valor da História em um país como o Brasil, comprometida com o dever de memória e a identidade do seu bairro e, porque não dizer, seu lugar de fala, escuta e vivência, enfim, crescimento. Santa Teresa me fez quem eu sou e o bondinho trilhou meus caminhos, sensibilidade e afeto da moradora cruzam-se com conhecimento e dedicação da historiadora em prol de reivindicar, através do estudo, esse meio de transporte e bem cultural.

Todavia, engana-se quem julga ter sido fácil, foram muitos altos e baixos, se hoje apresento essa pesquisa como resultado final, isso se deve em muito a rede de apoio que possuí durante todo o processo, desde a infraestrutura de uma instituição do porte da Fundação Getúlio Vargas, até professores, amigos e familiares que nunca me desampararam nos momentos de desânimo, bloqueio criativo e insegurança, muito pelo contrário, sempre depositaram confiança no meu potencial.

Agradeço imensamente à minha orientadora, professora Ynaê Lopes dos Santos, pela acolhida, empenho e compreensão, respeitando minha escrita e encorajando a realização de entrevistas, sem as quais o presente trabalho não teria o mesmo alcance reflexivo. Em seguida, agradeço à minha coorientadora, professora Carina Martins Costa, por ter instigado meu olhar ao patrimônio e, nessa proposta, ao bondinho e à Santa Teresa, permitindo que eu os visse sob uma nova perspectiva.

Tive muita sorte em ter duas mulheres extraordinárias me assessorando nos rumos da escrita e, mesmo diante da rotina aparentemente solitária que o mestrado nos reserva, pude contar sempre com a presença de ambas, gozei da liberdade e autonomia necessárias para um trabalho autoral, sem me sentir desamparada em nenhum momento. Obrigado pela relação de comprometimento e segurança que construímos ao longo desses 2 anos, eu não poderia estar em melhores mãos, meu reconhecimento, consideração e carinho eternos.

Às professoras que compuseram da banca examinadora na qualificação, registro meus agradecimentos por tão gentilmente terem aceitado o convite, tenham a certeza, foi acompanhado de profunda admiração, cada crítica e sugestão deu forma à essa dissertação. A professora Angela Moreira Domingues da Silva minha gratidão por me atentar ao teor político do meu trabalho e a professora Márcia Regina Romeiro Chuva por me despertar às estratégias empreendidas pela sociedade civil em defesa do patrimônio com a ressalva de não cair no equívoco das generalizações.

Ao professor Bernardo Buarque de Hollanda agradeço o caráter receptivo, generoso e empático dentro e fora da sala de aula, inclusive me convocando a pensar que, minha relação

de alegria, apreço e entusiasmo quanto ao bonde de Santa Teresa, poderia significar para outras pessoas, trauma, medo e indignação, como era o caso de sua orientanda, uma das sobreviventes do acidente de 2011 e uma de minhas entrevistadas. Além do professor Deivison Gonçalves Amaral por sua cordialidade nas reflexões a respeito do associativismo de bairro e da professora Lúcia Maria Lippi Oliveira por sua desenvoltura e sapiência na ponderação entre cidade e patrimônio e suas implicações.

Meus agradecimentos aos meus entrevistados Regiane Matos, Paulo Saad, Lilian Moreno, Getúlio Damado e Oscar Fernandes pela confiança em meu trabalho ao aceitarem o convite em dispor parte do seu tempo para partilhar experiências, impressões e sentimentos que o bondinho de Santa Teresa representa em suas vidas. Cada relato fez surgir novas questões, novas indicações e empréstimos de referências bibliográficas e fontes, novas percepções que me emocionaram de diferentes maneiras, sorri, chorei, pude acessar um pouco de cada um, enfim, novos rumos. Pelas conversas e trocas, incentivo e cumplicidade, apoio e gentileza, meu muito obrigado.

Aos meus amigos, pondo minha conta em risco e rogando que não esteja esquecendo ninguém, mas consciente que meus agradecimentos nessa ocasião devem priorizar os que estiveram mais próximos acompanhando todo o processo de feitura da dissertação, inicio com Evilyn Oliveira Merlo, mais que uma amiga, uma irmã, dessas que abrimos uma exceção e permitimos dividir o pai, sim, porque eles se tratam e se amam como pai e filha, ter sido aprovada na seleção de mestrado junto com ela teve um valor inestimável, estar em mais essa etapa ao seu lado, nas aulas, nos seminários, no café das conversas de corredor e na cerveja dos bares, foi nossa maior conquista.

Aos colegas da turma do ano de 2018 dos mestrados acadêmico e profissional e do doutorado, agradeço pelos momentos em sala de aula, as leituras, discussões e apresentações de conceitos, noções e ideias em seminários diversos. E, agradeço especialmente, aos amigos que fiz no mestrado, pessoas encantadoras que carrego em meu coração com muito carinho: Aline Paixão por sua alegria e espontaneidade, mais principalmente por sua coragem diante do novo campo de atuação e pesquisa; Maria Clara Mello por sua sobriedade em qualquer circunstância e um tom de sarcasmo que lhe confere personalidade e graça; Alex Guedes Brum por sua descontração e cumplicidade que vão dos estudos ao copo de cerveja e, finalmente, Vanessa Araújo, por sua força e disciplina, das mulheres que mais admiro, uma inspiração por tudo que viveu e se tornou, “respeite quem pode chegar onde a gente chegou!” e chegamos!

Agradeço ainda aos amigos que, em diferentes momentos, compreenderam minha ausência e enviaram palavras de apoio, mesmo de longe, pude perceber a torcida, foram eles:

Marcelo Farias, Sérgio Porto, Ana Luiza Poyares, Sérgio Bernardo Goulart, Michelle Silva, Stefânia Wolff, Luisa Lima, Jahi Cezer da Silva, Douglas Lacerda, Bruno de Andrade, Camila Santanna e José Roberto Saiol e Iury Matias Soares, houveram outros certamente, mas os citados fizeram do meu sonho realidade por toda motivação e energias positivas que emanaram quase que diariamente, ao passo que eles acreditavam em mim, eu passava a acreditar também, obrigado, amorecos.

E, por fim, o maior e mais importante agradecimento ao meu pai, Marcos Tulio, esse sergipano com alma carioca que veio ainda criança de Aracaju para o Rio de Janeiro, morou sempre entre os bairros de Fátima, Centro e Santa Teresa, se eu nasci e me criei aqui, devo isso a ele, aliás, devo tanto a ele, todo amor, cuidado, proteção, sustento, estímulo, companheirismo, sensibilidade, compreensão, devo tudo. Parece clichê, mais eu tenho o melhor pai do mundo, o meu melhor amigo e meu maior incentivador, sempre participativo, orgulhoso e emotivo, um homem puro de coração como poucos, seu jeito carismático e sorridente cativa a todos, a ele meu muitíssimo obrigado por me abraçar nos momentos de alegria celebrando as conquistas e nos momentos de choro acalentando meu coração, por ser meu abrigo. Amo você!

RESUMO

Esta dissertação pretende analisar o bondinho, enquanto meio de transporte e bem cultural, como elemento constitutivo para a memória e identidade de Santa Teresa, Rio de Janeiro, a fim de alcançarmos a produção de sentidos, significados e afetos, mobilizados pela Associação de Moradores e Amigos de Santa Teresa – AMAST, em prol do reestabelecimento do sistema de bonde ao bairro após o acidente ocorrido em 27 de agosto de 2011. Para tanto, iniciaremos com um panorama histórico construído a partir de discussões historiográficas, buscando esmiuçar o contexto de instalação, manutenção e permanência do bonde no bairro de Santa Teresa. Em seguida, levantaremos questões relativas a tragédia envolvendo o bonde nº 10 e a consequente suspensão do serviço, posto que desse momento em diante, houve uma intensificação dos embates entre associação de moradores e governo estadual representado pela empresa que administra o sistema, a Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística – CENTRAL. Interessa-nos, portanto, os diferentes interesses em disputa, ora em negociação e acordo, ora em confronto e denúncia, em outras palavras, as estratégias e táticas adotadas, as formas e os argumentos utilizados para reivindicar a retomada dos bondes aos trilhos de Santa Teresa atendendo as demandas políticas e econômicas, na mesma medida que as sociais e culturais. E, por fim, analisaremos as limitações do alcance do novo sistema de bondes, pensando o modelo de composição, percurso e custo, refletindo os ganhos e perdas no processo do pegar o bonde a partir de relatos de experiência permeados de afeto, nostalgia e resistência.

Palavras chave: bondes de Santa Teresa, patrimônio, memória e identidade, direito à cidade, produção de sentidos.

ABSTRACT

This dissertation intends to analyze the cable car as a means of transport and cultural asset, as a constitutive element for the memory and identity of Santa Teresa, Rio de Janeiro, in order to achieve the production of senses, meanings and affections, mobilized by the Santa Teresa Residents and Friends Association - AMAST, in favor of reestablishing the tram system to the neighborhood after the accident that occurred on August 27, 2011. To do so, we will start with a historical panorama built from historiographical discussions, seeking to examine the installation context, maintenance and permanence of the tram in the Santa Teresa neighborhood. Then, we raised questions related to the tragedy involving tram number 10 and the consequent suspension of service and since that moment there was an intensification of the clashes between residents' association and the state government represented by the company that manages the system, the Transport and Logistics Engineering State Company - CENTRAL. We are interested, therefore, in the different interests in dispute, now in negotiation and agreement, now in confrontation and denunciation, in other words, the strategies and tactics adopted, the forms and arguments used to claim the resumption of trams on the tracks of Santa Teresa meeting political and economic demands, as well as social and cultural ones. And finally, we will analyze the limitations of the reach of the new tram system, considering the model of composition, route and cost, reflecting the gains and losses in the process of taking the tram based on reports of experience permeated with affection, nostalgia and resistance.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Bilhete de bonde antigo de Santa Teresa puxado por burros.....	42
Figura 2: O Plano Inclinado de Santa Teresa.....	43
Figura 3: Bonde sobre os Arcos da Lapa.....	44
Figura 4: Bonde de nº 10 após a colisão com muro e poste na rua Joaquim Murtinho.....	57
Figura 5: Faixa em defesa à conduta do motorneiro Nelson Correia.....	67
Figura 6: Primeira proposta de modelo de bondes para o bairro de Santa Teresa.....	73
Figura 7: Modelos de Linhas SE 006 (Silvestre-Castelo) e SE 014 (Paula Matos-Castelo).....	82
Figura 8: Moradores de Santa Teresa no ato “Cadê o bonde, Cabral?.....	87
Figura 9: Segunda proposta de modelo de bonde (padrão e acessível).....	88
Figura 10: Obras na rua Joaquim Murtinho.....	91
Figura 11: Canteiros de obras abertos na Rua Joaquim Murtinho.....	92
Figura 12: Ato contra os atrasos nas obras do bonde de Santa Teresa.....	94
Figura 13: Evento surpresa para apresentação do bonde aos moradores de Santa Teresa.....	95
Figura 14: Protesto de moradores diante do evento surpresa de apresentação do bonde.....	96
Figura 15: Arcos da Lapa vazio um mês após o acidente de 2011.....	131
Figura 16: Largo do Guimarães sem o bonde.....	131
Figura 17: Cartazes colocando no Largo do Guimarães.....	134
Figura 18: Artigos decorativos.....	135
Figura 19: Grafite de um bonde dando a ideia de movimento.....	135
Figuras 20 e 21: A estação transformada em bonde, grafite no Largo do Curvelo.....	136
Figuras 22 e 23: A estação transformada em bonde, grafite no Largo do Curvelo.....	137
Figura 24: Grafite do bonde cheio de personagens do bairro.....	141
Figura 25: Cartaz colado na fachada de um dos casarios no Largo das Neves.....	141

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Linhas de bondes no início do século XX.....	32
Mapa 2: A rede de bondes – original Light.....	35
Mapa 3: Rede de bondes – 1907.....	36
Mapa 4: Expansão da rede de bondes.....	38
Mapa 5: Trajeto de ramais e linhas com seus respectivos prazos.....	90
Mapa 6: Mapa sinalizando obras concluídas e em andamento.....	98

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACP – Ação Civil Pública
ALERJ – Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro
AMAST – Associação de Moradores e Amigos de Santa Teresa
APA – Área de Proteção Ambiental
CEDAE – Companhia Estadual de Águas e Esgotos
CEG – Companhia Estadual de Gás do Rio de Janeiro
CENTRAL – Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística
CEP – Código de Endereçamento Postal
CIEP – Centros Integrados de Educação Pública
CPI – Comissão Parlamentar de Inquérito
Crea-RJ – Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio de Janeiro
CTC-GB – Transportes Coletivos do Estado da Guanabara (CTC-GB)
CTC-RJ – Companhia de Transportes Coletivos do Rio de Janeiro
DETRO – Departamento de Transporte Rodoviário do Rio de Janeiro
FIFA – Federação Internacional de Futebol Associação
ICCE – Instituto de Criminalística Carlos Éboli
INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MDB – Movimento Democrático Brasileiro
MPF – Ministério Público Federal
MPL – Movimento Passe Livre
OMS – Organização Mundial da Saúde
OMT – Organização Mundial do Turismo
ONG – Organização não-governamental
PSOL – Partido Socialismo e Liberdade
RJTLR – Rio de Janeiro Tramway, Light and Power CO. LTD.
SAARA – Sociedade de Amigos das Adjacências da Rua da Alfândega
SAB – Sociedade de Amigos do Bonde
SAMU – Serviço de Atendimento Móvel de Urgência
SETRANS – Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro
TCE – Tribunal de Contas do Estado
VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

SUMÁRIO

Introdução	12
1. Paralelepípedos e trilhos abrindo caminhos em Santa Teresa	21
1.1. A belle époque carioca: uma fantasia chamada modernidade.....	21
1.2. A Revolução dos Transportes: Ferrovias e bondes trilhando os rumos do Rio de Janeiro...	25
1.3. A Rio Light e o monopólio das linhas de bondes: Um novo momento para a rede ferro carril no Rio de Janeiro.....	34
1.4. Ladeiras, paralelepípedos e trilhos: O bonde sobe Santa Teresa.....	40
1.5. O bondinho de Santa Teresa e a administração da Rio Light.....	44
1.6. Patrimonialização e o sucateamento: Moradores versus empresas estatais.....	46
2. O descarrilar de uma história: o bonde nº 10, estribo de memória e identidade	57
2.1. Do luto à luta: o acidente e seus desdobramentos iniciais.....	58
3. O bondinho de Santa Teresa: afetividade, produção de sentido e resistência	110
3.1. A alma das ladeiras de Santa Teresa: caminhando na história, memória e identidade.....	110
3.2. Trilhando no encontro: a sociabilidade de Santa Teresa.....	114
3.3. Tomemos bonde: práticas de uso, seus personagens e contribuições.....	117
3.4. Gentrificação e a perda do saber-fazer: o fim do viajar no estribo.....	122
3.5. Presentificação na ausência: a arte como estratégia de luta.....	129
3.6. O bondinho está diferente: um sistema aquém do reivindicado.....	140
Considerações finais	150
Fontes	160
Referências bibliográficas	161
Anexos	168

Introdução

*“Todas as viagens são lindas, mesmo as que
fizeres nas ruas do teu bairro. O encanto
dependerá do estado da tua alma.”*

(Rui Ribeiro Couto)

Rua André Cavalcanti, nº 215, Santa Teresa/Centro, o CEP é o mesmo, mas o bairro varia de acordo com o comprovante de residência em questão. Eu moro na fronteira entre um e outro, nascida e criada na divisa, há 30 anos moro nessa rua sem saída para carros, com uma ladeira íngreme e curvas sinuosas que só moradores conseguem ultrapassar com destreza. Pacata e acolhedora, a sensação é como viver no cerne da cidade do Rio de Janeiro e, ainda assim, estar no interior gozando de toda tranquilidade, ar puro e liberdade de um trecho em que a vizinhança podia conversar até altas horas, enquanto as crianças brincavam de pique-esconde, pega-pega, alerta-cor. O complicado eram as brincadeiras de bola e as descidas de bicicleta, a inclinação as desafiava, e qual criança não ama um bom desafio?

A casa, por sua vez, tem uma fachada em branco e amarelo claro com gradis prateados nas duas janelas maiores e nas janelinhas da porta que garantem visão sem a necessidade de sair, ambas na cor de telha. No frontão, o ano de 1931, marcação temporal que fornece subsídios para imaginarmos as diversas famílias e gerações que abrigou, embora a data de construção e inauguração do imóvel provavelmente seja anterior a esse ano, pois no RGI consta uma primeira compra e venda lavrada no ano de 1928, além do histórico anterior em que o sobrado localizava-se na então rua Silva Manuel, nº 90, na antiga freguesia de Santo Antônio. Sob o telhado colonial, uma construção antiga, mas cheia de histórias e de memórias, sempre foi a casa do meu pai, morador desde 1988, há alguns anos tornou-se a minha também, mas no fundo, sempre foi o meu lar, aquele lugar onde coração habita e repousa.

Importante entender que “Santa Teresa é praticamente uma janela. Viver no bairro é fácil, assim como ver do bairro” (FORTUNA, 1998, p. 13). E, de fato, da janela principal dos fundos da minha casa, me lembro de ainda pequena me sentar na caixa d’água, tomar o chá de erva-cidreira de vó e contemplar parte da cidade: seguindo a reta da rua temos como marco principal, o relógio da Central, do lado direito o Palácio Duque de Caxias, do lado esquerdo o morro da Providência, em uma espécie de vale, as ruas de Santa Teresa nos cercam, de um lado a Joaquim Murtinho e do outro a Ladeira do Castro e Carlos Brant.

O bonde sempre esteve por todos os lados, à espreita na minha vida, na precisão dos

horários, no barulho todo próprio que o anunciava, no facho de luz que apontava lá em cima. A garagem e oficina que sempre me causaram fascínio, um prédio baixo, mas extenso todo em branco e com janelas enormes azuis, sempre muito bem iluminado, um encanto para os olhos da criança que se gabava de morar em um bairro que ainda tinha um meio de transporte de outro tempo, embora nem ela soubesse bem explicar o que isso significava, mas ela sabia ou pelo menos sentia que era algo singular e relevante para seu lugar de fala, sua identidade.

Subir o escadão e passear pelas ruas de trilhos no chão e fios suspensos era uma diversão e um deslumbre, circular de largo em largo, do Curvelo ao Guimarães, ver os restaurantes mais famosos, Adega do Pimenta, Bar do Arnaldo, Marcô, Sobrenatural, Simplesmente, Bar do Mineiro; os ateliês e os afrescos do Homerinho pegando carona no traçado do “bonde voador”; o simplório comércio de bairro com a quitanda do sr. Ramalhoto – que não permitia que seus fregueses apalpassem as frutas, legumes e verduras e, menos ainda, que turistas fotografassem seu estabelecimento –, ou a padaria do Guimarães que servia como uma espécie de mercearia; a primeira lembrança de carnaval de rua no bloco do Carmelitas, na época intimista e audacioso por levar a folia às ladeiras do bairro na bainha do hábito de uma freira fugitiva, tudo era um encanto naquela atmosfera provinciana.

Na adolescência, o bairro se tornou meu lugar de estudo, fui matriculada em uma escola na rua Araújo Reis nº 118, um casario azul que abrigava o colégio de nível médio, imóvel pequeno para os moldes de uma instituição de ensino, mas que justamente por isso gerava uma dinâmica escolar inusitada e favorável ao processo de ensino e aprendizagem: havia poucas e pequenas turmas, uma interação entre todos da comunidade, direção, secretária, funcionários da segurança e jardinagem, professores, alunos, todos conviviam e se relacionavam dentro e fora do Taiguara Chalar da Silva, nome dado em homenagem ao cantor e compositor uruguaio que morou por algum tempo no bairro de Santa Teresa.

E, por consequência, foi cenário da fase da vida de aventuras e descobertas, todas tendo o bonde como cúmplice. Certamente foi o momento em que passei a desbravar o bairro por conta própria, ampliar meus horizontes sob Santa Teresa, subir e descer ladeira, fazer pesquisas na biblioteca José de Alencar no Centro Cultural Laurinda Santos Lobo e na Fundação Darcy Ribeiro, matar aula e ir para as cachoeiras das Paineiras, me inspirar com os diversos ateliês, como o Chamego Bonzolândia do artesão Getúlio Damado, conhecer o Casarão dos Prazeres, o Museu do Bonde e o Museu Chácara do Céu e, finalmente, encontrar o meu lugar na cidade, aquele que me sinto detentora, tamanho carinho e admiração que lhe dedico e bem-estar que me gera; o Parque das Ruínas, imponente na construção e na sua vista, arrojado na combinação entre o antigo e o moderno, onde meu espírito repousa com os fortes ventos e a cidade à sua

volta.

Ora, gozo de privilégio de ter nascido e me criado em um bairro que acomoda diversas temporalidades e exala a memória histórica e, creio que isso, somado ao estímulo recebido principalmente do meu pai, tenha corroborado para minha afeição e escolha de carreira. Porém quando ingressamos na universidade, nunca sabemos o que se tornará nosso objeto de estudo, mas uma certeza eu tinha, seria algo ligado à história da cidade do Rio de Janeiro. Em uma disciplina voltada para a área de Patrimônio, Memória e Identidade, a professora Carina Martins sugeriu que a atividade final fosse a elaboração de um roteiro patrimonial pelo nosso bairro; evidente que foi ali que minha pesquisa nasceu, alguns dos registros fotográficos de minha autoria no capítulo 3, inclusive, datam dessa época. O olhar de historiadora foi sendo aguçado, me pus atenta às ruas, aos moradores e frequentadores, aos espaços de cultura e lazer, ao seu patrimônio por excelência, o bondinho, como nunca antes havia sido, fui tecendo a teia que compõe a trama que será apresentada nesse trabalho final.

Pouco tempo depois me tornei moradora em definitivo e desenvolvi uma pesquisa para meu trabalho de conclusão de curso, uma espécie de panorama histórico do bonde no Rio de Janeiro, abordando instalação, consolidação e suspensão do sistema, dando enfoque à Santa Teresa, único lugar da cidade que manteve esse meio de transporte em atividade, mais tarde tornado bem cultural tombado nas instâncias estadual e federal, além de símbolo do bairro, elemento indispensável para o cotidiano e o sentimento de pertencimento dos moradores e, portanto, algo a ser defendido, protegido, reivindicado e aclamado em tudo que representa na sua aparência e nas suas práticas de uso, na sociabilidade que fomenta, na possibilidade de tráfego no morro e de conexão com a parte plana. Esse movimento de defesa que contou principalmente com a atuação da Associação de Moradores e Amigos de Santa Teresa, a AMAST, embora todo bairro sempre tenha se articulado em prol do bondinho.

A minha trajetória de vida sempre esteve nos trilhos do bonde, mesmo que seu brilho de outrora fosse ano após ano se tornando mais opaco, isso porque na década de 1990, o sistema de bondes em Santa Teresa usufruía de primazia, era o meio de transporte predominante, a rotina dos moradores se adaptava quase que exclusivamente a esse serviço com um número satisfatório de composições circulando em horário regular. Contudo, na década seguinte, nos anos 2000, houve uma redução gradual que afligiu seus usuários, sobretudo, com a implementação de novos bondes que, apesar de muito parecidos com os tradicionais, destoavam no maquinário, o que influenciava no seu funcionamento, mais enrijecido, deixando a desejar no manejo, no balanço, no som, na ginga que o bondinho anterior possuía. Por isso, foram apelidados de “Frankenstein” pela junção de peças e pelos movimentos rígidos e limitados.

Nesse processo desencadeou-se um sucateamento do sistema e um déficit no serviço que teve como marco derradeiro o acidente ocorrido em 27 de agosto de 2011, no qual 6 pessoas faleceram e cerca de 57 ficaram feridas, uma tragédia anunciada, como foi dito na ocasião, acarretando a suspensão das atividades do bonde. Todavia, a falta de manutenção, a escassez de bondes circulando e a superlotação eram algumas das tantas pautas de denúncia por parte da associação de moradores, mais que isso, era de fato percebido em Santa Teresa um processo de gentrificação que tornava o bairro cada vez mais caro e elitizado, um fenômeno que foi se revelando a partir da implementação de empreendimentos, principalmente nos setores hoteleiro, gastronômico e cultural estimulando o turismo.

Todos esses elementos foram fundamentais para compor o recorte dessa pesquisa. Optamos por analisar o bonde de Santa Teresa no período compreendido entre os anos de 2011 e 2018. O objetivo maior é desvelar de que maneira esse processo de gentrificação afetou o bairro de Santa Teresa, principalmente se levarmos em consideração o bondinho, seja como meio de transporte, seja como bem cultural. Sendo assim, a proposta consiste em examinarmos os interesses em jogo entre associação de moradores enquanto representante da comunidade residente no bairro e a empresa estatal responsável pela administração, subordinada ao governo do Estado do Rio de Janeiro, no tocante às diferentes concepções e intenções quanto aos usos e funções do bonde para, então, alcançarmos uma dimensão mais lata de como as disputas sobre o direito à cidade passam pelas noções de patrimônio, memória e identidade.

Diante do recorte apresentado, evidenciaremos aspectos que dizem respeito ao processo investigativo quanto às causas e aos responsáveis pelo acidente, incluindo perícia e processos civis criminais e, nessa medida, pretendemos evocar o debate no tocante às pautas que foram sendo suscitadas enquanto se discutia o reestabelecimento do sistema de bondes em Santa Teresa em notas governamentais e manifestos da sociedade civil, além do noticiado nos jornais de ampla circulação, tais como modelo de trilhos e bondes adotados, cumprimento de prazos estipulados para obras e testes pré-operatórios, trajeto original e trajeto em atividade, valor tarifário, formas de pagamento e direito à gratuidade, dentre outras questões.

De modo que, iremos refletir sobre os efeitos sentidos por moradores e usuários do bonde mediante sua ausência, os abalos sentidos no sentimento de pertencimento, nas práticas de uso, na sociabilidade, na rotina e, indo além, nas possíveis perdas subjetivas e concretas permanentes. Para tanto, privilegiaremos os relatos orais, por compreendermos o potencial presente nas entrevistas de caráter temático, constituindo um diálogo entre pesquisador e entrevistado sobre um fato consumado, permitindo que se compreenda a forma como os indivíduos experimentam e interpretam os acontecimentos, as situações e os modos de vida de

um grupo ou de uma sociedade em geral, evidenciando as distintas relações, percepções e propósitos envolvendo o bonde de Santa Teresa, a fim de desvelar como tais elementos foram mobilizados.

A escolha desse método se deve em larga medida ao recorte essencialmente inserido na História do Tempo Presente, uma vez que a fonte oral nos possibilita vislumbrar as versões e “construções” do passado através da subjetividade nelas imbuídas e, sob este aspecto, tornando-as inteligíveis, ou seja, dotada de um estatuto concreto e capaz de incidir sobre a realidade como qualquer outro fato. Todavia, cabe salientarmos que, tal como nos apresentar Verena Alberti em seu livro “Ouvir Contar: textos em história oral”, devemos considerar antes de mais nada a impossibilidade de reprodução plena dos acontecimentos, pois “a história, como toda atividade de pensamento, opera por descontinuidade: selecionamos acontecimentos, conjunturas e modos de viver, para conhecer e explicar o que se passou” (ALBERTI, 2006, p. 14).

E, nessa visão, a entrevista na História Oral carrega consigo uma vivacidade toda própria, posto que se trata da experiência do indivíduo que, ao contar, vai revelando fragmentos de outrora que nos dão a sensação de passado no presente. Porém, cumpre destacarmos a importância de compreendermos a combinação entre “vivido” e “concebido”, isto é, entre a experiência e a percepção, combinando contínuo e descontínuo, haja visto que:

Acreditamos que a principal característica do documento de história oral não consiste no ineditismo de alguma informação, nem tampouco no procedimento de lacunas de que se ressentem os arquivos de documentos escritos ou iconográficos, por exemplo. Sua peculiaridade – e a da história oral como um todo – decorre de toda uma postura com relação à história e às configurações socioculturais, que privilegia a recuperação do vivido conforme concebido por quem viveu. (ALBERTI, 2006, p. 16)

E, diante deste movimento, nos parece caro compreender que o acidente com o bondinho por si só já mobiliza uma série de questões sensíveis, uma vez que consiste em um evento traumático na trajetória de vida de quem o vivenciou de modo direto ou indireto. Trata-se de uma ferida exposta para o bairro de Santa Teresa e, por consequência, para a cidade do Rio de Janeiro. Em virtude disso, os distintos grupos sociais, cada qual a sua maneira, sentiram os efeitos da tragédia de uma forma. Portanto, é fundamental que haja uma abordagem sensível e respeitosa diante dos limites e posicionamentos de cada um dos entrevistados, pois isso permite identificar as aproximações e distanciamentos entre os diversos eixos, deixando de lado um superficial antagonismo e captando o emaranhado de relações e decisões nessa rede.

No primeiro capítulo iremos apoiar os pés no estribo, segurar no balaústre e tomar impulso para subir, sentado ou pendurado, fica à preferência do leitor. Mas teremos uma visão panorâmica do caminho percorrido pelo sistema ferro carril, isto é, sua instalação e consolidação na cidade do Rio de Janeiro, na intenção de discutirmos seu papel indutor na

expansão da malha urbana carioca e de que maneira isso contribui para tornar Santa Teresa um bairro privilegiado na dicotomia núcleo X periferia. Na mesma medida que iremos avaliar as reviravoltas dessa trajetória, já que por certo tempo o bonde veio a representar, para a cidade e muitos dos seus bairros, o que havia de mais moderno, portador dos novos tempos, tempos de avanços tecnológicos e, paulatinamente, foi sendo transformado no que havia de mais atrasado, considerado ultrapassado, objetos obsoletos que pareciam atravancar uma outra modernidade identificada pela adesão de outros meios de transporte.

Dentro desse contexto de suspensão das linhas de bondes, somente um lugar da cidade resistiu e reivindicou o bonde para si, Santa Teresa, conferindo-lhe particularidade e realçando o valor que veio agregando ao bairro e, por consequência, aos seus habitantes. Para tanto, apresentaremos a trajetória histórica dos bondinhos sob a perspectiva administrativa, isto é, com seu percurso dividido em três fases, a mencionar: a gestão de companhias de ferro carril, a gestão da empresa canadense Light e, por fim, a gestão estadual com a Companhia de Transportes Coletivos (CTC) e, posteriormente, com a Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (CENTRAL), mapeando suas ações, interesses e confrontos com a população local, representada inicialmente pela Sociedade de Amigos do Bonde (SAB) e, anos depois, pela Associação de Moradores e Amigos de Santa Teresa (AMAST).

A mobilização civil, impulsionada pela associação de moradores, no anseio de defender a permanência do sistema de bondes operante com a manutenção e conservação necessárias para seu uso com qualidade e segurança, revela a função de meio de transporte como predominante, embora nem por isso esteja desvinculada da função de patrimônio de Santa Teresa e de seus habitantes, motivo pelo qual apreciaremos os processos de tombamento que agregaram ao bonde *status* de patrimônio cultural nas instâncias estadual e federal, respectivamente, pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) e pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), refletindo sobre os diferentes elementos salvaguardados e de que maneira estes foram decisivos para sua preservação, tanto da forma quanto do conteúdo do bonde no bairro.

O motivo de tamanho recuo que excede o recorte temporal elegido em muito, se deve ao fato de propormos um passeio pelos trilhos da história do bonde na cidade e no bairro para, a partir desse estudo, compreendermos sua influência principalmente como meio de transporte para sua formação a partir das linhas e ramais que foram desenhando as ruas e caminhos para sua criação e ampliação, incitando que pouco a pouco se compusesse a fisionomia e dinâmica de tal maneira que já não fosse possível pensar Santa Teresa sem o bonde e o bonde sem Santa Teresa, conferindo todo um sentimento de encantamento, singularidade e historicidade nessa

relação que o tornaram bem cultural.

Só, então, no segundo capítulo, chegaremos ao fatídico destino do dia 27 de agosto de 2011, onde infelizmente nossa viagem terá de ser interrompida, pois o bonde de nº 10 descarrilhou e a suspensão do sistema nos convida a percorrer as ruas de Santa Teresa a pé. Sua ausência é sentida e manifestada por toda parte no bairro, conceitos como memória, identidade e patrimônio cultural tornam-se amplamente difundidos na teoria e na prática pelo retorno do bondinho aos seus trilhos, ladeiras e curvas, mas nunca mais seria a mesma experiência, nunca mais o mesmo som, a mesma velocidade, o mesmo balanço, algumas das sensações se perderam em meio aos canteiros de obras e os modelos discutidos, muitos foram os embates em prol de distintos interesses e olhares, considerando ou não, os sentidos, significados e afetos que o bonde carrega consigo.

Ares de luto ditam o tom do bairro, luto pelas perdas, inclusive do próprio motoneiro da composição, Nelson Correia, querido pelos moradores por sua prudência e gentileza, luto pela perda do bondinho em Santa Teresa, a urgência para que fossem devidamente identificados e punidos os responsáveis pelo acidente se estendeu por anos, na mesma medida que as obras, os modelos e a reintegração do bonde trecho por trecho, alguns dos quais até hoje inativos, essas são algumas das questões identificadas facilmente a nossa caminhada. Todavia, ares de luto foram tomando a forma de luta, o lamento se mesclou com a revolta nos constantes enfrentamentos entre a AMAST e CENTRAL, foram muitos os atos de protesto que passaram a incorporar homenagens aos falecidos e defesa do reestabelecimento dentro de um nítido processo de gentrificação empreendido no bairro, eis que o duelo entre turismo e direito à cidade se apresenta.

Durante o período que abrange os anos de 2011 e 2018, diversas questões surgiram em torno do bondinho de Santa Teresa, sobretudo no que diz respeito a sua função enquanto meio de transporte e seu reconhecimento enquanto patrimônio cultural, bem como às adaptações constantemente negociadas quanto a sua forma e seu conteúdo, em outras palavras, sua aparência e seus usos. O enfrentamento entre aspecto democrático envolvendo seu acesso em contraponto aos interesses mercadológicos marcam muitas das pautas discutidas como os prazos de entrega do sistema operante em diálogo com as datas dos megaeventos que a cidade sediou, os atrasos, transtornos e falhas nas obras, o fim da prática de viajar no estribo, a linha Paula Matos inativa até o momento, o valor tarifário e o acesso à gratuidade foram e são algumas das principais e mais atuantes na rotina e nas reivindicações do bairro.

Quem nos conduz nessa etapa são as notícias reportadas no suporte midiático, isto é, a narrativa dos fatos em jornais de grande circulação, bem como os diferentes posicionamentos

assumidos entre associação de moradores e companhia gestora por manifestos e notas e projetos governamentais e empresariais, aspirando identificar de que maneira o bairro e seus habitantes foram afetados pela suspensão do sistema por cerca de 4 anos e como continuam a lidar com a gradual expansão das linhas até o momento parcial ou inteiramente inativas. Para tornar nossa caminhada mais enriquecedora, terem verdadeiros guias, cinco entrevistados¹ que compartilharam opiniões, sentimentos e experiências que evocam a relevância do bondinho, como meio de transporte, mas também como bem cultural provedor de relações socioculturais muito específicas à Santa Teresa.

Os interlocutores, neste sentido, compõe uma parcela de moradores do bairro de Santa Teresa com certo grau de engajamento nas lutas envolvendo a AMAST. Paulo Saad, arquiteto e atual presidente da associação de moradores trouxe a perspectiva da organização, sua mobilização, avanços e recuos diante dos eventuais ganhos e perdas. Em um caminho similar outro membro, Getúlio Damado, artista plástico mineiro que adotou Santa Teresa para ser seu lar e o bondinho como seu amigo e elemento inspirador nas suas obras, apresentou de que maneira o movimento artístico do bairro pleiteou o meio de transporte e bem cultural das mais diversas formas.

Outros dois moradores, na mesma medida, dividiram experiências e memórias afetivas quanto aos usos e a rede de sociabilidade que o bondinho fomentava em Santa Teresa, Lilian Moreno, professora aposentada e moradora da região do Largo do Curvelo, compartilhou suas impressões como frequentadora e posteriormente como residente do bairro, refletindo inclusive quanto a dinâmica toda própria de convivência e solidariedade que havia e suas gradativas transformações nesse aspecto. Do mesmo modo, Oscar Fernandes, jovem empreendedor nascido e criado em Santa Teresa, desfrutou das aventuras e emoções que o bonde propiciava, principalmente no que se refere ao viajar no estribo, mas como morador da região do Largo das Neves, sente até o momento a inoperância da linha Paula Matos e questiona as escolhas e intenções que privilegiaram os investimentos somente na linha Dois Irmãos.

Dentre os entrevistados, somente Regiane Matos não reside em Santa Teresa e tampouco na cidade do Rio de Janeiro, a jovem paulista viajava a passeio com sua família, na ocasião do acidente de 2011, no qual era uma das passageiras do bonde nº 10, estava na companhia de sua irmã mais nova, Izaura, seu relato mostrou o bonde sob um outro prisma, o de lugar de medo, trauma, angústia, um único contato que marcou sua vida e se desdobrou nos anos subsequentes na forma de danos físicos, emocionais e financeiros, ao mesmo tempo que resignificou sua

¹ Havia a intenção de entrevistarmos um representante da empresa CENTRAL, mas não obtivemos resposta, bem como não pudemos entrevistar o artista Luiz França, o Zod, por indisponibilidade do artista.

existência, mas a negligência e injustiça que a feriu e tirou a vida de tantas outras pessoas segue expressa na indignação e revolta pelo descaso do poder público quanto ao serviço prestado e a ameaça eminente aos funcionários e usuários do sistema naquele episódio trágico.

E por fim, no terceiro capítulo, diante da fala de nossos guias, abordaremos a produção de sentidos e afetos em torno do bondinho de Santa Teresa, as memórias individuais e coletivas e as lutas comunitárias em sua defesa enquanto meio de transporte e bem cultural. Destaque ao elemento artístico instrumentalizado nesse cenário de disputa induzindo uma presentificação na ausência em protestos nos ateliês e nas ruas, uma verdadeira galeria que toma o bonde como inspiração e propósito, um elemento potente de resistência no contexto de tensões e negociações permanente ou temporárias, mas sempre significativas.

Aguçaremos nosso olhar para o trajeto percorrido, em um exercício incessante que terá por objetivo perceber as plurais formas de reavivar a memória e a identidade que o bondinho configurava ao bairro e aos seus habitantes, manifestos e produções artísticas das mais variadas aspirações, mobilizados pela comunidade que, se vendo desprovida do seu bem cultural por excelência, se viu na obrigação de evocá-lo e reivindicá-lo para si em um ato de plena autonomia e cidadania.

As estratégias e as táticas nos levam ao bondinho novamente, circulando com algumas ressalvas, de fato, não é o mesmo bonde, ainda que o seja, seu saber-fazer, isto é, as usanças e as relações pessoais que eram ali estabelecidas não existem mais, bem como seu som e sua velocidade não são mais como no primeiro passeio, são mais moderados, contidos tal como os movimentos de seus passageiros. Decerto, as modificações esboçaram a demanda de segurança e acabaram desenhando restrições ao acesso, comportamento e sociabilidade, alteraram drasticamente o ritmo de Santa Teresa.

O bondinho está de volta aos trilhos, importante que se diga, mas a quem atende? A população local, residente e/ou trabalhadora, e os frequentadores de modo geral, não foram plenamente atendidos, o apresentado e praticado segue aquém do desejado, muito se perdeu no processo, ainda inacabado, do reestabelecimento do sistema de bondes. Ainda assim, a importância do bondinho para Santa Teresa reside no fato de envolver toda uma dinâmica singular que representa e agrega valor afetivo para seus moradores e frequentadores, mesmo porque permanece em circulação somente neste bairro carioca e, da mesma forma, o bairro apenas se percebe íntegro na sua presença, um entrecruzando a existência do outro.

Portanto, a associação de moradores Santa Teresa parte da memória, articulada à identidade, a fim de fazer oposição às decisões arbitrárias do governo e do mercado, na tentativa de gerar mecanismos e fundar organizações capazes de preservar o patrimônio cultural, como

o movimento “O bonde que queremos” idealizado em 2012, a fim de reivindicar através de manifestos, petições e atos o retorno do bonde ao bairro na condição de meio de transporte eficiente, sustentável e acessível, compreendendo-o como uma oportunidade de exercício de cidadania, reconhecimento, continuidade histórica, passíveis de vários olhares e várias interpretações. Como historiadora e moradora, me incluo nesse movimento e faço da minha pesquisa um ato político em defesa de quem sempre esteve comigo, o bondinho.

Então, vamos pegar o bonde? Sente-se confortavelmente e aprecie a viagem!

CAPÍTULO I

Paralelepípedos e trilhos abrindo caminhos em Santa Teresa

Ladeiras, calçamento em paralelepípedos, trilhos marcando os caminhos das linhas de bonde, Santa Teresa se revela na cidade do Rio de Janeiro dotado de uma atmosfera toda própria, um ar boêmio e nostálgico, camadas de tempos e experiências singulares, lugar onde a modernidade não foi arrebatada pelo efêmero, seu símbolo se manteve ativo, resistente e identitário, um meio de transporte e um bem cultural na história e na memória, eis que o bondinho abre caminho.

A belle époque carioca: uma fantasia chamada modernidade

O termo *belle époque* carioca, como sugere Jeffrey Needell em seu livro “Belle époque tropical”, é utilizado para definir o período compreendido entre o final do século XIX e o início do século XX, mais precisamente o ano de 1914, com a Primeira Guerra Mundial. Neste recorte temporal se configura todo um processo de reformulação da fisionomia da cidade do Rio de Janeiro, que passou a ser caracterizada por uma modernidade cosmopolita, apta a influenciar o restante do país e ser influenciada pelas nações mais desenvolvidas (NEEDELL, 1993).

O advento da República (1889) e as transformações pelas quais a cidade foi submetida, em parte reforçaram a construção em curso desde o Segundo Reinado de um semblante propício ao desenvolvimento da organização social que, promovendo a estabilidade e a segurança, fundamentou definitivamente o objetivo de “civilizar” o espaço urbano fosse no âmbito físico e funcional da cidade, fosse no ideológico por meio dos mecanismos de repressão aos populares, como enfatiza Rosa Maria Barboza de Araújo em seu livro “A vocação do prazer – A cidade e a família no Rio de Janeiro republicano” (ARAÚJO, 1993).

Para tanto, os poderes públicos federal e municipal não mediram esforços para remodelar a malha urbana carioca e, nas palavras de Jeffrey Needell, “a inspiração em Haussmann², portanto, era consciente e bem fundamentada, e fora decidida por um grupo extremamente profissional” (NEEDELL, 1993, p. 55) que, mimetizando a *belle époque* parisiense, empreendeu a cultura da modernidade de ruas e avenidas arejadas, edificações suntuosas ao estilo europeu e hábitos elegantes por parte de seus transeuntes. Em suma, uma cidade republicana, moderna e civilizada *a la France*.

No entanto, Margarida Neves em seu artigo “Uma capital em trompe l’oeil: O Rio de

² Georges-Eugène Haussmann, conhecido como o “artista demolidor”, foi prefeito do antigo departamento do Sena, entre 1853 e 1870 e, incentivado por Luís Napoleão, deu início as reformas em Paris operando projeto baseados fundamentalmente em demolições e construções (NEEDELL, 1993, p. 49-52).

janeiro, cidade-capital da República Velha” destaca o caráter parcial desta imagem, pois ainda que a influência francesa fosse inegável, ao mesmo tempo em que afirmava o projeto de centro irradiador da modernidade republicana, encobria a realidade de uma cidade com graves problemas de moradia e de mobilidade, na qual a maior parcela da população era composta de negros e mestiços que destoavam dos ares da moderna ordem europeizada que se tentava instituir a todo custo (NEVES, 2003).

Não por acaso o período da *belle époque* carioca foi repleto de incoerências e contradições, motivo pelo qual se torna fundamental compreender de que maneira o Rio de Janeiro se constituiu em laboratório fosse por ser dotado do *status* de capital, fosse por comportar em si características que fazem desta cidade referência para as demais capitais do país.

Evidente que determinados elementos dotados de influências e efeitos, contribuíram para que tais mudanças se concretizassem tanto no que se refere à expansão das instituições públicas, dos serviços e das oportunidades de trabalho, quanto ao novo modelo que passava a vigorar dentro da estrutura política, institucional e legal, como realça Rosa Maria Barboza de Araújo ao afirmar que:

O ponto preciso de transformação na vida urbana do Rio foi a instalação do regime republicano em 1889, sendo a função de capital da cidade a base das modificações político-institucionais de mudança. (ARAÚJO, 1993, p. 26).

Nesta perspectiva, a relevância da cidade do Rio de Janeiro enquanto capital do país – papel exercido de 1763 a 1960 –, isto é, sede do poder de decisão, carrega consigo e projeta a autoimagem nacional, materializada na estrutura do Estado, por isso, difere das demais cidades e emana uma atmosfera urbana toda própria. De modo que, nas palavras da autora:

A capital tem atributos específicos, facilmente identificáveis em qualquer cultura, tempo e espaço. Sendo por definição o centro administrativo do país, torna-se o polo agregador das várias regiões nacionais e o elo de ligação com as capitais dos outros países. (ARAÚJO, 1993, p. 27)

Ao passo que a autoridade legislativa constitui o ideal nacional, a capital desfruta da posição de sede do poder envolta em uma capacidade representativa simbólica, cruzando interesses nacionais e estrangeiros. Esta “cidade-capital”, definição cunhada por Margarida Neves (2003), destaca o caráter exemplar ao restante do país, projetando os ideais modernos, isto é, progresso e civilização, atendendo as demandas de beleza e de modernidade, adquirindo pouco a pouco uma ambiência toda cosmopolita que inspirasse toda a nação.

Sob este ponto, uma característica marcante da cidade ganha visibilidade, trata-se da sua capitalidade, entendida por André Azevedo como:

Um fenômeno tipicamente urbano que se caracteriza pela constituição de uma esfera

simbólica originada de uma maior abertura às novas ideias por uma determinada cidade, o que confere a esta um maior cosmopolitismo relativo às suas congêneres e uma maior capacidade de operar sínteses a partir das diversas ideias que recepciona. (AZEVEDO, 2002, p. 45)

Reside justamente neste conjunto simbólico que emerge a partir das experiências históricas vividas pelo espaço urbano, a capacidade intrínseca ao Rio de Janeiro de concentrar em si os acontecimentos políticos e culturais de maior envergadura, razão pela qual se torna uma referência para as demais cidades e regiões que recebem a sua influência, qualidade nomeada pelo autor como sendo a centralidade que, embora compreenda exatamente este convergência de estímulos emanados pelo país, não se articula obrigatoriamente a condição de capital.

Na percepção de André Azevedo (2002), o processo de desenvolvimento histórico da capitalidade do Rio de Janeiro surge no período colonial e se reforça no segundo reinado. No primeiro momento, diante da investidura da cidade à capital do Vice-Reino, em 1776, quando a mesma passa a gozar de maior autonomia nas esferas econômica e política e tem no porto o espaço fundamental à vida na urbe, pois combina o câmbio de mercadorias à circulação de bens simbólicos. Em suma, “era uma cidade aberta para o mundo” (RODRIGUES, 2002, p. 18).

Já no segundo momento, o autor salienta que se percebe um incremento à capitalidade na medida em que se estabelece um novo estatuto à urbe, isto é, de cidade-capital. A partir da maioria antecipada de D. Pedro II, em 1840, configurava-se a ideia da construção de uma civilização nos trópicos, posto que seu governo além de garantir à cidade o tom de uma cidade-corte europeia, atribuía-lhe o porte exemplar e referencial do que seria esperado de uma civilização ocidental moderna, sobretudo no que tange a liberdade de pensamento e o crescimento urbano, tanto no aspecto populacional como na infraestrutura.

Apesar disso, ainda que o Rio de Janeiro desempenhe o papel crucial na trama política, nem mesmo a capital escapa das imperfeições de uma cidade que se pretende refletir a imagem da nação, pois esbarra nas lacunas e limitações do que se propõe representar. Segundo André Azevedo “à imagem de cidade-corte cosmopolita, centro civilizador, se agregava, paradoxalmente, a reputação de cidade pestilenta, foco de doenças e epidemias.” (AZEVEDO, 2002, p. 57).

Não obstante este estigma, o Rio de Janeiro do Segundo Reinado pretendia se constituir em centro civilizado no Brasil e, conseqüentemente, representante do país no cenário internacional que fervilhava novas aspirações como a libertação das forças produtivas, o crescimento industrial e a eclosão da segunda revolução industrial.

Nesse ponto cabe esclarecer que a segunda metade do século XIX correspondeu a um

período de significativas transformações na economia mundial ocasionadas, sobretudo, pelas inovações tecnológicas, novas práticas de investimentos e expansão financeira. Tratava-se, portanto, de um momento de transição do capitalismo da fase concorrencial para a fase monopolista, caracterizado pela concentração e centralização de capitais e pela subordinação progressiva do Estado ao sistema econômico em questão, como sugere Elisabeth von der Weid ao afirmar que:

A fase madura ou monopolista do capitalismo é o resultado do processo evolutivo iniciado nas últimas décadas do século XIX. Destacam-se dentro dessa evolução o surgimento das modernas sociedades anônimas³ de capital aberto, das diversas formas de associação das grandes empresas e dos sistemas de intermediação financeira dos bancos de investimentos e bolsas de valores. (WEID, 2017, p. 19)

Ocorre que, tal como a autora notabiliza em seu livro “A chegada da Light no Rio de Janeiro”, tais avanços viabilizavam a expansão e consolidação do capitalismo e sua difusão espacial para áreas periféricas, envolvendo economias até então a margem do sistema, eis a dominação imperialista e sua expressiva polarização entre os países altamente industrializados que exportavam tecnologia e capitais e os países periféricos que produziam e exportavam gêneros primários e importavam boa parte dos bens necessários a sua manutenção e seu desenvolvimento.

No tocante aos excedentes de capitais, Elisabeth von der Weid (2017) destaca que estes sem oportunidade de aplicação nos mercados dos países centrais devido às barreiras protecionistas por eles desenvolvidas, surgia como alternativa mais viável a exportação dos capitais produtivos estabelecendo filiais ou subsidiárias no exterior, especialmente nas economias periféricas, dando origem às empresas multinacionais. Desta forma, não surpreende que a partir dos anos 1890 o imperialismo mais que domínio territorial, tenha procurado concessões de privilégios, monopólios e prioridades para explorar recursos ou mercados consumidores em países periféricos, principalmente na América Latina.

A autora ainda salienta que, entre o final do século XIX e o início do século XX, a Inglaterra perdia progressivamente sua supremacia industrial para os Estados Unidos e a Alemanha que vinham se consolidando como centros independentes de produção e, ao passo que o aumento das exportações de produtos primários por parte das economias periféricas se intensificava, os investimentos estrangeiros se concentravam na infraestrutura, principalmente no que diz respeito ao comércio exterior, como ferrovias e portos ou serviços de utilidade pública, como transportes urbanos, iluminação, rede de água e esgotos, geração e distribuição

³ Sociedades Anônimas, também conhecidas como *holding*, consiste em um mesmo grupo empresarial centralizando o controle administrativo e financeiro de várias empresas (WEID, 2017, p. 19).

de energia elétrica.

A Revolução dos Transportes: ferrovias e bondes trilhando os rumos do Rio de Janeiro

Como exposto por Maurício de Almeida Abreu em seu livro “Evolução urbana do Rio de Janeiro”, o desenvolvimento dos meios de transportes coletivos tornava-se uma questão iminente no Rio de Janeiro com a construção e funcionamento das primeiras estradas de ferro inaugurando um sistema voltado para os subúrbios concomitante às linhas de bondes estendendo-se para as zonas norte e sul da cidade movidos inicialmente por força motriz animal ou vapor e, posteriormente, energia elétrica.

Diante deste processo efervescente de urbanização da cidade, Rosa Maria Barboza de Araújo (1993) aponta que, de um lado, verificava-se uma maior interação social na medida em que congregava um maior e mais plural número de pessoas, de outro, acentuava-se a rígida estratificação da sociedade através da segregação espacial e residencial que culminaria na reunião da população, de modo ordenado ou não, afim de pleitear por seus direitos como cidadãos.

Sob este aspecto, Maurício Abreu sublinha que os transportes, bem como os demais serviços públicos, era empreendidos antes de tudo por empresas particulares, o que sinaliza a predominância de capital estrangeiro na própria composição do capital investido, expressa tanto na forma das companhias organizadas e com sede fora do país, quanto nos financiamentos e empréstimos bancários, operando em zonas de privilégios⁴ concedidas pelo Estado, como o autor sugere:

O período que se estende de 1870 a 1902 representa, para a história do Rio de Janeiro, não só a primeira fase de expansão acelerada da malha urbana, como também a etapa inicial de um processo em que esta expansão passa a ser determinada, principalmente, pelas necessidades de reprodução de certas unidades do capital, tanto nacional como estrangeiro. (ABREU, 1997, p. 43)

Todavia, este processo não se efetivava sem conflitos de interesse. Inicialmente tratava-se de uma disputa concorrencial que, em dado momento, transfigurou-se conforme o Estado passou a interferir, barganhando em certa medida as concessões até resultar em uma apropriação do espaço público e a sua própria conformação subjugada aos interesses de seus três principais articuladores, a mencionar: o poder público, os concessionários e, eventualmente, o capital imobiliário.

Em contrapartida, por diversos momentos houve alianças a fim de atender aos interesses

⁴ Entende-se por privilégio de zona uma forma de controle do espaço urbano levada a efeito pelas companhias de ferro carril (SILVA, 1992, p. 41).

comuns a todos, tais como: a criação de novos bairros, nos quais os bondes assim como os trens tornariam possível a expansão da cidade e desvelariam uma dicotomia núcleo-periferia que já vinha se esboçando na cidade, como indica Carlos Nelson Ferreira dos Santos:

Trem e bondes foram, sem dúvida, indutores do desenvolvimento urbano do Rio. Mas o caráter de massas destes meios de transporte tem de ser relativizado, como também devem ser relativizados seus papéis frente ao ambiente urbano. É que trem, bondes e, mais tarde, ônibus (e os sistemas vários correspondentes) só vieram “coisificar” um sistema urbano preexistente, ou pelo menos um sistema de organização do espaço urbano, cujas premissas já estavam prontas em termos de representação ideológica do espaço e que apenas esperavam os meios de concretização. Em outras palavras, o bonde fez a zona sul, porque as razões de ocupação seletiva da área já eram “realidade”... Já o trem veio responder a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (indústrias, por exemplo). (SANTOS, 1977, p. 25)

Logo, ao se considerar a questão da estrada de ferro, Maurício Abreu (1997) assinala que, a princípio, sua influência enquanto meio de transporte suburbano foi fundamental para a rápida transformação de freguesias que, até então, se mantinham exclusivamente rurais, haja vista que o período que se estende de 1870 a cerca de 1910 foram fornecidas em torno de 15 novas concessões, além de ocorrer inúmeras transações envolvendo compras, transferências e incorporações de privilégios.

E, ainda que o processo de formação destas estradas de ferro não penetrasse nas áreas mais fortemente urbanizadas que vinham sendo fragmentadas em chácaras e servidas pelos bondes, Maria Lais Pereira da Silva em seu livro “Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro” apresenta alguns pontos em comum entre os dois meios de transporte: a obtenção direta de concessões por parte do capital estrangeiro, fosse por meio indireto através de seus representantes, fosse por meio de especuladores nacionais, uma quantidade infinda de concessões caducando devido à falta de capital por parte daqueles que as obtiveram e a tendência à fusão de empresas e à monopolização de algumas regiões (SILVA, 1992).

Por outro lado, alguns pontos foram muito específicos da ferrovia, como o mecanismo de lucro articulado não somente ao empreendimento destinado, em parte, ao transporte de mercadoria, como também às características legais. Neste ponto importa destacar que, embora houvesse projetos desde o início do século XIX no intuito de autorizar concessões de privilégio para construções de estradas de ferro, somente como o decreto nº 641⁵, de 26 de junho de 1852, fez-se possível torná-los realidade.

Dentre as medidas, Maria Lais Pereira da Silva (1992) indica que a mais significativa consistia na garantia de juros pagos pelo Estado para o capital encampado no empreendimento

⁵ Neste decreto o governo concedia a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do município da Corte, alcançasse as províncias de Minas Gerais e São Paulo.

assegurando, deste modo, o lucro para os empresários do setor. Além disso, reafirmava o direito de desapropriação de terrenos de particulares, cessão de terras devolutas, privilégio de zona de 30 km em ambas as margens da linha e isenção de direitos de importação sobre trilhos, máquinas, instrumentos e tudo mais que fosse necessário para a construção das estradas de ferro.

E, soma-se à legislação, outro elemento que contribuía para compor o surto ferroviário que se deu nos anos posteriores: aumento da produção de café em paralelo ao desenvolvimento dos empreendimentos comerciais e industriais, nos quais surgiram bancos, companhias e projetos de construções, imersos no trâmite da especulação e, no bojo desta, na ampla circulação de concessões. A este respeito, como esclarece Elisabeth von der Weid (2017), desde o período em questão até o final do século XIX, tais concessões eram direta ou indiretamente negociadas com o capital inglês que, de fato, gozava de condições de investimento imediato.

De todo modo, o estabelecimento do sistema suburbano de estradas de ferro no Rio de Janeiro se consolidou, principalmente, a partir da construção do primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II⁶ que, posteriormente, passou a atuar em conjunto com a Leopoldina Railway e a Estrada de Ferro Rio do Ouro, tornando a ferrovia um “poderoso fator de desenvolvimento da cidade” (BARAT, 1975, p. 109), uma vez que a existência dessas linhas de subúrbios proporcionava uma maior mobilidade para essas áreas e, conseqüentemente, incentivava a ocupação do espaço intermediário entre as estações e o Centro da cidade, como esclarece Maurício Abreu:

O processo de ocupação dos subúrbios tomou, a princípio, uma forma tipicamente linear, localizando-se as casas ao longo da ferrovia e, com maior concentração, em torno das estações. Aos poucos, entretanto, ruas secundárias, perpendiculares à via férrea, foram sendo abertas pelos proprietários de terras ou por pequenas companhias loteadoras, dando início assim a um processo de crescimento radial, que se intensificaria cada vez mais com o passar dos anos. (ABREU, 1997, p. 50)

No caso específico do bonde, nota-se sua relevância como “um elemento essencial para a expansão e organização do espaço urbano no Rio de Janeiro” (WEID, s/d, p. 2) somando forças com o interesse empresarial e impulsionando a urbanização e o progresso, aliás, não por acaso Charles Julius Dunlop afirmou que o bonde foi “o melhor negócio do mundo” (DUNLOP, 1953, p. XI), haja vista que não havia forte concorrência em outros meios de transporte coletivo até então.

Assim sendo, Maurício Abreu (1997) evidencia que a primeira concessão bem sucedida para o serviço de bondes movidos por burros foi outorgada à *Botanical Garden Railroad*

⁶ Atual Estrada de Ferro Central do Brasil.

Company, posteriormente, Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, empresa americana que estendeu e consolidou seu domínio na zona sul da cidade, inaugurando em 9 de outubro de 1868, sua primeira linha ligando a rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado servindo, inclusive, ao bairro da Glória e, pouco depois, em 1º de janeiro de 1871, alcançou o Jardim Botânico, passando a beneficiar no trajeto Botafogo, o Largo das Três Vendas⁷ e Laranjeiras, áreas residenciais de parte da elite carioca.

Ademais, a extensão da zona sul oferecia “um espaço litorâneo ainda vazio” (SILVA, 1992, p. 26) que, portanto, poderia ser explorado e a companhia não tardou em expandir sua proeminência nestes lotes de terra pouco ou nada habitados. Em 17 de dezembro de 1872, inaugurou o ramal da Gávea que deu acesso à Lagoa, mas sem dúvida alguma a concessão de linhas destinadas ao bairro de Copacabana merece maior destaque tanto pelas disputas envolvendo outras empresas, o poder municipal e mesmo alguns de seus acionistas, quanto pela divisão em dois ramais, o Leme e a Igrejinha⁸, inaugurados respectivamente em 8 e 15 de abril de 1890 e, a partir daí, abria-se caminho para a Vila Ipanema e Leblon.

Logo, para Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, “o comando do transporte nesta área poderia significar lucro certo, tanto do ponto de vista de uma população já existente, como de uma nova ocupação, também garantida economicamente” (SILVA, 1992, p. 26). Todavia, no que diz respeito à companhia, um último ponto deve ser considerado, trata-se do tipo de passageiros transportados, haja vista que a zona sul, enquanto local de moradia destinado a classe alta, demandava cada vez mais trabalhadores relacionados ao comércio formal e informal, serviços domésticos, dentre outros, o que pressupunha a necessidade de transportes voltados para grupos de menor poder aquisitivo e, acrescenta-se a este cenário, o convívio com o operariado das grandes empresas, sobretudo, têxteis, estabelecidas em Laranjeiras, Gávea e Jardim Botânico.

Portanto, como expressa Maria Lais Silva (1992), havia uma demanda não atendida quanto aos passageiros trabalhadores que atuavam em diferentes ofícios e cobriam as crescentes necessidades da zona sul como ambulantes, biscateiros, comerciários e, eventualmente, operários que não possuíam recursos financeiros para pagar o preço das passagens dos bondes. Ciente desta complicação quanto à questão de acesso ao serviço para as camadas populares, a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico pôs em circulação bondes destinados a passageiros e cargas pela metade do preço das passagens convencionais, custando um tostão, mesmo valor

⁷ Atual Praça Santos Dumont.

⁸ Atual Posto Seis.

cobrado pelas diligências⁹ que lhe faziam concorrência.

Iniciava-se, assim, o tráfego de “bagageiros”, no qual os bondes eram inicialmente conhecidos pelo apelido de “caradura”¹⁰ e depois “taioba” e “[...] neles podiam viajar passageiros descalços e sem colarinho, de cambulhada com trouxas de roupas, tabuleiros de verduras, frutas e doces dos mercadores ambulantes, jacás de galinhas, patos e perus, e outras mercadorias de pequeno porte” (DUNLOP, 1953, p. 36).

Em contraste aos bondes populares, Elizabeth von der Weid (s/d) expõe que, em 1900, criava-se os bondes de gala, apelidados de “ceroulas”¹¹, utilizados apenas nas temporadas líricas, eram composições confortáveis, enfeitadas com bandeirolas, com o chão atapetado e os bancos cobertos por capas de brim branco amarradas por cadarços, a fim de preservar a higiene das elegantes roupas dos seus ilustres passageiros que almejavam um transporte requintado que pudesse levá-los e trazê-los do teatro.

Importante frisar que, para Fernando A. Noronha Santos em seu livro “Meios de transporte no Rio de Janeiro”, quase nos mesmos anos em que crescia a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, formava-se a *The Rio de Janeiro Street Railway*, posteriormente Companhia de São Cristóvão, exercendo domínio sobre parte da zona norte da cidade “em bairros de mais densa população, dos menos favorecidos, porém, economicamente” (SANTOS, 1934, p. 352).

Maurício Abreu (1997) acrescenta que, em 1869, inaugurou-se o primeiro trecho de linhas que ligava o largo de São Francisco ao bairro de São Cristóvão, em 1870, completou o segundo trecho até o Caju e, por fim, no ano seguinte atingiu Andaraí Pequeno¹², além de atender ao longo destas linhas os bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Catumbi e Rio Comprido.

Ainda segundo o autor, seguindo o exemplo da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, a Companhia de São Cristóvão traçou os primeiros trechos de suas linhas em bairros de prestígio ocupados por parte da elite carioca, sobretudo São Cristóvão que abrigava a família imperial. Entretanto, com a proclamação da República, este bairro passou por drásticas mudanças na medida em que as classes mais abastadas migraram para Botafogo, atraídas pela ideologia que associava o estilo de vida moderno a residência à beira mar e, em seu lugar, as

⁹ Tratava-se de uma carruagem ou de um carro grande (coche) puxado por cavalos ou burros que servia para o transporte coletivo de passageiros e de malas de correio entre localidades distantes.

¹⁰ O apelido se deve ao fato de, mesmo sendo um bonde voltado para as camadas populares com preço de passagens mais baratas, era utilizado por pessoas mais abastadas, daí a “caradura”.

¹¹ O apelido fazia referência à semelhança entre o revestimento dos bancos e a peça íntima masculina.

¹² Atual bairro da Tijuca.

indústrias buscavam cada vez mais instalarem-se naquela região motivadas por sua localização estratégica, próxima aos eixos ferroviários, ao porto e ao Centro da cidade.

Ainda assim, a companhia atravessava e servia, nesta época, áreas densas e proletarizadas da cidade, alvo de constantes disputas dado o potencial de lucro imediato, estimulado em larga medida pelo contingente de moradores pobres que se deslocavam diariamente para o trabalho em regiões cada vez mais distantes e pela presença industrial que trilhava novos caminhos e, por assim dizer, linhas pela zona norte da cidade. Neste sentido, Silva (1992) esclarece que os tipos de passageiros transportados também se dividiam entre os de maior e menor poder aquisitivo, através de diferenciações nos preços das passagens, seções e linhas.

Em relação à Companhia Ferro Carril de Vila Isabel, a autora endossa que o desenvolvimento da empresa se conjugou a criação do bairro que leva o mesmo nome e, embora tenha se estabelecido em uma área já controlada – ou em processo de consolidação – pela Companhia de São Cristóvão, não houve conflito direto, quando muito, questões referentes a privilégios de zona, mas todas solucionadas por uma série de acordos, através dos quais as duas empresas entravam em entendimento sobre o controle do espaço.

Em 1872, o governo concedia permissão a João Batista Drumond (barão de Drumond), Joaquim Rodrigues de Oliveira e Carlos Frederico Taylor para estabelecerem “uma linha de trilhos urbanos entre a cidade e os bairros do Andarahy Grande (Andaraí, Vila Isabel, Grajaú e Maracanã) e São Francisco Xavier e Engenho Novo” (NORONHA SANTOS, 1934, p. 271-272).

No entanto, por se tratar de área de mangue, junto à foz do Rio Comprido, foram necessários aterros e construções de pontes e, somente no final do ano seguinte, inaugurou-se sua primeira linha que ia da Praça da Constituição¹³ até o portão da então Fazenda dos Macacos¹⁴, passando no trajeto pelo Largo do Matadouro¹⁵ e ramificando-se em direção ao Andaraí e ao Engenho Novo.

Quanto à associação bonde/loteamento, Maria Lais Silva (1992) ressalta que Barão de Drumond além de empreender nos terrenos da Fazenda dos Macacos, outrora pertencentes à família imperial, as linhas de bonde, promovia por intermédio da Companhia Arquitetônica o empreendimento imobiliário e criava o bairro de Vila Isabel que se destacava na cidade por

¹³ Atual Praça Tiradentes.

¹⁴ A chamada Fazenda dos Macacos tinha como limites o Rio Joana, o Caminho do Cabuçu – como era conhecida a atual rua Barão do Bom Retiro – e a Serra do Engenho Novo.

¹⁵ Atual Praça da Bandeira.

suas vias largas, a exemplo das cidades europeias, dentre as quais merece menção o Boulevard Vinte Oito de Setembro.

Além disso, a autora discute que, em relação ao crescimento e consolidação da companhia, outro elemento deve ser apresentado, trata-se da incorporação ao seu acervo de outras duas companhias de carris urbanos: a Empresa Ferro Carril Guarani, em 1886, que atendia a área entre a antiga praia Formosa¹⁶ e a estação ferroviária de São Cristóvão e, mais tarde, a Companhia Ferro Carril de Cachambi, em 1899, que faria o tráfego entre as estações do Engenho Novo e do Engenho de Dentro.

E, por fim, como tratado por Elizabeth von der Weid em seu artigo “O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro”, a Companhia de Carris Urbanos, constituída em 1878 pela junção de várias empresas menores que atuavam no Centro da cidade, a qual reunia sob única administração as seguintes empresas: Locomotora, Santa Teresa, Ferro Carril Fluminense e Carioca-Riachuelo, as quais geriam a extensão progressiva de suas linhas por meio de acordos entre si e outras empresas quando necessário, como foi o caso da Companhia de São Cristóvão, a respeito do assentamento das linhas do Estácio de Sá e Saco de Alferes, em 1882, e a Companhia de Vila Isabel, a respeito da linha que passava pela Senador Eusébio.

De modo que, no início do século XX, mais precisamente no ano de 1902, a Companhia Carris Urbanos totalizava 16 linhas e, segundo Silva (1992), ainda que estivesse entrando em sua fase final enquanto companhia autônoma observa-se, nesse período, que os bondes destinados ao transporte de cargas superavam os de passageiros, evidenciando o setor mais rentável da empresa que, por um lado, concorria com as demais companhias que cruzavam a área central e, por outro lado, se privilegiava da ligação que possuía com pontos de embarque de mercadorias.

Percebamos, portanto, a disposição das linhas de bondes pela cidade do Rio de Janeiro no início do século XX no mapa a seguir:

¹⁶ Região onde se localiza atualmente a Rodoviária Novo Rio.



Mapa 1: “Linhas de bondes no início do século XX” (Fonte: Mapa elaborado por Maurício Porto com base em mapa apresentado no 2nd Annual report, RJTLP, 1908)¹⁷

Em meio a todo esse processo de expansão e consolidação dos serviços de transportes pela malha urbana, Rosa Maria Araújo (1993) traz à cena a desigualdade social que se acentuava e causava revolta na população que reagia em massa de forma mais ou menos pacífica contra o

¹⁷ WEID, 2017, p. 193.

que julgava arbitrário, o que nem sempre ocorria diante de atos políticos ou de medidas econômicas tomadas pelo governo.

Neste ponto, a Revolta do Vintém, no início do ano de 1880, se apresenta como o mais expressivo e renovador movimento popular ocorrido no Rio de Janeiro, posto que propiciou a transformação da cultura política e o firmamento do exercício da cidadania na cidade, motivada dentre outras medidas, pelo aumento de 20 réis, isto é, um vintém na tarifa do transporte urbano, desencadeando uma violenta revolta, que reuniu conflitos distintos e expôs as tensões populares.

Em meados do século XIX, Jeffrey Needell (1993) retifica que a população duplicou e depois, entre 1870 e 1890, com o crescimento populacional da ordem de 80 mil habitantes, devido ao influxo imigratório, a cidade começou a sentir os seus próprios problemas: os surtos epidêmicos e a crise habitacional com o aumento de estalagens e cortiços insalubres. Em paralelo a isso, a econômica também seguia de mal a pior, na medida em que o café declinava fosse pela queda do valor da saca de 3,50 para 2,34 libras, fosse pela má administração da produção, bem como o desgaste natural da terra.

Neste contexto, no ano de 1878, o partido liberal subiu ao poder e promoveu um debate sobre a questão orçamental, encaminhando ao Legislativo várias propostas de aumento dos impostos, o autor ainda atenta para o posicionamento de oposição ao projeto da lei eleitoral que, embora tenha sido apresentado pelo próprio gabinete liberal no intento de reduzir o poder monárquico, não pretendia estender o sufrágio a um número maior da população.

Diante disso, foi votada em 31 de outubro de 1879 e anunciada em 13 de dezembro a lei orçamentária, criada pelo Ministério Ouro Preto, a fim de fazer frente ao déficit orçamentário, incluiu o aumento de um vintém, para o transporte urbano. No caso específico dos bondes – na ocasião, puxados a burro –, o preço da passagem era fixado em 200 réis, de modo que o imposto votado pelo acréscimo de um vintém correspondia a 10% da tarifa cobrada. E, ainda que soasse como um aumento pequeno para um transporte barato, a que se considerar que o tributo pesava mais sobre a população pobre que vivia um momento social difícil num espaço geográfico deteriorado e doente.

Assim, em 1º de janeiro do ano seguinte, o imposto do vintém deveria entrar em vigor, o que gerou um motim sem precedentes entre a polícia e o exército de um lado e o povo do outro. A violência foi elemento constante e chegou a níveis extremos, resultando em três mortes, vinte feridos e inúmeros presos, sem que houvesse sequer consenso quanto aos relatos nem na imprensa e nem na justiça.

De todo modo, a Revolta do Vintém serviu para demonstrar que os cidadãos inativos

pelo critério constitucional revelavam-se, não apenas profundamente atentos a aspectos do exercício do poder que lhes afetavam a vida cotidiana, como também, dispostos a ir até as últimas consequências para defender o que consideravam seus direitos, inclusive abrangendo os diversos extratos da sociedade que se mostravam cada vez mais insatisfeita com os serviços públicos e os representantes do governo, uma vez que estes não abriam espaço para a manifestação da opinião pública e, tampouco, forneciam canais de participação legítima.

Como resultado imediato, a Revolta do Vintém firmou os protestos como uma nova arma de luta, capaz de transformar a cultura política da cidade, ao passo que estabeleceu entre revoltosos e parlamentares uma relação de causa e efeito, na qual os senadores se viram obrigados a recuar em suas decisões arbitrárias, votando contra o projeto da lei eleitoral e, portanto, expandindo o sufrágio a uma parcela maior da população, bem como o voto da lei orçamentária e seus acréscimos nos impostos.

A Rio Light e o monopólio das linhas de bondes: um novo momento para a rede ferro carril no Rio de Janeiro

Já no início do século XX, em consonância às reformas urbanas e sanitárias empreendidas, respectivamente, pelo prefeito Francisco Pereira Passos e diretor de saúde pública Oswaldo Cruz, a empresa canadense Light and Power Company Limited se estabelecia no Rio de Janeiro em 1905, colaborando para a modernização da capital e do estilo de vida de seus habitantes.

Sua atuação intervinha em quase todos os setores de serviços que, modernizados e distribuídos em larga escala, redefiniam as percepções de tempo e espaço da cidade, a mencionar: iluminação, energia, transportes e comunicações, ou seja, serviços tidos “limpos” (WEID, 2017, p. 153) ou nobres, enquanto o sistema de abastecimento de água e rede de esgotos ficavam sob responsabilidade da City Improvements, e da coleta de lixo, a cargo da prefeitura e da empresa Gary.

Paralelamente ao processo de formação e legalização da *Rio Light*, os empresários norte-americanos desenvolveram uma estratégia de controle progressivo das empresas existentes nas áreas de interesse da futura companhia. No caso específico dos transportes, em 1906, não se tratava mais, como anteriormente, de diversas empresas disputando suas zonas de privilégio em torno das concessões, mas sim como aponta Elizabeth von der Weid (2017) na luta da companhia estrangeira para abarcar o sistema de ferro-carril.

No ano de 1907, se consolidava os contratos incorporando as principais empresas do Centro e da zona norte da cidade à *Rio Light*, são elas: Companhia de Carris Urbanos,



Mapa 3: “Rede de bondes – 1907” (Fonte: Mapa elaborado por Maurício Porto com base em mapa apresentado no 2nd Annual report, RJTLP, 1908)²⁰

Pelo contrato de unificação das companhias de carris, a *Rio Light* obtinha permissão para uniformizar as bitolas no padrão mais largo, permitindo a adoção de bondes com lugar para mais um passageiro por banco em praticamente todas as linhas, “um aumento de quatro

²⁰ WEID, 2017, p. 197.

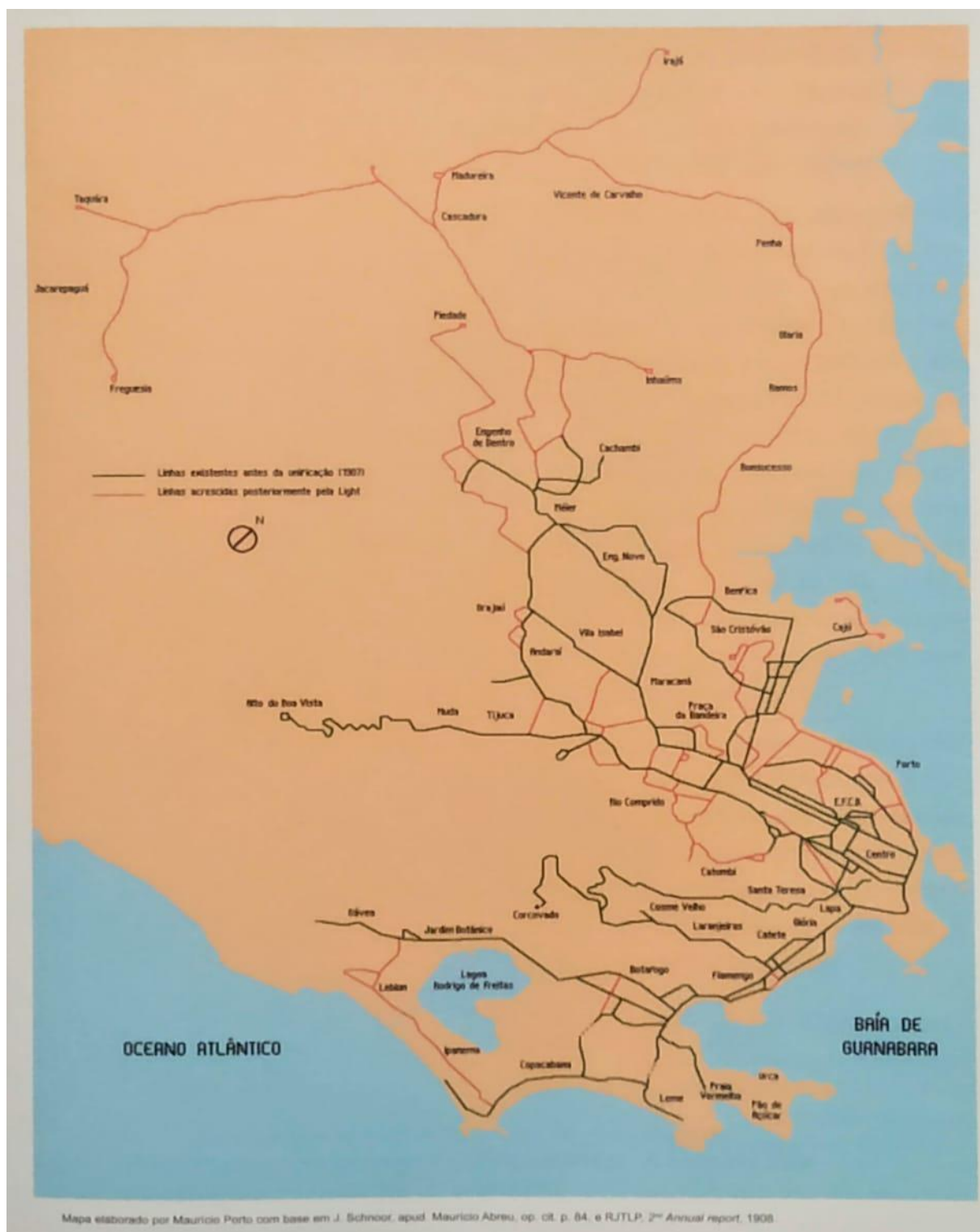
para cinco passageiros por banco representava 25% da capacidade e, conseqüentemente, das possibilidades de lucro” (WEID, 2017, p. 83).

E, através dessa medida, a autora indica que se criou um sistema integrado entre as redes das três empresas, reduzindo custos, ampliando o atendimento e concentrando as garagens em um ou dois pontos, o que reduzia as despesas de manutenção. Importante esclarecer que, por um lado as taxas e contribuições à municipalidade foram fixadas para todo o período da concessão, mas por outro lado foi suspensa a responsabilidade pela manutenção das ruas em troca do pagamento de uma taxa fixa semestral à prefeitura para essa finalidade.

Além disso, Elizabeth von der Weid (2017) destaca que o contrato de unificação definia uma divisão da cidade em três zonas²¹: a primeira zona central, limitada pela estação São Francisco Xavier a Estrada de Ferro Central do Brasil; a segunda zona terminando na altura da estação do Méier; e a terceira zona com o limite passando pela estação de Cascadura.

E, não bastasse esses limites, os trechos de 3,5km de extensão seriam considerados seções para cobrança de passageiros, aliás os preços das passagens estavam diretamente relacionados aos percursos, custando quase sempre \$100 (cem réis), com exceção da primeira classe da primeira zona que estipulava o valor de \$200 (duzentos réis).

²¹ WEID, 2017: p. 207.



Mapa 4: “Expansão da rede de bondes” (Fonte: Mapa elaborado por Maurício Porto com base J. Schnoor, apud. Maurício Abreu, op. Cit. p. 84, e RJTLP, 2nd Annual report, 1908)²²

Na perspectiva social, Rosa Maria Araújo (1993) defende que os benefícios trazidos pelo bonde atingiram a sociedade carioca como um todo, já que a ampliação dos serviços e horários garantiria, em tese, o acesso a pontos mais distantes com o tempo de locomoção

²² WEID, 2017, p. 207.

reduzido pela tida “cidade maravilhosa”²³. Ocorre que, os custos sociais levaram a população a aderir aos movimentos de protestos contra a precariedade dos serviços, a impontualidade, o desconforto e, principalmente, as altas taxas tarifárias, como endossa Elizabeth von der Weid:

Nos primeiros dias de janeiro de 1909, explodia uma das primeiras manifestações populares contra a Light – uma revolta contra o aumento dos preços das passagens e reclamações contra os serviços. Os tumultos geraram violência, com bondes virados e queimados, tiroteio da polícia, pânico e correria, tendo havido mortos e feridos. Depois de três dias de agitação e tumulto, o presidente Afonso Pena, que estava em Petrópolis, desceu para forçar a solução. No sexto dia, a situação se normalizou, voltando à calma. Segundo os jornais, a empresa atendeu às exigências da população, e um inquérito policial sobre a questão dos bondes da Light foi instaurado. (WEID, 2017, p. 166-167)

No tocante à Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, a autora esclarece que a empresa com domínio sobre a zona sul, isto é, áreas industriais como Botafogo, Jardim Botânico e Gávea, bem como áreas residenciais que se ampliavam pelo litoral em direção ao Leme, Copacabana e Ipanema, mantiveram-se como empresa independente e concorrente da *Rio Light* por alguns anos até ser incorporada no ano de 1910.

Em 1918, a *Rio Light* passaria a investir no setor de auto-ônibus por intermédio da Viação Excelsior, companhia que chegou a dominar, 10 anos depois, grande parte das linhas de ônibus da cidade. Elizabeth von der Weid (2017) apresenta esse movimento como o início de um projeto de monopolização dos transportes que incluíam bondes, ônibus e metrô e, em 1929, viraria uma contraproposta ao Plano Agache que pretendia ordenar e embelezar o Rio de Janeiro, seguindo critérios funcionais e de estratificação social do espaço, resumidos em quatro pontos principais, como enumera o próprio arquiteto e urbanista francês Alfredo Agache:

1. Necessidade de suprimir a maior parte dos bondes que estorvam a circulação e cuja velocidade não satisfaz mais.
2. Necessidade de artérias principais que penetrem até o centro da cidade.
3. Criação de vias de comunicação com um certo número de bairros excêntricos.
4. Construção de uma rede metropolitana de transportes permitindo o tráfego rápido. (SILVA, 1992, p. 80)

Ocorre que, como salienta Américo Freire em seu artigo “A Light e os transportes coletivos no Rio de Janeiro: roteiro de questões”, os anos 1930 e 1940 representaram para países da América Latina e parte da Europa um momento de crise das estruturas liberal-oligárquicas de poder e, por consequência, pela afirmação de governos de cunho nacionalista e centralista de diferentes matizes.

Dando visibilidade ao caso brasileiro, o autor aponta que o governo de Getúlio Vargas,

²³ Expressão que teve origem com a poetisa francesa Jane Catulle Mendès, viúva do escritor e poeta Catulle Mendès, que ao visitar o Rio de Janeiro foi tomada por um entusiasmo e inspiração que resultaram em um livro de poemas intitulado *La Ville Merveilleuse*, em francês, *A cidade maravilhosa*.

que se estendeu por quinze anos, “fixou diretrizes no sentido de reforçar os poderes estatais diante dos interesses privados e como resposta à crise que teve como epicentro da poderosa economia norte-americana” (FREIRE, 2012, p. 122).

Não surpreende, portanto, que tenha de desenhado um cenário de enfraquecimento do sistema ferro carril gerido pela *Light* nos anos finais de 1940 e iniciais de 1950 que culminaram na desistência do serviço em favor da administração estatal, na qual havia de um lado a ideologia do desenvolvimentismo amplamente disseminada na época pelo então presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), relegando o bonde a um tempo passado e de outro lado as pressões de grupos interessados no aumento do consumo de combustíveis e o incremento da indústria automobilística, antecipando a retirada desse transporte.

A *Light*, alegando déficits crônicos, pede rescisão de contrato. No início dos anos de 1960, o Estado intervém e assume o controle deste serviço. Isso não resolve a questão da oferta de bondes à população carioca. Ao contrário, levou à progressiva desativação, consumada durante o governo Negrão de Lima. (CORREIO DA MANHÃ, 21 de maio de 1963)

Neste sentido, como discute Rosa Maria Araújo (1993), a opinião pública contribuía cada vez mais a esse processo de suspensão do serviço, haja vista a forte adesão a perspectiva do bonde como transporte obsoleto que não se encaixava mais na cidade cosmopolita e moderna. A população expunha questões do dia a dia que comprometia a qualidade do sistema de transportes como a superlotação dos bondes, os constantes acidentes envolvendo as composições, o fato de não circularem em dias de chuva forte e não atenderem as necessidades de horário dos usuários, fosse pela impontualidade, fosse pela carência de linhas circulando de madrugada.

E, neste contexto, apenas uma região da cidade manteve os bondes em circulação, o bairro de Santa Teresa, não que problemas dessa natureza não perpassassem o cotidiano de seus usuários, mas a suspensão não era encarada como uma vantagem, dada as especificidades do terreno e os elementos todos próprios que fizeram do bonde um elemento identitário daquele lugar.

Ladeiras, paralelepípedos e trilhos: o bonde sobe Santa Teresa

Santa Teresa, um bairro situado em uma região montanhosa de topografia difícil, razão pela qual sua ocupação se fez a princípio de modo muito modesto, quando muito, houve um gradual desmembramento das grandes chácaras existentes, estimulando inclusive a abertura de ruas que permitissem melhorias no que tange o acesso ao morro por meados dos séculos XVIII e XIX.

Segundo Hilda Machado em seu livro “Laurinda Santos Lobo: mecenas, artistas e outros marginais em Santa Teresa”, ao passo que se ampliavam as possibilidades de conexões do morro com o Centro da cidade, a área passava a atrair um número significativo de pessoas de posses que construía residências suntuosas a fim de usufruir do clima ameno e elegante que se desenhava na paisagem do bairro pouco a pouco, tratava-se de um refúgio das altas temperaturas e da ampla circulação de mosquitos e miasmas²⁴ que assolava a parte plana da cidade (MACHADO, 2002).

Neste contexto, Lia de Aquino Carvalho em seu livro “Santa Teresa: a cidade na montanha” trata da questão do adensamento populacional no bairro a partir da segunda metade do século XIX, provocado por esse interesse em residir nas imediações do Centro sem estar exposto às penúrias nele presentes, iniciativa que dialoga com a questão do transporte, posto que seus habitantes clamavam por um agente intercessor, eis que o bonde sobe o morro e passa, paulatinamente, a compor a fisionomia do bairro (CARVALHO, 1990).

Na percepção de Rosa Maria Araújo (1993), na parte plana da cidade do Rio de Janeiro eram empreendidas profundas modificações no espaço, incluindo forma e conteúdo, isto é, alterações tanto estéticas quanto práticas, nas quais incorporavam novas áreas e redefiniam áreas antigas, numa reordenação espacial do trabalho e da moradia.

Na contramão, Santa Teresa desde sua formação se constituiu um bairro eminentemente residencial, possivelmente devido a sua localização em um sítio elevado, razão pela qual Lia Carvalho (1990) reforça a necessidade de melhorias quanto ao acesso com a abertura de novas ruas que possibilitassem a subida de carruagens e, mais tarde, outros meios de transporte.

Assim, a história dos bondes pelas ladeiras de Santa Teresa veio por intermédio de particulares que viam no ramo de transportes um bom serviço para se investir, logo, no decreto nº 5.126, de 30 de outubro de 1872, o governo imperial concedia o privilégio de zona ao engenheiro Januario Candido de Oliveira e ao bacharel Eugenio Baptista de Oliveira por 16 anos, para “uso e gozo de uma linha de carris de ferro para o transporte de passageiros e cargas em diversas ruas desta cidade, e nos morros de Santa Teresa e Paula Mattos”²⁵.

²⁴ Entendia-se por miasmas emanações de gases e odores provenientes de matéria orgânica em decomposição e de moléstias contagiosas, que tornavam o ambiente propício a propagação de doenças. (CHALHOUB, 1996)

²⁵ CÂMARA DOS DEPUTADOS. Decreto nº 5.126, de 30 de outubro de 1872. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5126-30-outubro-1872-551568-publicacaooriginal-68103-pe.html>>. Acesso em: 09 abr. 2019.



Figura 1: (Bilhete de bonde antigo de Santa Teresa puxado por burros)²⁶

No entanto, Lia Carvalho (1990) indica que, dadas as especificidades topográficas do bairro, a Companhia Ferro Carril de Santa Teresa, teve de fazer adaptações no sistema. De modo que, somente em 13 de março de 1877, iniciaram suas atividades por meio de um plano inclinado movido a vapor com uma extensão de 743 metros e três viaduto que interligava a parte plana da cidade ao topo do morro.

Seu ponto de partida era a Rua do Riachuelo subindo em direção ao Largo do Guimarães²⁷, um trecho íngreme, porém mais propício a estrutura desse meio de transporte. Em seguida, se subdividia em linhas e ramais de bondes à tração animal em direção à Caixa d'água²⁸ na então chácara denominada França e, posteriormente, ao Largo do Curvelo pela rua do Aqueduto²⁹ e ao Largo das Neves pelas ruas Áurea, Oriente e Progresso.

²⁶ No início era o bonde. **Rio de Janeiro – Vila Isabel**. Disponível em: <<http://www.vila-isabel.de/geschichte/bonde.htm>>. Acesso em: 29 nov. 2018.

²⁷ Optou-se pela região da atual Ladeira do Castro.

²⁸ A Caixa da Mãe d'Água foi um reservatório criado pela Coroa Portuguesa em 1774 e responsável pelo abastecimento urbano durante muitos anos, localizado na Rua Almirante Alexandrino, em Santa Teresa, na altura do número 5.440.

²⁹ Atual Rua Almirante Alexandrino.



Figura 2: O Plano Inclinado de Santa Teresa. Óleo sobre tela. Coleção Particular (Fonte: Parque Nacional da Tijuca: Integrando proteção ambiental e participação social em áreas urbanas - Programa Petrobrás Ambiental 2006)³⁰

No ano seguinte, a companhia integrou-se à Companhia de Carris Urbanos que, como sublinha Maria Laís Silva (1992), viria a ser uma empresa constituída pela junção de várias empresas menores³¹, a mencionar: Locomotora, Santa Teresa, Ferro Carril Fluminense e Carioca-Riachuelo, exercendo domínio sobre a parte central da cidade e interligando-se aos principais terminais de ferrovias e barcas.

Contudo, a partir de 1885, como aponta Elizabeth von der Weid (s/d), a Companhia Ferro-Carril de Santa Teresa passou a funcionar com o nome de Empresa do Plano Inclinado de Santa Teresa, abandonando a proposta do Centro da cidade e se concentrando na expansão de suas linhas pelo bairro, especialmente no morro de Paula Matos, usufruindo de ruas já existentes e demarcando outras tantas em seu proveito.

Nesta perspectiva, Lia Carvalho (1990) salienta que em 1891, a Empresa do Plano Inclinado de Santa Teresa se constituía em Sociedade Anônima sob a denominação de Companhia Ferro-Carril Carioca e, em 7 de novembro de 1892, firmava contrato com o conselho de intendência da capital que estabelecia permissão para exploração por 35 anos dos serviços de transportes de bondes, bem como a permissão para prolongar suas linhas até o morro de Santo Antônio por meio de um viaduto.

³⁰ AMAST, “História de Santa”. @amast.santateresa. Rio de Janeiro, 16 mar. 2014. Disponível em: <<https://www.facebook.com/amast.santateresa/photos/a.103900716328844/710819795636930/?type=1&theater>>. Acesso em: 29 nov. 2016.

³¹ Ainda que mediante sua administração e progressiva extensão de suas linhas, todo o processo decisório se dava a partir de acordos entre as quatro empresas envolvidas. (SILVA, 1992, p. 36).

Evidente que tal concessão advinha da necessidade de adicionar mais uma linha que conectasse a parte baixa da cidade ao morro de Santa Teresa, haja vista que o Plano Inclinado já não dava vazão ao contingente de passageiros. A autora comenta que, diante dessa demanda, em 1º de setembro de 1896, foi inaugurada a primeira linha de tração elétrica em Santa Teresa ligando o Largo da Carioca ao Largo do França, passando sobre os Arcos da Lapa. Eis que o aqueduto de outrora adquiria nova função: viaduto de passagem dos bondes. Sobre este aproveitamento da antiga construção, Vieira Fazenda comenta que:

Introduzida a tração elétrica, obteve a companhia a concessão para utilizar como viaduto os Arcos do Bobadela que não mais serviam de aqueduto, e por eles trazer as suas linhas ao Morro de Santo Antônio e, deste, ao centro da cidade, no largo da Carioca. (FAZENDA, 1896, p. 9).



Figura 3: Bonde sobre os Arcos da Lapa. (Foto: Augusto Malta, 1906)³²

No ano seguinte, a Companhia Ferro-Carril Carioca já havia eletrificado boa parte de suas linhas. Apesar disso, o Plano Inclinado seguia operante³³, pois segundo Hilda Machado (2012) muitos dos seus usuários relutavam diante dos novos meios e caminhos utilizados pela empresa por diversas razões, como salienta Vivaldo Coaracy:

Por vários anos ainda continuou a funcionar o Velho Plano Inclinado, porque muita gente havia que, não confiando na segurança dos Arcos ou por temer as vertigens, não queria se arriscar à passagem pelo viaduto. (COARACY, 1955, p. 206).

O bondinho de Santa Teresa e a administração da Rio Light

O início do século XX, mais precisamente em 1902, a Companhia de Ferro-Carril

³² MACHADO, 2002, p. 56.

³³ Somente em 1926 o Plano Inclinado encerraria suas atividades, sendo substituído por uma linha de bonde com início na Rua Francisco Muratori.

Carioca controlava 16 linhas e alcançava sua fase final como companhia autônoma, mas outra empresa vinha monopolizando cada vez mais linhas de carris da cidade e não tardou que gerisse mais esse conglomerado de pequenas empresas no ano de 1907, tratava-se da empresa canadense *Light and Power Company Limited*, com sede e estação principal na Rua Larga de São Joaquim³⁴.

Sobre esta aquisição, Elizabeth von der Weid alude que “nesse caso, a *Rio Light* comprou todo o débito da empresa, representado por debêntures, passando a ser sua credora e atingindo, dessa forma, seus objetivos de controle.” (WEID, 2017: p. 78). De todo modo, a compra dos lotes de ações da Companhia Ferro-Carril Carioca foi amplamente debatida pela imprensa com grupos de acionistas dissidentes disputando o controle e o poder de decisão sobre o futuro da empresa, a *Rio Light*, porém contava com o apoio do acionista majoritário, Joaquim Murtinho, ex-ministro da Fazenda e morador de Santa Teresa (WEID, 1994, p. 26-27).

O momento, na concepção da autora, era propício aos investimentos em serviços na cidade do Rio de Janeiro, ao passo que governos federal e municipal, respectivamente representados pelo presidente Rodrigues Alves e o prefeito Pereira Passos, estavam comprometidos com as obras de saneamento e melhoramentos da capital que visavam essencialmente erradicar os focos de epidemias e modernizar a malha urbana, rompendo com seu caráter colonial e imbuindo-lhe feição de metrópole civilizada e cosmopolita.

Nessa ocasião, a Companhia Carioca atuava nos morros de Santa Teresa e Paula Matos com linhas de bonde, além do Plano Inclinado que servia a mesma região. Essa empresa possuía boa parte de suas linhas eletrificadas na virada do século e, apesar da uniformização das bitolas³⁵ e tipos de carros, apenas essas linhas continuaram a funcionar no sistema de bitola estrita e bonde menores³⁶, justamente para atender as especificidades do bairro com ladeiras e ruas estreitas, mas cabe esclarecer que, como revela Elizabeth von der Weid (1994), tal exceção só se tornou viável pelo fato de a linha ser um ramal independente.

Todavia, outros transportes passaram, pouco a pouco, a compor a malha urbana carioca, como nos apresenta Antônio Edmilson Rodrigues, “por cerca de cinquenta anos, os bondes dividiram as ruas com outros veículos. O convívio com eles, cada vez em maior número, nem sempre era amigável” (RODRIGUES, 2017, p. 112). Assim sendo, em 1929, a Light propôs um

³⁴ Atual Rua Marechal Floriano.

³⁵ Pelo contrato de unificação, a Light tinha obtido a permissão de igualar as bitolas das linhas do Centro pelo padrão mais largo, possibilitando a adoção de carros com capacidade para cinco passageiros por banco em vez de quatro.

³⁶ A preservação do formato menor consiste em uma das razões pelas quais as composições do bairro são popularmente chamadas de “bondinho”.

projeto de monopolização dos transportes da cidade, incluindo bondes, ônibus e metrô, iniciativa que na visão de Elizabeth von der Weid (2017), pode ser entendida como uma contraproposta ao que vinha sendo discutido com o Plano Agache, projeto de urbanização do Rio de Janeiro que dentre suas principais pautas, cogitava a extinção das linhas de bonde por encarar tal transporte como defasado.

Ainda segundo a autora, a empresa persistiu por mais algum tempo com seus investimentos no sistema de bondes, alcançando seu ápice entre os anos de 1930-1940. Apesar disso, as tarifas congeladas representavam para a Light um verdadeiro “calcanhar de Aquiles” (WEID, 2017, p. 171), fraqueza que acabou por se refletir na redução de investimentos, culminando em prejuízos que colaboraram para a entrega do mesmo a municipalidade que resultou na desativação da maioria das linhas da cidade.

Em razão do golpe de 1930 e suas intervenções nos estados e no próprio distrito federal, constituiu-se uma nova perspectiva de governo e de políticas públicas que, dentre muitas medidas, instituiu novas exigências às concessões no setor de ônibus e transferia para a prefeitura o projeto do metrô, tais limitações levaram a *Light* a acumular prejuízos, desistir da proposta monopolizadora e voltar sua atenção aos bondes novamente até a década de 40, quando a questão das tarifas congeladas e a diminuição do percentual de passageiros foram, pouco a pouco, mingando os investimentos na manutenção do sistema, levando à retirada de veículos de circulação e à gradual decadência da rede e do serviço até seu fim prematuro, no início dos anos 1960.

De modo que, entre os fatores que aparecem conjugados ao declínio dos bondes, o aumento da competição com o ônibus em função da política de liberação de importações do pós-guerra, o serviço deficitário decorrente da não renovação do material rodante, as crises de energia elétrica na década de 1950 e a expansão do automóvel surgem como causas mais aparentes.

Patrimonialização e o sucateamento: moradores versus empresas estatais

Maria Lais Silva (1992) assinala que a década de 1960, por conta da transferência da capital federal para Brasília e a consequente criação do Estado da Guanabara, representou para a cidade do Rio de Janeiro um período de intensas reformulações do ponto de vista institucional. Importante destacar que durante o mandato do governador Carlos Lacerda, o bonde foi caracterizado como obsoleto, arcaico e se constituindo num embaraço para o tráfego, como coloca Simone Dubeux Berardo Carneiro da Cunha em seu artigo “Memória, tempo e trabalho: ‘tempos da Light’ X ‘tempos da CTC’” (1996).

Deste modo, Hélio Suêvo Rodriguez (2004) enfatiza a relevância do decreto nº 119 de 30 de dezembro de 1963, no qual era estabelecida a transferência da concessão da Companhia Ferro-Carril Carioca da *Light* para a Transportes Coletivos do Estado da Guanabara (CTC-GB) dado reforçado por Jorge Mattos em seu artigo “O Estado, a formação das empresas de ônibus no Rio de Janeiro do início do século XX e a criação da Companhia de Transportes Coletivos do Rio de Janeiro (CTC-RJ)”, no qual reitera o projeto do governo estadual ao criar essa empresa pública no intuito da participação do Estado na administração dos transportes públicos. Assim, todo o material fixo e rodante relativo ao sistema de bondes do bairro passaria à responsabilidade do governo.

No caso específico de Santa Teresa, havia uma dupla ameaça pairando sobre o bairro, por um lado, a extinção das linhas de bonde que já se verificava em outras regiões da cidade e, por outro lado, a deterioração dos Arcos da Lapa³⁷. Dadas as circunstâncias, Hélio Suêvo Rodriguez em seu livro “A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória” (2004) ressalta a fundação da Sociedade de Amigos do Bonde (SAB), por Elza Pinho Osborne, como decisiva para a preservação do sistema e seu viaduto.

Todavia, ao longo do tempo, discordâncias entre sociedade civil e empresa estatal foram se tornando cada vez mais frequentes, sobretudo, no que diz respeito ao serviço de bondes no bairro. Fortes chuvas no ano de 1966, por exemplo, resultaram na suspensão dos ramais Francisco Muratori e Silvestre, ambos sem previsão de reativação, algo que gerou profunda insatisfação entre os usuários do sistema, além da redução de composições em circulação, posto que “Santa Teresa chegou a ter em circulação mais de 35 bondes, alguns com reboque. Em 1975, de um total de 28 veículos, só funcionavam 18” (RODRIGUEZ, 2004, p. 156).

Aproveitando o ensejo, foi introduzido o transporte rodoviário no bairro em caráter provisório, mas acabaram por permanecer definitivamente em Santa Teresa para desagrado quase que geral dos moradores que alegavam que suas ruas não possuíam estrutura física para suportar ônibus convencionais, reclamações de trepidações, rachaduras, rompimento de tubulações de água e esgoto causando deslizamentos eram constantes. Em resposta, a CTC se limitou a providenciar mais tarde a substituição da linha de ônibus convencionais por micro-ônibus, mas era apenas o início de uma relação extremamente conflitante entre os moradores e a empresa responsável pelo sistema de bondes, “esta luta é contra a extinção dos bondes, esta há muito tempo a intenção de muitos, não tenhamos dúvida, donos de empresas de ônibus e

³⁷ No curso da década de 60, o estado dos Arcos da Lapa era precário. Tomado por infiltrações, esfarelamento das bases e deslocamento de blocos de pedra pela presença de vegetação, razão pela qual foi empreendida a primeira restauração de sua estrutura no governo de Carlos Lacerda.

políticos a seu serviço.” (AMAST, 2017, p. 66)

Surge nesse momento, a iniciativa do Corredor Cultural do Centro do Rio, idealizada e inaugurada no final dos anos de 1970 e começo dos anos de 1980, um marco para a administração pública que, reformulando os conceitos de preservação arquitetônica e passando a valorizar os conjuntos urbanísticos existentes nos sítios históricos, tornou possível a concepção e desenvolvimento da Área de Proteção Ambiental de Santa Teresa – APA, aderindo a uma concepção mais ampliada de seu objeto e sua conservação, “passando da ideia de manutenção de um bem cultural no seu estado original para a conservação daquelas de suas características que apresentem uma significação cultural” (AMAST, 2017, p. 23).

Assim, o Corredor Cultural enquanto projeto de preservação e requalificação do Centro Histórico do Rio de Janeiro por seu valor tradicional, envolvendo a população nesse processo de discussão e intervenção nas áreas que abrangia, a mencionar: Lapa, Passeio Público, Cinelândia, Carioca, Praça Tiradentes, Largo de São Francisco, SAARA e Praça XV, aliando-se a efervescência política que favorecia o aparecimento de “associações de bairros que se manifestavam contra a deteriorização da cidade e o descaso com que era tratado o seu patrimônio arquitetônico” (AMAST, 2017, p. 25).

Como efeito, em 10 de julho de 1980 selava-se o registro de fundação da Associação de Moradores e Amigos de Santa Teresa (AMAST), entendendo associativismo de bairro como uma “forma mais simples de organização coletiva com capacidade de articulação social e política não partidária em defesa dos interesses da sociedade”³⁸, pois o cenário e as demandas clamavam por uma entidade que estivesse disposta a defender seus próprios direitos, logo:

Os moradores de Santa Teresa decidiam então se organizar para participar de um movimento social que ia se manifestando por toda parte da cidade em defesa da qualidade de vida nos bairros, em oposição ao um processo de mercantilização, de abusos da especulação imobiliária e comercial que estava retirando dos cariocas muitos dos lugares de convívio e destruindo nossas querências. Em todo o país, um sopro de novas ideias e pioneirismo vinha se mostrando. As lutas ambientais, de proteção da natureza e da preservação cultural experimentavam avanços, com amplo apoio da sociedade. (AMAST, 2017, p. 65)

Em outras palavras, a associação propiciou uma aproximação entre os moradores, oferecendo sua organização em prol de representar e interferir, coletivamente, nos processos decisórios das diversas instâncias de poder, seja no Executivo, no Legislativo ou no Judiciário. Assim sendo:

O papel das associações para o desenvolvimento dessas virtudes democráticas – cooperação, confiança, comunicação e espírito público – é central. Para essa vertente analítica, as redes associativas ou de engajamento cívico reduzem os comportamentos

³⁸ Quem somos. **AMAST**, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://amast.org.br/quem-somos/#.XDtYQFxEKjIU>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

oportunistas, desenvolvem um senso de pertencimento coletivo e produzem práticas de colaboração que são sustentáculos da vida democrática. (LUCHMANN, 2014, p. 163)

De fato, Maria da Glória Gohn em seu artigo “Sociedade civil no Brasil: movimentos sociais e ONGs” contextualiza que, no final da década de 1970 e parte da década de 1980, no Brasil e em vários países da América Latina surgiram movimentos sociais de apelo popular articulados por grupos de oposição ao então regime militar, em suma, um associativismo para a democratização de práticas políticas, fomentando a noção de “gestão participativa”, cujo princípio de administração é a descentralização das ações governamentais.

Sob este aspecto, Lígia Helena Hahn Lüchmann em seu artigo “Abordagens teóricas sobre o associativismo e seus efeitos democráticos” estabelece que o associativismo voluntário promove visões de mundo e mobilização alicerçadas na solidariedade e no engajamento comum, constituindo redes e conexões que operam nas estruturas sociais manifestando o caráter de mudança que emerge dos movimentos reivindicatórios em um cenário conflituoso política e/ou culturalmente com base em uma identidade coletiva compartilhada (DIANI; BISON, 2010, p. 220).

Partindo dessa premissa, por um lado, a empresa responsável justificava a paralisação dos bondes pela carência de verbas e a dificuldade de reposição de peças consideradas fundamentais à segurança de tráfego, material importado que, por esse motivo, dependia da aquisição e recebimento para ação de reparos. Por outro lado, a associação de bairro em um relatório apresentado ao presidente da CTC apontava questões relativas ao sistema de bondes, suas implicações para a população local e suas possíveis resoluções, tais como:

Aumento de número de bonde nas duas linhas que servem o bairro e melhoria no serviço de manutenção; circulação de bondes no horário da madrugada, de meia e meia hora, com carros alternados, visto que a circulação é interrompida às 23h40min; o restabelecimento do trajeto da linha 214, através do Rio Comprido; criação de uma linha de micro-ônibus ligando os polos norte e sul do bairro; contenção dos preços das passagens a níveis suportáveis pela população do bairro; e volta da meia passagem para estudantes.³⁹

Nesse contexto de redução de bondes em circulação por ocasião da interrupção no trecho entre o Largo do França e Dois Irmãos, os moradores do Conjunto da Equitativa⁴⁰ foram os

³⁹ Processo de tombamento dos bondes de Santa Teresa pelo INEPAC e posteriormente também pelo IPHAN. AMAST, Rio de Janeiro, 02 mai. 2008, p. 17. Disponível em: <<http://amast.org.br/wordpress/wp-content/uploads/Tombamento-do-Bonde-de-Santa-Teresa.pdf>>. Acesso em: 17 ago. 2019.

⁴⁰ No início do século passado, o local abrigou um hotel internacional, reduto de artistas e lugar de encontros. Na década de 60, dá lugar à construção de um conjunto habitacional criado para abrigar os funcionários da Empresa Seguradora Equitativa dos Estados Unidos do Brasil. Em poucos anos, estamos na ditadura e novos moradores chegam ao condomínio, sua localização reservada e próxima ao centro da cidade é uma posição estratégica para militantes de esquerda e reuniões políticas. Em 1979, o condomínio vai a leilão provocando forte mobilização e resistência dos moradores.

mais afetado, visto que tal suspensão significou uma drástica mudança na sua rotina e no seu orçamento, isso porque era preciso tomar um bonde com passagem no valor de Cr\$10 (dez cruzeiros) e, em seguida, um ônibus com passagem no valor de Cr\$13 (treze cruzeiros) para prosseguir o restante do trajeto.⁴¹

Além disso, o próprio valor das passagens dos bondes era pauta, posto que os reajustes eram similares aos dos ônibus, algo tido descabido, dado que os bondes eram movidos à eletricidade, fonte de energia menos atingida por acréscimos se comparada às derivadas do petróleo durante aquele período.

O enfrentamento acima exposto serve para exemplificar as inúmeras crises que o sistema de bondes atravessou com o risco de suspensão definitiva frequente, “a extinção dos bondes foi tentada algumas vezes mas, face a revolta popular, comandada pela AMAST, não pode ser perpetuada” (AMAST, 2017, p. 66). A CTC se defendia alegando carência de verbas e dificuldades de reposição de peças, mas os moradores apontavam o desinteresse por parte dos gestores da empresa como principal motivo que levou o sistema praticamente ao colapso com paralisações como a supracitada.

Dentre as tantas campanhas da associação que contava com o apoio de moradores e funcionários do sistema, a campanha que teve um ponto alto na luta pelo bondinho foi o tombamento pelo INEPAC, órgão estadual que estabeleceu no processo E-03/31.269/83 implementado na década de 1980, no qual o tombamento provisório foi assinado em 19 de outubro de 1983 e o definitivo em 08 de abril de 1988, os seguintes termos de preservação:

O tombamento inclui todo o sistema de transporte, inclusive os trilhos, mecanismos e acessórios ligados ao funcionamento dos bondinhos abertos (as duas linhas em que trafegam os bondes: Dois Irmãos e Paula Mattos, esta última chegando ao Corpo de Bombeiros – bairro de Santa Teresa – e Centro), bem como a garagem e oficina situados no final do pequeno ramal que sai do largo do Guimarães.⁴²

Nesse quadro de disputas percebe-se que, enquanto a CTC entendia o bonde como meio de transporte obsoleto e defasado, a AMAST tomava-o como transporte eficiente às especificidades do bairro e patrimônio do mesmo e da cidade por seu valor histórico e cultural, eis que “foram tombados os bondes abertos de Santa Teresa, definindo-se como bem cultural esse traço móvel e comovente da paisagem carioca” (CAMPOFIORITO, 1984, s/p) , mesmo porque sua relevância se fundamenta na relação direta que mantém com o cotidiano,

⁴¹ Processo de tombamento dos bondes de Santa Teresa pelo INEPAC e posteriormente também pelo IPHAN. AMAST, Rio de Janeiro, 02 mai. 2008, p. 16. Disponível em: <<http://amast.org.br/wordpress/wp-content/uploads/Tombamento-do-Bonde-de-Santa-Teresa.pdf>>. Acesso em: 17 ago. 2019.

⁴² Bondes de Santa Teresa. INEPAC, Rio de Janeiro, 08 abr. 1988. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/387>. Rio de Janeiro, Acesso em: 17 ago. 2018.

identificado como bem material, ou seja, patrimônio cultural, no qual a memória consistia em construir no presente uma experiência do passado,

Soma-se a isto, o fato de Santa Teresa ter sido objeto de uma legislação especial – Lei nº 495 de 9 de janeiro de 1984 – de autoria do então vereador Sérgio Cabral que, transformou o bairro em Área de Proteção Ambiental (APA)⁴³, a primeira de todo o país, possibilitando sua defesa sob o aspecto urbanístico e a proteção do seu patrimônio cultural. Essa lei foi regulamentada pelo Decreto nº 5.050 de 23 de abril de 1985⁴⁴, no qual o bairro foi dividido em duas categorias de zona de uso, a mencionar: Zona Especial e Zona Residencial, dentre as quais as mais relevantes são:

A Zona Especial 1 (ZE-1), correspondente às áreas de encostas situadas acima da cota + de 100m, cuja ocupação é bastante restrita; a Zona Residencial 1 (ZR-1), área de uso unicamente residencial unifamiliar; a Zona Residencial 3 (ZR-3), de uso residencial uni e multifamiliar onde é também permitida, em alguns logradouros, a presença de vários serviços compatíveis com o uso predominante. (AQUINO, 1990, p. 78)

No caso específico da última área citada, Lia Carvalho (1990) menciona que suas ruas apresentam lotes amplos com casarões, alguns bem conservados, mas a maior parte das construções se mostra desgastadas pela ação do tempo e, sobre isso, os proprietários justificam o mau estado de conservação às dificuldades financeiras quanto a sua preservação, sendo recomendável que se destine ao uso de serviços evitando, assim, a deterioração.

Dentre os usos permitidos verifica-se, por um lado, o comercial limitando-se às atividades diretamente relacionadas ao uso residencial, isto é, uma espécie de comércio de bairro e, por outro lado, o industrial, não permitido, a menos que se trate de indústria artesanal ou caseira não poluente.

O Decreto nº 5.050 também estabelece no que diz respeito às construções de edifícios ou residências que não ultrapassem dois pavimentos de altura a mais de 15m de fundo nas encostas dos morros. Além disso, permitem que haja mais um pavimento destinado a estacionamento, recreação ou serviços, desde que a área seja menor do que 50% da área de projeção e que a altura total da edificação não ultrapasse 11 metros.

Infelizmente, o bondinho não recebeu a atenção que se esperava e a falta de

⁴³ RIO DE JANEIRO. Lei nº 495, de 9 de janeiro de 1984. Disponível em: <<https://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/e9589b9aabd9cac8032564fe0065abb4/3c460fc6ffcd0432032576ac00738cef?OpenDocument>>. Acesso em: 09 abr. 2019.

⁴⁴ RIO DE JANEIRO. Decreto nº 5.050 de 23 de abril de 1985. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/1985/505/5050/decreto-n-5050-1985-regulamenta-a-lei-n-495-de-09-de-janeiro-de-1984-que-transformou-o-bairro-de-santa-teresa-em-area-de-protecao-ambiental-apa-altera-o-regulamento-de-zoneamento-aprovado-pelo-decreto-n-322-de-03-de-marco-de-1976-e-da-outras-providencias>>. Acesso em: 09 abr. 2019.

comprometimento da CTC estendeu-se a sua sucessora, a Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (CENTRAL), empresa pública vinculada à Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro⁴⁵, responsável pelo transporte de passageiros, assumiu como principal ente administrativo comprometido com a conservação e manutenção do sistema de bondes de Santa Teresa, por meio do decreto nº 21.846 de 18 de julho de 2001, igualmente subordinada à Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro (SETRANS).

Mesmo porque, sob sua administração “contando o Sistema de Bondes de Santa Teresa, com uma extensão total de 17,30km de linhas, sendo 10,30km de linhas ativas, 1,50km de pátios e desvios e 5,70 de linhas não operantes” (RODRIGUEZ, 2004, p. 156), o que denota os prejuízos à população local quanto ao serviço de transporte em questão. E, ainda que a companhia reconhecesse o valor histórico e cultural dos bondes, requisitando o tombamento do sistema no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 23 de dezembro de 2002, aberto no ano seguinte, os enfrentamentos com a associação de moradores não cessavam.

A CENTRAL, no ano de 2004, endossou a necessidade de reparar ou mesmo reformar cerca de 11 bondes, tal modificação tecnológica do sistema foi entendido pela AMAST como o pronunciamento do poder de império de um Estado autoritário envolto em equívocos e desrespeito quanto aos anseios da população local no que se referia ao bonde, atendendo à ganância empresarial e a conveniência política.

Neste sentido, “sem projeto de engenharia, sem pesquisa técnica anterior e sem nenhum desenvolvimento tecnológico comprovado, alguns engenheiros da SETRANS e da T’TRANS, empresa de Três Rios, decidiram ‘transformar o bonde em VLT’ (AMAST, 2017, p. 63), desconsiderando inclusive o tombamento do sistema, tornando os usuários cobaias diante de mecanismos inadequados aquela composição e contexto, os “Frankstrein” como foram apelidados pelos moradores, apresentavam frequentes defeitos e provocavam sucessivos acidentes, nos quais o mais grave ocorreu em 2009, na ocasião, Andreia de Jesus Resende, de 29 anos, morreu após a colisão com um automóvel, o bonde perdeu o freio e, em meio ao desespero, a professora saltou em um impulso do bonde acabou sendo atingida por um ônibus que vinha e não resistiu ao impacto.

Já em 2005, o governo do Estado e a empresa T’TRANS assinaram um contrato para a

⁴⁵ Estatuto Social CENTRAL. Disponível em: http://www.central.rj.gov.br/estatuto/Estatuto_Social.pdf. Acesso: 15 jan. 2019.

reforma de todos os bondes⁴⁶, embora somente sete tenham sido restaurados⁴⁷. Não obstante, a reforma foi interrompida por recomendação do Tribunal de Contas do Estado (TCE), uma vez que o contrato foi julgado ilegal, na visão da associação de moradores a empresa pretendia tornar o bonde produto destinado ao Brasil e ao mundo. Ainda assim, tais medidas não foram capazes de impedir a retirada e bondes da oficina para desmonte, um “crime cultural, acusou o arquiteto Carlos Fernandes Andrade, superintendente do IPHAN na Audiência da Comissão de Cultura da ALERJ” (AMAST, 2017, p. 63), restando somente 2 bondes tradicionais em circulação, enquanto que a SETRANS se isentou de qualquer responsabilidade sobre o ocorrido.

Em paralelo à isso, o pedido de tombamento no órgão federal, em 2 de maio de 2008, sob o crivo de Marcus Tadeu Daniel Ribeiro, engenheiro e historiador da arte, redigiu o parecer nº 006/2008/Gprot/DEPAM/IPHAN, no qual ressaltava a relevância histórica do sistema de bondes de Santa Teresa, discorrendo sobre seu processo de instalação e expansão pelo bairro, bem como sua relação com as demais capitais do país. No entanto, no que diz respeito ao objeto de tombamento propriamente, Tadeu Ribeiro optou pelo caminho dos bondes, isto é, o traçado da linha férrea, enfatizando sua dimensão paisagística e recomendando que sua inscrição fosse feita no Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico com a seguinte inscrição:

Caminho do bonde do bairro de Santa Teresa (Rio de Janeiro, RJ), partindo da estação junto ao largo da Carioca, atrás da rua Senador Dantas, prosseguindo dali pelo caminho dos trilhos até o Largo do Guimarães, onde se bifurca em duas outras vias: uma em direção ao Largo das Neves e Paula Matos; outra, passando pelo ponto denominado Dois Irmãos, daí estendendo-se até o Silvestre.⁴⁸

Na concepção de Tadeu Ribeiro, a preservação almejada residia no transporte elétrico em si, porém sem prejudicar a operabilidade de todo o sistema, ao passo que sempre que fosse necessário ocorreriam atualizações no âmbito tecnológico no sistema de bondes e, à medida que fossem se tornando obsoletos, deveriam ser preservados dentro de uma estratégia de memória com um museu previsto no Projeto Conceitual de Recuperação e Valorização – Sistema de Bondes de Santa Teresa.

No mesmo ano, em 10 de setembro de 2008, a AMAST moveu uma ação civil pública

⁴⁶ Apenas 3 dos 14 bondes do Rio têm condições de circular, diz empresa. Rio de Janeiro. RJTV, Rio de Janeiro, 30 ago. 2011. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2011/08/apenas-3-dos-14-bondes-do-rio-tem-condicoes-de-circular-diz-empresa.html>. Acesso em: 20 dez. 2019.

⁴⁷ O bonde de nº 10 conduzido pelo motorneiro Nelson Correia não estava entre os bondes que haviam sido restaurados pela TTrans, ainda assim, seguia em atividade sem os devidos reparos.

⁴⁸ Processo de tombamento dos bondes de Santa Teresa pelo INEPAC e posteriormente também pelo IPHAN. AMAST, Rio de Janeiro, 02 mai. 2008, p. 41. Disponível em: <http://amast.org.br/wordpress/wp-content/uploads/Tombamento-do-Bonde-de-Santa-Teresa.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2016.

composta de nove solicitações, o Inquérito Civil MA nº 2627⁴⁹, contra a CENTRAL, motivada pelo não cumprimento de parte das obras contempladas no “Projeto de Recuperação do Sistema de Bondes de Santa Teresa”, bem como a subordinação do mesmo a legislação estadual de tombamento, através do processo nº E-03/31269/83, de acordo com a Resolução nº 47 de 25/03/1988 e, vale realçar que, embora a decisão fosse pela condenação da empresa, a mesma não cumpriu as ordens estabelecidas.

A AMAST operava na luta pela preservação dos bondes, como transporte público ecológico, seguro e acessível e seus membros reconheciam que esta luta ocorria, essencialmente, contra uma clivagem complexa de forças e agentes políticos e institucionais capitalistas, vinculados aos setores de transporte e, posteriormente, de turismo atuantes no espaço urbano, agindo das mais diversas formas, todas articuladas em função dos mecanismos de mercado e das decisões políticas, isto é, às práticas de poder da sociedade naquele determinado momento, bem como o que deve ser tornado patrimônio.

Sob esse ponto de vista, em 2009, a arquiteta Joyce Carolina Moreira Kurrels Pena divergia do parecer de Tadeu Ribeiro, sublinhando o potencial simbólico e a representatividade cultural do sistema de bondes de Santa Teresa e enfatizava, portanto, a indicação de tombamento abrangendo seu valor histórico, ou seja, preservando os caminhos por onde circulavam os bondes, bem como os próprios veículos em si, compreendendo-os não somente como meros meios de locomoção, como também importantes na expansão urbana de muitas cidades em meados do século XIX, uma espécie de símbolo da modernidade e urbanidade, o que agregava ainda mais relevância ao bonde de Santa Teresa justamente por ser o último exemplar do gênero em funcionamento como meio de transporte público regular do país⁵⁰.

De todo modo, ainda que estivesse em andamento o processo de tombamento do sistema de bondes de Santa Teresa no IPHAN, os bondinhos não tiveram a atenção necessária para sanar suas deficiências. Eis que no ano de 2009, ocorreu o primeiro acidente de grandes proporções envolvendo um bondinho que foi acometido por um táxi que atingiu o local onde se encontrava uma peça do sistema de freios que, danificada, fez com que a composição descesse em alta velocidade e acabasse por atingir um ônibus. A professora Andreia de Jesus Resende,

⁴⁹ Inquérito Civil MA nº 2627 de 10 de setembro de 2004. **Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, 03 ago. 2008. Disponível em: <http://p-web01.mp.rj.gov.br/Arquivos/ACP_Bonde_de_Santa_Teresa.pdf>. Acesso em: 09 abr. 2019.

⁵⁰ Processo de tombamento dos bondes de Santa Teresa pelo INEPAC e posteriormente também pelo IPHAN. **AMAST**, Rio de Janeiro, 29 jan. 2009, p. 41. Disponível em: <<http://amast.org.br/wordpress/wp-content/uploads/Tombamento-do-Bonde-de-Santa-Teresa.pdf>>. Acesso em: 17 ago. 2019.

de 29 anos, que estava no coletivo, morreu e outras dez pessoas ficaram feridas⁵¹.

E em 2011 mais acidentes envolvendo os bondinhos evidenciavam o estado calamitoso em que todo o sistema se encontrava. O primeiro acidente, ocorrido em 24 de junho, teve como vítima fatal o turista francês Charles Damien Pierson, de 24 anos, que viajava no estribo quando escorregou ao tentar tirar uma foto e despencou de um bonde que passava sobre os Arcos da Lapa a uma altura de aproximadamente 15 metros, episódio de grande repercussão no Brasil e no mundo, gerou comoção e reforçou as reivindicações por melhorias no sistema por parte da associação de moradores.

O segundo acidente, ocorrido em 27 de agosto, foi uma tragédia ainda maior. O bonde nº 10, conduzido por Nelson Correia da Silva, descarrilhou e tombou quando descia a Rua Joaquim Murtinho em direção a Estação Carioca. Em entrevista ao jornal O Globo⁵², o comandante do Destacamento de Bombeiros do bairro, Fábio Couri, informou que quatro pessoas morreram na hora e uma das vítimas chegou a ser levada ao hospital, mas não resistiu aos ferimentos⁵³.

Na ocasião, o Corpo de Bombeiros foi acionado para prestar o primeiro atendimento e transportar as vítimas para hospitais da rede pública, além disso, peritos do Instituto de Criminalística Carlos Éboli buscavam indícios que pudessem concluir as causas do acidente, enquanto o secretário de transporte, Julio Lopes, e o governador do Estado, Sérgio Cabral, lamentavam o ocorrido e decidiram pela suspensão imediata do sistema de bondes de Santa Teresa por tempo indeterminado até que as causas fossem apuradas e os reparos feitos a fim de garantir a segurança e a qualidade do serviço.

No final de 2012, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) notificou o tombamento do Sistema de Bondes de Santa Teresa, no Rio de Janeiro, por sua importância histórica e paisagística. Porém, o tombamento preservava tão somente o trajeto e o bonde de nº 2, sem nenhuma especificação a respeito dos tipos ou modelos de trilhos ou bondes a serem usados no percurso no que diz respeito a tecnologia, dando brecha para possíveis atualizações dos equipamentos, uma vez que tal decisão surgiu um ano após o acidente do bonde nº 10.

⁵¹ PORTO, Henrique. Após morte de turista, circulação de bonde de Santa Teresa é interrompida. **G1**, Rio de Janeiro, 24 jun. 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2011/06/apos-morte-de-turista-circulacao-de-bonde-de-santa-teresa-e-interrompida.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

⁵² Acidente com bondinho de Santa Teresa deixa 5 mortos e 54 feridos. 27 ago. 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2011/08/acidente-com-bondinho-de-santa-teresa-deixa-5-mortos-e-54-feridos.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

⁵³ Cláudia Lilian Almeida Fernandes, João Batista Soares, Ivone da Silva, Maria Eduarda Nunes e o motoneiro Nelson Correa da Silva.

Durante os anos subsequentes, o enfrentamento entre associação de moradores e empresa estatal se intensificaram ainda mais, uma disputa de interesses que ora aproxima ora repele, mas reivindica essencialmente o reestabelecimento do sistema de bondes em Santa Teresa na sua totalidade com composições que atendam as especificidades da salvaguarda dos respectivos tombamentos e mantenha seu caráter democrático, acessível a todos seus usuários, assegurando a este meio de transporte e bem cultural seu lugar na cidade, na memória e na identidade deste bairro carioca. O que se almeja para Santa Teresa são:

Os 19 bondes tradicionais, plenamente restaurados, rodando de 5 em 5 minutos, na Estação Carioca, desde às 5 horas até às 24 horas, até a Lagoinha e o Largo das Neves, operação pública do transporte essencial, com todas as gratuidades viajando junto com todos, moradores e visitantes. (AMAST, 2017, p. 64)

Por fim, vale salientar que “no momento, Santa Teresa é o último reduto carioca onde circulam estes veículos que determinaram, num certo sentido, a ocupação espacial na cidade, dilatando a zona urbana, espraçando a população” (FERREIRA; SEREJO; VILLAS BOAS, 1984, p. 38) e, portanto, determinando uma outra forma de locomoção, sociabilidade e produção de sentidos e afetividades encontradas tão somente neste lugar da cidade e na dinâmica rotineira de seus usuários, moradores e frequentadores, todos tomam o bonde.

CAPÍTULO II

O descarrilhar de uma história: o bonde nº 10, estribo de memória e identidade

No dia 27 de agosto de 2011, o bonde nº 10, conduzido por Nelson Correia da Silva, descarrilhou e tombou quando descia a Rua Joaquim Murtinho em direção à Estação Carioca. Sem dúvida, a maior tragédia envolvendo um bondinho em Santa Teresa, já que a composição que trazia consigo cerca de 60 passageiros ficou completamente destruída. Um cenário de desolação tanto pelas vítimas quanto pelo meio de transporte e bem cultural. Ares de pesar e luto deram o tom ao trecho que ficou interditado nos dias subsequentes para a realização de perícia para que fossem investigadas as causas do acidente.



Figura 4: Bonde de nº 10 após a colisão com muro e poste na rua Joaquim Murtinho, na altura do nº 273. (Fonte: Felipe O. Neil - O Dia/VEJA)⁵⁴

Não surpreende que, tamanha a dimensão do desastre, tenha havido todo um movimento especulativo a respeito dos fatores que poderiam ter culminado nesse incidente. Em primeiro lugar, sugeriu-se a superlotação, uma vez que havia aproximadamente 15 passageiros a mais que a capacidade do bonde⁵⁵, em segundo lugar, supôs-se negligência por parte do motoneiro, embora fosse conhecido por sua experiência e prudência na condução dos bondes, em terceiro lugar, suspeitou-se do sistema de freios que, de acordo com testemunhas, deu sinais de falha pouco antes da colisão, hipótese confirmada em laudo pericial.

No anseio de analisarmos a intensificação dos embates entre a Associação de Moradores e Amigos de Santa Teresa (AMAST) e a Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e

⁵⁴ RITTO, Cecília; NEIVA, Paula; PINHEIRO, Leo. Acidente com bonde em Santa Teresa deixa 5 mortos e mais de 50 feridos. **VEJA**, Rio de Janeiro, 27 ago. 2011. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/brasil/acidente-com-bonde-em-santa-teresa-deixa-5-mortos-e-mais-de-50-feridos/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

⁵⁵ O bonde possuía capacidade para 44 passageiros, sendo 32 sentados e 12 em pé.

Logística (CENTRAL) no tocante ao bondinho de Santa Teresa após o acidente, tomaremos tal episódio como marco inicial, posto que ocasionou a suspensão do sistema de bondes por tempo indeterminado e sua reativação segue, ainda hoje, aquém do necessário e reivindicado, seja nos trechos inoperantes, aumento do valor tarifário e redução do benefício de gratuidade; seja na forma e conteúdo, isto é, na aparência e nas práticas de uso.

Traçaremos, portanto, a crônica dos fatos construída parte pelo que a imprensa reportou entre os anos de 2011 e 2018, parte pelos posicionamentos percebidos e assumidos pela associação de moradores e a companhia gestora, compreendendo o bonde de Santa Teresa enquanto meio de transporte e bem cultural e, como tal, uma construção social suscetível de tensões, acordos e negociações com diferentes interesses em disputa, mobilizando conceitos como patrimônio, memória e identidade, bem como noções de direito à cidade e cidade negócio, discutindo questões relativas a preservação, cidadania e turismo.

Do luto à luta: o acidente e seus desdobramentos iniciais

Na ocasião do acidente, o comandante do Destacamento de Bombeiros do bairro, Fábio Couri, em entrevista concedida ao jornal O Globo⁵⁶, informou que quatro pessoas não resistiram e morreram em decorrência do forte impacto sofrido entre a composição com um muro e um poste da rua Joaquim Murinho, na altura do nº 273, enquanto que a quinta vítima fatal, embora tenha sido encaminhada ao hospital, não resistiu aos ferimentos e faleceu pouco tempo depois.⁵⁷

Em entrevista, Regiane Matos, na ocasião com 21 anos, estudante, relata que estava a passeio na cidade do Rio de Janeiro e foi levada pela primeira vez à Santa Teresa por um interesse cultural e uma motivação turística, tinha curiosidade de conhecer o bairro que abrigou escritores como Mário de Andrade e Manuel Bandeira e tomar o bondinho inspirada nas imagens de bondes de Lisboa e San Francisco em filmes e séries.⁵⁸

Acompanhada de sua irmã mais nova, Izaura, 18 anos, acessou o morro por uma van que, a certa altura, colidiu com um bonde, pressupõe-se que tenha sido a composição nº 10, a mesma que mais tarde tomaria para descer à parte plana da cidade. Ambas pagaram a tarifa de R\$ 0,60 e viajavam sentadas, mas a certa altura, Regiane cedeu lugar a uma mulher com uma

⁵⁶ Acidente com bondinho de Santa Teresa deixa 5 mortos e 54 feridos. **O GLOBO**, Rio de Janeiro, 27 ago. 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2011/08/acidente-com-bondinho-de-santa-teresa-deixa-5-mortos-e-54-feridos.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

⁵⁷ As vítimas fatais foram: Cláudia Lilian Almeida Fernandes, João Batista Soares, Ivone da Silva, Maria Eduarda Nunes e o motoneiro Nelson Correia da Silva.

⁵⁸ Entrevista concedida à pesquisadora por Regiane Matos, no Rio de Janeiro-BR/ Paris-FR (via Skype), em maio de 2020.

criança de colo e seguiu até a desastrosa parada do bonde em pé pendurada no estribo.

A jovem relata que percorreu um trecho relativamente curto, certa de duas a três paradas até o local do descarrilhamento, mas o suficiente para perceber o bonde enchendo mais e mais e que chegou a pensar “Nossa, para onde eu vou agora? Não tem mais pra onde ir!” (MATOS, 2020), mas não percebeu nada de atípico e não entendeu como arriscado, pois estava acostumada a meios de transportes lotados em São Paulo.

Evidente que na condição de turista, Regiane Matos não tinha familiaridade com características rotineiras do bonde e não pôde identificar qualquer elemento suspeito, ainda assim, pouco depois sentiu um frio na barriga e avistou um homem vestido de branco saltando para fora do bonde, provavelmente um morador que notou algo estranho e tendo conhecimento dos problemas envolvendo o sistema, pôde agir rápido, eis os instantes que antecederam a batida com um muro e um poste, quando a jovem perde a consciência com o impacto.

Sua irmã felizmente teve ferimentos leves e pôde prestar os primeiros socorros e auxiliar na sua locomoção até um micro-ônibus que veio logo em seguida e foi esvaziado para encaminhar os primeiros feridos ao hospital mais próximo, o Souza Aguiar, na região central da cidade, em um gesto de solidariedade, mas na unidade hospitalar permaneceu por certa de 8 horas aguardando que fosse autorizada sua transferência para o Hospital São Vicente de Paula, no bairro da Tijuca, como relata:

Quando eu cheguei no hospital é que eu comecei a apagar mesmo porque eu tive 20 fraturas no rosto, então eu perdi muito sangue e eu comecei a [...] ficar delirando e tal. E daí eu fiquei 8 horas sem atendimento no Souza Aguiar e eu tenho convênio, a Izaura deu um jeito lá, o convênio autorizou que eu fosse removida para a clínica São Vicente, mas o hospital não assinava a minha transferência e aí eu fiquei 8 horas sem atendimento dentro do hospital. (MATOS, 2020)

Diante desse cenário de barbárie com mortos e feridos dispostos entorno do bonde completamente descaracterizado, pessoas desesperadas e equipes agindo no intuito de resgatar os acidentados e descobrir as causas do acidente, o primeiro representantes do Estado a se posicionar foi o então secretário de transportes, Júlio Lopes, que compareceu ao local do acidente e foi severamente hostilizado por moradores por meio de vaias e gritos de “ladrão” e “assassino”⁵⁹.

Em declaração, lamentou o ocorrido e afirmou se tratar de uma tragédia para o turismo da cidade, em seguida, comentou sobre a questão de superlotação e a necessidade que fossem apuradas as causas do desastre. Para tanto, decidiu pela suspensão do serviço de bondes em

⁵⁹ MESSINA, Paulo. Tragédia (Anunciada) em Santa Teresa. **Blog Diário do Mandato**, Rio de Janeiro, 27 ago. 2011. Disponível em: <<https://blog.messina.com.br/2011/08/27/tragedia-anunciada-em-santa-teresa/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

Santa Teresa por tempo indeterminado:

A questão do excesso de ocupantes, do uso inadequado preocupa muito. Temos a informação preliminar de que o bondinho estava muito cheio e isso tem que ser investigado. Vamos parar o sistema até investigar completamente o acidente.⁶⁰

Além de manifestar declaradamente seu lamento aos prejuízos que tal desastre representava para o setor turístico, o secretário de transportes, Júlio Lopes buscou em seu pronunciamento desviar atenção dos problemas de falta de investimento em manutenção e a penúria denunciada pela associação de moradores. Ao invés disso, lançou questionamentos em tom recriminador à conduta do motorneiro Nelson, indagando porque razão o mesmo não encaminhou a composição a garagem.

Getúlio Damado, reconhecido como um dos artistas de maior renome em Santa Teresa pela Chave Mestra, a Associação dos Artistas Visuais de Santa Teresa⁶¹, principalmente por suas maquetes do bondinho, sua primeira e principal obra, muitas das quais possíveis de serem vistas e adquiridas no seu ateliê, Chamego Bonzolândia, localizado na rua Francisco de Castro, nº 15, comenta em entrevista⁶² sobre como recebeu a notícia e o sentimento ao chegar ao acidente, mas o pesar com o que avistou se manifesta em poucas palavras, mas que dizem muito da dor com o ocorrido, ao desabafar que:

Eu cheguei a ir, compartilhei, vi as pessoas mortas no local, foi uma tristeza muito grande, conforme sempre falei e continuo falando, eu gostaria de nem lembrar mais disso porque foi uma dor muito grande que até hoje tenho um sentimento, lembrança do grande motorneiro Nelson. (DAMADO, 2020)

Ocorre que o bonde número 10 possuía um vasto e deplorável histórico de problemas nos freios, como sinalizou o presidente do Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil, Valmir Lemos, quando divulgou que, em apenas um mês, foram oito passagens pela garagem para serviços desse tipo, como substituição de sapatas e regulagens. Aliás, no que diz respeito às suspeitas levantadas pelo então secretário de transportes sobre a conduta do motorneiro morto no acidente, Valmir Lemos foi irredutível:

Em primeiro lugar, ele perdeu uma ótima oportunidade de ficar calado. Toda a população viu as péssimas condições em que estava o bonde. Na noite do acidente, eu conferi, junto dos peritos, que foi falha no sistema de freio. E isso não tinha relação

⁶⁰ Acidente com bondinho de Santa Teresa deixa 5 mortos e 54 feridos. **G1**, Rio de Janeiro, 27 ago. 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2011/08/acidente-com-bondinho-de-santa-teresa-deixa-5-mortos-e-54-feridos.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

⁶¹ Organização sem fins lucrativos, criada em outubro de 2003 com o objetivo de reunir ideias e ações para o desenvolvimento das artes visuais do bairro de Santa Teresa, na cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://chavemestracontato.wixsite.com/chavemestra/quem-somos>>. Acesso em: 19 out. 2020.

⁶² Entrevista concedida à pesquisadora por Getúlio Damado, no Rio de Janeiro (via WhatsApp), em setembro de 2020.

com a batida que o veículo havia sofrido anteriormente. Eu garanto isso.⁶³

Motivo pelo qual o arquiteto e morador de Santa Teresa, Paulo Saad, na época do acidente membro do conselho da AMAST e atualmente presidente da mesma, conta em entrevista⁶⁴ com tom de confissão, “eu recebi aquela notícia com um sentimento de culpa muito grande” (SAAD, 2020), pois na sua concepção, era de sua inteira responsabilidade na condição de morador e parte da associação ter agido, mobilizado e paralisado o sistema de bondes, desse modo, evitado aquela desgraça, mesmo porque era visível a olho nu os improvisos no maquinário dos bondes em circulação, como denuncia:

Quem é de Santa Teresa conhece o bonde e eu vi os gatilhos, as emendas, o que tinha no bonde e nós até comentamos: “Olha aí, está todo emendado!” Era o caso de ter parado o bonde, acabou, fazer uma manifestação rápida, deitar na frente do bonde, chamar a imprensa e, acabar e pronto, parar na mesma hora. (SAAD, 2020)

Um desconsolo similar foi sentido por Regiane Matos que confidenciou ter passado por uma fase em que se responsabilizava pelo que havia acontecido com ela e sua irmã, já que a sugestão de passeio e ingresso no bonde partiu dela, “subir no bonde foi uma decisão que eu e a minha irmã tomamos e por muito tempo eu me culpei de tê-la convencido a ir comigo” (MATOS, 2020), algo tratado gradativamente em sessões de terapia para ambas as vítimas, realçando o privilégio em ter tido acesso a tratamento físico e psicológico, bem como o suporte de uma família estruturada que assegurou os cuidados necessários nos anos subsequentes de inúmeras limitações e procedimentos cirúrgicos, mesmo porque nunca houve nenhuma assistência prestada pela empresa CENTRAL.

Tomado por esse sentimento, no que diz respeito ao falecimento de Nelson na ocasião, o Paulo Saad afirma que chegou a pedir desculpas a esposa do motoneiro, clamando: “Você me desculpa porque eu acho que eu tenho uma dívida com você, eu não podia ter deixado isso acontecer, a culpa da morte do Nelson é minha!” (SAAD, 2020), o que sugere a memória traumática relacionada ao acidente e mesmo ao processo no todo de precarização dos bondes sem que tivesse havido uma interrupção do serviço, posto que a situação era, na concepção do morador, de um não-bonde, “é que não tinha bonde, tinha um último reduto, tinha a última coisa que podia ter que, às vezes, eram dois mais que, na verdade, era um porque funcionava um esperando o outro de ‘vai e passa’ que a gente chamava.” (SAAD, 2020).

Aliás, Regiane Matos no papel de passageira do bonde nº 10, conduzido no momento do acidente por Nelson Correia, comenta que quando foi chamada a prestar depoimento na

⁶³ PINHEIRO, Leo. Governo do Rio já tem os culpados do bonde: mortos e feridos. **Veja**, Rio de Janeiro, 30 ago. 2011. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/brasil/governo-do-rio-ja-tem-os-culpados-do-bonde-os-mortos-e-feridos/>>. Acesso em: 13 mar. 2020.

⁶⁴ Entrevista concedida à pesquisadora por Paulo Saad, no Rio de Janeiro-BR (via Skype), em junho de 2020.

delegacia em inquérito fechado soube que a irresponsabilidade de manter a composição em atividade mesmo apresentando problemas técnicos não partiu do funcionário, pois tomou conhecimento que “o condutor anterior a ele que fez a negligência de deixar o bonde correndo e entregar para ele um ou dois pontos antes do acidente.” (MATOS, 2020).

Algo reforçado por Paulo Saad ao afirmar o bonde parado deu a ideia de estar apto e disponível aos passageiros, daí o ingresso dos mesmos na composição, em um dia de grande circulação de pessoas no bairro, um sábado, turistas e moradores tomaram o bondinho e, vendo-o cheio, sem saber das condições desfavoráveis, Nelson tomou a condução e desceu rumo a sua derradeira viagem, como narra o morador:

Esse bonde tinha tido um problema e quando ele chegou no Largo do Guimarães, ele chegou com um problema, aí o outro motoneiro que já tinha tido uns problemas de desempenho e tal deixou ali parado o bonde, [...] e aí o Nelson, quando ele viu aquele bonde cheio, sem saber que ele tinha dado problema, sem saber, desceu. (SAAD, 2020)

Postura mais moderada e imparcial que do secretário de transportes Júlio Lopes, adotou o então comandante-geral do Corpo de Bombeiros, Sérgio Simões que, embora tivesse confirmado que o bonde estava superlotado e provavelmente isso contribuiu para o acidente, não deixou de salientar que o trecho em que sucedeu a tragédia era demasiado delicado por se tratar de uma descida em curva, indicando que somente após a perícia as possíveis causas seriam confirmadas, mesmo porque havia muitas hipóteses a serem averiguadas.⁶⁵

Em contrapartida, testemunhas defendiam que a causa do acidente teria sido uma falha no sistema de freios, informação que reforçava as denúncias de moradores quanto ao péssimo estado de conservação dos bondes.⁶⁶ Não por acaso, o vereador Paulo Messina, presidente da Comissão Especial constituída pela resolução nº 1172/2010 que tinha por finalidade analisar questões relativas ao trânsito em Santa Teresa, sinalizou a completa negligência que sucumbia o sistema de bondes do bairro e defendeu a municipalização e a urgente reforma de todo o sistema.

O morador nascido e criado em Santa Teresa, o empreendedor Oscar Fernandes, conta em entrevista que “o bairro se movimentou, não existia ainda isso de uma comunicação rápida que tem hoje, então era muito no boca a boca: ‘Ah acidente, acidente, acidente!’, ambulância, helicóptero, teve todo um acompanhamento desse dia” (FERNANDES, 2020) e mesmo que não fosse possível mensurar a magnitude do acidente, pouco a pouco foi se tomando consciência

⁶⁵ Acidente com bondinho de Santa Teresa deixa 5 mortos e 54 feridos. **G1**, Rio de Janeiro, 27 ago. 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2011/08/acidente-com-bondinho-de-santa-teresa-deixa-5-mortos-e-54-feridos.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

⁶⁶ Ibidem.

através da divulgação feita pela grande mídia, o que inclusive alarmou amigos e parentes que entraram em contato preocupados.

A mesma angústia foi sentida por pessoas próximas a moradora e professora aposentada Lilian Moreno e seu companheiro Jorge que, naquele sábado, haviam permanecido incomunicáveis em razão de um compromisso religioso o dia todo, somente ao acessar o bairro de madrugada puderam perceber que havia acontecido algo, tanto ao passar pelo local do acidente “logo ali no início da Joaquim Murtinho, a gente viu o bonde coberto por uma lona e aí a gente “Como assim?”, a gente pediu para o taxi para parar, não tinha naquela hora guarda nenhum, a gente viu que tinha uns cones e uma lona” (MORENO, 2020), quanto com as ligações e mensagens recebidas buscando notícias de ambos.

Apesar do reportado na grande mídia, as informações ainda eram vagas e apenas no dia seguinte o casal pode tomar conhecimento de maiores detalhes. A aposentada conta que uma questão inquietou ambos naquela madrugada: Quem teria sido o motorista na condução durante o desastre? Mas sublinha que não consideraram que poderia ser justo o motorista falecido, “nunca passou pela nossa cabeça que pudesse ter sido o Nelson” (MORENO, 2020), suas desconfianças eram outras, pois alega que “a gente tinha um determinado motorista que era meio conhecido no bairro por andar meio acelerado” (MORENO, 2020), ao invés disso, havia sido o mais prudente e, porque não dizer, lento condutor a deixar compulsoriamente seu ofício tão querido.

Quando a gente foi sabendo mais detalhes do acidente, que ele não foi o responsável, que ele jamais teria uma atitude de irresponsabilidade na função dele e depois uma atitude de indignação no decorrer do processo, o secretário de transportes tentando tirar o corpo fora, tentando culpabilizar o motorista. (MORENO, 2020)

Perplexa com as acusações direcionadas ao Nelson, Lilian Moreno frisa que não havia a menor possibilidade de o motorista ser o responsável exatamente por tudo que conheciam da sua conduta no trabalho, além de recordar as inúmeras manifestações de pesar e homenagem ao funcionário, promovendo um verdadeiro movimento em sua defesa, como partilha:

Então quando eu penso em Nelson é isso, uma atitude de tristeza e indignação, de saudade, as várias manifestações que aconteceram depois e aí transformaram o local do acidente meio que em um memorial, foi colocado uma placa, as pessoas plantaram, vira e mexe as pessoas colocavam flores ali, então é uma coisa de ritualizar tudo aquilo. (MORENO, 2020)

Em paralelo a isso tudo, durante a perícia, Elzbieta Mitkiewicz, então presidente da AMAST, entendeu que “o que aconteceu aqui foi uma tragédia anunciada”⁶⁷ e acrescentou que,

⁶⁷ Governador determina modernização de bondes após acidente no Rio. **G1**, Rio de Janeiro, 29 ago. 2011. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2011/08/governador-determina-modernizacao-de-bondes-apos-acidente-no-rio.html>. Acesso em: 08 jan. 2019.

através de uma Ação Civil Pública (ACP) ajuizada pelo Ministério Público do Rio de Janeiro em 2008, o governo do Estado e CENTRAL foram condenados a reformar o sistema de bondes, ou seja, vias férrea e aérea e a oficina, chegaram a recorrer, mas sem êxito, ainda assim, a determinação não foi cumprida.

Em consonância, o coordenador da Comissão de Análise e Prevenção de Acidentes do CREA-RJ, Luiz Antônio Cosenza, após vistoriar o local do acidente, declarou em entrevista ao G1 que considerava fortemente a possibilidade de falha no sistema de freios, afirmando: “Me pareceu realmente que o freio foi acionado, mas quando isso acontece, o bonde fica travado, teriam marcas de frenagem nos trilhos, no solo. Mas não notei essas marcas durante a perícia”⁶⁸. O especialista informou ainda que o CREA-RJ convocaria os responsáveis pela manutenção do bonde de Santa Teresa para prestar esclarecimentos.

No mesmo dia, o governo do Estado do Rio de Janeiro divulgou uma nota em que o então governador, Sérgio Cabral (MDB), expressava seu lamento com o acidente envolvendo o bonde de Santa Teresa e prestava suas condolências às famílias das vítimas, oferecendo toda assistência necessária. Além disso, reforçava a decisão de interrupção do serviço até a conclusão das investigações e retificava que “a atenção e a preocupação do Estado com os bondes – ação delegada à responsabilidade direta da Secretaria de Transportes – são constantes”⁶⁹.

Torna-se notório já nos primeiros dias e nos primeiros pronunciamentos, oficiais ou não, os posicionamentos adotados e o claro antagonismo que, pouco a pouco, foi se dissipando até que o cenário se desenrolasse mais complexo e fluído que uma mera oposição eminente. Mesmo assim, cabe enfatizar que tais argumentos possuem algo de muito revelador no tocante as intenções manifestadas por cada grupo e, por conseguinte, a disputa de interesses que mobilizava o sistema de bonde de Santa Teresa e, após o acidente, se acirrava ainda mais.

Neste primeiro momento, pode-se verificar de um lado, o governo do Estado e, por consequência, a Secretária de Estado de Transportes (SETRANS) a ele subordinada que, em suas declarações sobre o acidente, manifestaram pesar no tocante a tragédia e prestaram solidariedade às famílias das vítimas, porém deram ênfase aos prejuízos gerados ao turismo a partir desse episódio, bem como indicaram como possíveis causas a superlotação e/ou descuido do motorneiro falecido na ocasião.

Os profissionais técnicos envolvidos com salvamento e perícia, em compensação, se

⁶⁸ NENO, Mylène. Após vistoria, Crea-RJ acredita que faltou freio em bonde de Santa Teresa. **G1**, Rio de Janeiro, 28 ago. 2011. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2011/08/bonde-tinha-peca-presa-com-arama-em-vez-de-parafuso-diz-crea-rj.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

⁶⁹. Nota à imprensa: Bondes de Santa Teresa. **Governo do Estado do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, Disponível em: <<http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=591860>>. Acesso em: 09 jan. 2019.

limitaram a considerar a superlotação, mas sem descartar a possibilidade de falhas mecânicas, sem embargo, se reservaram a lançar algumas poucas observações e frisar a necessidade de aguardar o resultado do laudo pericial. E, de outro lado, a associação de moradores adotou como medida primeira defender Nelson Correia e denunciar a negligência que a companhia gestora vinha empreendendo no sistema de bondes, definindo como sendo um “sucateamento” que precarizava as composições e ameaçava a vida de funcionários e passageiros.

Independentemente de quais foram as posturas e argumentos declarados, cabe salientar que se tratou de uma tragédia de grande comoção para o bairro, a cidade e mesmo o país, afinal, além de meio de transporte, o bondinho gozava de prestígio por constituir um bem cultural atrelado ao setor turístico, o que conferiu uma visibilidade e repercussão maior ao acidente.

No bairro, não tardou que a notícia se espalhasse, pessoas foram comentando entre si sobre o ocorrido, mesmo que no primeiro momento as informações fossem vagas, já davam a dimensão do choque e das perdas humanas e materiais e, neste sentido, o bairro começou a se articular em uma corrente de solidariedade, preocupação e cuidado com os seus, algo marcante nos relatos de ambos os entrevistados moradores, Paulo Saad, Lilian Moreno e Oscar Fernandes, pois parentes e amigos entrando em contato aflitos com a possibilidade deles estarem entre os acidentados.

Ao fim e ao cabo, a suspeita de falha no sistema de freios foi diagnosticada pelas equipes do Instituto de Criminalística Carlos Éboli (ICCE) que realizaram a perícia do veículo e constataram desgaste nas peças, como conclui o laudo:

Ante o exposto e alicerçado nos elementos coligidos e devidamente interpretados, concluem os Peritos Criminais que, no local em tela, ocorreram quatro mortes violentas em função do descarrilamento e tombamento de veículo tipo bonde com posterior choque em obstáculo fixo, em trecho sinuoso e em declive acentuado da via, causado por falhas no sistema de freio, onde foi constatada a baixa eficiência de contato entre as sapatas e as rodas e o alto grau de contaminação do sistema de ar comprimido em razão da falta de manutenção adequada e que o veículo tipo bonde, nas condições em que se encontrava, não apresentava condições de segurança para circulação.⁷⁰

Deste momento em diante foram quatro anos marcados pela intensificação dos embates entre associação de moradores e companhia gestora, posto que a primeira reivindicava o reestabelecimento do sistema de bondes em Santa Teresa por meio de reparos mecânicos e posterior manutenção sem prejuízos à sua forma e ao seu conteúdo, como apresentado:

Ora! Se as péssimas condições de segurança e o acidente ocorreram por absoluta falta de manutenção e o descaso com a oficina, as primeiras medidas deveriam ser

⁷⁰ GUIMARÃES, Cesar de Souza; MEDEIROS, Vitor Satiro de. Laudo de exame em local de acidente de trânsito envolvendo bonde. **Instituto de Criminalista Carlos Éboli**, Rio de Janeiro, p. 33. Disponível em: <<http://amast.org.br/wordpress/wp-content/uploads/laudo-acidente-bonde.pdf>>. Acesso em: 22 ago. 2018.

justamente a concentração total, imediata, em reformar e equipar a oficina com todo o necessário, valorizar os operários, restaurar os bondes existentes e voltar a oferecer o serviço seguro, o mais rápido possível. (AMAST, 2017, p. 70)

Enquanto que a segunda vislumbrava através da modernização do sistema, adaptações que promovessem a segurança e atendesse as expectativas de lucro da empresa e reativação do turismo no bairro. Era o início de um arranjo repleto de propostas, interferências e intervenções com ânimos inflamados quanto às decisões ora impostas ora negociadas, pois “ao invés de trilhar o caminho de resolver o mais breve a questão do meio de transporte, de servir ao povo, o governo optou pelo negócio. Envolver milhões de reais na solução, a pretexto de atender a demanda pública” (AMAST, 2017, p. 70).

Não surpreende, portanto, que ainda no ano de 2011, a virada do luto à luta fosse tomando forma em Santa Teresa, mais ainda se considerarmos a trajetória militante da associação de moradores do bairro. O marco de tal movimento se deu poucos dias após o acidente, em um dia outrora comemorativo, o dia 1º de setembro, data em que se celebra a implementação do sistema de bondes elétricos na região, seria o 115º aniversário do bondinho circulando por essas ruas, invés disso, a ausência, a melancolia e a indignação ditavam o tom às manifestações.

A primeira manifestação, programada para o turno da manhã, marcada para às 9h, teve como ponto de encontro e partida a estação dos bondes próxima ao Largo da Carioca, a intenção era concentrar-se no Centro, propiciando ao movimento visibilidade que ultrapassasse o bairro e fosse sentido por toda a cidade. Enquanto a segunda manifestação, programada para o turno da noite, às 20h, se reuniu no Largo do Guimarães, em Santa Teresa, coração do bairro, local confluyente entre os eixos Dois Irmãos e Paula Matos, bifurcação das linhas de bonde, onde a vida cultural do bairro pulsa, não por acaso a programação contava com uma apresentação de teatro de rua e exibição de um breve documentário sobre a situação dos bondes, visto a tradição artística manifestada em sua dinâmica cotidiana.

Ambas as ocasiões atenderam a necessidade da associação de moradores, representando os residentes e frequentadores, bem como os familiares das vítimas, principalmente do Nelson que puderam se posicionar diante do exposto. Na condição de um dos diretores da AMAST, Abaeté Mesquita demonstrou sua indignação quanto ao ocorrido e, sobretudo, as acusações deflagradas a conduta do motorneiro, um desrespeito ao profissional exemplar, sublinhando e sentimento de perda humana brutal por todos os vitimados e seus parentes e amigos, assim

como uma perda material com a retirada do bonde de circulação.

Primeiro queremos deixar claro que o bairro não vai tolerar a tentativa de responsabilizar o motorneiro Nelson pelo que aconteceu. Estamos iniciando um período de luto coletivo, estendendo panos pretos nas janelas até que a justiça se realize, com indenizações para as famílias e até que cesse o descaso com o sistema de bondes.⁷¹



Figura 5: Faixa em defesa à conduta profissional e inocência do motorneiro Nelson Correia. (Fonte: Maristela Grynberg – Rio On Watch)⁷²

O motorneiro Nelson de fato era uma personalidade do bairro, uma figura marcante por seu sorriso sereno, sua aparência impecável com uniforme alinhado e suspensório apostos dando ares de outro tempo e, acima de tudo, sua gentileza e responsabilidade na condução do seu ofício por cerca de 30 anos. Fazia do trajeto diário uma verdadeira aula a céu aberto, incentivava o exercício do olhar nos passageiros com paradas e explicações, transformava a experiência daquela viagem, fosse meramente corriqueira fosse turística, em um ato de contemplação e descoberta, sem mensurar, estimulava a apropriação da cidade e dos bens culturais a nossa volta.

Nas manifestações, foi concedido o direito de resposta e defesa à família de Nelson frente as acusações e pré-julgamentos a sua pessoa. Dulce, a viúva, frisou o apreço que o marido nutria por seu trabalho, em suas palavras: “Ele amava o que fazia, dava a vida por esse bonde. Ele já estava aposentado, não tinha necessidade de trabalhar, mas dizia que se ficasse em casa

⁷¹ REIS, Júlio. Bonde de Santa Teresa faz 115 anos com protestos de moradores no Rio de Janeiro. **UOL Notícias**, Rio de Janeiro, 01 set. 2011. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2011/09/01/aniversario-de-115-anos-do-bonde-de-santa-teresa-no-rio-tera-protestos-de-moradores.htm>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

⁷² GRYNBERG, Maristela. Bonde do Saara: A alma do bairro de Santa Teresa sobre ataque. **Rio On Watch**, Rio de Janeiro, 04 ago. 2016. Disponível em: <<https://rioonwatch.org.br/?p=21134>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

morreria.”⁷³ e tomada de muita emoção e revolta, disparou:

As pessoas estão dizendo que meu marido é o culpado. Eu não quero ouvir isso, não quero que joguem a culpa nele. Ele era tão cuidadoso, que o apelido dele era “tartaruga”. Se ele não tivesse pedido para as pessoas pularem do bonde, mais pessoas teriam morrido. Ele está morto e morto não tem como se defender. Então, eu peço às leis que coloquem a imagem do meu marido como herói, não como criminoso.⁷⁴

De acordo com Nelson Junior, filho do motorneiro, o pai nunca teceu críticas ao sistema de bonde, sua conduta sempre foi de dedicação, entrega e admiração ao bondinho de Santa Teresa, a afetividade envolvendo esse patrimônio era fortemente sentida e manifestada por Nelson, como reforça Junior:

Ele nunca reclamou sobre defeitos no bonde. Na verdade, ele nunca falava nada de ruim sobre os bondes. Aquilo ali era a vida dele, era tudo para ele. Ele tinha o trabalho como *hobby*, estava até fazendo um curso de inglês e estava muito entusiasmado. Meu pai era como se fosse o guia turístico de Santa Teresa.⁷⁵

E, quando questionado sobre as acusações empreendidas pelo secretário de transportes, Júlio Lopes, Nelson Junior afirma categoricamente: “Não queremos dinheiro. Ficamos chateados com as declarações denegrindo a conduta dele. Ele é um herói, trabalhava no bonde por prazer e sempre era extremamente responsável com os bondes”⁷⁶, revelando toda indignação aos ataques mobilizados contra a memória de seu pai.

Uma data festiva, 115º aniversário dos bondes elétricos em Santa Teresa, mesclou luto e luta, lamento e protesto. Membros da associação e moradores em geral vestidos de preto, com balões da mesma cor e com cartazes em punho contra o estado calamitoso dos bondes, partilhavam de um mesmo sentimento de indignação de dupla natureza: pelo acidente em si, suas vítimas e seus efeitos ao sistema de bondes e ao bairro e pela acusação infundada à Nelson Correia da Silva, 57 anos, motorneiro há 35 anos, funcionário experiente e personagem querido por todos por sua gentileza e prudência na condução do seu ofício.

O próprio governador admitiu na véspera das manifestações a precariedade dos bondes de Santa Teresa: “A verdade é que a frota do bondinho hoje é muito sucateada e não há controle de passageiros”⁷⁷ e acrescentou “foram R\$ 14 milhões de investimento para recuperar bondes e trilhos. Não é possível que em uma instituição com quase 160 funcionários e poucos bondes

⁷³ “Ele amava o que fazia”, diz viúva de motorneiro morto em bonde no Rio. **Guiame.com.br**. Rio de Janeiro, 01 set. 2011. Disponível em: <<https://guiame.com.br/noticias/sociedade-brasil/ele-amava-o-que-fazia-diz-viuvade-motorneiro-morto-em-bonde-no-rio.html>>. Acesso em: 13 mar.2020.

⁷⁴ Ibidem.

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ RJ: Luto e protesto marcam aniversário de 115 anos de bonde. **Portal Terra**, Rio de Janeiro, 1º set. 2011. Disponível em: <<https://www.terra.com.br/noticias/brasil/cidades/rj-luto-e-protesto-marcam-aniversario-de-115-anos-de-bonde,53124cb8511da310VgnCLD200000bbcecb0aRCRD.html>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

⁷⁷ Ibidem.

tenha ocorrido uma situação como esta. O problema ali me parece maior, de gerência”⁷⁸, reiterando a sugestão do modelo de Lisboa, fechado e com apenas uma entrada e saída, como um veículo mais seguro. Importante sublinhar que, na ocasião, Sérgio Cabral e Júlio Lopes ocupavam seus respectivos cargos há cinco anos.

Seguindo a mesma vertente, Rogério Onofre, presidente do Departamento de Transporte Rodoviário do Rio de Janeiro (DETRO), nomeado interventor nesse sistema de transporte, ao visitar a oficina surpreendeu-se com o aspecto de pleno abandono e, ainda tomado de espanto, classificou de “heróis” os funcionários do sistema por trabalharem em condições tão precárias e, embora não pudesse definir ainda com precisão um prazo para a volta dos bondes, afirmou que seria o mais breve possível, assegurando que “não vão mais funcionar de qualquer maneira”⁷⁹.

Logo no início do ano seguinte, mais precisamente no dia 09 de janeiro de 2012, por meio da lei nº 6159, o governador Sérgio Cabral decretou que a partir daquela data a estação localizada próximo ao Largo da Carioca, passaria a ser denominada estação Nelson Correia da Silva, uma homenagem do poder público ao motorneiro vitimado no acidente do ano anterior. Contudo, a mesma seguia inoperante, aguardando medidas para o retorno dos bondes à circulação.

Em fevereiro de 2012, um novo modelo foi apresentado pela empresa que ganhou a licitação de reforma do sistema de bondes de Santa Teresa, a T’TRANS, tanto aos órgãos responsáveis pela preservação das características originais do bondinho, como o Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) e Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (Iphan), quanto à Associação de Moradores e Amigos de Santa Teresa (AMAST) tiveram acesso a proposta.

Na verdade, o Instituto Estadual do Patrimônio Histórico (INEPAC) havia proposto ao governo do Estado em 28 de julho de 2011, alterações nas composições, motivado pela queda e morte de um turista francês de um bonde que cruzava os Arcos da Lapa, ou seja, antes mesmo do descarrilhamento do bonde nº 10, desde que estivessem em concordância com o tombamento. A medida visava adaptação de segurança e controle de passageiros através de grades vazadas nas laterais dos bondes, o que levaria a um novo sistema de embarque, além de

⁷⁸ Ibidem.

⁷⁹ Ibidem.

estribos retráteis, a fim de impedir a viagem de passageiros pendurados⁸⁰.

Sérgio Cabral, em resposta, recomendava a adoção do modelo usado em Portugal, fechado e com duas portas, entretanto, a composição contrastava em muito com a tradicional e característica de Santa Teresa. Diante da negativa ao modelo, o governador chegou mesmo a argumentar que as autoridades patrimoniais eram contrárias as alterações, o INEPAC, em contrarresposta, garantiu que não fazia resistência à modernização do sistema de bondes, mas alguns aspectos essenciais e previstos no processo de tombamento deveriam ser resguardados, como estrutura e estética das composições⁸¹, um bonde completamente fechado feria o modelo de Santa Teresa.

Não obstante, em concordância com as sugestões feitas anteriormente pelo governo do Estado, a T'TRANS apresentou um projeto de reforma dos bondes que promovia uma descaracterização das composições, reduzindo quase que pela metade a capacidade de passageiros⁸² e impedindo as viagens no estribo⁸³ com a inclusão de uma placa de policarbonato nas laterais.

Evidente que o projeto foi severamente criticado pela associação de moradores por tudo que o bondinho representa para o bairro e a população local, ao passo que enquanto patrimônio cultural, associa-se diretamente aos conceitos de memória e identidade, “uma vez que entendemos o patrimônio cultural como locus privilegiado onde as memórias e as identidades adquirem materialidade” (PELEGRINI, 2007: p. 1) e, por essa razão, promovem ações efetivas de preservação, como medidas patrimonialistas e, por certo, sua plena execução de salvaguarda.

De acordo com Jacques Le Goff (1990), a memória, por conservar certos dados, acaba por contribuir para que o passado não seja totalmente esquecido, pois desperta o indivíduo a atualizar suas impressões e/ou afetividades passadas, propiciando que a história se eternize na consciência humana. Ora, basta pensarmos que o passado só permanece “vivo” por meio de trabalhos de síntese da memória, referendando e tornando possível revivê-los a partir da partilha de experiências, tornando com isso a memória “viva” (ALBERTI, 2004, p. 15), não surpreende

⁸⁰ RJ: Luto e protesto marcam aniversário de 115 anos de bonde. **Portal Terra**, Rio de Janeiro, 1º set. 2011. Disponível em: <<https://www.terra.com.br/noticias/brasil/cidades/rj-luto-e-protesto-marcam-aniversario-de-115-anos-de-bonde,53124cb8511da310VgnCLD200000bbcecb0aRCRD.html>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

⁸¹ Ibidem.

⁸² Os bondes tinham a capacidade de transportar até 44 passageiros, porém o novo bonde comportaria somente 24 passageiros sentados.

⁸³ Eram conhecidos por caroneiros os passageiros que viajavam pendurados nos estribos e não efetuavam pagamento da tarifa.

que, para os moradores de Santa Teresa, o bairro tenha perdido a vivacidade com a suspensão do serviço, posto que bonde simboliza e dinamiza suas principais vias.

E, neste sentido, ainda que devamos considerar a memória como um fenômeno particular, não podemos desconsiderar seu potencial enquanto fenômeno coletivo e social, como nos sugere Maurice Halbwachs em seu livro “A memória coletiva”. De fato, a ressignificação do conceito de memória proposto pelo autor permite que compreendamos as flutuações, transformações e mudanças constantes imbricadas nas memórias, tanto individuais quanto coletivas, mas concebidas em marcos ou pontos referenciais relativamente invariantes e imutáveis, o que indica que a memória consiste, ela própria, em uma espécie de seleção, voluntária ou involuntária (HALBWACHS, 2003).

Mesmo porque os principais elementos constitutivos da memória, segundo Michel Pollak em seu artigo “Memória social e identidade” consistem em: acontecimentos vividos ou herdados, pessoas e/ou personagens e, finalmente, os lugares (POLLAK, 1992, p. 02-03). Percebe-se, pois, tais características envolvidas na questão referente ao bondinho, haja vista que há toda uma dinâmica de sociabilidade dos moradores no bairro de Santa Teresa que, pouco a pouco, compõe estas memórias individuais e coletivas fosse por experiências vividas ou herdadas através dos pais, avós etc.

Além disso, Pollak sublinha que graças a seu caráter seletivo, a memória corresponde a uma construção e, sob esta perspectiva, em se tratando da memória individual vivida, todo exercício de armazenar, descartar, rememorar, perpassa o trabalho de organização, enquanto que a memória herdada, aguça o sentimento de identidade, individual e coletivo, “na medida em que ela é também um fator extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si” (POLLAK, 1992, p. 05).

O que justifica a mobilização e atuação ferrenha da associação de moradores de Santa Teresa, trata-se, pois, de uma luta pela continuidade, coerência e unidade do que entendem por seu, seja o bairro em si, seja o bondinho, compreendidos como marcos referenciais que organizados dão sentido às trajetórias de vida e suas memórias, individuais e coletivas, já que a memória revela-se indispensável à percepção de si e dos outros e ao sentimento de identidade.

Assim sendo, na visão de Jacques Schwarzstein, diretor de transporte da associação de moradores, o modelo sugerido feria a função primeira do bonde, transporte público de massa, voltado à população em deslocamentos cotidianos, pois as vagas seriam insuficientes diante da

demanda e, por consequência, preconizava a função secundária de atração turística, ao mesmo tempo que feria seu papel enquanto bem cultural do bairro e da cidade, portanto, patrimônio que elabora memórias individuais e coletivas e fomenta as identidades desse lugar e seus habitantes.⁸⁴

Importante esclarecer que a atividade turística pode ser definida e desempenhada de modo nocivo e predatório, isto é, por meio de um “turismo de massa”, que tende a degradar e transformar, segundo seus interesses os espaços culturais, da mesma maneira que pode ser definida e desempenhada de maneira sustentável e positiva, oportunizando o reconhecimento e a preservação do patrimônio cultural por meio do desenvolvimento da atividade econômica.

Partindo dessa premissa, Jacques Schwarzstein identificou no projeto sugerido uma clara manifestação de turismo de massa, justamente por tratar patrimônio como “produto” a ser comercializado, priorizando os interesses governamentais e mercadológicos em detrimentos dos interesses socioculturais dos moradores e usuários do bonde que, como meio de transporte e bem cultural, torna-se indispensável na organização de Santa Teresa, uma vê que “a constituição do espaço, que é historicamente produzida, também pode ser entendida a partir da funcionalidade e dos significados que o patrimônio cultural revela ao longo da sua história – da origem ao tempo presente” (MONASTIRSKY, 2009: p. 323).

Sempre houve e sempre haverá uma apropriação do espaço em curso agindo das mais diversas formas, delimitando, ocupando, expulsando, construindo, destruindo e transformando, todas engrenadas essencialmente em função dos mecanismos de mercado e das decisões políticas, isto é, às práticas de poder da sociedade naquele determinado momento, bem como o que deve ser tornado patrimônio, como explica Leonel Brizolla Monastirsky:

Entre as forças de intervenção, as mais efetivas estão relacionadas ao poder público e com o poder do capital associados na maioria dos casos. Em ambas, a determinação do que deve ser considerado patrimônio, e, posteriormente, como se realiza o processo de preservação e uso passa por uma sequência de escolhas: a indicação do patrimônio a ser preservado, o conceito de preservação, a técnica de restauração e a utilização. (MONASTIRSKY, 2009, p. 327)

As viagens de bonde em Santa Teresa, enquanto atividade relacionada ao fluxo de pessoas, acaba por propiciar um intercâmbio de diferentes culturas e, assim, a interferência se manifesta tanto do ponto de vista da degradação física, na ausência de manutenção e de

⁸⁴ Desativado desde 2011, novo bondinho de Santa Teresa deve ser apresentado em fevereiro. **Agência Brasil**. Rio de Janeiro, 23 dez. 2012. Disponível em <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2012/12/23/desativado-desde-2011-novo-bondinho-de-santa-teresa-deve-ser-apresentado-em-fevereiro.htm?app=uol-generic&plataforma=ipad&cmpid=copiaecola>>. Acesso em: 23 ago. 2019.

regramento sobre o controle de passageiros, quanto do ponto de vista da desfiguração, perceptível na proposta apresentada pela T'TRANS, nas intervenções estéticas e o consequente esvaziamento de sentidos ocasionados pela transformação de tradições, como a viagem dependurado no estribo. Além disso, à medida que um bem cultural passa a assumir um valor predominantemente comercial, o risco da perda de sua autenticidade aumenta exponencialmente, já que passam a incidir outros atores e interesses que não aqueles que originalmente os constituíram (OMT, 2001).

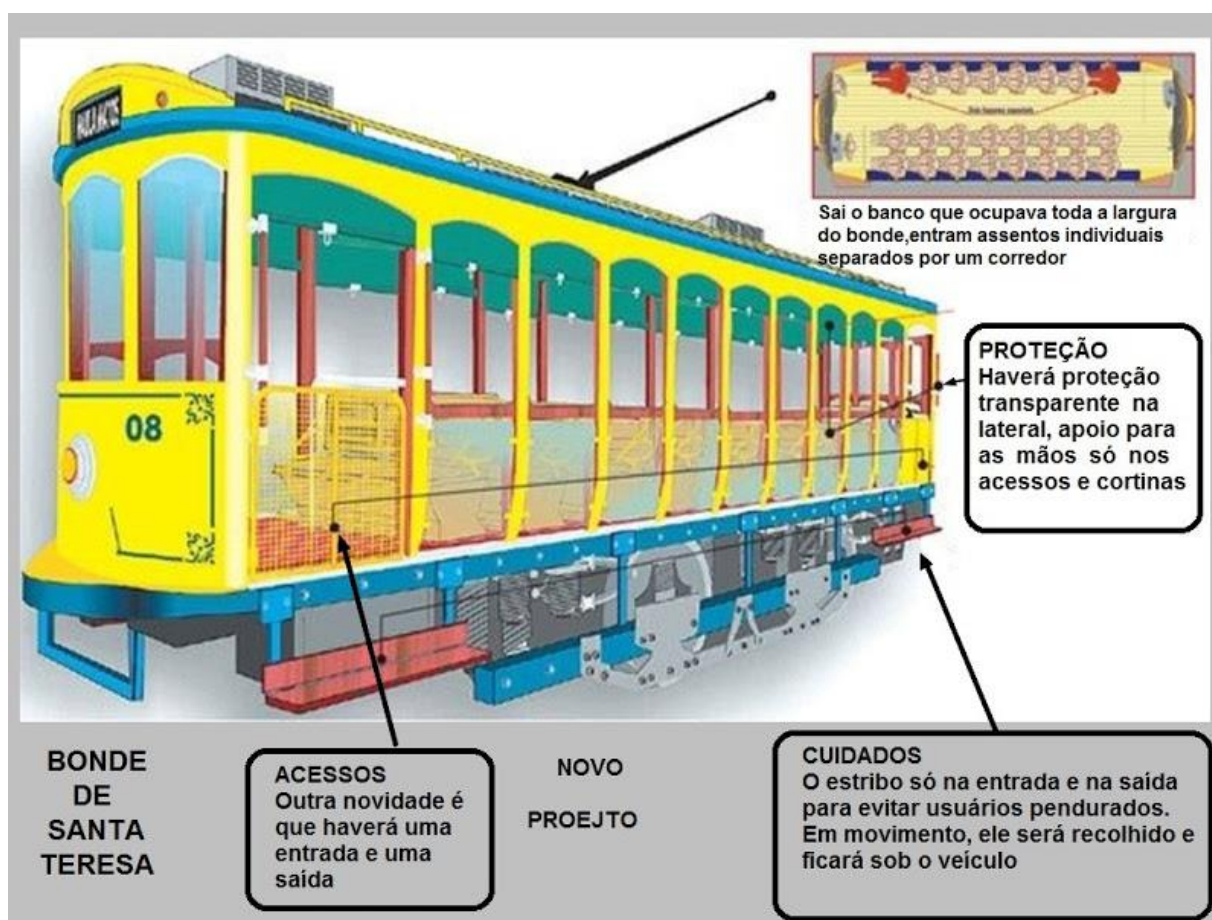


Figura 6: Primeira proposta de modelo de bondes para o bairro de Santa Teresa. (Fonte: Band Entretenimentos)⁸⁵

De fato, o novo projeto de bondes para Santa Teresa sob o argumento da segurança, restringia o acesso, diminuía seu potencial enquanto meio de transporte e reforçava sua competência enquanto atração turística, haja visto que as laterais em policarbonato e os estribos somente nos acessos de embarque e desembarque impediam o acesso indiscriminado e a viagem

⁸⁵ Bonde de Santa Teresa. Moradores criticam MP. **Metrô RJ**, Rio de Janeiro, 10 mai. 2012. Disponível em: <<https://entretenimento.band.uol.com.br/masterchef/noticias/100000502737/bonde-de-santa-teresa-moradores-criticam-mp.html>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

pendurado nos bondes, prática comum fosse pela sensação de liberdade, fosse pela necessidade, já que os passageiros dessa modalidade não pagavam passagem.

E, mesmo que visando maior segurança e lucro eminente, tais medidas também acabavam por afetar o turismo cultural, visto que este se desenvolve em espaço essencialmente relacionados à atividade humana, logo, reside nas relações de um universo cultural diferente daquele experimentado pelo turista em seu cotidiano habitual, eis seu principal foco de consumo. Em outras palavras, o interesse e motivação maiores para o turista cultural reside na busca pela diferença, que lhe é apresentada por lugares de memória e manifestações de caráter único, carregados de simbologia como a prática dos caroneiros.

Além disso, Pierre Nora em seu artigo “Entre memória e história: a problemática dos lugares” corrobora para este debate ao evocar a obsessão pela memória e pelo dever de memória no tempo presente, algo perceptível no tocante ao bondinho em Santa Teresa, visto que a associação de moradores reforçou à importância histórica e cultural deste bem ao bairro entre os anos de 2011 e 2015, período em que sua ausência foi sentida mais fortemente no seu lugar de memória por excelência. Aliás, o autor define que:

Os lugares de memória são, antes de tudo, restos. [...] São os rituais de uma sociedade sem ritual; sacralizações passageiras numa sociedade que dessacraliza; fidelidade particulares de uma sociedade que aplaina os particularismos; diferenciações efetivas numa sociedade que nivela por princípio; sinais de reconhecimento e de pertencimento de grupo numa sociedade que só tende a reconhecer indivíduos iguais e idênticos.” (NORA, 1993, p. 12-13).

Nora ainda esclarece que os lugares de memória são apresentados simultaneamente como materiais, simbólicos e funcionais e, tão somente, diferem em razão do grau em que coabitam, elementos presentes no bondinho que, enquanto bem material, traz consigo uma carga simbólica do ponto de vista histórico, paisagístico e cultural e funcional do ponto de vista da locomoção enquanto meio de transporte.

A propósito, no que tange a relação entre memória e patrimônio, o autor frisa que consiste em algo profundamente imbricado nas demandas surgidas no presente, como sublinha:

[...] não basta se contentar em entender o alargamento brutal da noção e sua dilatação recente e problemática a todos os objetos testemunhos do passado nacional, mas, muito mais profundamente, a transformação em bem comum e em herança coletiva das implicações da memória mesma. (NORA, 1986, p. 2210)

Razão pela qual as reivindicações da associação de moradores em defesa do bonde articula as memórias e identidades que fluem deste bem cultural e meio de transporte, no contemporâneo, ainda que se aproprie de toda sua trajetória histórica, inclusive para dar

legitimidade as suas exigências, tomando qualquer ação discrepante como ameaça direta.

A proposta em questão ratifica esse posicionamento adotado, pois as mudanças na composição com somente uma entrada e saída em dois pontos e o controle no ingresso de passageiros a partir dessa medida, bem como a redução significativa da capacidade de lotação, inferior mesmo ao bonde convencional, foi interpretada como danosa à estrutura e às práticas envoltas no bondinho, por cercear ainda mais os usos e experiências cotidianas, mesmo porque o corredor sugerido não era funcional e tão pouco adequado às demandas dos passageiros de modo geral, moradores e frequentadores do bairro.

Ora, o *design* pode ser uma ferramenta de transformação do patrimônio desde que articulado ao conceito de economia criativa, no qual os recursos utilizados mobilizam o capital intelectual e os recursos culturais. O precursor do conceito, John Howkins, assim o definiu:

São atividades as quais resultam em indivíduos exercitando a sua imaginação e explorando seu valor econômico. Pode ser definida como processos que envolvam criação, produção e distribuição de produtos e serviços, usando o conhecimento, a criatividade e o capital intelectual como principais recursos produtivos (HOWKINS, 2012, p. 106).

Ocorre que, a perspectiva patrimonializadora sintetiza a expressão que se pretende construir da memória e, quando manifestada no tempo presente, passa por pressões e embates ferrenhos como ocorre em Santa Teresa com o bondinho, sobretudo, no enfrentamento entre associação de moradores e companhia gestora que mobilizam, cada qual empenhada em seus interesses, esses referenciais tanto do bairro quanto da cidade, passíveis de preservação, mas igualmente sujeitos aos critérios de seleção aplicados. Sobre esta estruturação da memória, Pollak (1992) afirma que:

Esse último elemento da memória - a sua organização em função das preocupações pessoais e políticas do momento mostra que a memória é um fenômeno construído. Quando falo em construção, em nível individual, quero dizer que os modos de construção podem tanto ser conscientes como inconscientes. O que a memória individual grava, recalca, exclui, relembra, é evidentemente o resultado de um verdadeiro trabalho de organização. (POLLAK, 1992, p. 4-5)

Logo, a memória enquanto fenômeno construído se manifesta em Santa Teresa, sobretudo, na luta que os moradores mobilizam sobre o bonde, por vezes no anseio de protegê-lo e, com isso, proteger a si mesmo e toda a ordenação mental que se fundamentou ao longo da vida sobre a forma e o conteúdo desse bem cultural. Outra relação importante reside na estreita ligação entre memória e o sentimento de identidade, isto é, o sentido da imagem de si, para si e para os outros. Pollak (1992) aponta três categorias como indispensáveis à sua composição, a

menção:

[...] há a unidade física, ou seja, o sentimento de ter fronteiras físicas, no caso do corpo da pessoa, ou fronteiras de pertencimento ao grupo, no caso de um coletivo; há a continuidade dentro do tempo, no sentido físico da palavra, mas também no sentido moral e psicológico; finalmente, há o sentimento de coerência, ou seja, de que os diferentes elementos que formam um indivíduo são efetivamente unificados. (POLLAK, 1992, p. 05)

Ora, o bairro de Santa Teresa consiste ele próprio no recorte territorial fomentador deste sentimento identitário de seus moradores que, unidos pela noção de pertencimento, reivindicam a continuidade do referencial primeiro de sua existência, tomando-o como indispensável a manutenção da coerência entre o espaço e seus habitantes.

Se a memória contribui significativamente para criar um sentimento de continuidade e coesão de uma pessoa e/ou grupo em sua reconstrução de si, consequentemente, a memória constitui o sentimento de identidade, embora Pollak (1992) assinala que memória e identidade possam perfeitamente ser negociadas, de modo que não podem ser entendidas como fixas de uma pessoa ou de um grupo, uma essência, mas algo em constante flutuação, por vezes disputados em conflitos sociais e intergrupais.

E, na mesma medida em que esse cenário de disputa se mune dos conceitos de memória, identidade e patrimônio, posto que a memória se reserva a operar com os acontecimentos, pessoas e/ou personagens e lugares de forma coletiva a fim de lançar interpretações do passado que se pretende salvaguardar, definindo e legitimando o sentimento de pertencimento e as fronteiras sociais. Ademais, “a referência ao passado serve para manter a coesão dos grupos e das instituições que compõem uma sociedade, para definir seu lugar respectivo, sua complementariedade, mas também as oposições irreduzíveis” (POLLAK, 1989, p. 9).

Em resposta à AMAST, Eduardo Macedo, responsável pela revitalização do sistema de bondes, afirmou que “a proteção que vamos incluir é por uma questão de segurança, uma camada de policarbonato translúcido, com estribo retrátil (para embarque e desembarque), mas que não afeta em nada o *layout*”⁸⁶, posicionamento condizente com a notificação de tombamento do IPHAN por sua importância histórica e paisagística, posto que a fim de não criar empecilhos à modernização do sistema e em prol da segurança, não foram inclusos os tipos de trilhos ou composições, somente seu trajeto e um exemplar de bonde nº 02⁸⁷.

⁸⁶ Modelo novo do bondinho de Santa Teresa será conhecido em fevereiro. **Último segundo**, 23 de dez. 2012. Disponível em: <<https://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/rj/2012-12-23/prototipo-do-novo-bondinho-de-santa-teresa-sera-conhecido-em-fevereiro.html>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

⁸⁷ Trajeto do bondinho de Santa Teresa, no Rio de Janeiro, é preservado. **IPHAN**, Rio de Janeiro, 04 abr. 2012. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/1110/trajeto-do-bondinho-de-santateresa-no-rio-de-janeiro-sera-preservedo>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

Todavia, após o recebimento de uma petição pública, além de mais de 7 mil assinaturas ao manifesto “Bonde que queremos para Santa Teresa”, encaminhado a Maria Paula Gouvêa Galhardo, juíza titular da 4ª Vara de Fazenda Pública, acabou por deferir uma liminar que atendia Ação Civil Pública, de autoria do diretor de transporte da associação de moradores de Santa Teresa, Jacques Schwarzstein, a qual suspendeu o processo licitatório aberto pelo edital publicado pelo Governo Estadual no dia 28 de fevereiro que favorecia a empresa T’TRANS⁸⁸, tal decisão judicial justificava-se pelas irregularidades flagrantes, incluindo ausência de projeto básico e desrespeito ao decreto de tombamento do bonde pelo INEPAC.

O manifesto apresentava o bonde como principal meio de transporte do bairro e, neste sentido, deveria atender a população local, de modo que pautas como horário de funcionamento, pontos de embarque e desembarque, valor tarifário e integração com demais meios de transporte da cidade deram o tom das demandas dos moradores. Além disso, da exigência de uma gestão transparente e participativa, pensando na acessibilidade, recuperação e conservação de todo o sistema, preservação do modelo estético e técnico dos veículos, com aperfeiçoamento tecnológico dos seus itens de segurança sem danos às características firmadas no processo de tombamento do INEPAC e, por fim, todo o exposto cumprido com a reativação total do sistema em até 2 anos a contar da data de interrupção, 27 de agosto de 2011⁸⁹.

De mais a mais, a liminar estabeleceu condições para um novo edital, com maiores detalhes técnicos e de preservação das características originais do bonde. Em defesa do modelo antigo, Elzbieta Mitkiewicz, presidente da AMAST, frisou que “com a capacidade de transporte de passageiros reduzida a mais de 50%, isso inviabiliza o bonde como principal transporte coletivo do bairro, que é o que os moradores querem”⁹⁰, sugerindo que as adaptações devem estar atentas e compatíveis aos anseios dos usuários do bonde como meio de transporte acessível, eficiente e ecológico e bem cultural preservado quanto a sua relevância histórica, paisagística e cultural.

Ponto interessante se pensarmos mesmo no viés turístico, pois considerando Plano

⁸⁸ Importante recordar que a empresa em questão assombrava os moradores de Santa Teresa desde a reforma dos bondes em 2005, na qual entregou modelos que ficaram conhecidos como “Frankenstein”, por não se adaptarem às ladeiras de Santa Teresa e travarem nas curvas.

⁸⁹ O bonde que queremos para Santa Teresa. **Petição Pública**, Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://peticaopublica.com.br/pview.aspx?pi=P2012N21566>>. Acesso em: 13 mar. 2020.

⁹⁰ Licitação para compra de bondes para Santa Teresa, no Rio, é suspensa. **G1**, Rio de Janeiro, 03 mar. 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/04/licitacao-para-compra-de-bondes-para-santa-teresa-no-rio-e-suspensa.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

Nacional de Turismo 2018-2022, que prevê em sua diretriz 3.4, a promoção da sustentabilidade, entendida como a “preservação não apenas dos recursos naturais, mas da cultura e da integridade das comunidades visitadas”, em outras palavras, conservando as culturas locais e os valores morais das populações, fortalecendo as identidades das comunidades e contribuindo para o seu desenvolvimento, no mesmo sentido em que a qualidade de infraestrutura, equipamentos e serviços do bem cultural devem estar intimamente relacionados ao potencial de inovação e criatividade.

Partindo desta premissa, Françoise Choay em seu livro “Alegoria do Patrimônio”, destaca que a crise de identidade advém da perda de referências culturais sofridas pelo sujeito, na medida em que, sob a égide do progresso, vai se transformando os lugares em prol da modernização, do avanço técnico e social e da suposta melhoria na qualidade de vida do entorno, tal como a CENTRAL aciona frequentemente no sistema de bondes de Santa Teresa, sobretudo no que diz respeito aos modelos de composição, no qual a alteração mais sentida foi a retirada da prática de viagens nos estribos, entendida pela AMAST como uma perda imensurável à dinâmica de uso, tanto no modo como se embarcava e desembarcava, quanto na experiência de caronas e caroneiros no ato de flunar pelas ruas do bairro nos bondes.

Nesta circunstância, Pierre Nora, evoca questões relativas à urgência contemporânea vivida pelo homem de conectar-se com o passado:

Em todo o mundo, estamos experimentando a emergência da memória [...]. Durante os últimos vinte e cinco anos, todos os países, todos os grupos sociais e étnicos, passaram por uma profunda mudança, mesmo uma revolução, no relacionamento tradicional que tem mantido com seu passado. Essa mudança tem adotado múltiplas e diferentes formas, [...] o culto às raízes, ondas comemorativas de sentimento; conflitos envolvendo lugares ou monumentos simbólicos; uma proliferação de museus; aumento da sensibilidade relativa à restrição de acesso ou à exploração de arquivos; uma renovação do apego àquilo que em inglês é chamado de *heritage* e em francês *patrimoine*; a regulamentação judicial do passado. Qualquer que seja a combinação desses elementos, é como uma onda de recordação que se espalhou através do mundo e que, em toda a parte, liga firmemente a lealdade ao passado – real ou imaginário – e a sensação de pertencimento, consciência coletiva e autoconsciência. Memória e identidade. (NORA, 2009, p. 6).

Em suma, reforça-se substancialmente a necessidade de preservar referências materiais, imateriais e intangíveis, dos códigos e das origens das sociedades, isto porque possibilita que o sujeito se sinta pertencente a um todo, ou seja, sem prejuízo quanto ao senso de identidade, razão pela qual a associação de moradores se coloca demasiado persistente na preservação do bonde em Santa Teresa com o serviço fornecido na sua totalidade e dentro as especificidades salvaguardadas que tornam ele um bem cultural referencial ao bairro e às suas trajetórias de vidas.

No tocante às investigações referentes ao acidente de 27 de agosto de 2011, a associação de moradores criticou a denúncia empreendida pelo Ministério Público, autuando por lesão corporal e homicídio culposo, quando não há intenção de matar, cinco funcionários⁹¹ da CENTRAL responsáveis pelos serviços de circulação e chefia de manutenção dos bondes de Santa Teresa, enquanto o secretário de transportes, Júlio Lopes, sequer foi citado. Nas palavras de Elzbieta Mitkiewicz, “é um absurdo. Não esperávamos que os funcionários fossem responsabilizados pelo acidente. Eles só executam os serviços, quando o gestor é o responsável pelos recursos e investimentos. Os funcionários também são vítimas”⁹².

Em conformidade, o diretor do Sindicato dos Ferroviários, Pedro Ricardo Neto, partilhou da mesma crítica ao Ministério Público, haja vista que atingiu o lado mais vulnerável dentro desse cenário de descaso com o sistema de bondes de Santa Teresa, já que “os engenheiros e mecânicos verificam, pedem para comprar material, fazem o pedido à empresa e a direção por cima não compra. A gente tem que quebrar galho. O Estado não compra o material e aí depois tem o acidente e o culpado é o de baixo?”⁹³.

Não obstante, o Ministério Público defendia ter havido negligência durante o processo de manutenção dos bondes e, se condenados, os funcionários poderiam cumprir até dois anos de prisão, visto que:

Os funcionários que trabalham diretamente como mecânicos e, principalmente, os seus supervisores, tinham o dever de retirar de circulação os veículos que não possuíam condições de uso, assim como de informar aos seus superiores da necessidade de equipamentos e investimentos para o regular funcionamento do serviço, fato não verificado.⁹⁴

Ainda de acordo com o Ministério Público, anotações registradas no livro de manutenção da oficina de bondes demonstravam que o bonde de nº 10 apresentava problemas crônicos no sistema de frenagem, sendo desproporcional a frequência de reparos realizados. Uma declaração registrada na apuração dos fatos aponta que o bonde “apresentava frequentemente problemas nas sapatas que precisavam ser trocadas com muita frequência, pois

⁹¹ O motorneiro Gilmar Silvério de Castro, o engenheiro mecânico José Valladão Duarte, o chefe de manutenção Cláudio Luiz Lopes do Nascimento e os assistentes de manutenção Zenivaldo Rosa Corrêa e João Carlos Lopes da Silva.

⁹² METRÔ RJ. Bonde de Santa Teresa: moradores criticam MP. **Band Entretenimento**, Rio de Janeiro, 10 mai. 2012. Disponível em: <<https://entretenimento.band.uol.com.br/masterchef/noticias/100000502737/bonde-de-santa-teresa-moradores-criticam-mp.html>>. Acesso em: 10 mai. 2019.

⁹³ Ibidem.

⁹⁴ MP denuncia 5 por acidente em bonde de Santa Teresa, no Rio. **G1**, Rio de Janeiro, 08 mai. 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/05/mp-denuncia-5-por-acidente-em-bonde-de-santa-teresa-no-rio.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

eram de má qualidade.”⁹⁵

A partir desse testemunho, pode-se constatar que além da necessidade de reparos na composição do acidente, havia um reconhecimento por parte do próprio Ministério Público quanto a procedência duvidosa, isto é, de má qualidade das peças fornecidas pela empresa, ou seja, funcionários responsáveis pela manutenção indicaram falhas no bonde, solicitaram peças para troca e após terem realizado o ajuste houve, ainda assim, o acidente que, ao fim e ao cabo, recaiu sobre os funcionários em um primeiro momento, gerando indignação na associação de moradores e representantes dos ferroviários.

Eis que próximo de completar um ano do acidente, em 2012, a associação de moradores prestou homenagens em atos religiosos nos dias 25 e 26 de agosto, respectivamente na Igreja Anglicana e a Igreja Matriz de Santa Teresa, bem como o ato “Bonde ladeira abaixo”, realizado na praia de Ipanema, zona sul da cidade, no qual uma réplica do bonde produzida pelo artista plástico Getúlio Damado circulava enquanto panfletos eram distribuídos e, no final do protesto, um abraço simbólico dado ao bonde manifestava toda a carga de afetividade dos moradores para com o transporte e bem cultural do bairro por excelência.

E, por fim, no dia 27 de agosto, a associação de moradores organizou uma manifestação na estação do Curvelo, local que vinha sendo revitalizado pelo movimento “O bonde que queremos para Santa Teresa”, através da arte de grafiteiros que fizeram uma homenagem ao bairro e à memória do motorneiro Nelson, que dirigia o bonde acidentado.⁹⁶

Todos essas manifestações resgatam elementos comuns à representação do bonde e operam como estilhaços de memória na medida em que rememoram o meio de transporte e bem cultural em sua inserção na vida dos moradores e, portanto, do próprio bairro, pois como afirma Le Goff (2007), a memória acaba por estabelecer um vínculo entre as gerações humanas e o tempo histórico que as acompanha, um vínculo afetivo que capacita essa população a atuarem como “sujeitos da história”, que possuem assim como direitos, também deveres para com a sua localidade, visto que:

A memória é um elemento essencial do que se costuma chamar identidade, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia. Mas a memória coletiva é não somente uma conquista é também um instrumento e um objeto de poder. São as sociedades cuja memória social é sobretudo oral ou que estão em vias de constituir uma memória coletiva escrita que melhor permitem compreender esta luta pela dominação da recordação e da tradição, esta manifestação da memória. (LE GOFF, 2013, p.435)

⁹⁵ Ibidem

⁹⁶ Atos lembram um ano de acidente com bonde de Santa Teresa, no Rio. **G1**, Rio de Janeiro, 25 ago. 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/08/atos-lembram-um-ano-de-acidente-com-bonde-de-santa-teresa-no-rio.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

O autor destaca, que a “identidade cultural de um país, estado, cidade ou comunidade se faz com a memória individual e coletiva” ao passo em que a sociedade se dispõe a “preservar e divulgar os seus bens culturais” dá-se início ao processo denominado pelo autor como a “construção do ethos cultural e de sua cidadania” (PELEGRINI, 2006: p. 116-117). E, no momento em que compreendemos o patrimônio como algo que recebemos do passado, vivenciamos no presente e transmitimos as gerações futuras, estamos admitindo “que o patrimônio é historicamente construído e conjuga o sentimento de pertencimento dos indivíduos a um ou mais grupos” (PELEGRINI, 2007, p. 3), sentimento esse, que acaba por assegurar uma identidade cultural.

Endossando essa perspectiva, o integrante da associação “Bonde que queremos”, Jacques Schwarstein, ressaltou a importância da volta do transporte para a sociedade, afirmando que o bonde “é mais do que um meio de transporte, é um monumento histórico. Queremos nosso bonde novamente”⁹⁷ e Elzbieta Mitkiewicz, presidente da AMAST, comentou que o acidente “foi uma tragédia anunciada. Agora ele não tem que inventar um modelo novo, um sistema novo. Não foi isso que causou o acidente, foi a falta de manutenção.”⁹⁸

Enquanto o sistema não fosse reestabelecido, como medida paliativa, no início de outubro daquele ano, a Prefeitura e a Secretaria de Transportes subsidiaram cerca de 6 ônibus das linhas de ônibus 006 e 014, respectivamente, Silvestre – Castelo e Paula Mattos – Castelo, com valor tarifário de R\$ 0,60 correspondente ao cobrado pelos bondes antes do acidente, até sua retomada prevista para o final de 2012⁹⁹.

Para diferenciá-lo dos demais veículos das linhas, os ônibus receberam um *design* singular inspirado nos bondes, em tons de amarelo e branco com detalhes em azul, algo que saciasse a memória visual e afetiva dos usuários que sentiam sua ausência fosse pela praticidade, fosse pelo custo da tarifa, comportaria, assim, a democratização do acesso ao transporte. A seguir, o protótipo apresentado e, posteriormente, posto em vigor:

⁹⁷ SOARES, Renata. Ato religioso lembra vítimas de acidente com bonde em Santa Teresa. **G1**, Rio de Janeiro, 25 ago. 2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/08/ato-religioso-lembra-vitimas-de-acidente-com-bonde-em-santa-teresa.html> Acesso em: 08 jan. 2019.

⁹⁸ Moradores de Santa Teresa fazem homenagem às vítimas do bonde. **G1**, Rio de Janeiro, 27 ago. 2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/08/moradores-de-santa-teresa-fazem-homenagem-vitimas-do-bonde.html>. Acesso em: 08 jan. 2019.

⁹⁹ MESSINA, Paulo. *Prefeitura Cria Ônibus a R\$ 0,60 em Santa Teresa*. **Blog Diário do Mandato**, Rio de Janeiro, 8 out. 2011. Disponível em: <https://blog.messina.com.br/tag/onibus-santa-teresa/>. Acesso em: 20 mai. 2019.



Figura 7: Modelos de Linhas SE 006 (Silvestre-Castelo) e SE 014 (Paula Matos-Castelo) com valor tarifário de 0,60 (sessenta centavos). (Fonte: Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro/ Secretária de Transportes)¹⁰⁰

Todavia, a medida provisória se revelou pouco eficaz, posto que a frota especial contava com poucos ônibus, três em cada linha, um contingente muito abaixo do esperado e necessário para atender a população local que diariamente fazia uso dos bondes para se locomover, além da longa espera nas paradas e das viagens em veículos lotados, igualmente arriscados, ou seja, a situação dos transportes em Santa Teresa seguia sem grandes mudanças e melhorias.

A moradora e professora Lilian, na época em atividade no seu ofício, sentiu através de seus alunos moradores de Santa Teresa e comunidades do entorno a defasagem do serviço temporário, uma vez que não atendia aos moradores da rua Almirante Alexandrino e adjacentes da Praça Odylo Costa Neto para cima, atuando somente nos eixos entre Largo do Guimarães e Largo do Curvelo e Largo das Neves, como sugere:

Olha, na época, eu já trabalhava ali no CIEP, meus alunos usavam muito o bonde, eu trabalhava com jovens e adultos trabalhadores e tinha muita gente que morava nos Prazeres e usava o bonde cotidianamente, significava uma passagem de 0,60 centavos, isso é uma coisa forte, né? Depois eles colocaram num determinado período um micro-ônibus, mas isso também foi uma briga danada, o trajeto desse micro-ônibus qual seria? Eu lembro dele subindo ali pela Monte Alegre, mas não atendeu como o bonde atendia. (MORENO, 2020)

¹⁰⁰ MESSINA, Paulo. [Prefeitura Cria Ônibus a R\\$ 0,60 em Santa Teresa](https://blog.messina.com.br/tag/onibus-santa-teresa/). **Blog Diário do Mandato**, Rio de Janeiro, 8 out. 2011. Disponível em: <<https://blog.messina.com.br/tag/onibus-santa-teresa/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

Dentro desse recorte espacial, a moradora aposentada relembra que um dos trechos não atendidos foi justamente onde se localiza o ateliê Chamego Bonzolândia, do artista plástico Getúlio Damado, morador de Santa Teresa e seu amigo próximo, partilhando que “ele começou a ter problemas seríssimos por que o Getúlio depende do bonde passando. Seja do turista que passa, seja do morador ou qualquer um que para e fala ‘ah eu vou comprar uma obra!’” (MORENO, 2020).

E, de fato, o próprio Getúlio desabafa que sentiu a ausência do bonde não apenas do ponto de vista do meio de transporte e do afeto, como também do comércio “porque com o bonde funcionando sempre subia um turista para conhecer o bairro e o turista chega nas lojinhas e compra uma obrzinha” (DAMADO, 2020). Outro morador que destaca esse efeito da suspensão do sistema, Oscar Fernandes, reflete que para o comércio e os ateliês tratava-se de algo irreparável, haja vista que para “o bairro que é um bairro que vive da cultura é uma perda catastrófica porque está incluído no pacote, vai em Santa Teresa, faz um passeio de bonde, conhece o bairro todo, isso aí é um patrimônio.” (FERNANDES, 2020).

Em 2013, às investigações em curso passaram por reviravoltas, sobretudo, no que se refere ao secretário de transporte Júlio Lopes, afinal, em maio daquele ano, o procurador geral da república, Roberto Gurgel, determinou o arquivamento do processo no Ministério Público Federal (MPF) que o imputava pelo acidente envolvendo o bonde em Santa Teresa, por considerar que a alegação no âmbito penal não era determinar a responsabilidade ao secretário estadual de transportes no acidente e, neste sentido, a companhia seria a responsável pela gestão do bondinho, portanto, teria autonomia administrativa e independência¹⁰¹.

Enquanto isso, os funcionários da companhia que administrava o sistema de bondes seguiam respondendo na justiça. No decorrer do ano, foram ouvidas 3 vítimas do acidente, 4 testemunhas de acusação e 21 testemunhas de defesa e os 5 réus na 39ª Vara Criminal do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Em depoimento, 4 dos 5 réus atribuíram a colisão entre o bonde e um veículo, momentos antes do acidente fatal, como determinante para a tragédia.¹⁰²

Todavia, o ano de 2013 reservaria mais mudanças repentinas que o ano anterior e em

¹⁰¹ Júlio Lopes responsabilizado por acidente com seis mortos em Santa Teresa. **O Dia**, Rio de Janeiro, 11 out. 2012. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2013-12-11/julio-lopes-e-responsabilizado-por-acidente-com-seis-mortos-em-santa-teresa.html>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

¹⁰² Processo do caso do bonde de Santa Teresa, no Rio, chega à fase final. **G1**, Rio de Janeiro, 03 dez. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/12/processo-do-caso-do-bonde-de-santa-teresa-no-rio-chega-fase-final.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

uma escala ainda maior, afinal, nem mesmo o entusiasmo com o primeiro de muitos eventos esportivos de grande porte, a Copa das Confederações¹⁰³, pôde conter a insatisfação de uma multidão que tomou as ruas em um ciclo de protestos que marcou a história do país e de suas principais capitais. Nas palavras de Daniel Bustamante Teixeira:

O conceito de multidão ajuda a entender isso que chamamos de vertigem de junho, as mais diversas formas de se manifestar reunidas nos mesmos protestos: a irreverência e o lúdico ao lado da ação direta e da resistência; os palhaços e os *black blocs*; a ciranda e o espírito de guerrilha. Mas não estamos falando de tendências opostas que se anulam, quando a força e a beleza de junho encontram-se justamente em sua multiplicidade. (TEIXEIRA, 2017, s/p.)¹⁰⁴

As “Manifestações dos 20 centavos”, “Manifestações de Junho” ou “Jornadas de Junho”, não raramente chamada de “Nova Revolta do Vintém”¹⁰⁵, dada a contestação inicial aos aumentos nas tarifas de transporte público empreendido pelo MPL (Movimento Passe Livre), denunciando o óbvio em uma pergunta: “se é público, porque pagamos?” e, surpreendentemente, transformando-se em uma das maiores manifestações de rua da história recente do Brasil, marcadas pela violência policial e pela resistência ativa das multidões.

Aliás, a repressão policial e a repercussão promovida pela mídia foram as promotoras de um movimento maior, no qual a dimensão política e reivindicatória foi ampliada sem que houvesse um coletivo central ou um representante específico. Cartazes e faixas traziam nessa segunda fase a frase “Não é pelos 20 centavos”, críticas eram lançadas contra a corrupção, em favor do SUS e da educação pública, pela radicalização da democracia e, surpreendentemente, em oposição ao grande símbolo nacional, o futebol, aos gritos de “Não vai ter Copa, vai ter luta!”

O ponto de interseção entre as manifestações junhistas e os atos em defesa do bonde em Santa Teresa, portanto, reside em uma demanda fundamental: o direito à cidade, no qual a primeira, dentre outras temáticas, defende a garantia à moradia e à justiça social, incluindo a acessibilidade e mobilidade urbana como direitos essenciais, nas palavras de David Harvey:

[...] muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos. Além disso, é um direito mais coletivo do que

¹⁰³ A Copa das Confederações ou Taça das Confederação FIFA 2013, realizada entre 15 a 30 de junho, serviria uma espécie de teste para o Brasil, país que sediaria no ano seguinte Copa do Mundo.

¹⁰⁴ SOARES, Pietra. As Jornadas de Junho de 2013 e a crise da democracia. Artigo de Daniel Bustamante Teixeira. CEFEP, Rio de Janeiro, 12 jul. 2018. Disponível em: <<http://www.cefep.org.br/as-jornadas-de-junho-de-2013-e-a-crise-da-democracia-artigo-de-daniel-bustamante-teixeira/>>. Acesso em: 13 mar. 2020.

¹⁰⁵ Uma referência a Revolta do Vintém, deflagrada pelas ruas do Rio de Janeiro entre os anos de 1889 e 1890, pois ambas tinham como principal motivação ao aumento do valor tarifário de passagens, embora houvesse outras pautas dentro dos respectivos contextos.

individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização. (HARVEY, 2014, p. 28)

Marcadamente exercido pelo associativismo de bairro em Santa Teresa e, em conformidade com o exposto, sobressai “a capacidade de resistência e criação em oposição à passividade das relações de poder” (OLIVEIRA, 2006, s/p), bem como a distinção entre espaço e lugar, na qual justamente a atividade desenvolvida que configura ao espaço a condição de lugar, marcadamente envolta em uma dimensão individual ao mesmo tempo que subjetiva, “uma micro história das relações entre o indivíduo e o espaço” (OLIVEIRA, 2006, s/p).

Diante desse embate, no dia 26 de agosto, ocorreu na Igreja Anglicana uma cerimônia ecumênica, na qual foram homenageadas às vítimas do acidente que completaria 2 anos, com ênfase ao motorista Nelson, como indicou a moradora Isabel Kuster, “estamos prestando uma homenagem ao motorista Nelson, que em 30 anos de trabalho no bonde, era como se fosse da nossa comunidade, da nossa família. Ele era um amigo muito querido por todos os moradores”¹⁰⁶.

O também morador e então deputado federal, Chico Alencar (PSOL), se pôs comprometido em “cobrar do Ministério da Cultura que o bonde, esse patrimônio que foi tirado de nós retorne à Santa Teresa”¹⁰⁷ e complementou sua fala com o modelo desejável de bonde, dizendo que “a gente quer o bonde aberto e democrático não só para turistas, mas principalmente para os moradores”¹⁰⁸, pois na condição de bem cultural, o bonde comporta o que habita no cotidiano e carrega consigo sentidos, sentimentos e experiências de vida dos diferentes grupos sociais, criando relações de pertencimento e identidades.

O reverendo Luiz Caetano Grecco Teixeira, durante o ato, sublinhou que Nelson e os outros mortos são vítimas decorrentes do descaso e irresponsabilidade administrativa e colocou em oração:

Senhor, clamamos com os que moram e vivem neste bairro, pela justiça e atendimento das justas reivindicações por respeito, atenção e responsabilidade pública de nossas autoridades constituídas, de forma que o povo de Santa Teresa e de nossa cidade também habitem com segurança e senso de cidadania.¹⁰⁹

O ato lançou a campanha “Cadê o Bonde?”, uma clara referência à pergunta “Cadê Amarildo?”, questionamento que tomou ruas do Rio de Janeiro e até mesmo do exterior em torno do desaparecimento do ajudante de pedreiro, visto pela última vez a caminho da UPP da

¹⁰⁶ MENDONÇA, Alba Valéria. Ato lembra mortos em acidente de bonde em Santa Teresa, no Rio. **G1**, Rio de Janeiro, 25 ago. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/08/ato-lembra-mortos-em-acidente-de-bonde-em-santa-teresa-no-rio.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

¹⁰⁷ Ibidem.

¹⁰⁸ Ibidem.

¹⁰⁹ Ibidem.

Rocinha. O caso levou 12 polícias militares para a cadeia, por tortura seguida de morte, ocultação de cadáver e fraude. Em comum, ambas as campanhas cobravam resposta ao poder público, autoritário e omissos em ambos os casos.

A réplica do bonde, produzida pelo artista plástico Getúlio Damado, mais uma vez se fez presente no ponto de encontro, o Largo do Guimarães, via pulsante de Santa Teresa, próximo dos polos gastronômico e hoteleiro do bairro, sem dúvida consiste na estação de maior visibilidade, além de sua proximidade eminente com a oficina de bondes e, justamente por essas razões, os moradores optaram por se manifestarem nesse lugar. Sem bonde, sem respostas, moradores de todas as faixas etárias se mobilizavam.

E, no dia seguinte, em um ato em frente à residência do governador do Estado, Sérgio Cabral, no Leblon, os moradores pleiteavam por uma audiência pública, na qual o governo estadual deveria apresentar um projeto de renovação dos bondinhos, pois como dito pelo diretor da AMAST, Jacques Schwarztein, “eles nunca estiveram lá com a gente para apresentar o projeto que estão implementando. Também queremos uma reunião com o governador.”¹¹⁰

Mediante essa iniciativa de diálogo e negociação, percebemos a clara estratégia da associação de moradores, tal como sugere Henri Lefebvre em seu livro “O direito à cidade”, de dotar ao ato de habitar e experienciar a cidade uma condição revolucionária frente ao movimento de homogeneização do capital e, por essa razão, empreendido e assegurado pelos próprios cidadãos.

Ademais, o autor critica os gestores públicos e urbanistas, indagando-os sobre os desafios presentes na cidade, instigando-os a tomarem a cidade como um lugar de encontro, reunião e simultaneidade, onde o valor da cidade seja o de uso e não de troca, rompendo com as intenções política e mercadológicas e valorizando as práticas cotidianas e a rede de sociabilidade construída a partir dessa interação.

Este posicionamento se deve ao fato de compreender a cidade como uma projeção da sociedade sobre o terreno e, partindo desta premissa, o Lefebvre alerta que as consequências da urbanização desenfreada e regulatória para este espaço superam as da industrialização, pois transformam as cidades em mercadorias e provocam uma espécie de alienação, investidas combatidas severamente pela AMAST em Santa Teresa.

Em contraposição à alienação surge, então, o conceito de direito à cidade que consiste em uma política a ser construída e conquistada pelas lutas populares contra a lógica capitalista

¹¹⁰ Acidente com bonde de Santa Teresa faz dois anos e moradores protestam. **G1**, Rio de Janeiro, 27 ago. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/08/acidente-com-bonde-de-santa-teresa-faz-dois-anos-e-moradores-protestam.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

de produção da cidade, que mercantiliza o espaço urbano e o transforma em uma engrenagem a serviço do capital. Sobre o potencial transformador de seus habitantes, Park sustenta por cidade:

[...] a tentativa mais coerente e, em termos gerais, mais bem sucedida de refazer o mundo em que vive, é de fazê-lo de acordo com seus mais profundos desejos. Porém, se a cidade é um mundo criado pelo homem, segue-se que também é o mundo em que ele está condenado a viver. Assim, indiretamente e sem nenhuma consciência bem definida da natureza de sua tarefa, ao criar a cidade o homem recriou a si mesmo. (PARK, 1967, p. 03)

E, sobre esta assertiva, acrescenta David Harvey que “a questão do tipo de cidade que queremos não pode ser separada da questão do tipo de pessoas que queremos ser” (HARVEY, 2017, p. 28), reforçando o quão imbricado o fazer a cidade e fazer o habitante estão na dinâmica da vida social a partir de uma tomada de consciência e ação efetiva, como a ocasião de protesto da associação de moradores na frente da residência do governador, inclusive munida de um documento formal solicitando a restauração dos bondes antigos e que os novos bondes, encomendados pelo governo do Estado, fossem do mesmo modelo dos tradicionais.

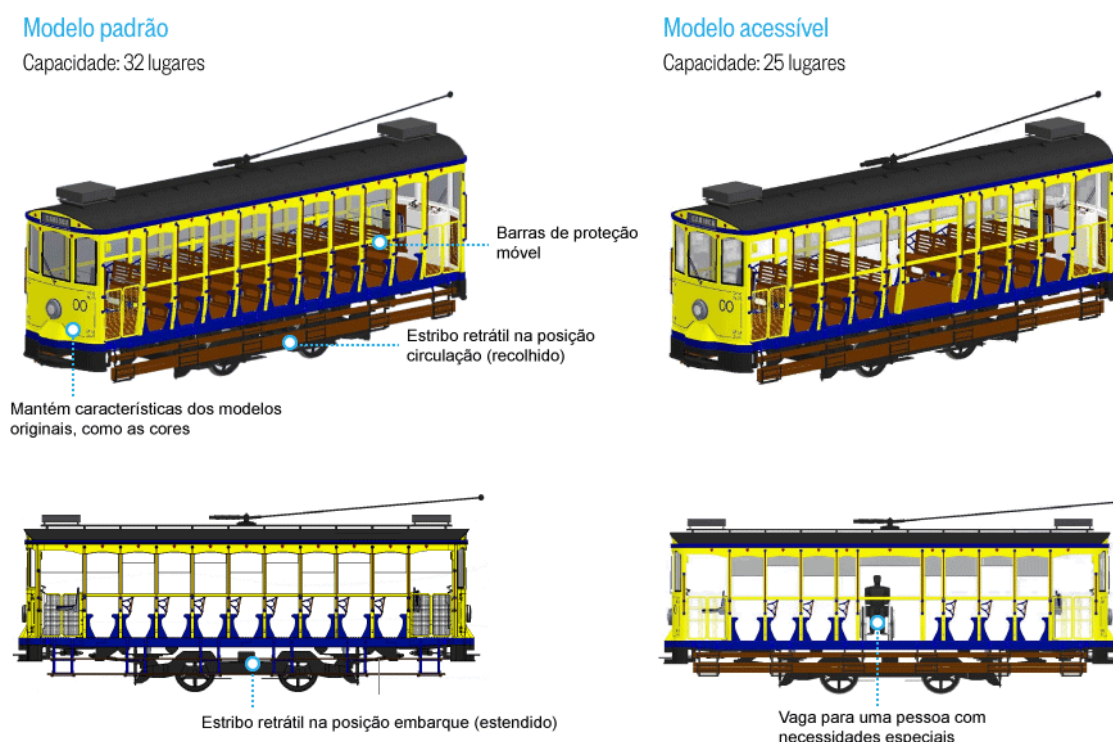
Em resposta, a assessoria do governador divulgou em nota que havia um representante do governo à inteira disposição para fins de esclarecimento quanto a questões relativas ao reestabelecimento em todos os seus pormenores aos membros da associação de moradores no Palácio Guanabara, bastava agendar uma reunião. Tratava-se, pois, de uma primeira aproximação efetiva entre associação de moradores e governo do Estado que, mesmo tardia, configurava avanço na luta pela retomada do bonde à Santa Teresa.



Figura 8: Moradores de Santa Teresa no ato “Cadê o bonde, Cabral?” (Fonte: AMAST)¹¹¹

Neste ato a campanha “Cadê o bonde, Cabral?” registrou a principal indagação da associação de moradores, munida de uma imagem altamente representativa e simbólica no tocante à luta pelo reestabelecimento do sistema, a saber, um bonde chorando como se demonstrasse o lamento por sua suspensão. Além disso, a faixa ostentada pelo grupo de manifestantes fazia referência à afetividade entre os moradores e seu meio de transporte e bem cultural, uma poesia escrita nos trilhos do bairro de Santa Teresa, bem como a reivindicação eminente por sua volta ao bairro de modo acessível, popular e ecológico em contraposição ao modelo proposto, entendido como excludente e voltado para fins majoritariamente turísticos.

Em meio à tamanha discussão a despeito do modelo de bondes, o subsecretário estadual da Casa Civil, Rodrigo Vieira, prestou maiores esclarecimentos sobre o segundo projeto, informando que “esse bonde mantém os elementos icônicos do bonde tradicional de Santa Teresa, mas agrega elementos de segurança e tecnologia necessários aos transportes de passageiros dos tempos atuais. Santa Teresa de hoje não é a Santa Teresa de quando esse bonde foi projetado.”¹¹²



¹¹¹ AMAST. Confira a repercussão dos atos. AMAST, Rio de Janeiro, 27 ago. 2013. Disponível em: <<http://amast.org.br/2013/08/27/4126/#.XW05wChKjIU>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

¹¹² Ibidem.

Figura 9: Segunda proposta de modelo de bonde (padrão e acessível). (Fonte: Bruno Amorim - O Globo)¹¹³

Como proposto na imagem, ambos os bondes, padrão e acessível¹¹⁴, conservados quanto à estética original, isto é, na cor amarela com detalhes em azul e vermelho, mas adaptados de acordo com as demandas de segurança e controle de passageiros com barras de proteção móveis nas laterais, estribos retráteis, diferindo somente na capacidade de passageiros, considerando que o bonde padrão teria capacidade para 32 passageiros, enquanto o bonde acessível¹¹⁵ teria capacidade para 25 passageiros.

Obviamente o projeto apresentado foi concebido dentro de uma perspectiva maior e mais ampla, isto é, circunscrito na lógica de uma cidade criativa para o Rio de Janeiro, mesmo porque adotou como um de seus fundamentos básicos a tradição e a inovação coabitando de uma forma sensível e inventiva, sem prejuízos expressivos quanto a estética e o uso do bonde em Santa Teresa, uma vez que cidade criativa, noção cunhada pelo urbanista Charles Landry (2013), deve ser entendida como “o lugar de inspiração”.

Para o autor, as “cidades criativas são aquelas onde há senso de conforto e familiaridade, uma boa mistura do velho com o novo, variedade e escolha e um equilíbrio entre o calmo e o vivificante ou entre o risco e a cautela” (LANDRY, 2013, p. 45) e, sob este aspecto, corroboram para uma significativa redução das desigualdades formadas no tecido urbano, como também para a inclusão social, qualificando e treinando todos os atores envolvidos usando criatividade e imaginação, como foi o caso dos funcionários antigos do sistema que tiveram sua experiência e conhecimento considerados, ao passo que foram mantidos em suas funções e passaram por cursos de capacitação operarem os novos mecanismos das composições.

Além disso, foi apresentado o planejamento de obras e, por consequência, reativação das linhas Dois Irmãos (alcançando o Silvestre) e Paula Matos, bem como o ramal Francisco Murali, composto por etapas de interdição, execução das obras e fase de testes, fragmentando o traçado das linhas de bonde conforme a comodidade dos moradores e a facilitação do tráfego de outros veículos nas ruas, principalmente, das linhas de ônibus que tiveram seus itinerários alterados durante as obras de reestruturação do bonde, otimizando os trajetos com maior área de atendimento.

¹¹³ AMORIM, Bruno. O novo bondinho de Santa Teresa. **O Globo**, Rio de Janeiro, 12 nov. 2013. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/novo-modelo-de-bonde-agrada-moradores-de-santa-teresa-10754438>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

¹¹⁴ Ao fim e ao cabo, o modelo acessível destinado a cadeirantes não foi implementado.

¹¹⁵ Até o presente momento, o sistema tem operado somente com os bondes padrões.



Mapa 5: Trajeto de ramais e linhas com seus respectivos prazos de execução das obras e, em consequência, fases de teste. (Fonte: Bruno Amorim - O Globo)¹¹⁶

De modo que, nos últimos meses de 2013, teve início a primeira fase da obra em um trecho de 1.370m da Rua Joaquim Murtinho, desde os Arcos da Lapa até o Largo do Curvelo que, segundo Rodrigo Vieira, subsecretário estadual da Casa Civil, duraria cerca de 4 meses e os canteiros seriam móveis de acordo com a execução das obras empreendidas pelo consórcio formado pelas empresas Azvi (espanhola) e Elmo (brasileira)¹¹⁷.

Nesta perspectiva, cabe salientar que tal cronograma de obras não por acaso estava intrinsecamente relacionado ao megaevento da Copa do Mundo FIFA no Brasil, realizado entre os dias 12 de junho e 13 de julho. Na concepção da associação de moradores de Santa Teresa, tratava-se de uma iniciativa política e econômica ligada ao ramo turístico. Assim, não surpreende que o recorte inicial e prioritário fosse o trecho entre a estação Nelson Correia e a estação Largo do Guimarães, eixo cultural, gastronômico e hoteleiro por excelência do bairro, inclusive denunciando que:

Mal a obra começou, começaram os problemas e percebemos o inferno que teríamos pela frente. Uma construtora sem a menor compreensão do bairro, sem o menor

¹¹⁶ AMORIM, Bruno. O novo bondinho de Santa Teresa. **O Globo**, Rio de Janeiro, 12 nov. 2013. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/novo-modelo-de-bonde-agrada-moradores-de-santa-teresa-10754438>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

¹¹⁷ MENDONÇA, Alba Valéria. Obra para reativar bonde de Santa Teresa começa na próxima semana. **G1**, Rio de Janeiro, 08 nov. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/11/obra-para-reativar-bonde-de-santa-teresa-comeca-na-proxima-semana.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

respeito pelos moradores, sem logística, sem conversa. Uma obra sem planejamento, complicada, lenta e caríssima. (AMAST, 2017, p.71)

E, em dezembro de 2013, a associação de moradores foi atendida no que diz respeito às investigações que tinham por objetivo responsabilizar envolvidos do alto escalão político no acidente do bonde de nº 10. A Promotoria de Justiça de Tutela Coletiva da Cidadania, do Ministério Público, propôs Ação Civil Pública de improbidade administrativa e ressarcimento aos cofres do Estado de R\$ 6.312.678,00 contra o secretário estadual de transportes, Júlio Lopes, bem como o presidente e a diretora de engenharia e operação da CENTRAL, Carlos Eduardo Carneiro Macedo e Ana Carolina Vasconcelos¹¹⁸.

No ano seguinte, os prazos estabelecidos para as obras de instalação de trilhos e da rede aérea, entretanto, não foram cumpridos. Os atrasos criaram inúmeros transtornos aos moradores relativos ao acesso e locomoção por Santa Teresa, visto que as principais vias do bairro disputavam canteiros em quantidade e profundidade, representando um verdadeiro risco para os pedestres. Além do mais, o avançar das obras para o trecho correspondente ao Largo do Curvelo e Largo do Guimarães, sem o trecho da rua Joaquim Murtinho ter sido concluído apenas confirmava o ímpeto político e econômico de ativar o quanto antes esse intervalo para fins turísticos.



Figura 10: Obras na rua Joaquim Murtinho para a instalação de novos trilhos atrasadas, menos de 50% do esperado para a data. (Fonte: Guilherme Brito - G1)¹¹⁹

¹¹⁸ Júlio Lopes responsabilizado por acidente com seis mortos em Santa Teresa. **O Dia**, Rio de Janeiro, 11 dez. 2013. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2013-12-11/julio-lobes-e-responsabilizado-por-acidente-com-seis-mortos-em-santa-teresa.html>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

¹¹⁹ BRITO, Guilherme. Moradores de Santa Teresa, RJ, reclamam de obras do bonde. **G1**, Rio de Janeiro, 12 mar. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/03/moradores-de-santa-teresa-rj-reclamam-de-obras-do-bonde.html>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

As obras pelo reestabelecimento do sistema de bondes concentrou-se inicialmente entre a estação Nelson Correia da Silva ao Largo do Curvelo, trecho que compreendia a estação em si, os Arcos da Lapa e toda a extensão da rua Joaquim Murtinho, processo delicado para os operários fosse pelo terreno irregular com o calçamento em paralelepípedo, fosse pelas implicações que seu trabalho gerou ao bairro com canteiros em uma de suas principais vias, inclusive com alterações no itinerário dos ônibus que atendiam a região.



Figura 11: Canteiros de obras abertos na Rua Joaquim Murtinho, inviabilizando a via e gerando risco aos veículos e pedestres. (Fonte: Guilherme Brito - G1)¹²⁰

Outra questão demasiado delicada que foi se pondo no decorrer das obras foi a entrega e disposição de materiais ao longo do trajeto, trilhos empilhados na escadaria da rua Francisco Muratori e montes de areia e cimento na rua Joaquim Murtinho dificultavam o tráfego de pedestres, na vasta maioria, moradores com suas habitações localizadas nesse recorte do bairro.

Problemas respiratórios provenientes da poeira e o barulho gerado pelos equipamentos e operários como um todo destoavam em muito dos bons ares e da tranquilidade de outrora daquelas ruas, elementos que geraram estranhamento e desconforto aos moradores que viam sua rotina pouco a pouco sofrer interferências negativas, como desabafa Lilian Moreno “vira e mexe a gente ficava sem luz, o cano de água que estourou e, assim, não tinha comunicação nenhuma com os moradores, que era uma reivindicação que a gente tinha na época” (MORENO, 2020).

Importante acrescentar que a própria configuração das ruas do bairro, estreitas e sinuosas acabavam por dificultar o gerenciamento ordenado e espaçado dos canteiros de obras

¹²⁰ Ibidem.

que, inevitavelmente, obstruíam calçadas e entradas de residência e tornavam a entrada e saída de moradores de suas casas uma tarefa arriscada se considerarmos vigas, toras de madeira e paralelepípedos como verdadeiros obstáculos, uma das razões pelas quais houve a proibição do tráfego de veículos de qualquer natureza nesse trecho, não só pela impossibilidade do acesso pelo pavimento retirado em si, como também pela inviabilidade de circulação e estacionamento na via pública, algo costumeiro entre os moradores de Santa Teresa, como foi o caso da moradora aposentada:

Quando meu companheiro morreu em 2014 a rua ainda estava em obra, eu lembro que ele passou mal em casa, tive que chamar o SAMU, eu estava muito preocupada com isso, pois estava em obra, tanto que no primeiro contato ouvi “não” e eu disse “não, você tem que entrar”, tinha uma coisa de liberar na estação e todos os transtornos. (MORENO, 2020)

A julgar pelo exposto, não surpreende que a associação de moradores tenha encaminhado queixas constantes ao consórcio responsável pelo reestabelecimento do sistema, da mesma maneira que a imprensa tenha reportado o descaso empreendido nas obras, ambas interessadas em lançar mão de críticas à condução do governo do Estado e do consórcio responsável e cobrar que a execução dessa primeira fase de restauração fosse feita de modo mais respeitoso e consciente para com os moradores, pensando no bem-estar e no cumprimento dos prazos de acordo com o calendário previsto no projeto.

De fato, conta Lilian Moreno, havia “pouquíssima participação mesmo com a pressão da associação de moradores” (MORENO, 2020), a professora aposentada lembrou que foi um período muito conturbado repleto de manifestações dentro e fora do bairro, inclusive recordou de atos em frente os prédios da Assembleia e do Tribunal de Contas, bem como nas mudanças na sua rotina tomando uma van disponibilizada de maneira escassa aos moradores da rua Joaquim Murtinho.

Paulo Saad, comenta que apesar dos esforços da AMAST em estabelecer um diálogo, o confronto era praticamente diário, pois a construtora abandonava o interesse do morador e dispara que por causa das obras “o morador que tinha direito ao transporte, ficava 1 hora, 1 hora esperando, quando na verdade tinha que ter esperado no máximo 15 minutos, essa obra, a obra foi um escândalo, foi um escândalo” (SAAD, 2020) e segue caracterizando-a como “atrasada, invasiva, sem infraestrutura, sem apoio, sem viabilidade para os moradores” (SAAD, 2020).

Em contrapartida, o governo do Estado em nota negava qualquer desacordo entre o programado e o posto em prática, mantinha os prazos iniciais de entrega das obras finalizadas e desacreditava em possíveis atrasos ou mesmo descumprimento do estabelecido previamente. Ademais, esclarecia que além da renovação do sistema, as concessionárias de serviços públicos

também estavam trocando os sistemas de água e gás para melhor atender aos moradores¹²¹, mas não trazia soluções plausíveis para as reclamações proferidas pelos moradores e denunciadas pelos meios de comunicação.

Nas palavras do subsecretário estadual da Casa Civil, Rodrigo Vieira, a rua Joaquim Murtinho “foi a primeira rua, o primeiro contato com o sistema anterior, foi feita a troca da laje de sustentação, e as lições aprendidas nesse primeiro trecho já foram transferidas para o projeto e vão ser adotadas no restante do sistema”¹²², a via em questão, interditada em novembro de 2013, tinham previsão de ter suas obras concluídas no dia 11 de março, porém na data estimada apenas 400 metros dos 2.400 metros de trilhos haviam sido trocados.

No final do mês, moradores de Santa Teresa se reuniram no Largo do Curvelo a fim de impedir o avanço do canteiro de obras até o Largo do Guimarães, dando início ao primeiro trecho da rua Almirante Alexandrino, posto o risco que tal ação representava se empreendida sem o devido planejamento no que diz respeito às obras e às interferências na rotina dos moradores e frequentadores do bairro de Santa Teresa.



Figura 12: Ato contra os atrasos nas obras do bonde de Santa Teresa. (Fonte: Eliomar Coelho)¹²³

Na faixa ostentada por membros da associação de moradores, o contraste entre os prazos e a conclusão das obras denunciava os atrasos e, por consequência, a negligência no andamento do reestabelecimento do sistema de bondes, além de completo desmazelo com a população local

¹²¹ Moradores reclamam de atraso em obras do bonde de Santa Teresa, Rio. **G1**, Rio de Janeiro, 22 mar. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/03/moradores-de-santa-teresa-protestam-contrano-novo-canteiro-de-obras.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

¹²² Ibidem.

¹²³ COELHO, Eliomar. Atraso nas obras do bonde revolta moradores de Santa Teresa. **Blog Eliomar**, Rio de Janeiro, 24 mar. 2014. Disponível em: <<http://www.eliomar.com.br/atraso-injustificado-nas-obras-do-bonde-revolta-moradores-de-santa-teresa/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

que sucumbia diante dos transtornos de vias esburacadas com materiais dispersos, subtração de calçadas para circulação de pedestres e espaço limitado para os demais veículos transitarem pelas principais ruas do bairro.

E, de mais a mais, a associação de moradores denunciava interdições de algumas das principais vias pelas empresas CEG, CEDAE e Rio-Águas, considerando-as arbitrárias e desnecessárias, além de prejudiciais ao abastecimento de água, à coleta de lixo e à segurança no local. Neste contexto, a entidade reivindicava:

[...] um canal de diálogo com as autoridades responsáveis pela obra, informações sobre o projeto executivo, autorizações e pareceres das secretarias municipal e estadual do meio ambiente, estudo de impacto de vizinhança e parecer da Geo-Rio sobre a situação dos muros de contenção de encostas nas Ruas Joaquim Murtinho e Almirante Alexandrino.¹²⁴

Todavia, no dia 26 de agosto, às vésperas do acidente completar três anos, o governo do Estado organizou um “evento surpresa” tanto os moradores quanto os meios de comunicação em geral, no anseio de apresentar a nova composição, o bonde que entraria em circulação no bairro. A associação de moradores, então, reiterou a urgente necessidade que houvesse diálogo entre a sociedade civil e o poder público, uma vez que as decisões eram tomadas e implementadas sem qualquer conversa prévia ou mesmo consulta quanto as implicações para a vida dos moradores do bairro de Santa Teresa.



Figura 13: Evento surpresa para apresentação do bonde aos moradores de Santa Teresa. (Fonte: Daniel Silveira - G1)¹²⁵

¹²⁴ Ibidem.

¹²⁵ SILVEIRA, Daniel. Novo bonde de Santa Teresa, no Rio, é apresentado aos moradores. **G1/O Globo**, Rio de Janeiro, 26 ago. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/08/governo-apresenta-novo-bonde-de-santa-teresa-moradores-no-rio.html>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

Essa cerimônia inaugural, ainda que em caráter informal, representou para a associação de moradores mais uma ação arbitrária e oportunista do governo do Estado, gerando suspeitas quando as reais intenções de um evento daquela natureza, haja vista que se tratava de um ano de eleições ao cargo de governador e a apresentação de serviços prestados poderia ser aplicada como estratégia política de angariar votos, mesmo que as obras em si seguissem inacabadas e sem previsão de conclusão.¹²⁶

A associação de moradores tornou a apresentação do novo modelo de bonde ao bairro em um ato de protesto, afinal, mesmo que fosse o primeiro contato entre moradores e composição, a forma como foi feito alimentou desconfiças e receios, além de profunda revolta pelo caráter repentino da formalização. Munidos com cartazes que contrastavam entre o pesar da ausência dos bondes em Santa Teresa com a imagem do meio de transporte e bem cultural com uma lágrima clamando por “justiça” e a revolta diante do irrisório êxito nas obras com uma imagem ironizando a vagareza das obras, um cartaz com a frase “Santa Teresa em obras” sobre uma faixa de interdição e uma tartaruga com patas que mais pareciam rodas de retroescavadeiras e com olhos cifrão, clara denúncia à lentidão na execução dos prazos e possíveis desvios de verba nos investimentos de custeio das obras.



Figura 14: Protesto de moradores diante do evento surpresa de apresentação do bonde. (Fonte: Daniel Silveira - G1)¹²⁷

O subsecretário da Casa Civil, Rodrigo Vieira, negou que o evento tivesse a pretensão de

¹²⁶ SILVEIRA, Daniel. Novo bonde de Santa Teresa, no Rio, é apresentado aos moradores. **G1/O Globo**, Rio de Janeiro, 26 ago. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/08/governo-apresenta-novo-bonde-de-santa-teresa-moradores-no-rio.html>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

¹²⁷ Ibidem.

inaugurar o novo modelo de bonde, esclareceu que se tratava de uma apresentação aos moradores e ressaltou que “a prioridade número um é testar este bonde ao extremo, colocar ele para rodar sob sol, sob chuva, nas curvas do bairro, para que seja entregue com a maior segurança”¹²⁸, estimando que a fase durasse de 30 dias a 60 dias.

No dia seguinte, o diretor de transportes da AMAST, Jacques Schwarzstein, frisou que o dia 27 de agosto era um dia pensado e mobilizado em memória das vítimas do acidente e reafirmação da identidade de um bairro singular como Santa Teresa, importante em escala municipal, estadual e mesmo federal, em suas palavras:

São atividades para que o bairro, a cidade e o país lembrem o que aconteceu aqui e lembrem também o último sistema histórico de transporte urbano que funcionava no país, que era o sistema de bonde de Santa Teresa.¹²⁹

Não bastasse os percalços nas obras, na fase de testes realizada em meados de abril de 2014 no trecho entre a estação Nelson Correia e o Largo do Curvelo, constatou-se uma falha na colocação dos trilhos que comprometeria o funcionamento de um dos quatro tipos de freios que compunham as novas composições e poderia causar graves acidentes. Dadas as circunstâncias, o consórcio construtor de infraestrutura dos bondes de Santa Teresa recebeu uma advertência formal da secretaria de transportes do Estado, requisitando o conserto no rejunte dos paralelepípedos que deveriam marcar uma distância de cinco centímetros por trilho sem ônus aos cofres do governo¹³⁰.

O então secretário de transportes, Carlos Osório, justificou a falha alegando que “os nossos técnicos identificaram erro de execução do projeto. O método encontrado para resolver é serrar para afastá-los dos trilhos”¹³¹ e não desconsiderou a possibilidade de rescindir contrato com o consórcio em razão do descumprimento dos prazos. Para a associação de moradores, em compensação, a falta de planejamento e fiscalização no tocante as obras se tornavam cada vez mais explícitas, bem como a completa negligência aos efeitos sentidos pela população local.

¹²⁸ Ibidem.

¹²⁹ FRANCO, Nádia, Manifestações lembram três anos de acidente com bondinho de Santa Teresa. **EBC/Agência Brasil**, 27 ago. 2014. Disponível em: <<http://www.ebc.com.br/noticias/brasil/2014/08/manifestacoes-lembram-tres-anos-de-acidente-com-bondinho-de-santa-teresa>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

¹³⁰ Trilhos de Santa Teresa precisarão ser refeitos. **Veja Rio**, Rio de Janeiro, 13 abr. 2015. Disponível em: <<https://vejario.abril.com.br/cidades/trilhos-de-santa-teresa-precisarao-ser-refeitos/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

¹³¹ Obras do bonde de Santa Teresa não têm prazo para acabar, diz secretário. **G1/O Globo**, Rio de Janeiro, 13 abr. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/04/obras-do-bonde-de-santa-teresa-nao-tem-prazo-para-acabar-diz-secretario.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

SITUAÇÃO DA OBRA

ATÉ AGORA SÓ FORAM FEITOS 33% DAS OBRAS

SITUAÇÃO DA OBRA

Concluída

O trecho ficou pronto, mas grande parte teve que ser refeita devido a um erro de projeto. O estado promete começar a operá-lo a partir de agosto

Em andamento

Trilhos já estão sendo instalados. Próxima etapa será a colocação de paralelepípedos e da rede aérea

Não iniciada



Fonte: Secretaria estadual de Transportes

Editoria de Arte

Mapa 6: Mapa sinalizando obras concluídas e em andamento. (Fonte: Secretaria estadual de Transporte)¹³²

Nem mesmo as expectativas governamentais no sentido de reativar o trecho que liga a estação Nelson Correia ao Largo do Guimarães para a ocasião da Copa do Mundo 2014, evento que traria a cidade e, portanto, ao bairro um contingente imenso de turistas nacionais e estrangeiros, puderam ser postas em prática. Aliás, a própria precipitação desse trecho em detrimento de outro tão útil quanto para os moradores, como o ramal Muratori, foi interpretada pela associação dos moradores como privilégio ao eixo cultural, gastronômico e hoteleiro presente nesse corredor específico de Santa Teresa.

Entretanto, outro megaevento se afixava no calendário carioca, as Olimpíadas 2016 e, assim, reacendia o ímpeto do turismo de massa voltado ao bairro, como salienta Filipe Peçanha, morador do bairro que representou um repórter estrangeiro no vídeo do “Parque Olímpico de Santa Teresa”, fruto de um projeto da rede Fora do Eixo, ironizando o uso de Santa Teresa como atração turística em contraste com a realidade cotidiana de canteiros de obras incompletas, viralizando nas redes sociais.

Nas palavras do jovem, “Santa Teresa é sempre usada para vender o Rio, o bonde foi usado no vídeo promocional para trazer as Olimpíadas para cá. Usa-se o bairro como *marketing*,

¹³² Estado já pagou metade do valor do projeto do bonde de Santa Teresa, mas só 33% foram feitos. ANTP, 21 jun. 2014. Disponível em: <<http://www.antp.org.br/noticias/clippings/estado-ja-pagou-metade-do-valor-do-projeto-do-bonde-de-santa-teresa-mas-so-33-foram-feitos.html>>. Acesso em: 10 mai. 2019.

mas aqui vemos todo esse descaso. As proporções são descabidas”¹³³, e acrescentou que “só mesmo irreverência e escracho para denunciar isso aqui”¹³⁴.

No vídeo em questão, um jovem vestido com roupas apropriadas para exercícios físicos desempenha diversas “modalidades esportivas” apresentadas em português e inglês utilizando os canteiros como cenário, “salto em areia”, “arremesso de pedras” e “marcha sobre trilhos” são alguns dos “esportes” praticados como que simulando competições nas vias do bairro com suas ruas escavadas por operários e entre amontoados de areia, cimento e entulho.

Além disso, o suposto atleta em uma das cenas sugere uma vitória celebrada com os funcionários da obra ao som de uma multidão inexistente no local inóspito e abandonado, no “moderno parque olímpico” empreendido pelo governo do Estado e empresa responsável pelo encaminhamento das obras. A produção, embora cômica, traz consigo o trágico cotidiano vivido pelos moradores nas ruas de Santa Teresa e cumpre um papel potente no sentido de denunciar e comparar os diferentes lugares da cidade e os respectivos investimentos.

E, após tanta espera, o bonde enfim voltou a circular pelo bairro em julho daquele ano, a ativação do primeiro trecho ligando a estação Nelson Correia e o Largo do Curvelo, com funcionamento de segunda a sábado, das 11h às 16h, com intervalos de 20 minutos, trazia à cena os novos bondes com capacidade para 32 passageiros. Submetidos às exigências de segurança, seu embarque e desembarque poderia ser realizado tão somente nos pontos de parada devidamente sinalizados e quando a composição estivesse completamente inerte, momento em que os estribos retráteis seriam acionados e a barra lateral suspensa para acesso ao bonde, assim, as viagens em pé ou pendurados tornavam-se proibidas e inviáveis definitivamente. Sobre este feito, Carlos Osório, secretário de transportes, afirmou que:

O Estado tem que reconhecer que tivemos muitos problemas nessa obra e causamos transtornos aos moradores de Santa Teresa. Mas encaramos o início desses serviços também com um pedido de desculpas do Estado com os moradores do bairro. Tivemos várias intercorrências: começaram com uma obra da Cedae, que causou impacto no cronograma de obras; a própria execução no bairro com ruas estreitas representou um desafio para as obras e tivemos falhas do consórcio construtor que foi multado pelo Estado em mais de R\$ 1 milhão, por duas oportunidades.¹³⁵

¹³³ CARNEIRO, Júlia Dias. Depois de 4 anos, Santa Teresa vive “alegria tímida” com volta do bondinho. **BBC Brasil**, Rio de Janeiro, 28 jul. 2015. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/bbc/2015/07/28/depois-de-quatro-anos-santa-teresa-vive-alegria-timida-com-volta-do-bondinho.htm?foto=1>>. Acesso em: 13 mar. 2020.

¹³⁴ Ibidem.

¹³⁵ Bonde de Santa Teresa, no Rio, entra em pré-operação após 4 anos parado. **G1/O Globo**, Rio de Janeiro, 27 jul. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/07/bonde-de-santa-teresa-no-rio-entra-em-teste-apos-quatro-anos-parado.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

Osório ainda comentou sobre os principais objetivos do bonde em Santa Teresa e reforçou as diferenças quanto ao sistema de freios do novo modelo:

O novo bonde tem dois objetivos. Por um lado, manter as características do bonde original, ou seja, o jeito do bonde original que é a cara de Santa Teresa. E por outro, agregar tecnologia, principalmente nos quesitos de segurança. Nós temos no novo bonde quatro sistemas de freios, sendo o quarto um freio magnético, de emergência que para o bonde sob qualquer circunstância.¹³⁶

Na opinião do presidente da associação de moradores na ocasião, Jacques Schwarzstein, o bairro recebia o primeiro trecho do bonde com “uma alegria tímida”, acompanhada do receio de novas frustrações e alerta:

Não podemos nos iludir. Existe uma enorme esperança e vontade de ajudar o governo para que as obras sejam concluídas com segurança e respeito aos moradores [...] Mas na verdade esse início da operação é em um trecho muito pequeno que vai atender principalmente a turistas e visitantes. Não altera ainda a vida no bairro, e a grande maioria dos moradores vai continuar dependendo dos ônibus, que são muito predatórios para o bairro.¹³⁷

De certo, eram ainda modestos os avanços, tratava-se apenas de 1,7km do total de 10,5km de trilhos que ainda precisavam ser entregues e sem qualquer previsão de conclusão das obras de reestabelecimento, o próprio governador do Estado, Luiz Fernando Pezão (MDB), se restringiu a sugerir o primeiro semestre de 2017, mas sem uma data definida. Jacques Schwarzstein por sua vez reitera as reivindicações manifestadas no último ato, sobretudo, no que diz respeito à elaboração de um projeto executivo para as obras, até o momento inexistente, algo que deixava os moradores como um todo vulneráveis diante do cenário de incertezas e promessas.

No mesmo ano, o juiz Alexandre de Carvalho Mesquita, da 3ª Vara de Fazenda Pública, determinou à Receita Federal o bloqueio dos bens do ex-secretário estadual de transportes, o deputado federal Júlio Lopes e três ex-executivos da CENTRAL, incluindo a própria companhia, por conta do acidente com um bonde em Santa Teresa, em 2011. Segundo a decisão, esses, na condição de réus, teriam que indenizar em R\$ 6,3 milhões o patrimônio público, quantia dividida entre os quatro, medida tomada afim de assegurar o ressarcimento integral dos danos causados. Segundo a decisão do magistrado:

Dou provimento para decretar a indisponibilidade de bens de todos os réus, tantos quantos bastem à garantia do integral ressarcimento dos danos causados ao patrimônio

¹³⁶ Ibidem.

¹³⁷ CARNEIRO, Júlia Dias. Depois de 4 anos, Santa Teresa vive “alegria tímida” com volta do bondinho. **BBC Brasil**, Rio de Janeiro, 28 jul. 2015. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/bbc/2015/07/28/depois-de-quatro-anos-santa-teresa-vive-alegria-timida-com-volta-do-bondinho.htm?foto=1>>. Acesso em: 13 mar. 2020.

público já identificados, na importância, em valores históricos, de R\$ 6,3 milhões.¹³⁸

O advogado do deputado, Júlio Horta, criticou a decisão e manifestou ímpeto em recorrer da mesma:

É incabível a ação de improbidade administrativa proposta pelo Ministério Público, tendo em vista não ter sido demonstrada qualquer responsabilidade do ex-secretário de transportes pelo lamentável acidente com o bonde de Santa Teresa. Mais incabível ainda é a decretação de indisponibilidade de bens do ex-secretário, mais de quatro anos depois do acidente, sem que se tenha demonstrado nenhum fato novo que pudesse ensejar providência tão gravosa. O ex-secretário Júlio Lopes irá recorrer da decisão e confia que tal decisão não prevalecerá em segunda instância.¹³⁹

E, no final de 2015, teve início a fase de testes do trecho entre a estação Nelson Correia e o Largo do Guimarães, ativado no ano seguinte, sem maiores avanços. Em contrapartida, em junho de 2016, a prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, inaugurava a primeira etapa do VLT Carioca. Sob o argumento de que se tratava de um meio de transporte rápido, sustentável e moderno, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) passava a contar com rede de 28km, com integração com os demais meios de transporte do Centro e da região portuária e, a cada fase, gradativamente horário e trajetos da operação seriam ampliados e novos bondes entrariam no sistema.

Evidente que, a mercantilização espetacular da cidade e, conseqüentemente, do patrimônio cultural urbano no cenário globalizado tem trazido consigo propostas preservacionistas para os centros históricos de modo a torná-los atrativos ao turismo e, para alcançar tal finalidade, o *marketing* ou mesmo o *branding*¹⁴⁰ tem se revelado estratégias eficientes para a suposta revitalização que pretende construir uma nova imagem de cidade a fim de assegurar-lhe o papel esperado na geopolítica das redes internacionais, pois como aponta Paola Berenstein Jacques:

Na lógica contemporânea de consumo cultural, a cultura passou a ser concebida como uma simples imagem de marca ou grife de entretenimento a ser consumida rapidamente. Com relação às cidades, o que ocorre é semelhante: a competição, sobretudo por turistas e investimentos estrangeiros é acirrada e os políticos empenham-se para melhor vender a imagem de marca ou logotipo de suas cidades. (JACQUES, 2006, p. 57-58)

Mesmo porque o VLT, operante na região central e portuária da cidade e o bondinho de Santa Teresa, possuíam semelhança do ponto de vista mecânico e prático de uso, ambos eram

¹³⁸ TJ bloqueia bens de Júlio Lopes por acidente com bonde de Santa Teresa. **G1/O Globo**, Rio de Janeiro, 10 nov. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/11/tj-bloqueia-bens-de-julio-lopes-por-acidente-com-bonde-de-santa-teresa.html>>. Acesso em: 08 jan. 2019.

¹³⁹ Ibidem.

¹⁴⁰ Construção de marca.

veículos ecologicamente menos nocivos ao meio ambiente, movidos a condução elétrica e, portanto, sem emissão de combustíveis fósseis, ofereciam aos seus passageiros uma viagem rápida e eficiente com vista panorâmica para a contemplação do trajeto, aliás, percurso marcadamente denso em seus pontos, fosse pela circulação da população carioca propriamente dita, fosse pelo alto índice de fluxo turístico desse traçado.

Não obstante, o primeiro teve muito mais êxito em estabelecer seu sistema que o segundo, isso se deve aos poderes públicos e empresas em questão, seus distintos interesses e as distintas implicações que cada meio de transporte carregava consigo, uma vez que o VLT possuía em si ares de modernidade, algo novo na paisagem carioca, em contraposição aos bondinhos de Santa Teresa, apontados como ultrapassados e perigosos, algo antigo que destoava da oferta e demanda da cidade, mais que isso, por se tratar de um bem cultural, o bonde esbarrava em restrições muito mais sensíveis tanto por sua forma como por seu conteúdo.

Ora, as políticas públicas e projetos urbanos contemporâneos na lógica de planejamento estratégico tem buscado atribuir a cidade certa singularidade, dita “identidade”, porém a contradição deste recurso reside no fato de tais imagens de marca impressas às cidades acabam por as nivelar mais que as distinguir. Esta iniciativa homogeneizadora, imposta pelos financiadores multinacionais por trás dos grandes projetos urbanos, ambiciona o turista internacional em detrimento do habitante local, uma vez que exprime no espaço urbano certa padronização, afinal, “o turista tradicional, ao contrário do habitante, não se apropria do espaço, ele simplesmente passa por ele em excursão” (JACQUES, 2006, p. 58).

Tal iniciativa repercute no modelo de gestão patrimonial, na qual “a memória da cultura local – que a princípio deveria ser preservada – se perde e em seu lugar são criados grandes cenários para turistas” (JACQUES, 2006, p. 58). Neste ponto, torna-se fundamental pensarmos criticamente a noção de patrimônio cultural e as práticas de intervenção urbana que, na sua vasta maioria, influem no processo de revitalização de certas cidades, composto por cinco elementos: patrimonialização, estetização, espetacularização, padronização e gentrificação.

Consciente de seu papel enquanto representantes dos usuários do bonde e guardião desse bem cultural, a associação de moradores de Santa Teresa, seguia reivindicando a função primeira do bonde, isto é, meio de transporte do bairro, a execução de suas obras de expansão e a reativação do sistema consciente às demandas da população local que incluíam, necessariamente, a conservação estética e prática dos mesmos como previsto no processo de tombamento do INEPAC, mas buscando integração com os demais meios de transporte da cidade, tarifa e horários de funcionamento acessíveis aos usuários.

E, como de costume, organizou um ato no quinto ano do acidente, em 2016, que ocupou

o bonde e pedia a conclusão de obras e a volta do serviço na sua totalidade ao bairro. Afinal, como sublinhado anteriormente, o eixo turístico do bairro ficou pronto no momento exato de angariar verba aos cofres públicos com um megaevento, as Olimpíadas 2016, desconsiderando questões estritamente práticas dos usuários frequentes, os moradores, principalmente no que se refere ao horário de funcionamento e valor tarifário.

Sediar eventos dessa proporção acabam afetando os espaços urbanos e a rotina de seus habitantes, transformando os cenários em espetáculos turísticos e sua população em coadjuvantes neste contexto, portanto, negligenciam em larga medida a participação popular. Contudo, a de se ponderar que, nas últimas décadas, as cidades no interior do processo de globalização têm assumido certo grau de protagonismo, em parte pela vida cotidiana de seus cidadãos, em parte pelas relações internacionais, se revelando um articulado entre sociedade civil, iniciativa privada e instâncias governamentais.

Segundo Castells e Borja (1996), esta articulação somente se faz eficiente se realizada por intermédio de uma ação coletiva e conjunta que aderem aos seguintes objetivos para as grandes cidades: nova base econômica, infraestrutura urbana, qualidade de vida, integração social e governabilidade que, quando atendidos, resultam, por um lado, em torná-las mais competitivas e atuantes no contexto global e, por outro, garantir a população o mínimo de bem-estar para que a convivência democrática possa se consolidar, logo:

[...] a cidade, entendida não somente como território que concentra um importante grupo humano e uma grande diversidade de atividades, mas também como um espaço simbiótico (poder político-sociedade civil) e simbólico (que integra culturalmente, dá identidade coletiva a seus habitantes e tem um valor de marca e de dinâmica com relação ao exterior), converte-se num âmbito de respostas possíveis aos propósitos econômicos, políticos e culturais de nossa época. (BORJA, CASTELLS, 1996, p. 157)

Diante dos desafios empreendidos pelos planos estratégicos, podemos concluir que sua eficácia depende de múltiplos fatores, como a mobilização e engajamento dos atores urbanos, públicos e privados, em pôr em prática as ações e medidas sugeridas desde que viáveis e dedicadas a construir e/ou modificar a imagem que a cidade tem de si mesma e projeta no exterior, bem como questionar o governo local e a tida inovação democrática que se propõe, incluindo a participação dos cidadãos, a cooperação social e a integração das políticas urbanas.

Certamente, uma crise das identidades coletivas e de participação nas instituições representativas e nos partidos políticos se faz eminente, sobretudo, se pensarmos no âmbito local, isto é, bairro, região, cidade, posto que consistem em espaços de experimentação, nos quais a aplicação de políticas públicas integradas apresenta-se como medidas possíveis, ainda

que não contam com todos os recursos necessários à gestão adequada e às demandas sociais em questão.

Contudo, as interferências em Santa Teresa seguiam e, em 15 de dezembro do mesmo ano, passou-se a cobrar a quantia de R\$20,00 para turistas e público em geral, moradores foram isentos da cobrança, desde que cadastrados previamente nas seguintes categorias: idosos maiores de 65 anos e estudantes devidamente uniformizados, cobrança justificada pelo governo dada “a necessidade de reequilíbrio das finanças estaduais, abaladas pela forte crise que atingiu o Estado”¹⁴¹, bem como a ampliação no horário de funcionamento, das 6:30 às 16:15 em dias de semana e das 10:00 às 18:00, aos sábados, com intervalos de 15 minutos.

Os atos em protesto aos 5 anos sem o bonde operante na sua totalidade foram marcados pela exigência de respeito com o bairro e seus moradores, posto que a gratuidade mostrava-se excludente por não abranger profissionais que atuam em Santa Teresa, bem como moradores residentes em comunidades do entorno do bairro, da mesma forma que o horário revelava-se incompatível ao expediente da vasta maioria de moradores, estudantes e/ou trabalhadores, que lançariam mão do bonde como meio de transporte mais eficiente.

Em 2017, a única decisão digna de nota foi a alteração no horário de funcionamento de 8:00 às 17:45, de segunda a sexta-feira, e das 10:00 às 18:00 aos sábados, entre a estação Nelson Correia e o Largo do Guimarães, com saídas a cada 20 minutos, inoperante aos domingos e feriados.¹⁴²

Em contrapartida, o ano de 2018 foi marcado por inúmeras mudanças e avanços no reestabelecimento do sistema de bondes. A princípio, pela exigência de uso de um tíquete de ingresso ao transporte que, antes era somente na estação Nelson Correia e passou a ser necessário nas demais estações, garantindo as viagens de ida e vinda e sendo utilizado somente no dia que foi comprado, pois segundo o secretário de Estado de Transportes, Rodrigo Vieira:

A apresentação do ticket ao longo do percurso foi a opção para mantermos o preço da tarifa inalterado. Durante este primeiro ano de operação, percebemos uma mudança no perfil de viagens, com muitos visitantes optando por acessar o bairro por outros meios de transporte e apenas utilizando o Bonde para retorno ao Centro do Rio.¹⁴³

Cabe esclarecer que, tal recurso tinha por objetivo evitar que turistas e o público em

¹⁴¹ BARREIRA, Gabriel. Bondinho de Santa Teresa, no Rio, passa a custar R\$20 em dezembro. **G1**, Rio de Janeiro, 11 out. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/11/bondinho-de-santa-teresa-no-rio-passa-custar-r-20-em-dezembro.html>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

¹⁴² Bonde de Santa Teresa funcionará excepcionalmente nos próximos domingos. **O Dia**, Rio de Janeiro, 27 jul. 2017. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/conteudo/rio-de-janeiro/2017-07-27/bonde-de-santa-teresa-funcionara-excepcionalmente-nos-proximos-domingos.html>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

¹⁴³ ALBUQUERQUE, Ricardo. Tarifa do bonde de Santa Teresa não muda em 2018. **Rio Notícias**, Rio de Janeiro, 06 jan. 2018. Disponível em: <<https://www.rionoticias.com.br/tarifa-do-bonde-de-santa-teresa-nao-muda-em-2018/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

geral sabotassem o pagamento do bonde, uma vez que no primeiro ano de operação, a tarifa só era cobrada para os passageiros que acessassem, isto é, subissem o bairro por meio do bondinho, enquanto a descida era gratuita. Ora, evidente que muitos dos visitantes e frequentadores do bairro subiam por outros meios Santa Teresa e desciam de bonde a fim de usufruir da experiência sem custos.

Outra inovação foi a alteração da identidade visual, a inserção nas redes sociais *Facebook* e *Twitter* e a criação de um site próprio a fim de estreitar os laços e trocas com os usuários do bonde, além de atender a demanda informativa referente a operação, a grade de horários e mesmo investimentos. Além disso, houve ainda ampliação do percurso até a Praça Odylo Costa Neto, intervenções na estação Nelson Correia, troca de dormentes no trecho dos Arcos da Lapa e restauração de todas as luminárias históricas dessa extensão.¹⁴⁴

No dia 16 de julho, iniciou-se as obras de ampliação do trecho de 1,5 km que liga a Praça Odylo Costa Neto ao Largo do França, na qual “o prazo de execução é de 120 dias (podendo ser ampliado, conforme as condições climáticas). Com a conclusão, a expectativa é que sejam beneficiados 18 mil moradores a mais”¹⁴⁵, segundo a nota. A associação dos moradores viu esse avanço no percurso como positivo, mas permanecia apreensiva “pelo consórcio ser o mesmo que começou e largou os trabalhos, estamos com medo. Exigimos compromisso!”¹⁴⁶, nas palavras de Álvaro Braga, vice-presidente da AMAST.

No mês seguinte, por ocasião de 7 anos do acidente, a associação de moradores organizou uma série de atos para recordar o desastre e reivindicar a reativação do serviço de transporte na sua totalidade, pois, ainda que o bonde estivesse operante entre a estação Nelson Correia e o Largo do Curvelo e Largo do Guimarães regularmente e no ramal Muratori e na extensão até a Praça Odylo Costa Neto em horários restritos, Paulo Saad, o presidente da AMAST, demonstrava insatisfação, posto que o percurso, os horários de funcionamento e o valor tarifário não atendiam as demandas do bonde enquanto meio de transporte, como declara:

Esse pequeno trecho ainda não atende nem metade dos moradores. Isso se falarmos em extensão da rua, porque, se falarmos em operação, ele não atende ninguém. São três bondes a 20 reais, passando de 20 em 20 minutos, começando às 8h e terminando às 17h30. Isso não atende ninguém.¹⁴⁷

¹⁴⁴ Bonde de Santa Teresa ganha identidade visual e perfil nas redes. **Veja Rio**, Rio de Janeiro, 21 mar. 2018. Disponível em: <<https://vejario.abril.com.br/cidades/bonde-de-santa-teresa-ganha-identidade-visual-e-perfil-nas-redes/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

¹⁴⁵ Obras do bonde de Santa Teresa recomeçam. **O Dia**, Rio de Janeiro, 13 jul. 2018. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2018/07/5557330-obras-do-bonde-de-santa-teresa-recomecam.html>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

¹⁴⁶ Ibidem.

¹⁴⁷ Atos pedem reativação de todo o serviço de bondes de Santa Teresa. **Mobilize/ Agência Brasil**, 27 ago. 2018. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/11183/atos-pedem-reativacao-de-todo-o-servico-de-bondes-de-santa-teresa.html>>. Acesso em: 10 mai. 2019.

Ainda segundo Saad, era imprescindível que os bondes chegassem à sua extensão original, isto é, concluísse a linha Dois Irmãos e iniciasse as atividades na linha Paula Matos, ambas funcionando em horário compatível às necessidades de seus moradores trabalhadores e estudantes que, dadas as suas atividades, não são atendidos, o presidente da associação sugere o horário entre 6:00 à meia-noite e, se não for possível, ao menos até 20:00.

Além disso, o valor da passagem a R\$20,00 também compromete o uso, na visão da associação de moradores, isso porque ainda que os moradores tenham o benefício da isenção de pagamento, tal medida não contempla trabalhadores que precisam ir à Santa Teresa e moradores de localidades vizinhas que margeiam o bairro, bairros como Glória, Lapa, Bairro de Fátima, Catumbi e Rio Comprido, bem como suas respectivas comunidades, ambos alheios às exigências para usufruir da tarifa social, isto é, ter comprovante de residência com CEP locado em Santa Teresa.

Hoje assistimos a uma operação provisória e limitada do bonde. Uma vergonha com a qual temos que conviver diariamente. Apenas três bondes novos rodando, em um limitado trecho até o largo do Guimarães, com uma limitada jornada das 8:00h às 17:30h, que exclui os horários de ida e volta do trabalho, com longo intervalo de 20min em 20min, com uma tarifa escorchante de R\$ 20,00. Uma destinação turística que provoca indistigável exclusão social. Um desvio de finalidade. Os moradores, os estudantes e os trabalhadores não usam o bonde, pois a operação não nos atende, salvo por acaso, mesmo com a gratuidade concedida.¹⁴⁸

Aliás, no tocante ao valor tarifário, supunha-se neste período que havia a possibilidade se suspensão da cobrança em virtude do relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ) que investigava as irregularidades da gestão pública no setor de transportes, mesmo porque sugeria que fosse revogado o decreto nº 46.246/18, assinado pelo governador Luiz Fernando Pezão, mas a passagem segue até o momento em vigor e na mesma quantia¹⁴⁹.

Ainda assim, relativa à questão do percurso em atividade, houve significativo avanço. Em outubro, o trecho entre a Praça Odylo Costa Neto e os pontos Travessa Vista Alegre e Largo do França teve a volta dos bondes aos trilhos e, segundo a secretaria estadual de transportes, os trabalhos prosseguiriam a fim de alcançar o ponto Dois Irmãos e o recurso arrecadado com a passagem é integralmente usado para a manutenção e a melhoria do sistema.

Para Ferreira, motorneiro há 25 anos, o serviço é essencial à vitalidade do bairro, pois

¹⁴⁸ Sete anos sem o bonde – Memória das vítimas da tragédia de 2011. **AMAST**, Rio de Janeiro, 25 ago. 2018. Disponível em: <<https://www.facebook.com/amast.santateresa/posts/1990984220953808/>>. Acesso em: 10 mai. 2019.

¹⁴⁹ Bonde de Santa Teresa pode ter passagem de R\$20 reduzida. **Diário do Porto**, Rio de Janeiro, 28 ago. 2018. Disponível em: <<https://diariodoporto.com.br/bonde-de-santa-teresa-pode-ter-passagem-de-r-20-revogada/>>. Acesso em: 10 mai. 2019.

“o bonde representa tudo para o bairro. Quando ele não está rodando o bairro fica morto, o comércio não funciona e fica triste esse lugar.”¹⁵⁰ Em consonância, Zé Andrade, morador do bairro há 40 anos e artista plástico, declarou a satisfação com a retomada do bonde, afirmando:

O bonde é a alma desse lugar, uma prova de resistência dentro do sistema de modernização. Acho que a gente tem que comemorar a conclusão desse pequeno trecho e agradecer, pois a felicidade é feita de pequenos pedaços. Obras sempre causam transtornos, mas não há benfeitoria sem sacrifício.¹⁵¹

E, no final de 2018, o governo do Estado anunciou que receberia 14 novos bondes em contrato firmado com a fornecedora T'TRANS, no qual cada veículo custaria cerca de 3 milhões. Segundo o diretor de engenharia da empresa, Paulo Munck, as novas composições são equipadas com um sistema de freios que utiliza os motores para desacelerar mais rapidamente, um freio pneumático mais moderno, um freio magnético que adere aos trilhos e um freio de estacionamento. Outro diferencial são os motores que funcionam como geradores de energia para a rede aérea, uma espécie de realimentação.¹⁵²

Ante o exposto, os anos entre 2011 e 2012 foram marcados por trocas de acusações quanto a responsabilidade do acidente. De um lado, o governo do Estado se eximia de qualquer culpa, transferindo-a a companhia e, sobretudo, ao motorneiro Nelson Correia da Silva que conduzia o bonde na ocasião, de outro lado, a associação de moradores indignada denunciava o governo do Estado e a companhia gestora por negligência na manutenção e conservação do sistema.

Ainda neste intervalo, o primeiro modelo de bonde proposto acentuou os embates entre companhia responsável pela administração do sistema e associação de moradores, uma vez que a primeira apresentou uma composição que, em prol da segurança, destoava em muito do bonde original, reduzia sua capacidade de passageiros e controlava o ingresso por entrada e saída em dois pontos específicos do veículo, enquanto a segunda recorreu ao tombamento do INEPAC que salvaguardava o sistema como um todo, incluindo os próprios bondes em si, a fim de preservar o bondinho do ponto de vista estético e funcional ao bairro.

Enquanto nos anos de 2013 a 2014, as investigações deram o tom dos conflitos entre governo do Estado e associação de moradores, posto que passou-se a apurar a responsabilidade do secretário de transporte, Júlio Lopes, pelo acidente ocorrido em 2011 e, embora tenha sido

¹⁵⁰ ROQUE, Denise. Novo trecho da obra do bondinho de Santa Teresa será entregue ainda este mês. **O Globo**, Rio de Janeiro, 06 out. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/novo-trecho-da-obra-do-bondinho-de-santa-teresa-sera-entregue-ainda-este-mes-23129739>>. Acesso em: 10 mai. 2019.

¹⁵¹ Ibidem.

¹⁵² MARQUES, Jessica. Santa Teresa (RJ) recebe 14 bondes novos até 2019. **Diário do Transporte**, 25 out. 2018. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2018/10/25/santa-teresa-rj-recebe-14-novos-bondes-ate-2019/>>. Acesso em: 10 mai. 2019.

inocentado num primeiro momento, posteriormente foi condenado, uma vitória para a AMAST que desde a tragédia denunciava o descaso, dito de outra forma, o “sucateamento” do sistema de bondes promovido pela secretária de transportes e a companhia gestora e, por consequência, seus respectivos representantes.

Além disso, o segundo modelo de bonde proposto foi mais bem aceito, posto que atendia melhor que o anterior as pautas de preservação das composições articuladas às exigências de segurança. Embora com algumas ressalvas, foi acolhido pela associação de moradores, mas outra questão tomou a cena, o andamento das obras que, constantemente atrasadas, geravam transtorno ao trânsito de veículos e circulação de pedestres com canteiros nas principais vias de acesso ao bairro sem planejamento quanto aos buracos e entulhos que se amontoavam por toda sua extensão.

Este cenário se prolongou entre os anos de 2014 e 2015, nos quais além das obras atrasadas, os moradores tiveram que lidar com um evento de apresentação do bonde surpresa, uma incoerência se pensado no estado calamitoso do bairro com canteiros nas ruas Joaquim Murtinho e parte da Almirante Alexandrino, episódio entendido como mal intencionado dada a proximidade com as eleições daquele ano. Não bastasse esse movimento, ocorreu uma falha na colocação dos trilhos no calçamento de paralelepípedo que provocou ainda mais atrasos devidos os reparos necessários para garantir a eficiência dos freios dos novos bondes.

Os anos de 2015, 2016 e 2017, em compensação, foram marcados, sobretudo, por uma aproximação maior ou, dito de outra maneira, uma abertura maior de diálogo entre associação de moradores e companhia gestora, embora ainda houvesse críticas ao consórcio responsável pelas obras e execução das mesmas. E, ainda que tenha havia a reativação do trecho que liga a estação Carioca ao Largo do Guimarães, não houve avanço nas demais linhas.

Aliás, sobre o percurso favorecido em questão muito se discutiu, haja vista que se tratava do corredor turístico do bairro, trecho formado por rede hoteleira, estabelecimentos gastronômicos e centros culturais, na percepção da associação de moradores uma manobra mais que intencional, estratégica, que atendia aos interesses econômicos do Estado em detrimento dos interesses socioculturais da população local quanto ao meio de transporte e bem cultural.

E, por fim, no ano de 2018, a suspeita quanto às ambições turísticas em Santa Teresa através do bonde foram se confirmando por meio do uso de um tíquete que ordenava o acesso ao serviço de transporte na subida e descida ao bairro para turistas e visitantes, bem como uma identidade visual e inserção nas redes sociais promovendo verdadeira expansão no alcance de mídia e divulgação do bondinho.

Não obstante, alguns benefícios se concretizaram aos moradores: os trechos da praça

Odylo Costa Neto e, posteriormente, o Largo do França foram reativados, atendendo a uma parcela maior de passageiros residentes no bairro, embora a linha Paula Matos tenha seguido sem avanço algum como até o presente momento, uma região de Santa Teresa majoritariamente voltada a moradia, o que reforça a seleção e prioridade de determinados trechos em detrimentos de outros para fins políticos e econômicos como denuncia a associação de moradores.

Em suma, podemos perceber que a associação de bairro parte da memória, articulada à identidade, a fim de fazer oposição às decisões arbitrárias do governo e do mercado, na tentativa de gerar mecanismos e fundar instituições capazes de preservar o patrimônio cultural, compreendendo-o como uma oportunidade de identificação de cidadania, reconhecimento, continuidade histórica, passíveis de vários olhares e várias interpretações.

Capítulo III

O bondinho de Santa Teresa: afetividade, produção de sentido e resistência

Refletir sobre um bairro envolve, de certo, compreendê-lo nos processos de apropriação do espaço urbano, isto é, nos comportamentos que se estabelecem e se manifestam no lugar social da rua, bem como nos benefícios simbólicos que se espera obter pela maneira de se portar. No caso de Santa Teresa, na condição de um bairro, portanto, composto pela diversidade, local de encontro de diversos grupos sociais e de construção de territorialidades. Existe em sua circunscrição diferentes redes de relações em que seus moradores e frequentadores estão inseridos, construindo seu espaço social e produzindo significados.

A alma das ladeiras de Santa Teresa: caminhando na história, memória e identidade

Adotaremos como passo inicial compreender a rua e, por extensão, o bairro, como um elemento a ser entendido dentro do que influencia e é influenciado, considerando-os para além de meros cenários do espetáculo da vida, mas eles próprios, vida pulsante e latente do urbano, manifestada nas práticas cotidianas que vão dando forma e moldando seus usuários, como elucida o literato João do Rio, “a rua é um fator da vida das cidades, a rua tem alma!” (RIO, 2008, p. 29).

Assim sendo, passam a ter personalidade própria, um aspecto particular a ser decifrado, em outras palavras, a rua faz o indivíduo, pois “nas grandes cidades a rua passa a criar o seu tipo, a plasmar a moral dos seus habitantes, a inocular-lhes misteriosamente gostos, costumes, hábitos, modos, opiniões políticas” (RIO, 2008, p. 41), razão pela qual somos instigados a desbravar seus itinerários, desenhados em Santa Teresa por trilhos de bondes, afinal, “qual de vós já passou a noite em claro ouvindo o segredo de cada rua? Qual de vós já sentiu o mistério, o sono, o vício, as ideias de cada bairro?” (RIO, 2008, p. 37).

Diante de tamanho desafio, nos parece pertinente refletir acerca do sentimento de preservação da história local do bairro de Santa Teresa, por meio da valorização, reivindicar a manutenção de uma morfologia, da presença eminente do bonde circulando por suas ruas, como que garantindo o sentido de pertencimento de seus moradores, tendo em vista que, como defende Michel de Certeau, o “espaço é um lugar praticado” (CERTEAU, 1998, p. 202) e, sob esse prisma, considera-se “vetores de direção, quantidades de velocidade e a variável do tempo” (CERTEAU, 1998, p. 201-202).

Neste sentido, esta parcela de território é caracterizada por suas diversas formas de ocupação e permanência, as quais partem de um fluxo de pessoas, moradores e frequentadores, combinado de elementos cotidianos concretos e ideológicos, simultaneamente transmitidos por

uma tradição e realizados diariamente por intermédio de comportamentos, “o bairro aparece assim como o lugar onde se manifesta um ‘engajamento’ social ou, noutros termos: uma arte de conviver com parceiros (vizinhos, comerciantes) que estão ligados a você pelo fato concreto, mas essencial, da proximidade e da repetição.” (MAYOL, 1996, p. 39).

Logo, o bairro acaba por conferir visibilidade às mais distintas manifestações sociais, políticas e culturais, cruciais para a identidade de um indivíduo ou de um grupo, uma vez que possibilita assumir o seu lugar na rede de relações inscritas no espaço urbano. Assim, enquanto bairro que compõe parte da história do Rio de Janeiro, apresentando diversos usos e formatações na contemporaneidade, bem como ao longo do tempo, Santa Teresa é uma parcela do território urbano portadora de memória e, neste sentido, um lugar propício ao estudo referente a relação entre os usuários e os bairros, bem como elementos históricos e culturais da cidade.

Seguindo os passos de Certeau (1998), as ruas, o bairro, a cidade são percebidos como uma linguagem textual que se revela na prática do caminhar nas ruas, eis a retórica ambulante, atenta às maneiras de fazer, isto é, às maneiras de apropriação do espaço urbano, transitórias e permanentes, pelas pessoas que o frequentam ou moram e também os motivos de frequentá-lo ou tê-lo escolhido para morar, o que viabilizou uma percepção de múltiplos olhares sobre o lugar em questão, o bairro de Santa Teresa, já que nas palavras de Pierre Mayol:

O bairro é, quase por definição, um domínio do ambiente social, pois ele constitui para o usuário uma parcela conhecida do espaço urbano na qual, positiva ou negativamente, ele se sente reconhecido. Pode-se, portanto, apreender o bairro como esta porção do espaço público em geral (anônimo, de todo o mundo) em que se insinua pouco a pouco um espaço privado particularizado pelo fato do uso quase cotidiano desse espaço. (MAYOL, 1996, p. 40)

Em consonância com o proposto, Henri Lefebvre defende que o bairro é “a porta de entrada e saída entre os espaços qualificados e o espaço quantificado, o lugar onde se faz a tradução (para e pelos usuários) dos espaços sociais (econômicos, políticos, culturais, etc.) em espaço comum” (LEFEBVRE, 1975, p. 200 – tradução nossa). Dito de modo mais claro, serve de elo entre o espaço e o tempo favorecendo aos usuários, moradores ou frequentadores, tomar a rua, em uma despretenhosa caminhada que propicia vislumbrar uma dinâmica particular que envolve aprendizagem e reprodução para o engajamento dos mesmos no espaço público.

Passando, então, a exercer uma apropriação, uma “privatização progressiva do espaço público” (MAYOL, 1996, p. 42) como que uma extensão do habitáculo, visto que “o limite público/privado, que parece ser a estrutura fundadora do bairro para a prática de um usuário, não é apenas uma separação, mas constitui uma separação que une” (MAYOL, 1996, p. 43). Há quem tenha nascido e se criado no bairro, há quem tenha tido um convívio familiar, há quem tenha feito dele um destino de lazer, há quem tenha sido apresentado a cidade por meio dele,

todos constroem produções de sentido e afeto com o lugar que escolher frequentar e morar.

Para Oscar Fernandes, sua trajetória está emaranhada na trajetória do bonde por Santa Teresa, afinal, infância e adolescência marcadas pelos trilhos e por tudo e todos que encontrou pelo caminho definindo seu lugar de pertencimento e identidade, constituindo sua memória afetiva, como declara:

Minha relação com o bairro é praticamente uma relação de vida, é de vida, né? Desde que eu me conheço por gente eu moro aqui, são 32 anos de Santa Teresa, então é como se fosse a minha cidade, Santa Teresa é o meu lugar, é o lugar que eu me identifico muito, gosto muito, me sinto super a vontade aqui, me sinto em casa, tipo assim, as ruas me fazem sentir em casa, é muito confortável. (FERNANDES, 2020)

Paulo Saad, por sua vez, teve contato com Santa Teresa ainda na infância, por meio de familiares que residiam nesse lugar da cidade, pôde conhecer suas ladeiras e brincar de tomar o bonde, passeio obrigatório sempre que vinha ao bairro e, dessa maneira, pouco a pouco foi aderindo aos comportamentos e pensamentos presentes que emanavam algo de lúdico que encantavam qualquer criança, um meio de transporte de outro tempo, somente em atividade ali gerava fascínio à infância, principalmente pelo aventurar-se no estribo.

Eu tinha uma tia que morava em Santa Teresa, sempre morou em Santa Teresa e eu vinha visitá-la sempre e ela sempre tinha no programa, a visita incluía a criançada no bonde, passear de bonde [...] e aí eu sempre passeei de bonde, conheço o bonde desde criança. (SAAD, 2020)

Havia algo de mágico no bondinho no olhar infantil, o colorido, a sensação de liberdade, a euforia de correr e se pendurar no estribo, tudo isso imprimia sua forma e seu conteúdo, isto é, sua estética e suas práticas de uso, um simbolismo muito singular de ocupar uma grande cidade e ainda assim estar em um ambiente simplório, quase que bucólico, sobre isso Antônio Edmilson Rodrigues opina que:

O bondinho (amarelo, vazado, quase um brinquedo infantil) é um verdadeiro cartão-postal da cidade e representa o estilo de vida do bairro, com suas ladeiras impregnadas de arte, cultura e liberdade – mas também é sinônimo de ineficiência e perigo. É o símbolo máximo do charme no transporte da cidade. (RODRIGUES, 2017, p. 54)

Todavia, engana-se quem pressupõe que tamanha sedução arrebatava somente as crianças, o ritmo mais lento e sensível, contemplativo e intimista, deu início a afeição de Getúlio Damado com o bondinho de Santa Teresa logo que chegou a cidade do Rio de Janeiro, não por acaso sua primeira obra e mais amplamente difundida consiste na maquete do bonde, feita em madeira com detalhes em metal, um trabalho minucioso e representativo aos que partilham desse sentimento pelo meio de transporte do bairro. Segundo o artista, foi amor à primeira vista, veio “em 1970, quando eu cheguei no Rio de Janeiro, o primeiro passeio que eu fiz aqui no Rio de Janeiro foi um passeio no bondinho de Santa Teresa [...] e daí para cá tive um romance no

bonde. (DAMADO, 2020).

E, dentro de tudo que Santa Teresa comporta para a cidade do Rio de Janeiro, não podemos perder de vista que, seja pela proximidade com o Centro e a Lapa, seja por sua tradição cultural e boêmia, o bairro torna-se destino de lazer entre cariocas, brasileiros e estrangeiros, a pluralidade arquitetônica e gastronômica, o elemento histórico presente no calçamento, nos casarios e luminárias, sobretudo, no bonde e suas linhas e ramais, abarcando experiências e acepções diversas, como reconhece Lilian Moreno “a gente entrou numa cultura do bairro [...] essa coisa de pegar o bonde no estribo, acordar com o barulho do bonde.” (MORENO, 2020).

Essa cultura do bairro é onde se manifesta a relação de si com o outro como ser social, destarte “sair de casa, andar pela rua, é efetuar de tudo um ato cultural, não arbitrário: inscreve o habitante em uma rede de sinais sociais que lhe são preexistentes” (MAYOL, 1996, p. 43), despertando um sentimento de pertença, uma vez que o processo de apropriação do espaço como lugar da vida cotidiana e, envolto nessa prática bairrista, ultrapassa as barreiras do meramente funcional e toma uma dimensão ainda maior, a de produtora de afetividades, significados, enfim, de sentidos, assim:

A cidade é, no sentido forte, “poetizada” pelo sujeito: este a re-fabricou para o seu uso próprio desmontando as correntes do aparelho urbano; ele impõe à ordem externa da cidade a sua lei de consumo de espaço. O bairro é, por conseguinte, no sentido forte do termo, um objeto de consumo do qual se apropria o usuário no modo da privatização do espaço público. (MAYOL, 1996, p. 45)

Na visão de Mayol, a coletividade de bairro reside na necessidade de conviver, ação que perpassa a busca pelo equilíbrio indispensável entre a proximidade imposta pela configuração pública dos lugares e a distância estabelecida a fim de salvaguardar a sua vida privada, aliás, segundo o autor “a coletividade é um lugar social que induz um comportamento prático mediante o qual todo usuário se ajusta ao processo geral do reconhecimento, concedendo uma parte de si mesmo à jurisdição do outro”. (MAYOL, 1996, p. 47).

Logo, quem habita ou frequenta um bairro se vê na obrigação de considerar o seu meio social para sua inserção e vivência, trata-se de uma “convenção coletiva tática” (MAYOL, 1996, p. 47) composta de códigos de linguagem e comportamento, nos quais a submissão e a transgressão são observados por todos em uma espécie de regulamento alheio e de si mesmo dentro desse contexto de conformidade. Dito de outra forma, conveniência, posto que “o corpo, na rua, vem sempre acompanhado de uma ciência da representação do corpo cujo código é mais ou menos, mas suficientemente, conhecido por todos os usuários.” (MAYOL, 1996, p. 48).

Em suma, o espaço urbano se torna o lugar do reconhecimento, haja vista que “o bairro se define como uma organização coletiva de trajetórias individuais” (MAYOL, 1996, p. 46), ou

seja, um lugar onde se estabelece o contato interpessoal, um lugar de encontro de seus usuários no cotidiano de modo despojado, mas nem por isso, nulo de relações, dinâmicas e traquejos permeados de valor. São os encontros que propiciam a interação, entretenimento e deleite.

Trilhando no encontro: a sociabilidade de Santa Teresa

E, cabe salientar que, dentro desse cenário, o bonde sempre atendeu a demanda de meio de transporte de Santa Teresa em conexão com a região central da cidade e, na mesma medida, bem cultural que corroborou para criar elementos subjetivos que conferem singularidade ao bairro tanto no seu ritmo, sua dinâmica, quanto na sua interação interna e externa, evocando sensações, experiências que propiciaram uma rede de sociabilidade toda própria.

Sobre esse caráter intercessor, o morador Oscar Fernandes, nascido e criado em Santa Teresa comenta que o bonde sempre esteve presente na rotina da sua infância e adolescência, pois transitava pela rua em que morava, fosse o caminho para a escola, o futebol, a casa dos amigos, fosse para o Centro da cidade, lá estava compondo o seu cotidiano e, sem que percebesse, a si próprio, já que nas suas palavras “eu estava sempre em cima do bonde, usava muito, sempre usei como transporte alternativo para passear e para relaxar também, era muito acessível” (FERNANDES, 2020).

O morador ainda comenta do incentivo à livre circulação e ao encontro que o bonde propiciava ao bairro e aos seus passageiros, atuando como um legítimo instrumento de sociabilidade em um tempo que os contatos eram mais pessoais e menos intermediados pela tecnologia, uma interação “à moda antiga” que conferia ao bonde papel representativo na vida dos que, como ele, fizeram parte da última geração que usufruiu do bonde tradicional de Santa Teresa na essência do que se constituía, como relata:

O bonde de Santa Teresa tem muita história para mim, foram quase 10 anos de interação direta assim com o bonde, foi muita coisa que aconteceu ali, ali eu conheci gente, ali eu namorei, ali eu me acidentei, já que eu cai do bonde várias vezes, conversei e conheci muita gente, pensei muito, às vezes você pegava o bonde só para ficar pensando na vida. (FERNANDES, 2020)

Endossando tal perspectiva, o morador e atual presidente da AMAST, Paulo Saad, afirma que “o bonde era uma relação social, era e ainda hoje ainda o é, apesar de ser muito pouco [...] você atualizava o encontro com as pessoas permanentemente” (SAAD, 2020). Apresentando-o como elemento indutor de subjetividade, isto é, de produção de sentidos e afetividades, afinal, como defende Oscar Fernandes, “o entretenimento girava muito em torno do pegar o bonde, então, envolvia muita coisa, não era só um transporte, era um meio de interação para a galera daqui do bairro, viabilizava você ter um *network* com outras pessoas

também do bairro” (FERNANDES, 2020).

Aliás, sobre esse aspecto, cabe ressaltar que os largos cumpriam uma função de pontos de encontro, dito mais claramente, vida pulsante no bairro, de modo que se faz notório os Largos do Curvelo, Guimarães e Neves como os principais, o primeiro como cartão de boas-vindas de Santa Teresa recepcionando moradores e visitantes com a ilustre pessoa do Seu Adolfo, comerciante que possuía uma espécie de venda na estação, o segundo como o mais próximo do eixo gastronômico e cultural e o terceiro como reduto dos saraus dos residentes.¹⁵³

Seu Adolfo, figura carismática e acolhedora, estava em seu posto acompanhando o horário do bonde, seu expediente se encerrava quando o último bonde subia cerca de 23:40, com ele sempre havia funcionários do sistema e moradores amigos que faziam da estação um lugar para se reunir e, somente, “quando o bonde passava pela última vez, o compromisso do Adolfo, do bar que ficava na estação era de ficar aberto até o último bonde, então o fiscal ia para a garagem, para a oficina, e o Adolfo fechava as portas” (SAAD, 2020).

Com muito carinho e gratidão, Lilian Moreno, moradora e professora aposentada, recorda que na década de 1990 “a estação tinha uma vida, você ia para lá para comprar o café, comprar o açúcar, tomar uma cerveja, as pessoas paravam porque o Adolfo vendia uma cachaça” (MORENO, 2020) e comenta que foi por intermédio do comerciante que pode mudar-se para o bairro.

Na época, o mercado imobiliário em Santa Teresa era muito restrito, casas e apartamentos eram comprados e alugados por meio de indicação de pessoas próximas, conhecidos, como era o caso do seu esposo Jorge e Seu Adolfo que, durante uma conversa, comentou sobre um imóvel à venda na rua Joaquim Murtinho que pertencia ao também comerciante Arnaudo. Negócio feito, passou a residir no bairro e frequentar esses espaços.

Outra estação que merece menção era a Carioca, na qual todos tomavam o bonde rumo à Santa Teresa, moradores, frequentadores e turistas. Todos esperavam cerca de 15 a 20 minutos, não mais do que isso, para embarcar na composição, cruzar os Arcos da Lapa e acessar o morro. O tempo de espera, a fila, tudo era uma oportunidade de encontro, conversa, confraternização, como manifesta Lilian Moreno, era agradável, esperar na estação, nas suas palavras:

Era muito interessante essa relação, era uma relação diferente, eu não estava apenas me deslocando para casa, era um momento que eu podia encontrar alguém na estação, encontrava e batia esse papo, às vezes quem eu já não via tinha um tempo, era muito diferente, eu me organizava muito para pegar o bonde. Eu raramente... Se eu pudesse, eu pegava muito pouco ônibus. (MORENO, 2020)

¹⁵³ O único que destoa em relevância é o Largo do França, provavelmente por sua formação que sugere muito mais ser um lugar de passagem que de permanência.

Aliás, no caso de Santa Teresa, o próprio bonde proporciona esse tipo diferente de deslocamento, velocidade comedida e composição aberta permitindo que houvesse uma visão panorâmica e minuciosa da paisagem, dos personagens, dos lugares e tudo que emana dessa composição que é a cidade e o bairro, dito mais claramente, “é preciso caminhar mais em Santa Teresa, sentir mais o seu chão, as calçadas, acompanhando com o olhar os trilhos do bonde no asfalto. Ar, cheiro, chão.” (FONTES, 2003, p. 46).

E durante o trajeto, nada e ninguém escapava aos olhos de quem estivesse no bonde, principalmente viajando no estribo, mesmo porque incluía no campo visual toda a paisagem e sua gente. Não surpreende, portanto, que o trajeto também fosse uma chance de interagir, de olhar, de conversar, de brincar, tudo era possível e, pasmem, “muitas vezes as pessoas saltavam do bonde antes dos seus destinos, porque encontravam no caminho, andando na calçada, uma pessoa conhecida, querida, que eles não via a muito tempo e aí saltavam ali para poder conversar.” (SAAD, 2020).

A propósito, sobre esse ponto de vista, Paulo Saad enfatiza que a questão técnica-estrutural tem relação direta com as interações possíveis, posto que o bonde é aberto, de modo que permite uma conversa entre os passageiros e os não passageiros, muito por conta de sua modesta velocidade que oportunizava o contato entre todos em Santa Teresa, “quem chegava no bairro e pegava o bonde, convivia, não era uma relação importante só entre os moradores, mas era também uma excelente introdução ou apresentação aos visitantes e aos turistas” (SAAD, 2020), fosse entre os passageiros no interior da composição, fosse entre passageiros e pedestres que circulavam no momento em que o bonde passava, havia uma comunicação estabelecida.

De modo que a experiência do andar de bonde propiciava uma relação diferenciada durante a viagem no entrecruzamento entre o que e quem estava a sua volta: a cidade, o bairro, os passageiros, os pedestres, todos participativos em uma dinâmica de contemplação e interação, assim, o locomover-se tomava uma dimensão significativa e afetiva, o ser e estar próximo de tudo e todos.

Era uma delícia, porque você estava andando no bonde e estava avistando a cidade, era uma outra relação com o espaço, era mais lenta, você não estava ali parada na janela, a cidade entra, enfim, era uma outra relação, era uma relação com a cidade diferente, aquilo aberto, aquela sinetinha, entendeu? E as pessoas conversando, você estava sentada aqui, tem alguém colado em você no estribo, isso não te gerava incômodo, essa pessoa podia começar a conversar com você, mesmo que estranha e você se sentia à vontade, era uma relação com a cidade e com quem estava ao seu redor, quem estava ao seu lado, era uma outra história, eu diria que era uma relação diferente com a cidade. (MORENO, 2020)

Ora, essa apropriação do espaço urbano, isto é, das ruas de Santa Teresa surge como

principal característica do bairro na visão de Paulo Saad, isso porque para o morador, o passageiro do bonde não perde ao se deslocar, pelo contrário, fomenta um sentimento de aproximação, de inclusão, pois o “bonde é o que há de mais próximo do andar a pé, o que há de mais próximo de você não perder a calçada, você não perder o espaço interno, você não perde o contato, você sabe que está circulando, mas você continua com as pessoas do seu lado” (SAAD, 2020), algo impensado em outros meios de transporte, tanto por sua estrutura fechada, quanto por sua velocidade empreendida na locomoção.

Não por acaso, em Santa Teresa há uma coletividade de bairro destoante dos demais bairros cariocas, isso se deve em muito a presença do bonde circulando por suas principais ruas, mais que isso, gozando de certo privilégio, certa preferência, incluso nas dinâmicas de tráfego, pois “o bairro tem seu próprio código de trânsito, que adota a contramão da pista quando o motorista vê que o bonde está subindo” (FONTES, 2003, p. 54).

Trata-se de ser em Santa Teresa, isto é, se permitir compreender o bairro e seu papel nele, sobretudo, em relação ao bondinho, seu símbolo por excelência, visto que “o bonde tem essa coisa ter sido parte da gente como que dando uma possibilidade de a gente ter uma relação boa, direta, franca por entre as pessoas de todo o bairro.” (SAAD, 2020).

Além do mais, a particularidade de circular, se anunciar e se dispor a todos de modo abrangente e despretensioso, se revelando como possibilidade de articulação, consiste em um claro fator característico, pois “era só ver o bonde passando e embarcar, sabe qual é? Não tinha dificuldade nenhuma, era muito fácil, era um transporte alternativo lento, mas completamente atípico de qualquer outro que a gente tinha e tem pela cidade.” (FERNANDES, 2020).

Tomemos bonde: práticas de uso, seus personagens e contribuições

Na pretensão de explicar acerca das regras de comportamento e convivência envolvidas no uso dos bondes, Machado de Assis, em 6 de agosto de 1893, por ocasião da chegada dos primeiros bondes elétricos na cidade do Rio de Janeiro, escreveu uma crônica intitulada “Como comportar-se no bonde” produzida para o jornal *A Semana*, na qual de modo irônico fixava uma espécie de manual de etiqueta com regras de comportamento a serem seguidas pelos usuários desse meio de transporte que, nas palavras do literato, era um “meio de locomoção essencialmente democrático!” (MACHADO, 1893, s/p).

A crônica traz recomendações sobre a postura de um passageiro em relação aos demais e, com algumas ressalvas, podemos perceber esse movimento ainda hoje no usual do bonde em Santa Teresa, isto é, uma dinâmica toda própria do bairro, entre seus moradores e frequentadores, usuários desse meio de transporte e bem cultural presente nas práticas

cotidianas.

Emerge deste contexto, funcionários como o motoneiro, condutor do bonde, o cobrador, responsável pela coleta da tarifa e o fiscal, designado a conferir os pagamentos efetuados em contraste com o registrado, todos regulados dentro de uma norma de funcionamento, controle e pagamento, mesmo que houvesse os arquétipos como os caronas e caroneiros que se isentavam de tal honorário, como salienta Lilian Fontes:

Todo e qualquer passageiro tem de pagar pelo transporte, mas quem viaja no estribo não precisa pagar. Portanto, é comum vermos o bonde com os bancos pouco ocupados, mas com pessoas penduradas no estribo. Em determinados pontos, surge o fiscal para conferir se o cobrador está registrando no relógio do veículo as passagens que vem cobrando. Ao avistá-lo, o pessoal do estribo rapidamente salta e se espalha pelas ruas. O fiscal, sem saber o que fazer, faz a contagem dos passageiros sentados como se nada tivesse acontecido, como se não tivesse percebido o ocorrido. (FONTES, 2003, p. 28)

Aliás, em se tratando do pagamento, Machado de Assis sinaliza que mesmo antes dos bondes serem elétricos já havia contraventores dispostos a burlar o pagamento da tarifa, em seu artigo X do código de conduta nas composições, embora hoje não seja seguido, dá conta de percebermos os movimentos desses usuários que, seja por serem menos afortunados, seja pelo bel-prazer de ludibriar, esquivavam-se do custo da viagem e, nessas situações, o literato aconselha que:

Quando o passageiro estiver ao pé de um conhecido e, ao vir o condutor receber as passagens, notar que o conhecido procura o dinheiro com certa vagareza ou dificuldade deve imediatamente pagar por ele: é evidente que, se ele quisesse pagar, teria tirado o dinheiro mais depressa. (MACHADO, 1893, s/p)

O bondinho em Santa Teresa evoca algo de popular, acessível e, principalmente, democrático, um elemento que toma formas transgressoras, ainda que, nela própria, acabe por gerir um outro protocolo vezes aceitável, vezes condenável, mas sempre característico e essencial à sociabilidade do bairro, trata-se do carona e do caroneiro, figuras marcantes que merecem uma diferenciação mais detida e esclarecedora, afinal, embora ambos promovam a mesma ação, o viajar pendurados no estribo, o que os difere é justamente a intenção, a motivação, como distingue Felipe Fortuna:

O caroneiro não deve ser confundido com o carona, a “pessoa que viaja sem pagar a passagem”, como finalmente define o dicionário. É um tanto escandaloso que a palavra não esteja registrada, já que é parte da realidade de toda a população de Santa Teresa. O caroneiro não tem destino nem roteiro de viagem: ele pula no bonde, agarra-se ao balaústre, salta nas retas de grande velocidade e volta a pegá-lo, contorcionista. (FORTUNA, 1998, p. 27)

Não por acaso, Paulo Saad defende que dentro do âmbito funcional do bonde a prática do viajar no estribo sempre foi um importante componente da interação em Santa Teresa, exatamente pela exposição e proximidade entre o dentro e o fora da composição e argumenta

que a carona era uma dinâmica utilizada internamente no bairro entre seus moradores para curtas distâncias e, apenas com a gradativa redução de bondes em atividade, que passou-se a ser adotada por passageiros de modo geral para grandes distâncias, dito mais claramente, generalizou-se pela escassez e sobrecarga que se abateu sobre o sistema, em suas palavras:

A carona sempre foi uma coisa interna do bonde ao bairro que nunca criou problema, nunca foi tão arriscado como as pessoas dizem que é e nem transgressor, ninguém andava no estribo para transgredir nenhuma ordem estabelecida, as pessoas andavam porque pegavam uma carona dentro do bairro. (SAAD, 2020)

Enquanto que o caminhar errante do caroneiro se aproxima do que, para Charles Baudelaire (1996), consiste no interesse pelo mundo inteiro, pelo desejo de saber, compreender, apreciar tudo o que acontece a sua volta, movido em muito pela curiosidade, uma curiosidade típica de uma criança que vê tudo como novidade, sempre fascinada e sensível. Assim, viajar no estribo era para as crianças de Santa Teresa uma traquinagem feita com os amiguinhos, mesmo que houvesse a recomendação dos pais de prudência ou mesmo proibição quanto ao viajar no estribo, havia igualmente a aventura eminente.

Nos lampejos de lembrança, Oscar Fernandes admite “eu tinha medo de andar de bonde porque meu pai sempre me orientou a não andar pendurado” (FERNANDES, 2020), ocorre que já naquela época eram frequentes os acidentes e incidentes, viajar no estribo era brincadeira de gente grande, mas os pequenos, admirados e inspirados pelos caroneiros, iam na contramão das orientações familiares, mesmo porque paulatinamente o meio de transporte ia compondo sua rotina, idas a escola, a casa de colegas, tudo era a partir do bonde.

Quase como um rito de passagem, todas as crianças dessa geração usufruíam do desafio de viajar no estribo, ora pendurados, ora correndo ao lado do bonde, afrontando os pais e enfrentando os perigos, vezes dotados de habilidade, vezes de infortúnio, mas algo irremediável mais dia menos dia, como defende Oscar, “era meio que inevitável eu não ir de bonde, eu não me aventurar no bonde mais cedo ou mais tarde, então, quando isso aconteceu, eu fui no estribo pendurado e como cereja do bolo eu ainda cai.” (FERNANDES, 2020).

Contudo, na percepção dos moradores Paulo Saad e Lilian Moreno, Santa Teresa possuía algo muito marcante, o cuidado mútuo, todos cuidavam de todos e não poderia ser diferente no bonde, havia um patrulhamento de funcionários e passageiros principalmente quanto às crianças e aos adolescentes e suas travessuras no estribo, uma vez que “era uma farra para as crianças pegar o bonde andando” (MORENO, 2020), além de turistas não familiarizados com o jogo de equilíbrio e firmeza exigidos no viajar pendurado, como relembra Paulo Saad:

Todos cuidavam de todos porque o bonde tinha o estribo, as pessoas do estribo nunca corriam perigo porque todo mundo cuidava das pessoas que andavam no estribo: “Você aí, chega mais pra cá, tira esse pé daí, segura ali!” e isso sempre foi assim com

as pessoas de fora e entre as crianças e pré-adolescentes, a gente ficava de olho neles, todo mundo se conhecia. (SAAD, 2020)

Era constante a apreensão e as advertências dos adultos às crianças, mesmo que não fossem seus responsáveis diretos, muitas das vezes apoiados pelos próprios funcionários, motorneiros e cobradores, que auxiliavam na preservação da ordem e segurança de todos na composição, como era o caso de Lilian Moreno que comenta que “quando vinham crianças muito novas, em algum momento eu até cheguei a falar com o motorneiro nesse sentido, não só eu como outras pessoas porque era um problema.” (MORENO, 2020).

Ainda assim, a figura do caroneiro era algo posto no bonde e em Santa Teresa, emergia como um tipo peculiar de *flâneur*, imerso na multidão que envolve no seu universo que, ele próprio é apaixonado e desposa no deslumbre do observar, um olhar intenso e um gesto evocativo, posto que para Charles Baudelaire sua ambição era “ver o mundo, estar no centro do mundo e permanecer oculto ao mundo, eis alguns dos pequenos prazeres desses espíritos independentes, apaixonados, imparciais, que a linguagem não pode definir senão toscamente.” (BAUDELAIRE, 1996, p. 21).

Endossando tal perspectiva, João do Rio afirma que para conhecer a psicologia da rua, deve-se ter um espírito vagabundo, cheio de curiosidade, é preciso ser um *flâneur* e, como tal, praticar a arte de flunar, “é ser vagabundo e refletir, é ser basbaque e comentar, ter o vírus da observação ligado ao da vadiagem” (RIO, 2008, p. 31). Dito de modo mais claro, “flanar é a distinção de perambular com inteligência” (RIO, 2008, p. 32), ingênuo e conhecedor de cada rua e suas histórias dentro desse espetáculo da cidade, o *flâneur* envolto em suas observações e reflexões, alcança os pensamentos, a fisionomia, a alma das ruas, uma vez que cada rua consiste em um ser vivo e imóvel, permeado de multiplicidade e variedade.

O caroneiro, portanto, nos seus movimentos, intenções e saberes é, por excelência, um *flâneur* em Santa Teresa, sem destino certo, mesmo porque “ele não precisa ir ao ponto final ou descer em alguma estação: basta que outro bonde esteja vindo em sentido contrário que ele muda de roteiro, pois todos oferecem o mesmo perigo” (FORTUNA, 1998, p. 29). Esse estilo livre de viajar no estribo do bonde carrega consigo a aventura ágil, consciente e precisa, uma verdadeira acrobacia, a saber:

1) Seu corpo, ao saltar, deve correr paralelamente ao bonde em movimento; sua cabeça deve estar voltada tanto quanto possível para trás, para que os olhos possam localizar o ponto exato que o corpo deverá ocupar de volta ao bonde. 2) Ao agarrar o balaústre com os dois braços, o caroneiro deverá apoiar apenas uma das pernas sobre o estribo do bonde; a outra estará ainda no ar, servindo para o equilíbrio do corpo, formando um ângulo reto. 3) Tendo retornado ao bonde, o caroneiro deverá mais do que depressa voltar à dianteira do veículo, não só para provocar o motorneiro, mostrando-lhe que ainda está vivo, como também para saltar uma vez mais, aproveitando a velocidade

talvez ainda maior em que o bonde poderá encontrar-se. (FORTUNA, 1998, p. 29-30)

Todo esse dinamismo e sociabilidade existia apenas em Santa Teresa, esse espetáculo do caroneiro que causava deslumbre e receio, acaba por corroborar para tese de que “o corpo é na verdade uma memória sábia que registra os sinais do reconhecimento: ele manifesta, pelo jogo das atitudes de que dispõe, a efetividade da inserção no bairro, a técnica aprofundada de um saber-fazer que sinaliza a apropriação do espaço.” (MAYOL, 1996, p. 55).

Mesmo porque havia o passante, o transeunte, o passageiro, mas somente o caroneiro era dotado da destreza de escalar, de contornar, de suavizar a subida, ao mesmo tempo que de se equilibrar e superar a vertigem da descida, como lembra Oscar Fernandes de um dos caroneiros mais famosos do bairro, “o Casoy que era um dos personagens folclóricos aqui de Santa Teresa, o cara fazia manobra, dava mortal, fazia *drift*, viagem máxima, a parada altamente mortal, mas o cara era tipo o artista do bonde.” (FERNANDES, 2020).

Sob esta perspectiva, a conveniência opera como processos de educação implícitos a todo o grupo social, trata-se, pois, de um gerenciamento simbólico da face pública de cada um dos indivíduos na rua, não por acaso, reprime o que não convém, promovendo uma distância eminente, filtrando-os e/ou banindo-os quando tomados de comportamentos ilegíveis ao bairro, comportamentos estereotipados e malvistas, intoleráveis dentro da justificação ética que é imposta de uniformização e de indiferença, assim, todo desvio explícito significa atentar contra a integridade simbólica. (SIMMEL, 1976).

No caso específico de Santa Teresa, o caroneiro acabava por cativar uma admiração entremeada de reprovação atingindo, dessa maneira, um patamar de marginalidade branda, sem violência e sem agressão, marcada tão somente por sua vagabundagem, sua irresponsabilidade, sua conduta desafiadora que ultrapassava as regras práticas e envolvia aspectos subjetivos que iam, pouco a pouco, compondo o caráter e a fama do personagem, pois:

Ele deve provocar medo nos passageiros, ainda que seja o único que se arrisque; deve enraivecer o cobrador, seja por lhe perturbar o trabalho, seja por ridicularizar o seu modo correto, profissional e lento de andar preso aos balaústres, saltando para a rua apenas quando o bonde está parado; e deve, por fim, inventar frases, slogans, provérbios ou gestos que caracterizem o seu talento. (FORTUNA, 1998, p. 30-32)

Apesar de toda essa imagem aparentemente ameaçadora, os moradores sabiam que não havia o que temer, o caroneiro era um personagem, dos mais irreverentes e habilidosos, que poderiam ter a sua volta. As autoridades governamentais e a companhia responsável pelos sistema de bondes, no entanto, viam na prática já tradicional do bairro uma perturbação a ordem e, mais que isso, prejuízo aos cofres públicos, uma vez que além de não cumprir o pagamento da tarifa, provocava fascínio em quem tomava o bonde e se encantava pela façanha do viajar

no estribo.

Ainda assim, o viajar no estribo, o carona e, principalmente, o caroneiro, cumpriam um papel identitário no bonde e em Santa Teresa, afinal, “essa questão do estribo é uma questão muito pessoal porque quem vivia ali no estribo mesmo, na rotina do bonde, sabia que era o *show time* da época, era a adrenalina da época, seja ficar ali pendurado, seja apostando corrida com o bonde” (FERNANDES, 2020), logo, “a conveniência é o rito do bairro: cada usuário, por ela, se acha submetido a uma vida coletiva da qual assimila o léxico a fim de se dispor a uma estrutura de trocas que lhe permitira, por sua vez, propor, articular os sinais do seu próprio reconhecimento.” (MAYOL, 1996, p. 51).

Esses modos de fazer, responsáveis pela identificação de um lugar específico, acabam por instaurar uma dinâmica de pluralidade e criatividade que, no fundo, advém de processos de aculturação que vão progressivamente transformando e substituindo as maneiras e métodos de transitar por esse mesmo lugar e seus referenciais. Os bens culturais cumprem um papel relevante dentro desse movimento de reconhecimento, não somente pelo que representam em si como também pelo repertório com o qual os usuários procedem a operações próprias (CERTEAU, 1998, p. 93).

Gentrificação e a perda do saber-fazer: o fim do viajar no estribo

Diante do cenário de formação e apropriação do patrimônio, Néstor García Canclini em seu artigo “O patrimônio cultural e a construção imaginária do nacional”, nos apresenta um campo de disputa econômica, política e simbólica, no qual o bem cultural encontra-se atravessado por três agentes, a mencionar: o setor privado, comprometido com a acumulação econômica e reprodução da força de trabalho, o que implica em uma degradação do meio, ainda que haja grupos que apreciam o valor simbólico por promover ao valor econômico; o Estado que, por um lado valoriza o patrimônio como elemento integrador da nacionalidade, por outro converte as realidades locais em abstrações político-culturais, ou seja, símbolos de uma identidade que negligencia as particularidades; e os movimentos sociais, empenhados em defender e usar do patrimônio e proteger os bairros e seus referenciais. Concebendo, inclusive, que:

Três fatores caracterizam uma transformação perceptível nestes setores: a) a questão do patrimônio ambiental – natural e urbano – não é vista apenas como de responsabilidade do governo; b) compreende-se que, se não houver mobilização social pelo patrimônio, será difícil que o governo o vincule às necessidades atuais e cotidianas da população; c) o efetivo resgate do patrimônio inclui sua apropriação coletiva e democrática, ou seja: criar condições materiais e simbólicas para que todas as classes possam encontrar nele significado e compartilhá-lo. (CANCLINI, 1994, p. 103)

Ocorre que, em se tratando do bonde de Santa Teresa, não surpreende que os modelos apresentados pelo governo estadual e pela companhia gestora após a suspensão do sistema de bondes, na ocasião do acidente de 27 de agosto de 2011, tenham sugerido composições sem estribos e com entrada e saída de passageiros controlada, sob o discurso de segurança. No entanto, a associação de moradores afirma que havia igualmente uma intenção mercadológica que cada vez mais foi se impondo. No tocante aos novos bondes propostos e tal manobra política e econômica, Paulo Saad reitera:

Nós não queremos o brinquedo [bonde] novo, nós temos brinquedos aqui a vontade que todos nós gostamos, quando o brinquedo quebra, a gente conserta o brinquedo, a gente não vai na loja comprar um brinquedo novo, [...] Acontece que o entendimento dos engenheiros da CENTRAL não é só uma questão de entendimento, tudo aquilo que falamos temos que mediar porque esses grupos atendem a interesses, interesses econômicos, muitas vezes transvestidos de alternativas melhores do ponto de vista tecnológico. (SAAD, 2020)

Em contrapartida, a AMAST defendia um projeto de restauração, conciliando elementos do passado e demandas do presente, idealizado pelos moradores, afinal, o direito à criação compete aos usuários cotidianos do bonde de Santa Teresa, como desabafa o presidente da associação, “a vontade popular em Santa Teresa está clara, mas o povo está um pouco desesperançado, é preciso que se diga” (SAAD, 2020), mesmo porque há três princípios que compõem fundamentalmente um processo de transformação urbana e, por vezes, geram confrontos quanto às intenções nele imbuído, a mencionar:

a) a sensação de crise aguda pela conscientização da globalização da economia; b) a negociação entre os atores urbanos, públicos e privados, e a geração de liderança local (política e cívica); c) a vontade conjunta e o consenso público para que a cidade dê um salto adiante, tanto do ponto de vista físico como econômico, social e cultural. (BORJA, CASTELLS, 1996, p. 156)

No tocante a preservação do patrimônio, Canclini (1994) nos apresenta quatro paradigmas político-culturais que merecem ser tratados mais detidamente, mesmo porque corroboram para refletirmos sobre o bondinho em Santa Teresa e os diferentes interesses e ambições em jogo. O primeiro, o tradicionalismo substancialista, confere aos bens valor em si mesmos, concebem a conservação sem considerar o uso atual; o segundo, o mercantilista, parte do pressuposto que o bem agrega valor econômico ao espaço social ou não e, em caso negativo, impede o progresso; o terceiro, o conservacionista e monumentalista, se relaciona com o poder público quanto a resgatar, preservar e custodiar os bens culturais dentro da noção de nacionalidade e, por fim, o quarto, o participacionista, se compromete com as necessidades da sociedade. Na concepção do autor:

As funções anteriores – o valor intrínseco dos bens, seu interesse mercantil e sua

capacidade simbólica de legitimação – são subordinadas às demandas presentes dos usuários. A seleção do que se preserva e a maneira de fazê-lo devem ser decididas através de um processo democrático em que os interessados intervenham, trazendo para o debate seus hábitos e opiniões. (CANCLINI, 1994, p. 105)

Evidente que refletir acerca do cotidiano do bairro como Santa Teresa nos permite restituir o próprio espaço vivido e, sob esse prisma, ponderar acerca do ímpeto em preservar seu patrimônio por excelência, o bondinho, dentro desse contexto de suposto apego conservador que distingue a perda de um saber-fazer que, tal como Françoise Choay discute, acaba por desvelar uma incapacidade da modernização urbana, inserida no processo de mundialização e globalização, em refundar e ressignificar seus bens culturais.

Tal movimento denunciado pela própria autora como sendo “a expressão de um narcisismo que morria pela própria contemplação e se arriscava gravemente a conduzir a uma esterilidade perigosa, a partir do momento em que a mesma se apresenta separada da ação” (DOSSE, 2013, p. 87-88), validando que pensar as cidades e, por consequência, os bairros a partir dos referenciais trazidos com a globalização pressupõe refletirmos situações que articulam homogeneidade e heterogeneidade e ditam as dinâmicas culturais citadinas a fim de valorizar as identidades locais (CANCLINI, 1997; 1998), principalmente, visando a preservação e o desenvolvimento do patrimônio sob a percepção de para quem ele serve efetivamente como fonte de sentidos, pois a questão maior “não reside na mudança das imagens tradicionais, mas sim em seus critérios e em quem os decide” (CANCLINI, 1994, p. 108).

E, dentro desse cenário, é percebido projetos urbanos que visam a reabilitação do patrimônio de uma cidade ou, mais precisamente, de um bairro voltada ao passado, como uma viagem às profundezas da história, como possibilita Santa Teresa por meio de seus casarios antigos, seu calçamento em paralelepípedo ou pé-de-moleque, seus postes e luminárias de época, a possibilidade de experienciar outro tempo sem grande esforço, mais que isso, de admirar o entrecruzamento de diferentes camadas temporais, já que “além de viver em espaço diferente, com ladeiras e calçadas impossíveis de serem encontradas em outro lugar, eu também vivia em tempo diferente. Tempo habitado por bondes.” (FORTUNA, 1998, p. 17)

Entre preservação e destruição, Santa Teresa enquanto bairro localizado na região central da cidade usufrui de certos privilégios, posto que concentra em si benefícios urbanísticos que foram gradualmente fundamentando seu potencial turístico. Contudo, esse processo desconsidera em larga medida a opinião e as questões sensíveis dos moradores e usuários do bonde, bem como os elementos e práticas relevantes no seu cotidiano. Ora, os conflitos que as transformações reverberam ao patrimônio carecem de certos critérios que gerenciem as decisões tomadas, como sugere Canclini:

a) A preservação dos bens culturais nunca pode ser mais importante que as das pessoas que necessitam deles para viver: ao recuperar um centro histórico, a revalorização dos monumentos não deve pesar mais do que as necessidades habitacionais e simbólicas de seus habitantes [...]; b) as soluções devem buscar um equilíbrio orgânico entre as tradições que dão identidade – a um bairro [...] – e as mudanças requeridas pela modernização; c) as políticas e as decisões sobre estes problemas devem ser tomadas em instâncias e com procedimentos que tornem possível a participação democrática dos produtores e usuários. (CANCLINI, 1994, p. 109)

Dentre as questões mais delicadas desse embate, a perda mais evidente consiste justamente no fim do viajar no estribo, algo que implica em questões de segurança pública, mas também de produção de sentidos e afetividades no bairro e foi subtraído sem que houvesse consulta e aprovação da associação de moradores, invés disso, “os planos de ‘renovação urbana’ deslocam os antigos moradores e com isso substituem hábitos culturais antigos e vistos como desprezíveis” (OLIVEIRA, 2018, p. 08).

Logo, o viajar no estribo se tornou em uma recordação de outros tempos, tempos dos bondinhos tradicionais circulando em abundância, das crianças e adolescentes de outrora correndo para tomar o bonde andando, dos caroneiros e suas acrobacias com velocidade e ritmo compatíveis às composições e dos caronas que viam no transporte uma forma de deslocar-se sem perder a vista, algo que as próximas gerações não irão mensurar e experimentar, um abalo a cultura do bairro de Santa Teresa, uma perda que acompanha o sentimento descrito por Oscar Fernandes:

Tem um valor muito grande para mim esse patrimônio do bairro, está na minha história, está na história de muita gente que viveu isso comigo, é um tempo que eu vejo que dificilmente volta, não vai voltar, o bonde não vai mais ter estribo, não vai mais poder andar pendurado no bonde, isso é um fato, isso aí só se tiver muita luta e mesmo assim não será o que era, com certeza, então, o que eu vivi poucos viverão ou ninguém mais viverá. (FERNANDES, 2020)

Em contrapartida, Michel de Certeau (1998) defende que os indivíduos que perderam estas artes de fazer contornam as dificuldades e encontram estratégias e táticas que lhes permitem afirmar-se e impor sua identidade em uma relação dialética entre espaço, população e atividades compatíveis. Imerso nas estratégias que apontam para a resistência que o estabelecimento de um lugar gera no tocante ao gasto de tempo, enquanto que nas táticas apontam para uma hábil utilização do tempo, das ocasiões e jogos nele postos que introduz nas fundações de um poder. Assim, a retórica das práticas:

Consiste em sugerir algumas maneiras de pensar as práticas cotidianas dos consumidores, supondo, no ponto de partida, que são do tipo tático. Habitar, circular, falar, ler, ir às compras ou cozinhar, todas essas atividades parecem corresponder às características das astúcias e das surpresas táticas: gestos hábeis do “fraco” na ordem estabelecida pelo “forte”, arte de dar golpes no campo do outro. (CERTEAU, 1998, p. 105)

A esse respeito, Canclini discute que o patrimônio cultural não se restringe apenas aos

monumentos históricos e ao espaço urbano, pois “a experiência vivida também se condensa em linguagens, conhecimentos, tradições imateriais, modos de usar os bens e os espaços físicos” (1994, p. 99). Tais práticas rotineiras se apresentam, dessa forma, como fatores decisivos na formação de significados, sentidos e afetos para a cidade e o bairro, mesmo porque a construção da cidadania, segundo o autor, se efetua pelos princípios políticos e participação nas estruturas jurídicas e sociais, bem como através da cultura constituída pelas ações e interações diárias.

Não foi possível no que diz respeito ao viajar no estribo, ao fim e ao cabo, o poder de império político e econômico empreendido por governantes e a CENTRAL prevaleceu ao social e cultural defendido pela AMAST, ainda assim, outras estratégias e táticas surgiram no intuito de intervir pela permanência do bonde no bairro, dentre as quais destacaremos os processos de tombamento pelos órgãos estadual e municipal, os atos e manifestos e o movimento de presentificação na ausência mobilizado pela associação de moradores e artistas em Santa Teresa.

Tomando a dianteira, o tombamento pelo INEPAC decidiu pela salvaguarda de todo o sistema de bondes (8 de abril de 1988), incluindo composições, estruturas térreas e aéreas e instalações de oficina, garagem e estações e se mostrou imprescindível para que não houvesse descaracterização no processo de reforma do mesmo, enquanto que o tombamento do IPHAN (4 de abril de 2012) autoriza instrumentalizar determinadas adaptações desde que não ferisse a aparência dos bondinhos mesmo que sob o aval de segurança e rentabilidade argumentadas pela companhia responsável.

De modo que, embora tal recurso preservacionista tenha suas limitações, inegável que amparou e respaldou a luta pelo reestabelecimento do sistema e sua conservação enquanto meio de transporte e bem cultural aos moradores, seus legítimos responsáveis e guardiões, conscientes de que “não é uma luta fácil” (FERNANDES, 2020), mas empenhados em seguir adiante nesses embates por entenderem o valor que o bonde possui para Santa Teresa e para todos que residem e frequentam o bairro carioca, seus detentores, “a gente não pode parar, essa é a realidade, o bonde é a minha vida e eu não posso deixar de compartilhar” (DAMADO, 2020). Paulo Saad partilha da mesma aspiração:

E nós somos aqueles que não querem apagar, esquecer o bonde, porque o bonde é como se fosse alguma coisa viva, senão seria como se eu estivesse desprezando a minha história, como se eu estivesse desprezando alguém que sempre me quis bem e sempre me tratou bem, eu não posso esquecer os prazeres que o bonde me deu, então eu não posso esquecer o bonde, não vou esquecer o bonde nunca e vou lutar até o fim! (SAAD, 2020)

Munidos desse fervor, após o acidente intensificou-se os protestos em Santa Teresa pelo sistema de bondes, manifestos foram tomando forma e contornos ainda maiores na luta pelo

bondinho em oposição ao processo de especularização da cidade que concebe o bairro, seu meio de transporte e bem cultural como parte de uma série de propostas preservacionistas principalmente voltadas aos centros históricos no intuito torná-los quase que exclusivamente turísticos e sem qualquer participação dos moradores nas formulações de políticas e projetos urbanos.

Ao passo que as narrativas da cidade e do bairro são também narrativas voltadas para o consumo, a instituição do patrimônio adere à visibilidade turística, torna o passado a ser apresentado objeto de recriação e inventividade, enfatizando o que era em contraste ao que é, desconsiderando que passado e presente coabitam por uma superposição de tempos, reforçando a condição de lugar e bem especiais.

Dito mais claramente, como explica Paola Jacques (2006) sobre manobras dessa natureza, se por um lado reforçam o caráter singular e identitário do bairro de Santa Teresa dentro de um contexto maior tanto estadual quanto nacional, por outro lado, impõem um modelo internacional homogeneizador, reformulando um lugar de maneira que a apropriação de seus habitantes sucumbe em detrimento de voltá-lo aos turistas internacionais, assim, deixa de ser um lugar de permanência e passa a ser um lugar de mera passagem, como elucida Irllys Barreira:

É simples e antigo: concentrar atividades, polarizar o uso, eliminar a permanência, desrespeitar o espaço físico original e ignorar o cidadão e a memória, tudo sob a complacência e a negligência do poder público. Acrescenta-se a sujeição do outrora bucólico bairro à uma espécie de laboratório do turismo noturno e predatório. (BARREIRA, 2007, p. 170-171).

Nesse contexto, Paola Jacques (2006) afirma que se empreende uma revitalização urbana fundamentada na patrimonialização, estetização, espetacularização, padronização e gentrificação que corroborando para anular seus moradores e suas práticas cotidianas substituindo-as por simulacros culturais turísticos.

A esse respeito, Certeau nos alerta acerca do risco de tais operações de reabilitação acabarem por desalojar os usuários habituais para substituí-los por uma clientela mais abastada em um processo de museificação da cidade, colocando o Estado frente à alternativa de se transformar suas cidades em museu ou deixar livre curso à lei do mercado, entretanto, “são os gestos, as práticas, as artes de fazer e as narrativas do cotidiano que constituem os verdadeiros arquivos urbanos” (DOSSE, 2013, p. 92).

Paulo Saad, denuncia que havia “um processo de esvaziamento desde o começo dos anos 80” (SAAD, 2020), o interesse era pôr fim ao sistema de carris e substituí-lo pelo rodoviário, já presente em Santa Teresa, mas não dominante, a associação de moradores viu no processo de patrimonialização um caminho possível para legitimar sua reivindicação primeira,

a permanência dos bondinhos circulando em plenas condições.

Entretanto, mesmo após o tombamento conquistado na instância estadual, a escassez de investimentos governamentais fez com que medidas extremas fossem tomadas por parte da AMAST, doações e cotizações eram constantes a fim de manter o sistema resistindo mesmo que em condições mínimas, como o atual presidente da associação recorda “o bonde passou a ter zero, não era 10 nem 20 não, era zero de dinheiro para tudo, tanto é que a gente fazia ‘rachuncha’, cotização para comprar as peças que precisava para os bondes funcionarem.” (SAAD, 2020).

Assim seguindo por boa parte da década de 1990 até a virada do milênio, quando então o sistema de bonde se abateu em definitivo por um processo de sucateamento que acompanhava outro processo em curso no Rio de Janeiro e em Santa Teresa, a gentrificação processo em que “o capitalismo vai avançando por meio da especulação imobiliária e a especulação comercial e em alguns lugares toma a forma especial que é o *cult gourmet*” (SAAD, 2020), tornando a cidade e seus bairros centrais lugares essencialmente elitizados fosse pelos estabelecimentos que vinham se instaurando e se adaptando aos novos moldes econômicos fosse pelo encarecimento no custo de vida nessas regiões que perdurou nos anos subsequentes.

Lilian Moreno identifica esse movimento entre os anos de 2000 e 2010, principalmente no eixo mais fortemente voltado ao turismo, isto é, o trecho entre o Largo do Curvelo e o Largo do Guimarães que abrange ateliês, centros culturais, hotéis, restaurantes e bares que foram criando gradualmente uma estética voltada ao de fora, enchendo Santa Teresa e trazendo ao morro problemas que habitualmente, por se tratar de uma área residencial, não enfrentariam, como a violência direcionada aos turistas, mas que acabava por resvalar no morador, dado o cenário de insegurança que se instaurou, como relata a moradora:

Essa gentrificação atingiu principalmente esse miolo do bairro, claro que o bairro como um todo é um bairro que encareceu um pouco, mas ele tem um miolo ali que é aonde tem os bares, aonde abriram lojas, aonde veio... entendeu? Ali a gentrificação ficou mais forte e era ali onde você via o turista estrangeiro, o bonde subindo cheio de turistas, eu acho que esse miolo teve um processo de elitização maior, muito mais forte. Aí você vê, por exemplo, as pessoas, muita gente de fora nos finais de semana, foi um bairro que foi ficando mais barulhento e, tem um detalhe, esse bairro começou a ficar mais violento, com os pequenos assaltos. (MORENO, 2020)

Dentro dessa relação inversamente proporcional entre espetáculo e participação popular, a tal requalificação somente pode ser entendida como não-espetacular se considerar e se basear na apropriação efetiva de seus habitantes e frequentadores no espaço público em questão.

Finalmente, a cidade, entendida não somente como território que concentra um importante grupo humano e uma grande diversidade de atividades, mas também como um espaço simbiótico (poder político-sociedade civil) e simbólico (que integra culturalmente, dá identidade coletiva a seus habitantes e tem um valor de marca e de

dinâmica com relação ao exterior), converte-se num âmbito de respostas possíveis aos propósitos econômicos, políticos e culturais de nossa época. (BORJA, CASTELLS, 1996, p. 157)

Contudo, para Lilian Moreno, a própria AMAST veio passando por um processo de esvaziamento que interferiu na resistência estabelecida no decorrer desses anos de 2000 e 2010, não que a associação tivesse deixado de ser atuante e combativa, mas havia momentos em que possuía maior ou menor força diante desse enfrentamento de distintos interesses pelo sistema de bondes e pelo próprio bairro. Dentre tantas questões, uma se destaca entre as causas desse enfraquecimento, a falta de renovação da entidade, como elucida:

Tem um conjunto e talvez um individualismo maior da sociedade, esse governo que não reconhece a associação como interlocutora, as pessoas vão ficando meio cansadas, ao mesmo tempo você tem uma determinada faixa etária que sustenta esse movimento, as pessoas vão morrendo, vão envelhecendo, vão saindo do bairro [...] então eu acho que essa associação também não teve uma renovação. (MORENO, 2020)

Apenas como a suspensão do serviço de bonde em Santa Teresa após o acidente de 2011, uma retomada expressiva do caráter aguerrido da associação de moradores se manifestou, como opina a Lilian Moreno que com “o acidente do bonde eu acho que juntou e ela foi fundamental, foi ela que liderou esses movimentos, eu não tenho dúvida” (MORENO, 2020). Em contrapartida, nesse mesmo contexto houve um nítido revés com as propostas de ajustes e inovações que, dado o jogo de interesses, acabou por prolongar a ausência do bonde nas ladeiras do bairro.

Presentificação na ausência: a arte como estratégia de luta

O uso dos espaços urbanos não podem ser pensando dissociado dos processos, conflitos e intervenções políticas que emerge da atuação de atores no fluxo das mais variadas interações descontínuas e das sociabilidades conflitantes (SIMMEL, 1976). A cidade e o bairro, nesse sentido, se transformam pelos passos de seus moradores, mas também pelos investimentos políticos e econômicos que vão lhes moldando, articulados às disputas simbólicas pelo uso e apropriação dos espaços, carregadas de uma polissemia de sentidos, de modo que, “o ato de caminhar e de viajar suprem saídas, idas e vindas, garantidas outrora por um legendário que agora falta aos lugares. A circulação física tem a função itinerante das ‘superstições’ de ontem ou de hoje” (CERTEAU, 1998, p. 187).

Michel de Certeau (1998) nos apresenta então dois movimentos que, embora aparentemente contrários, influem nas relações do sentido da caminhada, são eles: um de exterioridade, uma vez que caminhar é sair; e o outro, interioridade, posto a mobilidade sob a estabilidade do significante. Entre passos e gestos, rumos e direções, operam em um

esvaziamento e um desgaste de significado, dando origem a espaços liberados, vazios como as ruas de Santa Teresa sem o bonde, ocupáveis de diversas referências artísticas que trazem à tona o meio de transporte e bem cultural no trajeto de seus trilhos, pois o que motiva o caminhar são relíquias de sentido e, às vezes, seus detritos, vestígios do que havia e não há mais, do que vem sendo reivindicado e rememorado para que não sucumba.

Dando origem a espaços vazios carente do lócus democrático por excelência que não eram propriamente uma rua, mas o que circulava por ela e propiciava o encontro entre seus habitantes e alojava elementos culturais, históricos e sentimentais que contribuem para a identidade da cidade do Rio de Janeiro e, primordialmente, de Santa Teresa, na visão de Oscar Fernandes a ausência do bonde foi sentida desde a questão de entrosamento entre os nativos do bairro até a relação com os visitantes, pois:

O bonde agrega muito nesse entretenimento, ele faz parte do processo [...] dar um passeio pelas ruas do bairro para conhecer, que é um bairro completamente atípico do que a gente tem pelo Rio de Janeiro, ele foge muito desse ambiente urbano que tem lá embaixo e remete a um ambiente de uma cidadezinha e tal. (FERNANDES, 2020)

Considerando o dito pelo morador, Certeau vai além e defende que estamos ligados a esses lugares pelas lembranças, constituindo o espírito do bairro, dito de outra maneira “o que impressiona mais, aqui, é o fato de os lugares vividos serem como presenças de ausências. O que se mostra designa aquilo que não é mais. [...] Os demonstrativos dizem do visível suas invisíveis identidades.” (CERTEAU, 1998, p. 189).

Nos Arcos da Lapa não havia mais bondes atravessando o aqueduto, agora viaduto, que liga o morro de Santo Antônio ao morro de Santa Teresa, uma drástica perda na paisagem do Rio de Janeiro, ainda mais se continuássemos a subida, trilhos vazios no cruzamento mais movimentado do bairro, o Largo do Guimarães, sempre agitado e referencial, esvaziado com alguns poucos pedestres esperando o ônibus no que antes era lugar de embarque e desembarque dos bondes, inclusive pela proximidade com sua garagem.



Figura 15: Arcos da Lapa vazio um mês após o acidente de 2011. (Fonte: Marcos Michael/VEJA)¹⁵⁴

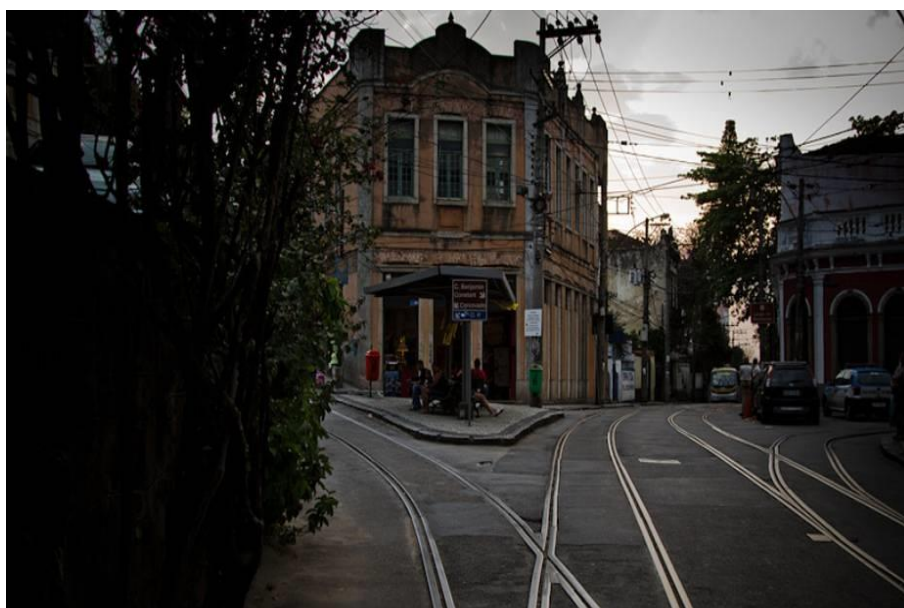


Figura 16: Largo do Guimarães sem o bonde circulando no principal cruzamento de Santa Teresa. (Fonte: Marcos Michael/VEJA)¹⁵⁵

Houve uma mudança na paisagem, “se a gente pensar no que foi bonde entre 2011 e 2015, que foi quando se restabeleceu parcialmente o bonde, o que foram esses quatro anos de Arcos da Lapa sem o bonde transitar por ali” (MORENO, 2020), veremos que o brilho dos trilhos toma contornos que vão além do simples traçado, percurso, identificam e evidenciam uma ausência avassaladora, um sentimento de perda da história da cidade e da memória e

¹⁵⁴ RITTO, Cecília. Santa Teresa completa um mês sem bonde. **VEJA**, Rio de Janeiro, 25 set. 2011. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/brasil/santa-teresa-completa-um-mes-sem-bondes/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

¹⁵⁵ Ibidem.

identidade do bairro, mesmo porque “era o transporte que na década de 40, 30, tinha bonde no Rio de Janeiro inteiro, [...] o remanescente foi o bonde de Santa Teresa e foi uma perda muito grande para a comunidade.” (FERNANDES, 2020).

Não obstante, sua presença mesmo na ausência, realça o vazio, ao mesmo tempo que rememora pela imagem do bonde e tudo que impulsiona e sensibiliza no bairro e nos seus moradores e frequentadores, afinal, “a estética, a ornamentação das ruas, é o resultado do respeito e do medo que lhes temos... No espírito humano a rua chega a ser uma imagem que se liga a todos os sentimentos e serve para todas as comparações” (RIO, 2008, p. 46).

Diante do exposto, emergiram ações de rememoração da história local, atentando à necessidade de conter as alterações desordenadas que ameaçavam o bairro de Santa Teresa e o seu meio de transporte e bem cultural, o bonde, bem como todas as práticas que fomentava. Conscientes da lógica contemporânea de consumo cultural que recebe subsídios tanto do setor político quanto do setor econômico a fim de comercializar uma imagem de marca ou logotipo do bairro, seus moradores lançaram mão dessa estratégia em seu favor através da arte.

Importante levar em conta que a composição artística que vai se constituindo por Santa Teresa, uma espécie de galeria a céu aberto, fazendo do morador um defensor assíduo do bonde, um artista que produz sentidos e afetividades diante de tudo que conjura o bonde para o bairro e quem nele habita ou circula por suas ruas, mesmo porque “considerarei a rua um ser vivo, tão poderoso que consegue modificar o homem insensivelmente e fazê-lo o seu perpétuo escravo delirante, e mostrei mesmo que a rua é o motivo emocional da arte urbana mais forte e mais intento.” (RIO, 2008, p. 51).

O documentário “A luta dos trabalhadores, moradores e artistas na defesa do maior patrimônio cultural do bonde de Santa Teresa” (2005) nos apresenta uma série de artistas que na condição de moradores do bairro e usuários do bonde se colocaram em sua defesa mesmo no período que antecede o acidente de 2011, nomes como Homerinho, Getúlio e Leila que, cada qual dentro das suas competências artísticas, contribuíram para a luta em defesa do meio de transporte e bem cultural, uma relação íntima de afeto e militância, como declara Getúlio Damado que tem o ateliê em formato de bonde:

A minha relação com o bonde em termos profissionais é tudo. [...] todo tipo de bonde eu já fiz e tudo que eu vejo no bonde. [...] eu tenho o maior orgulho de ser o marketeiro do bonde e ainda morando em Santa Teresa que é o bairro que eu amo e o meu ateliê Bonzolândia. (DAMADO, 2020)

Assim, o morador-artista dita os olhares, as sensações e os protestos mais eminentes, trata-se, pois, de tocar e ser tocado pelo espaço urbano e seu bem cultural, uma vez que “Santa Teresa tem caráter, tem cheiro, tem luz. Santa Teresa não é só um bairro. É um lugar, semelhante

a Combray, a Macondo, um espaço mágico que vive de sensações” (FONTES, 2003, p. 31), na mesma medida em que a “[...] sensação era causada pelo sacolejar do bonde, pelo ângulo agudo de suas curvas, pelo barulho característico do ferro das rodas contra o ferro dos trilhos” (FORTUNA, 1998, p. 35).

Na principal manifestação artística desse movimento posterior ao acidente foi produzida por Luiz França, o “Zod”, na qual o bonde se apresenta em um fundo amarelo, cor característica da composição, mas em contraste, com a cor preta, simbolizando o luto dos falecidos e o pesar diante da suspensão do sistema, lamento identificado principalmente pelo cair de uma lágrima como se chorasse por não estar deslizando por seus trilhos dando dinamismo e vivacidade à Santa Teresa como outrora, para o artista, o pesar e a saudade marcam essa ausência, como declara, “é uma tristeza. Até hoje, sinto um vazio. A gente parece que ouve o barulho (do bonde). Faz uma falta muito grande.”¹⁵⁶

Essa imagem se tornou o verdadeiro símbolo das lutas em prol da retomada dos bondes ao bairro, presente em cartazes, blusas de manifestantes e panfletos davam e dão o tom do que precisa ser lembrado e do que precisa ser defendido, um meio de transporte sustentável, acessível e democrático e um bem cultural constitutivo para a memória e a identidade do bairro, como indica Oscar Fernandes:

Hoje em dia boa parte dos carros que você vê subindo Santa Teresa tem um adesivo do bondinho chorando com uma lágrima caindo, então, é uma forma de protesto, é uma forma de manifesto de um patrimônio do bairro, não só do bairro de Santa Teresa como do Rio de Janeiro. (FERNANDES, 2020)

Uma imagem com um propósito potente que tomou as ruas, o comércio, as casas, o vestuário, tornou-se o manifesto visual, acompanhado sempre por palavras reivindicadas como “Justiça” e questionamentos como “Cadê o bonde?”. Certamente a primeira e mais expressiva manifestação artística que corroborou para a luta da associação de moradores, algo esperado de um bairro como Santa Teresa, conhecido como refúgio boêmio e artístico que recepciona anualmente visitantes nos ateliês no evento “Arte de Portas Abertas”, fazendo da arte estratégia de luta e resistência.

¹⁵⁶ COELHO, Eliomar. A arte por trás do movimento que exige a volta dos bondes. **Blog Eliomar Coelho**, Rio de Janeiro, 19 nov. 2011. Disponível em: <<http://www.eliomar.com.br/a-arte-por-tras-do-movimento-que-exige-a-volta-do-bonde/>>. Acesso em: 13 set. 2020.



Figura 17: Cartazes colocando no Largo do Guimarães. (Fonte: Acervo pessoal)

Incluso o evento “Artes de Portas Abertas” desde então aderiu a pauta de modo sistemático, sobretudo, pelos artistas residentes e tradicionais de Santa Teresa, houve reuniões e apresentações de diversos projetos de rua, enfim, uma promoção do bonde a partir de suas habilidades, propaganda do meio de transporte e patrimônio do bairro e dos respectivos trabalhos. Getúlio Damado apresenta sua contribuição nesse movimento e reitera os demais colaboradores “eu entro com a maquete com as crianças dentro do bondinho, cada um faz a sua movimentação de acordo com o seu talento, assim continuamos até hoje e a luta continua.” (DAMADO, 2020).

Digno de nota, os vestígios do passado, o legado memorial, carrega consigo uma forma estetizada, mesmo porque a política de preservação do patrimônio e dos lugares de memória tende a organizar e cuidar do que não foi alterado pelo processo de modernização e que “fundamentavam o espírito, o imaginário, quase como personagens, organizando a narração e a identidade do romance da cidade, personagens ocultos” (DOSSE, 2013, p. 92) fomentando uma justaposição entre temporalidades, onde o passado se conjuga ao presente.

Assim sendo, as manifestações artísticas cumprem um papel apropriado e eficiente em momentos de presentificação na ausência, operando na afirmação de uma memória e identidade em risco e na defesa de um bem cultural para o Rio de Janeiro e, especialmente, para Santa Teresa, frente o cenário de intensas disputas simbólicas que efetuam-se em função de concepções e usos do espaço. Não por acaso, no âmbito do patrimônio surgem questões referentes ao binômio preservação *versus* deterioração que, importante salientar, envolve os

investimentos que visam à salvaguarda do bem cultural em si, mas acompanha divergências quanto às suas funções por diferentes atores sociais.



Figura 18: Artigos decorativos à venda em uma loja localizada entre os largos do Curvelo e Guimarães como maquete, escultura e pinturas do bonde. (Fonte: Acervo pessoal)



Figura 19: Grafite de um bonde dando a ideia de movimento no muro do antigo colégio Tomaz de Aquino, na Rua Paschoal Carlos Magno, nº 73. (Acervo pessoal)

O bonde passou a ser referendado em Santa Teresa, não que já não o fosse antes do acidente, como meio de transporte característico e bem cultural constitutivo para a memória e identidade do bairro, mas ao passo que houve a supressão do serviço, houve uma intensificação da sua presença e uma ressignificação da dimensão simbólica desses elementos representativos,

objetos de decoração retratavam o bonde em seus espaços por excelência, isto é, nos Arcos da Lapa e nos largos do Curvelo, do Guimarães e das Neves como se demarcasse seus caminhos, como que inspirados nos afrescos do “bonde voador” de Homerinho na década de 90, artista que “pintava direto na parede e sempre no trajeto do bonde.” (MORENO, 2020).

Na mesma medida, vestimentas e acessórios de modo geral promoviam uma circulação por todas as ruas do bairro e mesmo da cidade, estampar o bonde era um ato de reivindicação cotidiana, além de manifestações artísticas diversas, como grafites, estêncil, estruturas que compõem as fachadas, enfim, por toda a extensão de seus trilhos, imagens que evocavam o bondinho ao seu cenário habitual.

A mais emblemática obra nesse sentido é o grafite na estação do Largo do Curvelo, feita um ano após o acidente, em 2012, a estrutura da estação foi transformada em um enorme bonde que traz a sua frente o motorneiro Nelson Correia coroado por sua bravura e entrega no ofício até o último instante de vida, bem como elementos típicos do bairro em suas laterais, tais como a natureza vasta, o menino de carona no estribo com um cachorro correndo atrás da composição, o rato com vestes de malandro referendando o Mirante do Rato Molhado e a boêmia e o Pierrot e a Colombina representando o carnaval de rua já tradicional no bairro.

Importante salientar que, o largo em questão é o primeiro com que os moradores e visitantes se deparam ao subir Santa Teresa, uma espécie de cartão de boas-vindas que mescla homenagem e protesto para todos que ali passam.





Figuras 20, 21, 22 e 23: A estação transformada em bonde, grafite no Largo do Curvelo
(Fonte: Acervo pessoal)

Aliás, cabe nos atermos a figura de Nelson, motorneiro por mais de 30 anos, um homem modesto e introspectivo, mas muito alinhado em suas vestimentas, uniforme impecável com o clássico suspensório, conduzia com cautela o bonde, atento aos passageiros, preocupado em prestar seu serviço da melhor maneira possível, munido de um sorriso discreto, mas que revelava seu comportamento cordial para com todos.

Nas recordações do funcionário, o morador e usuário do bonde, Paulo Saad, afirma que “ele tinha duas qualidades que o motorneiro, os melhores motorneiros, tinham que ter. Primeiro, o rigor na segurança, de vez enquanto dava umas broncas na criançada e exigia ordem, as pessoas se sentiam seguras e, segundo, a cordialidade, a atenção, para todo mundo” (SAAD,

2020), elementos entendidos como fundamentais no seu ofício e levados a cabo pelo motorneiro.

Nelson possuía mesmo uma relação próxima com os moradores mais assíduos do bonde, mesmo que reservado, havia cumplicidade entre o motorneiro e os usuários do meio de transporte que conduzia, o artista Getúlio Damado recorda do amigo com carinho e saudade e relata sobre o comportamento cuidadoso dele com todos, “os meus filhos viram pequenos, ele me ajudava a colocá-los no bondinho e deixava na escola, sempre dava uma cobertura, falava quando eles estavam fazendo qualquer coisa de errado.” (DAMADO, 2020).

Sempre vagaroso em sua condução, apelidado de “Tartaruga”, zelava pela ordem e segurança do bonde e seus passageiros, não cedia aos anseios de velocidade dos caroneiros ou mesmo das crianças e adolescentes sedentos de aventura e perigo, prezava pela prudência, como lembra Oscar Fernandes:

Não dava muita lenha para aquela galera que ficava pendurada não querendo que o bonde acelerasse e tal, dificilmente você via ele indo além, a velocidade ia de 1 a 8, o 8 era chamado até de “oitão”, a velocidade máxima do bonde, acho que entre 35-40km/h ou até menos, mas ele era dos que colocava muito pouco nessa velocidade. (FERNANDES, 2020)

Extremamente gentil, atento a tudo e todos a sua volta, se avistasse alguém correndo na intenção de tomar o bonde, reduzia a velocidade até que o passageiro pudesse embarcar, como recorda Lilian Moreno “era aquele motorneiro que eu estava descendo a Joaquim Murtinho, ele parava o bonde e perguntava se eu não queria subir, o Nelson era desse tipo, eu acho que ele não era o único, mas com certeza isso era o Nelson, ele tinha esse comportamento.” (MORENO, 2020).

A de convir que o bairro de Santa Teresa goza de um ritmo todo próprio que possibilita esse tipo de convívio amistoso, afinal, “bairro onde, por fim, se vê essa gentileza maior e impossível nas cidades, a de um motorneiro que abandona o bonde por um rápido instante para ajudar uma senhora que trouxe muitas bolsas do mercado e os passageiros não reclamam.” (FORTUNA, 1998. p. 40-41). Nelson incorporou essa dinâmica e fez dela uma prática constante, como comenta Paulo Saad:

Essas gentilezas eram a característica de Santa Teresa e foram muito bem absorvidas pelo Nelson, muito bem praticadas e reproduzidas por ele. Então, ele passou a ser aquele tipo morador-trabalhador do bonde que é o cara que reproduz a cultura de Santa Teresa que é a cultura da gentileza, a cultura da calma. (SAAD, 2020)

Nesta perspectiva, a moradora Lilian Moreno comenta do seu estranhamento e admiração em uma prática que, por mais singela que fosse, imputava-lhe um significado muito marcante à Santa Teresa, os cumprimentos, seu esposo que havia residido tempos antes no

bairro confirmara que era algo habitual entre os moradores, mas para a professora aposentada era fascinante e atípico, “as pessoas te cumprimentavam nas ruas, você conhecendo ou não, tinha um ‘bom dia’, um ‘boa tarde’, eu acho que isso se perdeu em algum momento.” (MORENO, 2020).

Da mesma forma, Lilian lembra que um amigo do Pará que vez ou outra se hospedava em sua residência, em observações diárias, já que seu apartamento era de frente para a rua que o bonde passava, a Joaquim Murtinho, havia percebido e se maravilhado com a euforia dos passageiros no bonde, dizia ele, “Lilian, mas que alegria, as pessoas sobem gritando uhhhh”, na concepção da moradora, havia “uma alegria entre as pessoas, era como se você entrasse no bonde e estivesse em um estado diferente.” (MORENO, 2020).

Em concordância com o exposto, Lilian Fontes afirma que “o cartão de visitas de Santa Teresa poderia ser descontração e simplicidade” (FONTES, 2003, p. 45), isso porque a maneira vivaz e leve que o bairro se constitui. Mais que isso, que acolhe a irreverência, na mesma medida em que se mantém obstinado e altivo, Raquel Jardim descreve para Lilian Fontes “é um bairro heroico e teimoso, a tudo resistente. Uma sensação de perigo paira sobre ele, espécie de preço a pagar por tanta beleza. Apesar da aparência edêmica, não é inocente. A santa que o protege também não era. Nem precisava” (FONTES, 2003, p.47).

Nelson era um personagem de Santa Teresa, o motorneiro “Tartaruga” por sua prudência e lentidão, foi de uma coragem e abnegação ímpares na ocasião do acidente, mesmo porque “o condutor é de certo modo um herói. [...] um elemento de grande importância na conservação e regulação da harmonia social” (FONTES, 2003, p. 29). A estação Carioca foi reinaugurada em seu nome, uma singela homenagem por quem doou a vida em prol de tantas outras e do seu trabalho, comovendo uma das passageiras na ocasião do acidente, Regiane Matos, que aprova honra póstuma concedida ao condutor:

Eu fico feliz por terem dado o nome da estação de Nelson Correia porque acho que é uma questão de memória, ele que salvou as nossas vidas, sabe? Mesmo sabendo que era a vida dele que estava ali na frente, então provavelmente ele foi o primeiro a morrer, mas se hoje eu estou aqui é porque ele fez isso, então, sou muito grata e sinto muito por isso ter acontecido. (MATOS, 2020)

No momento posterior ao acidente de 2011, deu início a um processo que visava culpabilizar o motorneiro, algo inadmissível para os moradores que o conhecia, pois como defende Oscar Fernandes “ele era uma pessoa totalmente entregue nessa questão de segurança, sempre seguiu à risca, pelo menos, todas as vezes que eu estive durante quase uma década pendurado no bonde, ele nunca passou ali dos limites.” (FERNANDES, 2020).

O bondinho está diferente: um sistema aquém do reivindicado

E, no que diz respeito ao presente momento, segue inoperante uma das linhas do sistema de bondes de Santa Teresa, a Paula Matos, trecho em que todas as manifestações artísticas possíveis são percebidas nos estabelecimentos comerciais e hoteleiros, nos muros e nas casas, nos espaços de cultura e na praça de casarios antigos do Largo das Neves, tudo pulsa e clama pelo bonde como meio de transporte público para esse eixo do bairro que sequer tem uma previsão de reativação.

A moradora Lilian Moreno, embora não resida nesse eixo do bairro, comenta sobre as promessas não cumpridas por parte da empresa responsável pelo serviço e a falta desse ramal para o bairro como um todo:

Existia um calendário, em algum momento foi divulgado o calendário da Paula Matos, só que esse calendário não saiu do papel e, claro, não me atinge diretamente, mas o bairro, a gente frequenta praticamente que o bairro inteiro e a Paula Matos, a pracinha, é um local de vida cultural, então vem gente de tudo quanto é parte do bairro e vai para lá e a gente não tem a opção do bonde. (MORENO, 2020)

Cabe esclarecer que se trata de uma região majoritariamente residencial, de modo que os interesses políticos e, principalmente, econômicos que impulsionaram uma linha em detrimento da outra acabam por revelar que a prioridade não reside na população local e no meio de transporte em si, mas sim no bem cultural a serviço do setor turístico.

Sobre este fator, Oscar Fernandes, nascido e criado nesse eixo de Santa Teresa, comenta que há uma mobilização por parte da associação de moradores para a reativação dessa linha, mas essa reivindicação acaba por confrontar-se com os interesses mercadológicos que voltaram seus investimentos para a outra linha, Dois Irmãos, tanto pela presença marcante dos setores hoteleiros e gastronômicos, quanto pela conexão possível com o trem do Corcovado que leva ao Cristo Redentor, ponto turístico do Rio de Janeiro de grande prestígio e procura pelos turistas. O morador comenta que “a galera corre atrás para tentar que esse meio de transporte volte para outras partes do bairro porque depois do acidente, depois da reformulação as coisas ficaram direcionadas só para um lado do bairro que é o lado mais turístico, digamos assim. (FERNANDES, 2020).

Diante dos trilhos que levam em direção a linha Paula Matos, uma composição artística em grafite e colagem traz o bonde com Nelson na condução da composição e acompanhado de passageiros e elementos simbólicos para Santa Teresa, como a boneca carmelita, utilizada nos desfiles do bloco tradicional do bairro que sugere a fuga da freira para foliar, parece que tudo irradia do bonde, agente que converge ao mesmo tempo que amplia os horizontes, as relações, as trocas.



Figura 24: Grafite do bonde cheio de personagens do bairro, localizado no muro do restaurante Simplesmente, na rua Paschoal Carlos Magno, nº 115, próximo ao Largo do Guimarães. (Fonte: Acervo pessoal)

Da mesma forma, o cartaz com o bonde demarcando a linha em seu letreiro dianteiro escrito Paula Mattos ao lado da frase “bonde popular transporte público de Santa Teresa”, tendo a torre da igreja de Nossa Senhora das Neves como pano de fundo aviva e reivindica a volta do serviço para esse eixo do bairro.



Figura 25: Cartaz colado na fachada de um dos casarios em frente ao Largo das Neves. (Fonte: Acervo pessoal)

Ambas as manifestações artísticas são de autoria de Luiz França, o Zod, morador da

região do Largo das Neves que se tornou uma das principais referências na luta pelo reestabelecimento do sistema de bondes em Santa Teresa após o acidente. Tal como Homerinho, o artista adotou o traçado do bonde como caminho certo para muitas de suas obras, fosse pelo já comentado bonde com uma lágrima, fosse por painéis como os apresentados no curso da linha Paula Matos.

Como reconhece Lilian Moreno, há ainda uma mobilização nesse eixo do bairro representada na figura e trabalho do Zod com o apoio e direção da associação de moradores, mesmo porque o mesmo compõe a entidade como diretor cultural, a moradora afirma “eu acho que as pessoas estão se mobilizando de novo, o próprio Zod mesmo que é um artista que tem sido muito associado ao bonde e mora ali na área, né? Eu acho que existe sim um movimento ali para pressionar.” (MORENO, 2020).

Outro artista de renome no bairro, Getúlio Damado, filiado da associação de moradores e por muito tempo diretor da entidade, hoje pasta assumida por seu filho, Victor Damado, manifesta a persistência no que se refere a essa linha, “agora nós estamos na luta para botar o bondinho na Paula Matos.” (DAMADO, 2020). Todavia, a espera de 9 anos tem gerado certa frustração e descrença que haja um retorno, Oscar Fernandes, morador dessa área e, portanto, dependente dessa linha, não possui grandes expectativas, pois:

O retorno, provavelmente a empresa que está administrando o bonde já esteja conseguindo resgatar esse retorno para poder investir na segunda via que é a Paula Matos, mas isso é uma coisa muito demorada, a longo prazo, então, creio que eu que seja daqui uns 5 anos ou até mais se duvidar. (FERNANDES, 2020)

Além disso, outra questão atravessa as reivindicações da associação de moradores quanto ao sistema de bondes em vigor, diz respeito a tarifa de R\$ 20,00 com flexibilização somente aos moradores desde que munidos de carteirinha, estudantes de rede pública uniformizados e idosos maiores de 65 anos, mas essa medida na concepção dos membros da AMAST acaba por excluir uma parcela considerável de usuários, moradores do bairro e arredores, bem como trabalhadores da região, posto que a carteirinha somente pode ser feita com o logradouro registrado em Santa Teresa através do CEP.

Quanto ao valor tarifário, Lilian Moreno critica a real cobertura desse serviço em atividade no momento, posto que não atende aos visitantes brasileiros e cariocas que teriam de pagar o valor de R\$20,00 como o turista estrangeiro, na sua opinião, “é um absurdo isso, 20 reais, se você tem uma amiga que vem ao bairro te visitar, ela não pode mais subir de bonde” (MORENO, 2020). No mesmo sentido, a moradora reflete a cerca das camadas sociais que ficam a margem desse serviço com as exigências arbitrárias da companhia gestora e, antigamente, compunham parte significativa dos usuários, mais precisamente moradores das

comunidades que, ainda que não fossem moradores do bairro propriamente, residem mais a parte alta de Santa Teresa que aos bairros de origem de suas favelas:

Eu fico pensando: “Será que os moradores das comunidades conseguiram fazer essa carteirinha?” Porque o bonde era um meio de transporte muito frequente de uso dos meus alunos, entendeu? Prazeres, Fallet, Coroa, que pegavam o bonde no Dois Irmãos ou na Paula Matos, eles pegavam o bonde regularmente a 0,60 centavos, será que essas pessoas conseguem se identificar como moradores do bairro para continuar usando e para não pagar? Acho que não, eu não vejo gente com cara de morador de favela dentro do bonde hoje não. (MORENO, 2020)

Tomado da mesma indignação, Paulo Saad, defende que o posicionamento da AMAST sempre foi e continua a ser no sentido e preconizar o meio de transporte e, neste sentido, para atender a demanda em questão, se faz necessário constância, confiabilidade, regularidade e segurança para ampliação gradual do sistema, sem um valor tarifário nessas proporções, nas suas palavras uma vergonha, pois há “o passageiro de 20 reais e tem o passageiro que não paga nada, e aí o passageiro que é carioca, mas mora em Bonsucesso, Ipanema, não pode pegar o bonde porque tem que pagar 20 reais, quer dizer, isso é um escândalo.” (SAAD, 2020).

Partilhando do mesmo ponto de vista, Oscar Fernandes, sugere que o valor tarifário atual se destina apenas ao público externo ao bairro, os turistas, de modo que não acomoda a realidade dos moradores, pois:

O fato de ter virado uma atração turística, meio que inclina para esse lado onde explora mais a questão do valor de uma coisa que era 0,60, tem um aumento de mais de mil por cento, só fortalece ainda mais que vai ser uma coisa muito voltada para o público de fora, pessoas que querem visitar, querem conhecer, e simplesmente esqueceram a questão do verdadeiro intuito que é o transporte alternativo. (FERNANDES, 2020)

E ainda comentando sobre o eixo Paula Matos, morador expõe que os problemas envolvendo o meio de transporte não se encerram com a ausência da linha de bondes, os ônibus também passaram ao longo do tempo por significativa redução, mas com o início da pandemia isso se agravou ainda mais, como desabafa o morador:

Sofro muito com a questão do transporte, do ônibus, a viação Paula Matos, o itinerário Paula Matos, depois do período da pandemia, já era ruim, mas depois que a pandemia se instaurou, agora se limita a 1 ônibus durante todo o dia e a partir das 20:30, 21h, simplesmente não tem mais. (FERNANDES, 2020)

Diante da escassa oferta de meios de transportes para esse setor do bairro, Oscar Fernandes comenta que os moradores são obrigados a ceder aos disponíveis, ainda que nem sempre se revelem satisfatórios do ponto de vista financeiro, tais como carros de aplicativo, mototáxi e kombis e relembra a eficiência de outrora com os bondes, já que “o bonde religiosamente ia até as 22h, 22:30 algumas vezes, teve uma época, a gente podia contar com aquilo ali porque era certo de ter.” (FERNANDES, 2020).

Algo reforçado no relato de Getúlio Damado que afirma “eu cheguei a pegar o bonde

marcando hora certinho, tinha um horário certo de descer, era só ficar no ponto que o bonde chegava” (DAMADO, 2020), ou seja, o bonde atuava também como marcador do tempo no bairro, havia certa disposição e pontualidade. Para Paulo Saad, hoje “é um bonde na vida e outro na morte” (SAAD, 2020), algo que destoa em muito do serviço prestado nas décadas anteriores pelos bondes tradicionais na fase em que o sistema gozava de certa estabilidade, como rememora Lilia Moreno:

O bonde na época tinha uma certa regularidade, tinha um número de carros muito maior, você não podia esperar uma condução 5 minutos, mas você pegava em 15-20 minutos, se você não estivesse com o seu horário muito estourado, você conseguia usar o bonde no seu cotidiano para subir e descer para a cidade e a gente usava muito. (MORENO, 2020)

E mesmo no tocante a gratuidade, muitos foram os moradores que não fizeram o cadastro para obter o direito através das carteirinhas, como conta Paulo Saad que, na condição de presidente da AMAST, auxiliou no processo de divulgação e mesmo convocação dos moradores, mas sem muito êxito, já que segundo ele “tem 10 mil, a gente até chamou as pessoas para se cadastrarem e tal, aí tem, sei lá, 8 mil ou 9 mil pessoas cadastradas com carteirinha, nem todos tem carteirinha porque não voltaram lá para pegar” (SAAD, 2020), o que dá a entender certo desinteresse e, porque não dizer, certa desilusão.

Algo manifestado nos relatos de todos os entrevistados moradores de Santa Teresa para o presente estudo é o sentimento de desencantamento diante do serviço de meio de transporte prestado pelo sistema de bondes de Santa Teresa atualmente:

Esse bonde que está aí não é o que a gente esperava pelo valor, um bonde que a grosso modo atende os turistas, “Ah o morador usa...”, mas uma coisa curiosa, né? Eu, por exemplo, não fiz a carteirinha e eu vejo que isso acontece com outros moradores amigos, como a relação que nós temos com o bonde é diferente. (MORENO, 2020)

A associação de moradores defende o bondinho como meio de transporte mais apropriado às demandas de Santa Teresa, mas o apresentado pela companhia responsável e em atividade no bairro não parece ser voltado ao usuário, ou seja, morador e frequentador que assiduamente se desloca por meio do bonde, pelo contrário, parece destinar-se aos passageiros no sentido do termo que remete a algo excepcional, uma experiência dos turistas que irão percorrer em uma outra proposta, interesse e constância, como desabafa Paulo Saad tratava-se de “um negócio, não é o serviço público para a sociedade que está interessando a eles, não é isso, o que está interessando a eles é o negócio.” (SAAD, 2020).

O morador, ao passo que se depara com essa nova realidade, se sente envolto em um isolamento no próprio bonde, pois o modelo em questão fere o próprio quesito da sociabilidade, da possibilidade do encontro, da conversa, porque se torna algo muito mais voltado para o

turista de fato, como reforça Lilian Moreno, “a gente vê esse bonde cheio de turista, como se tivesse um desencantamento, claro que a gente adora o bonde, a gente acha que é o transporte adequado para o bairro por essa geografia, mas eu acho que a relação que a gente tem com esse bonde é outra.” (MORENO, 2020).

Sobre esse aspecto turístico, Santa Teresa sempre se apresentou como sendo um bairro acolhedor tanto pelas dinâmicas nele imbuídas, quanto pelo trato de seus moradores com os turistas, “o povo de Santa Teresa quer dividir, sempre quis dividir, sempre achou ótimo, sempre recebeu todo mundo, nós sempre fomos um bairro turístico por excelência” (SAAD, 2020), mas diante do novo bonde em circulação “mesmo o turista sai decepcionado porque ele não tem a menor ideia do que ele teria chance de experimentar se nós tivéssemos um sistema” (SAAD, 2020).

Nesse cenário de interações multiculturais, o turismo também se coloca como variável importante na produção ativa de lugares, identificando ou mesmo disputando qualidades excepcionais, no anseio de apresentar e oferecer uma imagem distintiva das cidades, eis o culto ao diferente, ao exótico. (FORTUNA, 1999).

A cidade cosmopolita, como palco de inúmeras intervenções urbanas, promoveu uma reflexão sobre os temas do patrimônio cultural, incluindo a delimitação e uso dos espaços. Classificações e sentidos elaborados no cotidiano de práticas de atores sociais: moradores, comerciantes, visitantes, etc. (BARREIRA, 2007, p. 165)

A comunicação, o encontro, a aventura, enfim, da interação propícia à Santa Teresa acabam representando uma perda para o turista também, ao passo que seu ponto de interesse consiste na experiência no bonde. De modo que, a nova proposta que priorizava a atração turística ao meio de transporte, pôs fim a tais dinâmicas próprias e singulares sem entendê-las como interessantes aos olhares estrangeiros, como parte do todo do bairro, já que:

O nosso bondinho só existe como bondinho se ele existir aonde ele está, então o casario tem que estar preservado, o mobiliário urbano, as ruas de paralelepípedo, os muros de pedra, os gradis de ferro fundido etc. Isso se chama preservação, para isso a gente criou a Área de Proteção Ambiental de Santa Teresa que é uma área de proteção ambiental e cultural, isso foi criado em 84. É luta de morador, AMAST com morador, a luta é de morador e a gente agora luta para preservar, para poder fazer valer. (SAAD, 2020)

Não obstante, cabe retomarmos o contexto das práticas cotidianas reveladoras de sentidos e processos citadinos e bairristas na sua feição dinâmica e plural, proveniente de investimentos, usos diferenciados do espaço e disputas simbólicas mediadas por discursos ou narrativas. Deste modo, romper com a ideia de cidade e bairro como entidades substantivas e unitárias fundamentadas em representações identitárias rasas e depreciativas que sustentam estereótipos para, então, incorporar usos e imagens que fazem dela seus habitantes, ou seja,

conjunção de sociabilidades.

O passeio, o caminhar, como uma viagem entre os tempos da história local em uma Santa Teresa valorizada, reafirmando a condição do bairro como propício aos guias turísticos, roteiros e cartões-postais para visitantes, aponta a existência de narrativas explicitadas no lastro da almejada aliança ente tradição e modernidade e vão se apresentando novas funções para velhos equipamentos e controle no bonde. Eis os usos indevidos que configuram parte significativa das políticas e dos investimentos culturais e comerciais e ignoram a demanda dos moradores.

O apelo turístico compõe e agrega valor à Santa Teresa, não podemos perder de vista esse elemento, menos ainda às necessidades de modernização do sistema que se impunham diante de anos de negligência quanto a manutenção e conservação das composições, porém o esperado pela população local seria uma reforma que conciliasse os aspectos políticos e econômicos com sociais e culturais, algo possível se houvesse uma franca e aberta comunicação e coparticipação quanto ao projeto de melhoramento, invés disso houve:

Um processo de destruição do sistema de bonde, o sistema de bondes passou a ser um estorvo, como se não houvesse, como se não pudesse haver um projeto de sistema de bondes que pudesse estar de acordo, bom, satisfatório, viável, isso é uma mentira, uma mentira, o sistema de bondes pode ser perfeitamente viável. (SAAD, 2020)

Algo reforçado por Lilian Moreno:

Porque o acidente em 2011 ele veio em um momento em que esse bairro está se gentrificando, é claro isso, caro pra caramba, isso já vinha acontecendo e eu acho que esses agentes que produziram isso aí é o Estado, é ao iniciativa privada, é um conjunto, eu acho que essas pessoas foram indo para isso, essa associação, esse morador imprimiu alguma resistência, sim, com certeza, mas eu acho que a corda... Sabe? O outro lado foi mais forte. (MORENO, 2020)

O modelo imposto, na opinião da associação dos moradores, ao mesmo tempo que não representa a essência do bonde para Santa Teresa, representa igualmente todo o movimento de resistência empreendido. Ainda que insatisfatório, ele conjuga e materializa ambos os lados, faces de um mesmo embate, “uma crônica anunciada, é muito amargo esse processo todo, na sua dimensão de bairro é muito triste tudo isso, é como se esse bonde atual representasse tudo isso.” (MORENO, 2020).

Muitos moradores deixaram o uso recorrente do bonde de lado, tem optado por outros meios de transporte ou mesmo por caminhadas, não por ressentimento, mas por excesso de sentimento tirado de si, houve uma perda identitária que, pode não ter sido estética, mas foi simbólica, como nos atenta Lilian Moreno, “realmente é muito estranho e eu não vejo na prática meus amigos falarem que pegam o bonde como pegavam.” (MORENO, 2020).

Parte significativa da experiência se foi em definitivo, restou o caráter mecânico e

prático de locomoção, mas a emoção envolta no subir e descer não há mais, visão essencialista ou talvez saudosista, não na visão da professora aposentada, “não é isso não, eu acho que não é isso, o que eu acho é que o outro processo era muito mais rico, você poderia ter algumas mudanças, tudo muda, claro, não vamos ficar parados, mas o que veio depois é muito insatisfatório.” (MORENO, 2020).

De todo modo, por vezes foi atribuído ao movimento promovido pela associação de moradores de Santa Teresa, no que diz respeito ao bonde, um perfil de essencialização ou substantivação do espaço urbano existente, o risco dessa afirmativa reside no fato de que para os moradores, a cidade, bem como seu bairro, não são entendidos de modo estático e uniforme, inversamente, concebem a sua dimensão plástica moldada por práticas e interações, uma espécie de projeção no espaço das relações sociais. (LEFEBVRE, 1976).

Mesmo porque a noção de autenticidade e unicidade se desfaz na proporção que se avalia seu caráter transitório enquanto invenção moderna, afinal, as mudanças postas ao bem cultural não envolvem somente as novas tecnologias, como também uma exigência histórica. Assim, preservar as memórias individuais e coletivas que evoca nos submete assimilar “como se forma a experiência histórica ao se relacionar o passado com o presente, como encontramos e transformamos o significado de nossas vidas participando de processo de reelaboração, dos quais podemos nos converter em agente ativos” (CANCLINI, 1994, p. 110).

Portanto, adota-se a ideia de uso formulada por Certeau (1998) para concebermos a diversidade do consumo urbano, para além das classificações hegemônicas. O próprio viver na cidade e no bairro sugere que o espaço é dotado de uma variabilidade de práticas sociais ou usanças, na terminologia do autor, expressivas quanto ao caráter criativo e relacional que se estabelece através dos usos, já que é a atividade que qualifica o espaço e desperta o desejo por itinerários múltiplos que se manifestam no caminhar de seus habitantes. Assim:

A política cultural referente ao patrimônio não tem como tarefa resgatar apenas objetos “autênticos” de uma sociedade, mas o que são culturalmente representativos. Os processos nos interessam mais do que os objetos, e nos interessam não por sua capacidade de permanecer “puros”, iguais a si mesmos, mas sim porque “representam certos modos de conceber e viver o mundo e a vida próprios de certos grupos sociais. (CANCLINI, 1994, p. 113)

De modo que, para o Michel de Certeau, há uma clara analogia entre a cidade como sendo uma língua e o caminhar como sendo uma fala, a enunciação dos pedestres, eis o processo de apropriação da topografia urbana pelos seus atores que se desenvolvem a partir das relações possíveis e variáveis. Ao acompanhar na cidade e no bairro entre tantas idas e vindas remete a algo inusitado e específico, já que “os caminhantes dos transeuntes apresentam uma série de voltas e desvios assimiláveis às maneiras ou às ‘figuras de estilo’. Há uma retórica do caminhar”

(CERTEAU, 1998, p. 148), privilegiando os modos de apropriação do sujeito morador em seu cotidiano.

Nessa perspectiva, a arte do caminhar convoca ao instigante vagar contemplativo e reflexivo que potencializa as experiências, percepções e apreensões nas ruas, no bairro e na cidade que transita, algo estimulado em Santa Teresa, mas perdido com o novo bonde, pois a identidade do bairro está diferente na mesma medida que a relação entre morador e bonde, seja pelas subtrações de determinados fatores e usos, seja por sua ausência marcada em parte do bairro até o momento.

Evidente que ainda há uso e afeto envolvidos, mas ambos se transfiguraram junto com a composição e seu novo código de conduta, o bondinho aberto, dinâmico, libertário, habita as lembranças dos que viveram aquele tempo e confrontam-se com o desalento de um outro cenário, pois “no tempo em que não tem o bonde, a gente fica desorientado, desconectado, as pessoas passam a não acreditar mais, dizer: ‘Pow, não vai ter mais bonde!’” (SAAD, 2020).

E, mesmo que uma das linhas esteja em atividade, o bonde visto atravessando os Arcos da Lapa e subindo e descendo as ladeiras de Santa Teresa, o sentimento de vazio ainda prevalece, “porque ele acaba gerando um vazio não só da própria presença dele, mas um vazio das pessoas que ele transporta pela cidade” (MORENO, 2020), quando muito, tomam o sistema operante como uma consolação diante do que foi possível ter, mas algo muito aquém das expectativas.

Como morador não tem coisa pior do que sentir a falta do bondinho e até hoje ainda sinto porque o bonde está funcionando precariamente, funciona a hora que quer, passa a hora que quer, leva tempo pra se passar, morador não pode contar com ele como transporte, era o sonho de todo morador contar com o bondinho. (DAMADO, 2020)

Para o presidente da AMAST, Paulo Saad, o novo bonde nada mais é do que “um cala-boca”, algo que não constrangesse ainda mais pelo vazio manifestado em cada trilho, em cada linha, em cada composição inoperante. No entanto, a associação se manteve combativa e segura do seu dever e responsabilidade em defender o meio de transporte e bem cultural do bairro e, na sua percepção, cabe a companhia e governo do Estado tão somente a administração, óbvio que em uma relação dialogal, mas que os anseios dos usuários prevaleça, como frisa:

A responsabilidade pelos bondes de Santa Teresa é dos moradores de Santa Teresa! Vocês como serviço público fazem o que a gente manda. Eu garanto, a gente pode negociar, nós não vamos botar vocês no prejuízo, ao contrário, nós vamos colocar vocês no lucro, esse é o compromisso também. (SAAD, 2020)

Sobre esse ponto que envolve o uso e o consumo, Michel de Certeau nos convida a refletir acerca das relações de força por detrás dessa atitude, posto que “contabiliza-se aquilo que é usado, não as maneiras de utilizá-lo” (CERTEAU, 1998, p. 98), ou seja, sem considerar

tais práticas como trajetórias, um movimento temporal no espaço, “tem-se então um traço no lugar dos atos, uma relíquia no lugar das performances: esta é apenas o seu resto, o sinal de seu apagamento” (CERTEAU, 1998, p. 99). Portanto:

A perspectiva analítica que incorpora os usos da cidade e as narrativas leva em consideração as representações sociais, os investimentos urbanos e os enfrentamentos simbólicos nos quais sobressaem categorias profissionais (arquitetos, intelectuais e políticos) e outros atores consumidores do espaço, assim como moradores, turistas ou frequentadores habituais. (BARREIRA, 2007, p. 167)

Diante do exposto, podemos concluir que partindo da articulação entre as memórias individuais e coletiva e a identidade de Santa Teresa e dos usuários do bondinho, tanto moradores quanto frequentadores, acessamos à produção de sentidos e afetos da comunidade em questão e como esta mobiliza tais elementos a fim de reivindicar seu meio de transporte e bem cultural.

No cenário estabelecido, a de se considerar as diferentes formas de cotidianidade e de participação social e seus elementos potencializadores em um contexto de embates e enfrentamentos que produzem tensões e negociações, convergências e divergências, aglutinações duradouras e temporárias, como arremata o artista Getúlio Damado, “o sistema de bonde não está funcionando para a comunidade como transporte por força política” (DAMADO, 2020), envolve vontade e desprezo pelo que representa o bondinho à Santa Teresa e aos seus moradores, “uma coisa que é o coração do bairro.” (DAMADO, 2020).

Considerações finais

Eis que se aproxima o ponto derradeiro, momento final desse passeio, momento em que saltaremos do bondinho de Santa Teresa e refletiremos o caminho percorrido, trajeto desenhado no chão pelos trilhos nas ladeiras calçadas por paralelepípedos, a sua volta os casarios antigos dão ares de outros tempos, ritmos e relações, um cenário cheio de calma e gentileza, repleto de encantamento justamente por suas singularidades e o que produz de sentidos, significados e afetos a partir de tudo que comporta em si.

O bondinho, para os íntimos, um meio de transporte presente somente em Santa Teresa, possibilitando a livre circulação pelo bairro, na mesma medida que conectando-o com a parte plana da cidade, propiciando uma teia de sociabilidade entre seus usuários que interagem entre si e com os demais que estão dispersos pelas ruas, meio de encontro, afinidades, conversas, e igualmente de aventura, euforia e irreverência, possui som específico que o anuncia, balanço que embala seus passageiros, estribo com caronas e caroneiros que desfrutam de uma liberdade manifestada apenas nessa prática.

O bonde, para os demais, um bem cultural dotado de relevância para a constituição da memória coletiva e identidade deste bairro carioca, salvaguardado por processos de tombamento nas instâncias estadual e federal, compreendido na condição de vestígio da história dos transportes na cidade a ser preservado e, exatamente por isso, tornado atração turística de Santa Teresa, experiência ímpar aos visitantes, nacionais e internacionais, que buscam conhecer o bairro e se permitir essa vivência inusitada e ímpar que envolve desloca-se, mas também contemplar a vista, seja a paisagem, seja a sua gente.

Tal como a linha que demarca seu itinerário, inicia a viagem sendo um mesmo caminho e, em seguida, se divide em dois ramais que vão em direções extremas, ainda que cumprindo um mesmo papel e gerando as mesmas sensações, assim são as diferentes percepções e interesses quanto ao bonde de Santa Teresa, ora se aproximam, ora se distanciam, aliás, porque não dizer, ora se confrontam, ora se conciliam. Logo, a trama envolvendo a AMAST e a CENTRAL no que diz respeito a manutenção e conservação do sistema não consiste em mera oposição, como sugerido inicialmente, trata-se de uma malha muito mais complexa tecida em interesses que envolve negociações constantes, principalmente entre 2011 e 2018.

Evidente que a partir do acidente ocorrido em 27 de agosto de 2011 envolvendo o bonde de nº 10 conduzido pelo motorneiro Nelson e a consequente suspensão do sistema, houve uma intensificação na luta em prol do meio de transporte e bem cultural de Santa Teresa, por um lado havia um interesse mútuo pelo retorno do bonde ao bairro, por outro as intenções por detrás desse empenho eram as mais variadas possíveis, pois enquanto a associação de moradores

priorizava seu caráter prático-funcional para fins de locomoção interna pelo bairro e ligação com a cidade, a companhia gestora preconizava seu caráter turístico servindo ao crivo dos interesses do governo e do mercado.

No entanto, AMAST e CENTRAL instrumentalizaram, cada qual a sua maneira, no intento de legitimar seus projetos a posição de patrimônio que o bonde ocupava e segue ocupando em uma escala estadual pelo INEPAC e federal pelo IPHAN, salvaguardando o sistema no todo ou mesmo elementos tidos essenciais e passíveis de singelas adaptações. A associação de moradores se munia desse reconhecimento a fim de preservá-lo como elemento identitário de Santa Teresa e Rio de Janeiro, em contrapartida, a companhia e o governo estadual compreendiam como agregava valor ao bem e às experiências que proporcionava e, dessa maneira, potencializava o turismo empregado ao bairro e a cidade.

Foram muitas as questões que surgiram a partir do acidente, questões já presentes, mas reforçadas desde a tragédia que matou 6 passageiros e deixou outros 53 feridos. Não surpreende que a primeira questão tenha sido precisamente a investigação a despeito da causa do descarrilhamento e colisão com um poste e um muro, muito se especulou, superlotação, negligência do condutor e falta de manutenção, algo sabido pelos usuários frequentes do bonde, uma pauta antiga nas reivindicações da associação de moradores. O laudo pericial comprovou falha na frenagem da composição, aliás, posteriormente houve uma averiguação que comprovou que esse defeito era crônico do bonde nº 10, único em atividade na ocasião, o que denota como o sistema vinha passando por um processo de sucateamento.

A segunda questão, ainda mais sensível, envolve a acusação feita pelo secretário de transportes, cargo então ocupado por Júlio Lopes, no instante posterior ao acidente, na qual sugeriu que tivesse havido negligência por parte do motoneiro Nelson Correia, uma das vítimas fatais, seu questionamento se voltava ao fato de o condutor ter assumido o bondinho mesmo que de modo desfavorável ao tráfego e excedendo a lotação estipulada para a composição, uma verdadeira afronta para os moradores que conheciam a índole do homem e funcionário exemplar, apelidado de “Tartaruga” por sua vagareza e prudência no exercício do seu ofício por mais de 30 anos, motoneiro aposentado, introspectivo, mas cordial, seguia na dianteira do bonde por tudo que aquele sistema significava para sua trajetória de vida, afinal, não por acaso, doou-a em prol de salvar outras tantas.

Ocorre que com a redução de material rodante empreendida nos anos anteriores, culminou em bondes cada vez mais cheios e em se tratando do caso específico do bonde nº 10 ter descido para sua fatídica viagem, o motoneiro Nelson não havia sido informado sobre o péssimo estado da composição, com freios e sistema de ar comprimido prejudicados, mesmo

porque o motorneiro anterior não encaminhou o bonde à oficina como previsto no protocolo de manutenção, informações essas obtidas nos relatos dos entrevistados que, por unanimidade, exaltaram o ato heroico do condutor na tentativa de parar o veículo e impedir a colisão, sustentaram que sua memória seja preservada dessa maneira, algo promovido em todas as manifestações em defesa de justiça tanto pela perda humana quanto pela perda material que atingiu o sistema.

O momento posterior, entre os anos de 2011 e 2015, foi marcado pela completa ausência do bonde em Santa Teresa, invés do meio de transporte e bem cultural por excelência do bairro, as ruas foram tomadas de obras que visavam a reformulação do sistema como um todo, ou seja, substituição de vias térreas e aéreas, bem como as próprias composições em si. Manobra questionada pela AMAST que sugeria que houvesse uma reforma que restaurasse o material já existente, evitando que a suspensão se estendesse muito ao mesmo tempo que resguardando os bondes tradicionais, postura entendida por muitos como essencialista calcada na noção de autenticidade, de fato, havia uma mobilização em defesa da forma e do conteúdo dos bondes, isto é, estética e práticas de uso, todavia, ainda que a contragosto, a associação acolheu certas alterações.

No decorrer desse período, a terceira questão foi tomando forma em Santa Teresa, o restabelecimento do sistema de bondes, intimamente relacionado à condução das obras e a adesão de um modelo que atendesse as demandas de segurança do serviço prestado como meio de transporte, porém a CENTRAL atuou no sentido de impor uma perspectiva que o aproxima significativamente da ideia de espetáculo, de mercadoria a ser vendida e consumida, majoritariamente uma atração turística amplamente rentável e eficiente para a companhia, algo combatido pela AMAST que, embora não desconsiderasse o fator turístico como parte determinante para o bairro, exigia que o bonde atendendo também as necessidades dos usuários, moradores e frequentadores que assiduamente lançavam mão do mesmo.

Em conformidade, o primeiro ponto relativo às obras serviu para comprovar a completa incompetência do consórcio responsável em estabelecer um diálogo com a comunidade de Santa Teresa, uma vez que não houve apresentação de um projeto e de especificações detalhadas que dessem conta de esmiuçar todo o pretendido com a reformulação do sistema e, por conseguinte, analisar as conveniências para a população local visando amenizar os transtornos, tais como interdição das vias principais do bairro, disposição de materiais e entulhos de modo geral, interferência em outros serviços prestados como fornecimento de luz, gás, água, telefonia e acesso à internet, somados aos atrasos e falhas recorrentes, além de prazos voltados a atividade turística atrelados aos grandes eventos como Copa das Confederações (2013), Copa do Mundo

(2014) e Olimpíadas Rio (2016), oportunidades eminentes de maior arrecadação dada a presença expressiva de turistas nacionais e, sobretudo, estrangeiros na cidade do Rio de Janeiro.

E, neste contexto, mesmo as propostas de modelos de bonde a serem adotados para maior segurança, comodidade e eficácia do sistema acabaram por desvelar os interesses políticos e econômicos do governo e companhia gestora em detrimento aos interesses sociais e culturais da associação de moradores e usuários de modo geral, haja visto que a primeira composição sugerida alterava drasticamente sua estrutura interna e externa, assim como o ingresso de passageiros. Um bonde com entrada pela frente, corredor no meio e saída por trás, além de placas de policarbonato nas laterais e estribos retráteis impedindo o embarque e desembarque da forma convencional de outrora, mas a AMAST provida de uma pesquisa da assessoria técnica com dados da história dos carris respaldada pelo processo de tombamento do INEPAC, influenciou na defesa do desenho original do bonde.

A segunda composição sugerida, em compensação, apresentou dois modelos, o padrão e o acessível, ambos mantiveram as características dos bondes tradicionais, no que diz respeito à disposição dos bancos de um lado ao outro e às cores originais, contudo, inseriram estribos retráteis e barras de proteção móvel nas laterais. Sob o pretexto de garantir a segurança, implementou-se medidas que controlam diretamente o ingresso de passageiros, a partir de então 32 pessoas sentadas, o que inviabiliza a viagem em pé ou mesmo no estribo. Para os moradores, uma perda identitária inestimável, pois fere o aspecto acessível e democrático do bonde, abalando seu papel indutor na interação e, porque não dizer, na sociabilidade de Santa Teresa em um diálogo franco e irreverente entre os passageiros entre si e os transeuntes nas ruas, estabelecimentos e casas, ao mesmo tempo que impõe o pagamento da tarifa cobrada a todo e qualquer passageiros, salvo algumas exceções.

Ao fim e ao cabo, o segundo modelo proposto foi implantado em Santa Teresa e, a partir daí, emerge um novo momento entre os anos de 2015 e 2018 com questões que seguem até hoje sem solução. A primeira questão sentida e severamente combatida pela associação de moradores consiste no favorecimento de um eixo turístico, por muito tempo o único trecho em atividade, ligando a estação Nelson Correia ao Largo do Guimarães, corredor cultural, gastronômico e hoteleiro que move o turismo no bairro, recorte que não atendia uma parcela considerável dos moradores e usuários do sistema. Mesmo quando houve a reativação da linha Dois Irmãos, destinou-se a ambição de conectar-se ao trem do Corcovado, buscado por muitos turistas para acessar o Cristo Redentor, enquanto a linha Paula Matos, predominantemente residencial, permanece inoperante, 9 anos sem o bonde como possibilidade de transporte nesse ramal.

A segunda questão tem ligação direta com a primeira, posto que aborda o acesso e público alvo, afinal, refere-se ao valor tarifário cobrado, R\$20,00, sem qualquer flexibilização quanto a quantia, ou seja, visitantes cariocas e brasileiros pagariam o mesmo que turistas estrangeiros, algo que por si só já remete ao componente turístico prevalecendo em mais um quesito. A AMAST rechaça o custo que excede os limites do aceitável para uma passagem de meio de transporte cotidiano e habitual, do mesmo modo que reprova o mecanismo de gratuidade que privilegia moradores desde que alocados com CEP em Santa Teresa e munidos de uma carteirinha de identificação, além de idosos maiores de 65 anos e estudantes de rede pública uniformizados. Na concepção da associação, sobre todos os aspectos há algo de excludentes em tais prescrições, pois deixa a margem moradores de regiões do entorno, trabalhadores e frequentadores, tornando o bonde um instrumento do processo de gentrificação em curso no bairro e na cidade.

Em correspondência com o valor tarifário, a terceira questão tem a ver com o horário de funcionamento que até o momento anterior à pandemia, operava de segunda a sexta (08h às 17h40), sábado (10h às 17h40) e domingo (11h às 16h40) com intervalos de 20 minutos. Diante da recomendação de isolamento social da Organização Mundial da Saúde – OMS, houve suspensão das atividades entre os meses de março e junho, voltando a circular em escala reduzida de segunda a sexta (08h às 15h) e sábados e domingos (10 às 15h). Independente do cenário, algo muito reclamado pela associação de moradores é que os horários são incompatíveis com o expediente de uma parcela significativa da população local, são eles os estudantes e os trabalhadores, além de estar muito aquém do horário do sistema em outros tempos, quando chegou a circular todos os dias da semana entre 5h e 00h, ainda que haja implicações sobre a adoção desse horário, sugeriu-se como alternativa a escala entre 6h e 22h, até o momento ignorada.

E, por fim, a quarta questão relativa diretamente a uma prática de uso e, portanto, a cultura do bonde que pregava fundamentalmente a gentileza, o entretenimento e a comunicação diluídos no cotidiano na forma de um hábito, um comportamento esperado, um saber-fazer, eis a subtração do viajar no estribo, carona e caroneiros, desprovidos da estrutura que lhes garantia deslocamento, aventura e interação, um dinamismo impensado em outros meios de transporte fechados e para passageiros que não puderam experimentar se pendurar nas laterais do bonde, cruzar os Arcos da Lapa avistando as palmeiras do Circo Voador e a fachada exuberante da Fundação Progresso de um lado, a Igreja Nossa Senhora do Carmo da Lapa do Desterro e o Pão de Açúcar do outro, a composição indo em direção ao Parque das Ruínas e ao Convento das Carmelitas, balançando em cada curva, sentindo o vento no rosto, se esquivando dos galhos de

árvores e muros mais rentes a rua, correndo lado a lado com o bonde como se apostasse corrida com um velho amigo.

Interpelando as dimensões da cidade, do bairro e mesmo da rua, o bondinho em Santa Teresa e, por consequência, o viajar no estribo proporcionavam aos passageiros se apropriar e se relacionar com o espaço urbano de uma forma particular, afetando e sendo afetado por tudo e todos a sua volta, criando um engajamento social que corroborava expressivamente para o sentimento de pertencimento dos moradores e frequentadores, usuários do meio de transporte e bem cultural. Assim sendo, o vazio objetivo e subjetivo emitido nas ruas traçadas pelos trilhos com a ausência do bondinho durante a suspensão do sistema teve forte impacto para muitos, mas movimentos rememoraram e reivindicaram seu patrimônio, os protestos e as manifestações artísticas passaram a clamar pelo bonde, uma estratégia, uma tática, que tinha por propósito impedir seu pleno desaparecimento em meio ao esquecimento dentro de um contexto de disputas sobre o direito à cidade passam pelas noções de patrimônio, memória e identidade.

Incontestável que tais elementos foram mobilizados a fim de reivindicar o bonde tanto como meio de transporte quanto como bem cultural para Santa Teresa, revelando toda uma produção de sentidos, significados e afetos reconhecida e requerida por sua potência nas lutas comunitárias em defesa do sistema de carris elétricos, presentes no bairro a 124 anos, um ato de resistência em meio às tensões, com postura vezes combativa vezes resiliente. E, sob esta perspectiva, o fim do viajar no estribo representou uma perda difícil mesmo de verbalizar, talvez por ser algo muito mais vinculado ao sentir, talvez por simbolizar uma derrota, uma concessão necessária para que o bondinho retornasse a Santa Teresa, mas de modo algum satisfatória para seus moradores, para quem aprendeu e apreendeu que o deslocamento pode ser algo prazeroso, espontâneo e reflexivo.

O estribo sempre incentivou o encontro, diante disso, nada mais coerente do que extrair dos encontros, isto é, da troca de experiências, visões e opiniões advindas nos relatos dos moradores entrevistados, uma hipótese que embora não compusesse o presente trabalho inicialmente, foi se mostrando cada vez mais razoável, o fim do viajar pendurado nos bondes equivale a uma perda aos moradores, um segmento de sua identidade fora tirado em definitivo, tomar o bonde nunca mais será da mesma forma e, tampouco, o se relacionar com o bairro, a cidade e sua gente.

Na condição de moradora, a primeira vez que tomei o novo bonde de Santa Teresa foi marcada por muitas sensações, boas e ruins, mas que não podem passar despercebidas nessa reflexão. Ao chegar na estação, próximo a bilheteria e as roletas que, quando criança eu tanto pulei, havia uma placa de inauguração com o nome do Nelson, uma espécie de tristeza e

comoção tomou conta de mim, o motoneiro de poucas palavras, sorriso discreto e marcante por seus suspensórios, lembrei de quando o avistava conduzindo o bonde e, na imaturidade juvenil, lamentava a viagem lenta e, para mim, tediosa, avistei o bonde vazio e lamentei não poder mais vê-lo ali no que sempre foi seu amor, o bondinho, uma dor sem tamanho.

Não sabia bem como agir, me direcionei a bilheteria e pude pegar um tíquete que me garantia acesso gratuito por ser moradora do bairro, me encaminhei ao bonde, segurei no balaústre e pisei no estribo, tomei impulso e subi, um movimento instintivo, mas repleto de significados, lá estava eu novamente sentada nos bancos de madeira, parecia um reencontro com alguém que eu não via a muito tempo, mas queria muito bem, cada detalhe tinha minha atenção, formato, cor, brilho, tudo era especial, tudo era afeto.

Engraçado como as recordações da infância e adolescência foram vindo junto com a partida, fiquei ansiosa para cruzar os Arcos e ver a cidade, daqueles momentos que todo carioca se sente orgulho de nascer e morar no Rio de Janeiro, mesmo com todas as questões e problemas envolvidos nessa grande capital brasileira. Senti o balanço, o vento, o barulho, mais discreto, é verdade, mas ainda estava ali, o que não estava mais era eu do lado de fora apoiada no estribo, estar sentada era estranho, por mais que eu não ousasse muito, sempre tomei carona no bonde, subir o morro sentada foi algo que havia feito pouquíssimas vezes, na maioria delas quando acompanhada do meu pai, sempre protetor, mas eu sabia que dali em diante, seria minha única maneira de continuar me deslocando nesse meio de transporte, pensei nos que virão e não irão usufruir desse momento mágico de se sentir detentor da cidade lá de cima.

No momento de saltar, puxei a sinetinha, mesmo som, dei um sorriso, mas tive de esperar o bonde parar, os estribos descerem e a barra de proteção ser erguida, acostumada com o dinamismo de outrora, fiquei em pé esperando o protocolo de segurança ser executado, me senti deslocada, como se aquele rito não fosse o meu e não o era, me senti tolhida, pois o desembarque no ponto da Adega do Pimenta, entre o Largo do Curvelo e do Guimarães, era mais ágil e autônomo, dependia tão somente da redução parcial de velocidade do bonde e da minha coragem, uma ação involuntária e perspicaz, enfim, me senti presa a convenções que não eram as do meu bairro, do meu transporte, do meu bem.

De fato, o novo bonde nos confronta sobre duas faces de uma mesma querela, pois sua presença é fruto de todo um movimento promovido pela associação de moradores de luta e resistência pela história e memória de Santa Teresa e da identidade que o bondinho tradicional configurava ao bairro, ao mesmo tempo que suas adaptações e, porque não dizer, alterações, sim, porque modificou drasticamente os movimentos, costumes, práticas, mesmo que a primeira vista a aparência esteja quase que intacta, muito se perdeu pelo caminho e essa derrota frente o

poder de império da política e do mercado é algo difícil de digerir. É o bonde circulando, não resta dúvida, mas não é o nosso bondinho.

Dado o fator geracional, evidente que a minha percepção se aproxima em muito com a do entrevistado Oscar Fernandes, afinal, fomos a última geração a desfrutar dos bondes tradicionais, do viajar no estribo, das broncas e dos tombos, fomos crianças fascinadas com os movimentos dos caroneiros, mas advertidas pelos pais dos perigos do estribo, quem diria que nossa desobediência iria significar tanto hoje, fomos adolescente que se exibiam uns para os outros, competição e diversão, amizades e romances, nascemos e crescemos em Santa Teresa, no bonde, trilhamos nossa vida nos seus trilhos, faz parte de nós.

Os demais moradores entrevistados, por sua vez, Paulo Saad, Lilian Moreno e Getúlio Damado, cada qual a seu próprio modo se encontraram em determinado momento da vida com o bairro de Santa Teresa e com o bonde, mas todos arrebatados pelo encanto de um lugar que remete a outro tempo, seja pelo meio de transporte e arquitetura, seja pelo comportamento e convívio entre seus habitantes e, mesmo composto de ladeiras e curvas, algumas bastante íngremes, um lugar que nos convida a caminhar ou a tomar o bonde e admirar, acolher, interagir, enfim, morar e, ao passo que residimos, passamos a aderir a sua sociabilidade e dinamismo peculiares, passamos a ser sua imagem e semelhança, somos a feição de Santa Teresa e o bonde é nossa alma.

Por tudo que me sensibiliza, Santa Teresa é o meu lugar, não me vejo morando em outro bairro, é uma relação de pertencimento e amor muito forte, na mesma proporção que o bondinho é como um amigo de vida toda e o estribo é nossa brincadeira, mesmo que sem entender bem como tudo isso foi se constituindo, hoje cada rua, paralelepípedo, casario, comércio, paisagem, tudo faz parte de quem eu sou.

Evidente que o rigor acadêmico exige certo distanciamento entre pesquisador e objeto, mas creio que as aproximações também tenham sua parcela de contribuição, digo isso porque por muito tempo estudei o bonde de Santa Teresa, mas ele nunca havia me emocionado, nunca havia ido além de estudo, mas os testemunhos, as lembranças, as experiências partilhadas, uma vasta produção de sentidos, significados e afetos se puseram diante dos meus olhos e me fizeram ampliar ainda mais meus horizontes e a relevância de um trabalho que de fato mobiliza nossos conhecimentos e sentimentos.

Mais que isso, me fez entender que o mesmo que para mim representa parte importante da minha vida, algo que jamais irei deixar de referendar, o bonde, pode não ser o mesmo para outras pessoas. Sempre comentei da minha pesquisa com muito entusiasmo e, ainda que eu tivesse a dimensão da tragédia que estabeleci como marco inicial da minha reflexão, não

mensurava o real significado disso até encontrar alguém que esteve no dia 27 de agosto de 2011 no bonde nº 10, um encontro desses arrançados pelo destino, coincidências que aproximam, conheci Regiane no programa de pós-graduação, mas não imaginava que fosse uma das passageiras daquela triste e revoltante acidente. Para ela, o bonde significa:

Um trauma e uma injustiça porque pra chegar ao ponto que as coisas chegaram e até hoje eu não ter uma resposta judicial, significa que as coisas não andam, tanto a manutenção quanto depois o processo, enfim, as pessoas serem indenizadas [...] para os outros eu entendo que é um símbolo cultural que é voltado a identidade de um bairro, de uma cidade, de uma cultura, então é isso, eu acho que pra mim o significado é bem único. (MATOS, 2020)

Nossas experiências são completamente diferentes e, portanto, a produção de sentidos, significados e, em certa medida, sentimentos também o será, Regiane fala do ponto de vista de uma pessoa de fora do bairro, de fora da cidade, uma visitante, seu lugar de fala é outro, algo percebido quando o bem cultural vem a frente do meio de transporte, pois é como o bondinho de Santa Teresa é ofertado, vendido, uma atração turística que, infelizmente, para a jovem e sua irmã mais nova, tornou-se esse lugar do trauma, medo, angústia e injustiça que perpassa os anos.

O bondinho tradicional que evoca uma série de sentimentos bons, evoca para algumas pessoas algo de muito triste, ter a consciência disso, reforça a relevância de tal estudo, há um viés e um propósito político de justiça, como historiadora e moradora nascida e criada em Santa Teresa, eu escolhi esse objeto no intuito de reivindicar todas essas questões, cada um busca seus caminhos, o meu modo de denúncia é a pesquisa, o meu modo de fazer justiça é a pesquisa.

Regiane nunca havia concedido uma entrevista antes a ninguém, mas aceitou conversar comigo, nas suas palavras, por acreditar no meu trabalho, como comentou:

Eu acho que você ser historiadora, você escolher esse tema, ser ligada a associação de moradores e tudo mais, me faz acreditar em justiça que era uma coisa que eu não acreditava e, então, parece uma luz mesmo, pensar que não vai ficar tudo bem e pelo menos nesse lugar do mundo isso não vai mais acontecer. (MATOS, informação pessoal, 2020)

Espero ter feito jus a confiança e ter cumprido meu papel enquanto historiadora e moradora de Santa Teresa, pois o presente trabalho teve a intenção de denunciar a tragédia do dia 27 de agosto de 2011, envolvendo o bonde nº 10, como resultado de um processo de sucateamento empreendido pelo governo do Estado e companhia gestora, ambos comprometidos unicamente com seus interesses políticos e econômicos, compreendidos no processo de gentrificação da cidade do Rio de Janeiro e de seus bairros, principalmente na região central.

Na mesma medida que busquei reivindicar questões ainda em aberto no sistema

implementado e operante que privilegiam o turismo, negligenciando as demandas da população local. Passados 9 anos, o serviço segue aquém das expectativas e demandas dos moradores, uma linha inativa, valor tarifário de R\$20,00, gratuidade com pré-requisitos que colocam a margem muitos usuários, fim do estribo, tudo isso marca que a luta está longe de terminar. Em Santa Teresa, habitualmente, quando vamos dar uma informação a um visitante sobre determinado destino, dizemos: “Segue o trilho, você vai encontrar!”

Sigamos!

Fontes:**Legislação:**

Rio de Janeiro (Cidade). Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852.

Rio de Janeiro (Cidade). Decreto nº 5.126, de 30 de outubro de 1872.

Rio de Janeiro (Cidade). Decreto nº 5.050 de 23 de abril de 1985.

Rio de Janeiro (Estado). Decreto nº 21.846 de 18 de julho de 2001

Rio de Janeiro (Estado). Decreto nº 46.246, 19 de fevereiro de 2018.

Rio de Janeiro (Cidade). Lei nº 2.940, de 31 de outubro de 1879.

Rio de Janeiro (Cidade). Lei nº 495, de 9 de janeiro de 1984.

Rio de Janeiro (Cidade). Lei nº 506, de 17 de janeiro de 1984.

Rio de Janeiro (Cidade). Lei nº 1139 de 16 de dezembro de 1987.

Brasil. Lei nº 10257 de julho de 2001.

Rio de Janeiro (Estado). Lei nº 6159 de 9 de janeiro de 2012.

Processos de tombamento:

INEPAC: Processo nº E-03/31269/83.

IPHAN: Processo n.º 1506-T-03.

Processos judiciais:

Processo 0337079-49.2011.8.19.0001, 19/09/2011 a 02/07/2020.

Petição pública, 2017.

Planos, estatutos e guias:

Rio de Janeiro (Cidade). Estatuto da Associação de Moradores e Amigos de Santa Teresa, 1980.

Brasil. Estatuto das Cidades, 2001.

Guia das Unidades de Conservação Ambiental da Cidade do Rio de Janeiro, 1998.

Guia das APACs – Corredor Cultural, 2012.

Brasil. Plano Nacional de Turismo de 2018 a 2022.

Rio de Janeiro (cidade). Plano Agache.

Jornais eletrônicos e sites em geral:

ANTP, 2014.

A Semana, 1883.

Band Entretenimento, 2012.

BBC Brasil, 2015.

Blog Eliomar, 2011-2014.

Blog Diário do Mandato, 2011.

CEFEP, 2018.

Correio da Manhã, 1963.

Diário do Porto, 2018.

Diário do Transporte, 2018.

EBC/Agência Brasil, 2014.

Guiame.com.br, 2011.

Mobilize/ Agência Brasil, 2018.

O Globo/G1, 2011-2018.

O Dia, 2011-2018.

Portal Terra, 2011.

Rio On Watch, 2016.

Rio Notícias, 2018.

Último segundo, 2012.

Uol Notícias, 2011-2018.

Veja, 2011-2019.

Laudo pericial:

Instituto de Criminalista Carlos Éboli, 2011.

Referências bibliográficas:

Livros:

ABREU, Maurício de Almeida. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

ALBERTI, Verena. **Ouvir e contar: textos em história oral**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

_____. **Manual da História Oral**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes. **Usos & abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

AMAST. **Área de Proteção Ambiental de Santa Teresa – A contribuição dos arquitetos e urbanistas, em parceria com a sociedade**. Rio de Janeiro: CAU/RJ, 2017.

AZEVEDO, André Nunes de. A capitalidade do Rio de Janeiro. Um exercício de reflexão histórica. In: _____. (Org.). **Rio de Janeiro: capital e capitalidade**. Rio de Janeiro: UERJ/SR-3/Departamento Cultural, 2002, p. 45-63.

ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. **A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano**. Rio de Janeiro: Rocco, 1993.

BARAT, Josef. **Estrutura metropolitana e sistemas de transportes: estudo do caso do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1975.

BAUDELAIRE, Charles. **Sobre a modernidade: o pintor da vida moderna**. Rio de Janeiro: paz e Terra, 1996.

BÉDARIDA, François. Tempo presente e presença da história. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína (Org.). **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 1996, p. 219-229.

BENCHIMOL, Jaime L. **Pereira Passos: um Haussmann tropical**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia da Letras, 2007.

CANCLINI, Néstor García. **As culturas populares no capitalismo**. Tradução de Cláudio Novaes Pinto Coelho. São Paulo: Brasiliense, 1982.

_____. **Culturas Híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.

_____. **Consumidores e Cidadãos. Conflitos multiculturais da globalização**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ. 1996.

CARVAHO, José Murilo de. **Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi**. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CARVALHO, Lia Aquino. **Santa Teresa: a cidade na montanha**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Departamento Geral de Patrimônio Cultural, 1990.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano – Artes do fazer**. Petrópolis, RJ, Vozes, 1996. vol. 1.

_____. **A invenção do cotidiano – Morar, cozinhar**. Petrópolis, RJ, Vozes, 1996. vol. 2

CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das letras, 1996.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade, 2006.

_____. **O patrimônio em questão: antologia para um combate**. Belo Horizonte: Fino Traço, 2011.

COARACY, Vivaldo. **Memórias da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1955.

- DUNLOP, Charles Julius. **Apontamentos para a história dos bondes no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Laemmert, 1953, vol. I e II.
- FONTES, Lilian. **Santa Teresa: o lugar do sonho**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, Prefeitura do Rio, 2003.
- FORTUNA, Carlos. Introdução: Sociologia, cultura urbana e globalização. In: _____. **Cidade, cultura e globalização**. Lisboa: Celta, 1997.
- FORTUNA, Felipe. **Curvas, ladeiras: Bairro de Santa Teresa**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.
- FREIRE, Américo; OLIVEIRA, Lúcia Maria Lippi (Orgs.). **Capítulos da memória do urbanismo carioca**. Rio de Janeiro: Folha Seca, 2002.
- GOHN, Maria da Gloria. **Movimentos Sociais e redes de mobilizações civis no Brasil Contemporâneo**. Petrópolis: Vozes, 2010.
- GONDAR, Jô; DODEBEI, Vera (orgs.). **O que é memória social**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria/ Programa de Pós-Graduação em Memória Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2005.
- GRAVANO, Ariel. **Antropología de lo barrial**. Ed. Espacio, Buenos Aires, 2003.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2003.
- HALL, Stuart. *A identidade cultural da pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.
- HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- HOWKINS, John. **Economia criativa. Como ganhar dinheiro com ideias criativas**. São Paulo: Mbooks, 2012.
- LANDRY, Charles. **Origens e futuros da cidade criativa**. São Paulo, SESI-SP Editora, 2013.
- LEFEBVRE, Henri. **La révolution urbaine**. Paris: Gallimard, 1970.
- _____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.
- LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Unicamp, 1990.
- MACHADO, Hilda. **Laurinda Santos Lobo: mecenas, artistas e outros marginais em Santa Teresa**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.
- MACHADO, Marcello de Barros Tomé. **A modernidade no Rio de Janeiro: construção de um cenário para o turismo**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, Coordenadoria de Documentação e Informação Cultural, Gerência de Informação, 2008.
- NEEDELL, Jeffery. **Belle Epoque Tropical. Sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- SANTOS, Fernando Agenor Noronha. **Meios de transporte no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro:

Tipografia do Jornal do Commercio, 1934. 2v.

SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

OLIVEIRA, Lucia Maria Lippi (org.). **Cidade: História e desafios**. Rio de Janeiro: FGV/CNPq, 2002.

_____. **Cultura é patrimônio: um guia**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

PARK, Robert. **On social control and collective behavior**. Chicago: Chicago University Press, 1967.

POULOT, Dominique. **Uma história do patrimônio no Ocidente, séculos XVIII-XXI: do monumento aos valores**. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

RIO, João. **A alma encantadora das ruas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

RODRIGUES, Antônio Edmilson Martins. **A costura da cidade**. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2016.

SILVA, Maria Lais Pereira da. **Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.

SOUSA, Maria José Rodrigues de. **Associativismo urbano: o protagonismo das Associações de Moradores na contemporaneidade**. Recife: O Autor, 2011.

VALLEJO, Manuel Herce. **O negócio da cidade: evolução e perspectivas da cidade contemporânea**. Rio de Janeiro: Mauad X; Inverde, 2015.

VILLAÇA, Helena. **Associativismo e movimentos sociais: modalidades de participação**. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1994.

WEID, Elisabeth von der. **Chegada e expansão da Light no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Fundação Casa Rui Barbosa: 7 Letras, 2017.

Artigos, dissertações e teses:

AGUIAR, Leila Bianchi. O IPHAN e o desenvolvimento turístico nos conjuntos urbanos preservados. In: **Anais da I Oficina de Pesquisa: a pesquisa histórica no IPHAN**. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2008, v.2, p. 71-88.

ANDERSON, Perry. Modernidade e revolução. **Novos Estudos**. São Paulo: CEBRAP. nº 14, p. 2-15, fev. 86.

BARREIRA, Irllys Alencar F. Usos da cidade: conflitos simbólicos em torno da memória e imagem de um bairro. Lisboa: **Análise Social**. vol. XLII (182), 2007, p. 163-180.

BISON, Ivano; DIANI, Mario. Organizações, Coalizões e Movimentos. **Revista Brasileira de Ciência Política**, nº 3. Brasília, jan.-jul. 2010, p. 219-250.

BORJA, Jordi & CASTELS, Manuel. As cidades como atores políticos. **Novos Estudos**. N. 45.

jul. 1996, p.152-166.

BUESCU, Mircéa. Centenário do Motim do Vintém. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro: 1980, p. 113-120.

CANCLINI, Néstor García. O patrimônio cultural e a construção imaginária do nacional. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 1994, nº 23, p. 95-115.

CASTELS, Manuel & BOTIJA, Jordi. As cidades como atores políticos. In: **Novos Estudos**. N. 45, jul-1996, p. 152-166.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. Intervenções sobre o patrimônio urbano: modelos e perspectivas. In: **Fórum Patrimônio: ambiente construído e sustentável**. Belo Horizonte: MACPS; CEDODAL; IEDS. v. 1, n. 1, set/dez, 2007, p. 9-31.

CHOAY, Françoise. **De la démolition. Métamorphoses parisiennes**. Paris: Mardaga, 1996, p. 11-28.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. O ofício do historiador: sobre ética e patrimônio cultural. In: **Anais da I Oficina de Pesquisa: a pesquisa histórica no IPHAN**. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2008.

_____. História e patrimônio: entre o risco e o traço, a trama. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, nº 34. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2011, p. 11-24.

_____. Por uma história da noção de patrimônio cultural no Brasil. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, nº 34. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2011, p. 147-165.

CUNHA, Simone D. B. Carneiro da. **Um bonde chamado Santa Teresa: um estudo antropológico sobre concepções de patrimônio cultural**. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1997.

DOSSE, François. Espaço habitado segundo Michel de Certeau. In: **ArtCultura**. Uberlândia-MG, n. 9, jul-dez. de 2004, p. 83-92.

_____. História do tempo presente e historiografia. In: LAPUENTE. Rafael Saraiva; GANSTER, Rafael; ORBEN, Tiago Arcanjo (Orgs.). **Diálogos do tempo presente: historiografia e história**. Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2017, p. 15-36.

FAZENDA, Vieira. Sancta Teresa: a nova linha. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro, 1 set., 1896. Apud: Antilhas e memórias. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1921.

- FERNANDES, Neusa. A Revolta do Vintém. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IHGRJ, 2000.
- FERREIRA, Marieta de Moraes. História, tempo presente e história oral. **Topoi**, Rio de Janeiro, dez. 2002, p. 314-332.
- FORTUNA, Carlos. As cidades e as identidades. Narrativas, patrimônios e memórias. In: **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo: ANPOCS, nº 33, fev 1997. Disponível em: <http://anpocs.com/images/stories/RBCS/33/rbcs33_08.pdf>. Acesso em: 04 abr. 2019.
- FONSECA, Maria Cecília Londres. A pesquisa histórica na promoção do Patrimônio. In: **Anais da I Oficina de Pesquisa: a pesquisa histórica no IPHAN**. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2008, p. 105-127.
- FILHO, Jorge Luiz de Mattos. O Estado, a formação das empresas de ônibus no Rio de Janeiro do início do século XX e a criação da Companhia de Transportes Coletivos do Rio de Janeiro (CTC-RJ). **Revista Chão Urbano**. Rio de Janeiro; UFRJ. Disponível em: <<http://www.chaourbano.com.br/visualizarArtigo.php?id=175>>. Acesso em: 23 jan. 2019.
- GRAHAM, S. L. O Motim do Vintém e a cultura política no Rio de Janeiro – 1880. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v.10, nº 20, p.211-232, mar./ago. 1991.
- GUIMARÃES, Manoel Luiz Salgado. História, memória e patrimônio. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, nº 34. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2011, p. 91-111.
- HADLER, Maria Sílvia Duarte. Trilhos de modernidade: memórias e educação urbana dos sentidos. In: **ANPUH - XXIV Simpósio Nacional de História**. São Leopoldo, 2007.
- HUYSEN, Andreas. Escapando da amnésia. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 1994, nº 23, p. 35-57.
- JACQUES, Paola Berenstein. Espetacularização do patrimônio urbano. In: PORTO, Maria Stela Grossi & DWYER, Tom (org.). **Sociologia em transformação: pesquisa social no século XXI**. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2006, p. 57-61.
- LAPUENTE, Rafael Saraiva. Como é possível escrevermos a história do nosso tempo. In: LAPUENTE, Rafael Saraiva; GANSTER, Rafael; ORBEN, Tiago Arcanjo (Orgs.). **Diálogos do tempo presente: historiografia e história**. Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2017, p. 37-56.
- LEFEBVRE, Henri. Barrio y vida de barrio. In: _____. **De lo rural a lo urbano**. 3. ed. Barcelona: Ediciones Península, 1975, p. 195-203.
- LE GOFF, Jacques. Patrimônio histórico, cidadania e identidade cultural: o direito à memória. In: BITTENCOURT, Circe (Org.). **O saber histórico na sala de aula**. São Paulo: Contexto, 1997.

- LUCHMANN, Lígia Helena Hahn. Abordagens teóricas sobre o associativismo e seus efeitos democráticos. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. 2014, vol.29, n.85, p.159-178. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0102-69092014000200011&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso em: 08 mai. 2019.
- MAYOL, Pierre. Morar. In: CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Editora Vozes, 1996. p. 36-56.
- MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. Espaço urbano: memória social e patrimônio cultural. **Terra Plural**. Ponta Grossa, v. 3, n.º 2, jul./dez. 2009, p. 324-334.
- NEVES, Margarida de Souza. Uma capital em trompe l'oeil. O Rio de Janeiro, cidade-capital da República Velha. In: MAGALGI, Ana Maria et al. **Educação no Brasil. História, cultura e política**. Bragança Paulista: EDUSP, 2003, p. 253-286.
- NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. In: **Projeto História**. São Paulo, n. 10, dez. 1993, p. 07-28.
- OLIVEIRA, Lucia Maria Lippi. Cidade e cotidiano: uma reflexão sobre o Rio de Janeiro. In: PORTO, Maria Stela Grossi e DWYER, Tom (Orgs). **Sociologia em transformação; pesquisa social no século XXI**. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2006. P.13-22.
- _____. Patrimônio cultural: caminhos e desafios. **Observatório Itaú Cultural**, nº 22, maio/novembro 2017. São Paulo: Itaú Cultural, p.183-195. Disponível em: <<https://www.itaucultural.org.br/secoes/observatorio-itaucultural>>. Acesso em: 15 set. 2018.
- _____. Cidade e patrimônio: o pensamento de Carlos Nelson. In: **Anais do XV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2018, p. 1-13. Disponível em: <<https://www.even3.com.br/anais/xvshcu/80833-cidade-e-patrimonio/>>. Acesso em: 13 set. 2018.
- PADRÓS, Enrique Serra. Os desafios na produção do conhecimento histórico sob a perspectiva do Tempo Presente. **Anos 90**, Porto Alegre, v. 11, n. 19/20, p.199-223, jan./dez. 2004.
- PELEGRINI, Sandra C. A. Cultura e natureza: os desafios das práticas preservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo 2006, v. 26, nº 51, p. 115-140.
- POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. In: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, v. 2, n. 3, 1989, p-03-15.
- _____. Memória e identidade social. In: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992, p. 200-215.
- RODRIGUES, Antônio Edmilson Martins. Em algum lugar do passado. Cultura e História do Rio de Janeiro. In: AZEVEDO, André Nunes de (Org.). **Rio de Janeiro: capital e capitalidade**.

Rio de Janeiro: UERJ/SR-3/Departamento Cultural, 2002, p.11-44.

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: **Memória do Trem**, 2004, p. 154-156.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. Transportes de massa – condicionadores ou condicionados? In: **Revista de Administração Municipal**, 24 (144), set/out, 1977.

SIMMEL, Georg. As grandes cidades e a vida do espírito. In: VELHO, Otávio Guilherme. (org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

TEIXEIRA, Daniel Bustamante. As Jornadas de Junho de 2013 e a crise da democracia. **Revista Instituto Humanitas Unisinos. Porto Alegre**, 11 jul. 2018. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/580737-as-jornadas-de-junho-de-2013-e-a-crise-da-democracia>>. Acesso em: 05 nov. 2019.

VILLAÇA, Helena. Associativismo urbano e participação na cidade. In: *Sociologia – Revista da Faculdade de Letras*, série 1, vol. 1, Porto, 1991, p. 175-185.

_____. As associações de moradores enquanto aspecto particular do associativismo urbano e da participação social. In: *Sociologia – Revista da Faculdade de Letras*, série I, vol. I, Porto, 1991, p. 49-96.

WEID, Elisabeth von der. *O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: **Fundação Casa Rui Barbosa**, s/d.

_____. Os transportes sobre trilhos e a expansão da cidade Rio de Janeiro – 1852/1914. In: **Anais X Encontro de Geógrafos da América Latina**. São Paulo: USP, 2005.

Anexos:

Anexo 1: Paulo Oscar Saad (Morador e atual presidente da AMAST)

1. Qual sua relação com o bondinho de Santa Teresa?
2. Quando andou pela primeira vez, quais as sensações e sentimentos teve com essa experiência, que elementos do uso deste transporte foram singulares?
3. Na ocasião do acidente, quais eram as demandas mais urgentes e reivindicadas pela AMAST para o sistema de bondes de Santa Teresa?
4. Como você recebeu a notícia do acidente?
5. Você chegou a ir ao local do acidente? Pode descrever o que viu? Como se sentiu?
6. Comente sobre a fala de Elzbieta Mitkiewicz: “Foi uma tragédia anunciada!”
7. Você conhecia o Nelson? Quais suas impressões da pessoa e do funcionário?
8. Como foi o processo de transformar o luto em luta?

9. Quais foram as principais medidas tomadas naquele ano no sentido de promover a justiça entre os vitimizados?
10. Quais foram as principais medidas tomadas naquele ano no sentido de reestabelecer o sistema de bondes?
11. Qual foi o papel da imprensa dentro desse contexto?
12. Como a empresa e o governo estadual se posicionou diante da associação sobre o acidente e a consequente suspensão do sistema de bondes?
13. Quais os prejuízos desta suspensão para o bairro e seus moradores?
14. Enquanto morador(a), qual sua relação com o bondinho? Como se sentiu mediante sua ausência?
15. O sistema de bondes até o momento não se encontra reestabelecido na sua totalidade, o que você acha disso?
16. O que o bondinho de Santa Teresa significa para você?

Anexo 2: Roteiro de entrevista Regiane Matos (Passageira do bonde na ocasião do acidente)

1. Qual sua relação com o bondinho de Santa Teresa? Quando andou pela primeira vez, quais as sensações e sentimentos teve com essa experiência, que elementos do uso deste transporte foram singulares etc.
2. O que levou você ao bairro de Santa Teresa no dia 27 de agosto de 2011?
3. Quem a acompanhava?
4. Que pontos do bairro você visitou?
5. Em que parada você pegou o bonde?
6. Descreva suas impressões sobre o trajeto.
7. Durante a viagem, você percebeu qualquer tipo de anormalidade?
8. Nos instantes que antecederam o acidente, quais foram suas impressões e sentimentos?
9. Qual foi a gravidade dos seus ferimentos?
10. Como se deu os primeiros socorros e seu tratamento a longo prazo?
11. Quais os efeitos desse trágico episódio para o seu físico e psicológico?
12. Como sua família foi afetada pelo episódio do acidente e seus desdobramentos posteriores?
13. Houve algum tipo de suporte prestado pela empresa CENTRAL? Quais?
14. Houve algum tipo de medida jurídica movida contra a empresa CENTRAL? Quais? Houve algum resultado?
15. Que tipo de retorno do Estado você esperou/espera?

16. Como você se sente tendo sobrevivido a um episódio trágico como esse acidente?

17. O que o bondinho de Santa Teresa significa para você?

Anexo 3: Roteiro de Entrevista Lilian Moreno (Moradora de Santa Teresa)

17. Em que região do bairro de Santa Teresa reside e a quanto tempo?

18. Qual sua relação com o bairro e o bondinho?

19. Quando andou pela primeira vez de bonde? Quais as sensações e sentimentos teve com essa experiência? Que elementos de seu uso lhe foram singulares?

20. Na ocasião do acidente, como você recebeu a notícia do acidente? Como se sentiu?

21. Você chegou a ir ao local do acidente ou aos protestos posteriores?

22. Você conhecia o Nelson? Quais suas impressões da pessoa e do funcionário?

23. Como foi o processo de transformar o luto em luta para os moradores?

24. Quais os prejuízos percebidos a partir da suspensão do serviço para o bairro e seus moradores?

25. Enquanto morador, como se sentiu mediante sua ausência?

26. O sistema de bondes até o momento não se encontra reestabelecido na sua totalidade, o que você acha disso? Isso lhe afeta?

27. O que o bondinho de Santa Teresa significa para você?

Anexo 4: Roteiro de entrevista Getúlio Damado (Morador e artista plástico de Santa Teresa)

1. Qual sua relação com o bondinho de Santa Teresa?

2. Quando andou pela primeira vez, quais as sensações e sentimentos teve com essa experiência, que elementos do uso deste transporte foram singulares?

3. Como recebeu a notícia do acidente em 27 de agosto de 2011?

4. Você chegou a ir ao local do acidente? Pode descrever o que viu? Como se sentiu?

5. Qual era a sua relação com a AMAST na ocasião do acidente e atualmente?

6. Em que momento houve uma instrumentalização da arte para reivindicar o bonde por sua iniciativa no seu trabalho?

7. Você conhecia o Nelson? Quais eram suas impressões da pessoa e do funcionário?

8. Enquanto morador, como se sentiu mediante a ausência do bondinho em Santa Teresa?

9. Como foi o processo de transformar o luto em luta por parte dos artistas do bairro?

10. Qual foi a postura adotada pelo evento artístico “Arte de portas abertas” dentro deste cenário de ausência e reivindicação?

11. Quais os prejuízos da suspensão do serviço para o bairro e seus moradores, principalmente, aos artistas?
12. Comente sobre a sua relação artística com o bonde de Santa Teresa, o nome do seu ateliê e peças diretamente inspiradas nos bondinhos.
13. O sistema de bondes até o momento não se encontra reestabelecido na sua totalidade, o que você acha disso?
14. O que o bondinho de Santa Teresa significa para você?

Anexo 5: Roteiro de entrevista Oscar Fernandes (morador de Santa Teresa)

1. Em que região do bairro de Santa Teresa reside e a quanto tempo?
2. Qual sua relação com o bairro e o bondinho?
3. Quando andou pela primeira vez de bonde? Quais as sensações e sentimentos teve com essa experiência? Que elementos de seu uso lhe foram singulares?
4. Na ocasião do acidente, como você recebeu a notícia do acidente? Como se sentiu?
5. Você chegou a ir ao local do acidente ou aos protestos posteriores?
6. Você conhecia o Nelson? Quais suas impressões da pessoa e do funcionário?
7. Como foi o processo de transformar o luto em luta para os moradores?
8. Quais os prejuízos percebidos a partir da suspensão do serviço para o bairro e seus moradores?
9. Enquanto morador, como se sentiu mediante sua ausência?
10. O sistema de bondes até o momento não se encontra reestabelecido na sua totalidade, o que você acha disso? Isso lhe afeta?
11. O que o bondinho de Santa Teresa significa para você?
12. O que você acha da tarifa de 20 reais do bonde e você fez ou tem interesse em fazer a carteirinha de gratuidade para morador?