



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE COMUNICAÇÃO
CURSO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL
HABILITAÇÃO - JORNALISMO

RITA DE CÁSSIA MARTINS SOUSA NASCIMENTO

MOVIMENTOS

TRANSPORTE E MANIFESTAÇÃO NA PRIMEIRA CAPITAL DO BRASIL

Salvador
2014

RITA DE CÁSSIA MARTINS SOUSA NASCIMENTO

MOVIMENTOS

TRANSPORTE E MANIFESTAÇÃO NA PRIMEIRA CAPITAL DO BRASIL

Memória descritiva da reportagem especial “Movimentos - Transporte e Manifestação na Primeira Capital do Brasil”, apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Comunicação Social com habilitação em Jornalismo.

Orientadora: Prof^a dr^a Simone Terezinha Bortoliero.

Salvador
2014



RESUMO

“Movimentos - Transporte e Manifestação na Primeira Capital do Brasil” é uma grande reportagem em vídeo sobre o desenvolvimento dos meios de transporte e da mobilidade urbana em Salvador. A grande reportagem apresenta, ainda, a história dos primeiros meios de transporte coletivo da capital baiana e relembra as principais manifestações com quebra-quebra ocorridas na cidade, reivindicando melhorias no transporte público. Nesta memória está descrito o processo de concepção, produção e edição da grande reportagem.

Palavras-chave: grande reportagem; mobilidade urbana; meios de transporte; manifestação.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	5
2	OBJETIVO	7
3	JUSTIFICATIVA	8
4	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	10
4.1	Desenvolvimento dos meios de transporte em Salvador	10
4.2	Fatores responsáveis pelo problema do trânsito em Salvador	14
4.3	Implicações do trânsito.....	17
4.4	Lei da Mobilidade Urbana	18
4.5	Manifestações por melhorias no transporte público	18
4.6	Grande Reportagem / Reportagem Especial / Documentário.....	24
5	ETAPAS DE PRODUÇÃO	27
6	ORÇAMENTO	29
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	30
8	REFERÊNCIAS	32
9	ANEXO	36

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana em Salvador tem ficado cada vez mais difícil no sentido de permitir o deslocamento entre diferentes regiões da cidade em um tempo hábil e com uma garantia de qualidade no traslado. Mesmo com o aumento das tarifas das passagens, alteradas quase todos os anos, a qualidade oferecida pelas linhas de ônibus urbanos não tem aumentado. Este é um problema ainda mais perceptível para pessoas que moram distante do trabalho ou da escola e dependem deste tipo de transporte para chegar aos seus destinos. Com isso, é possível afirmar que a qualidade de vida dessas pessoas tende a diminuir, bem como o rendimento escolar ou mesmo laboral, uma vez que enquanto se tenta chegar ao destino já gastou-se grande parte da energia que deveria ser direcionada às atividades-fim.

Em entrevista concedida ao jornal Folha de S. Paulo, o coordenador do Departamento de Saúde Pública e Meio Ambiente da Organização Mundial da Saúde (OMS), Carlos Dora (2013), explicou como transporte público e qualidade de vida estão diretamente associados. Para o epidemiologista, quanto mais espaço dedicado ao transporte público eficiente e rápido, mais saúde terá a população, reduzindo o número de doença e de mortes.

Depreende-se que o problema do trânsito e da mobilidade urbana interfere em outros aspectos da vida social para além da questão de locomover-se, como o desempenho nas atividades, na saúde física e mental. Este é, portanto, um tema de interesse não apenas para a população de Salvador que utiliza o transporte público, mas também para as pessoas que se locomovem com automóveis particulares, afinal, independente do meio de transporte utilizado, todos estão inseridos no mesmo trânsito.

Sendo o transporte público mecanismo tão importante no cotidiano urbano, em determinados momentos as pessoas que dele necessitam protestam contra o aumento nos preços e reivindicam, utilizando-se do quebra-quebra, melhorias na qualidade do serviço. Este tipo de manifestação, no entanto, não é recente.

Ao desenvolver esta grande reportagem meu objetivo foi entender como a situação atual foi se configurando a partir de intervenções no transporte urbano de Salvador ao longo de sua história e saber desde quando o transporte público motiva manifestações com quebra-quebra.

Entrevistas realizadas com especialistas, manifestantes e dirigentes de órgãos públicos responsáveis pela mobilidade urbana de Salvador permitiram nortear a

reflexão sobre a configuração atual do trânsito da capital baiana com uma perspectiva de alternativas que podem melhorar os problemas da mobilidade urbana.

Nesta memória estão registrados a história dos primeiros meios de transporte coletivo de Salvador e o início do crescimento populacional com o êxodo rural dos anos 1960; a construção de novas vias e avenidas; manifestações reivindicando melhorias no transporte público, como o Quebra-bondes ocorrido em 4 de outubro de 1930, o Quebra-quebra de 1981, a Revolta do Buzu em 2003 e as ocorridas em junho de 2013. Na presente memória estão descritas também as etapas de criação e edição de “Movimentos – Transporte e Manifestação na primeira capital do Brasil”, além das discussões a respeito da caracterização do formato “grande reportagem”.

2. OBJETIVO

Produzir uma grande reportagem sobre a mobilidade urbana em Salvador, apresentando a história dos meios de transporte terrestre na capital baiana e as manifestações motivadas pela temática para entender quais os fatores responsáveis pela configuração da atual situação do trânsito de Salvador e quais ações podem contribuir para a solução dos problemas decorrentes dele, a partir de fontes especializadas.

3. JUSTIFICATIVA

Mesmo antes de entrar na Faculdade de Comunicação já me interessava pelo formato audiovisual do Jornalismo. Desde criança ficava encantada assistindo ao Jornal Nacional, perguntando como os jornalistas conseguiam gravar todo aquele texto que ficavam falando para nós, do outro lado da telinha, durante quase uma hora. Na minha inocência, achava que eles gastavam horas durante o dia para decorar o que nos falaria à noite. Só depois de muito tempo, já com a certeza de que queria cursar Jornalismo, é que descobri que os tais jornalistas contavam com a ajuda de um equipamento mágico chamado *teleprompter*. Depois dessa descoberta vieram muitas outras e meu interesse pelo telejornalismo só aumentou.

Já como aluna da Faculdade de Comunicação da UFBA, tentei me aproximar o máximo do formato audiovisual do Jornalismo. Sempre que possível, buscava desenvolver atividades voltadas para este ramo da Comunicação. No final do segundo semestre fui selecionada para estagiar na Web TV UFBA, que embora seja um espaço um tanto quanto acadêmico, me proporcionou as primeiras experiências no mercado de trabalho. Lá tive minhas primeiras noções de off, passagem, pauta, decupagem, roteiros, entrevistas. No início do quarto semestre, quando ainda estava estagiando na Web TV UFBA, fui selecionada para a segunda edição do Programa Jornalismo de Futuro, uma parceria entre a Facom e o Jornal Correio. Como a iniciativa tinha uma ênfase maior no impresso, por se tratar de uma parceria apenas com o jornal Correio e não com as demais empresas da Rede Bahia, havia certas limitações para trabalhar com outros formatos. Todavia, isto não foi um fator determinante, e ao final do projeto, juntamente com Hilla Santana, colega que também tem afinidade com o audiovisual, produzi três vídeos paralelamente às matérias de texto.

Terminado o projeto, procurei outras oportunidades na área audiovisual, sobretudo no telejornalismo. Mas confesso que esta é uma das áreas que menos oferece vagas de estágio. Depois do Projeto Jornalismo de Futuro, fui chamada para estagiar como repórter em dois cadernos do jornal Correio, mas por conta de incompatibilidade de horários e de interesses, acabei não aceitando. Então, fui estagiar na Secretaria de Comunicação do Tribunal Regional do Trabalho da 5ª Região, minha primeira experiência em assessoria de comunicação. Nos primeiros meses atuei na seção de Imprensa, mas logo que surgiu a oportunidade, migrei para a seção de Áudio e Vídeo,

onde tenho aprendido muito sobre produção de reportagens, documentários e vídeos institucionais e promocionais. É realmente uma experiência enriquecedora. Lá consegui enxergar uma nova possibilidade: Atuar na área de telejornalismo – que tanto gosto – e comunicação interna, um campo que conheci melhor e me apaixonei, além, é claro, da possibilidade de ter uma boa remuneração sem o trabalho exaustivo dos repórteres dos demais veículos de comunicação.

Uma vez que o formato já estava estabelecido, a escolha do tema foi feita a partir de inquietações que envolviam também a vida acadêmica. No início do semestre letivo 2013.1 tive muitas dificuldades para conseguir chegar nos horários das aulas na Faculdade de Comunicação, em Ondina. Saindo do bairro periférico de Mata Escura, onde eu morava, levava mais de duas horas para chegar ao meu destino. Mesmo saindo de casa às seis horas, chegava atrasada na aula que começava às nove horas. A única alternativa encontrada foi mudar de bairro e foi o que eu e minha família fizemos. Em meados do semestre letivo de 2013.1 eu, minha mãe e minha irmã - que também sofria para chegar às aulas de Psicologia em São Lázaro - nos mudamos para a Avenida Garibaldi e logo nas primeiras semanas sentimos uma melhoria significativa na qualidade de vida e no ritmo de acompanhamento das aulas.

Assim como eu e minha família, muitas pessoas enfrentam as dificuldades de ter que pegar ônibus lotados e enfrentar longos engarrafamentos. Algumas têm opções de pegar carona com parentes ou mesmo enfrentar o engarrafamento com o carro próprio, mas a grande maioria não tem outra opção a não ser sair de casa cada vez mais cedo para fugir do congestionamento.

Diante disso, meu interesse de pesquisa permaneceu o mesmo desde a elaboração do anteprojeto e no decorrer da pesquisa, percebi diversas ações da Prefeitura de Salvador, sob a gestão do prefeito Antônio Carlos Magalhães Neto, direcionadas à melhoria do trânsito em Salvador. Logo no início da gestão, o prefeito Antonio Carlos Magalhães Neto implantou o programa Domingo é Meia e, mais tarde, o bilhete único, permitindo à população pegar mais de um ônibus no intervalo de duas horas pagando apenas o valor de uma passagem. Tais ações instigaram ainda mais o interesse pelo tema, já que é possível perceber que o problema não tem sido ignorado, e o resgate histórico do desenvolvimento dos meios de transporte e das manifestações presente neste trabalho podem contribuir para nortear as ações de melhorias na mobilidade urbana de Salvador.

4. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

4.1. Desenvolvimento dos meios de transporte em Salvador

A topografia peculiar de Salvador ofereceu as características ideais para a construção de uma cidade-fortaleza. Mas os altos e baixos na paisagem soteropolitana tornaram-se um desafio a ser vencido não apenas pelos invasores, já que os moradores da primeira capital do Brasil se deslocavam de um ponto a outro da cidade com bastante dificuldade. Por muito tempo, cerca de três séculos, os negros escravizados foram os responsáveis pela mobilidade de grande parte da população, que era transportada em redes ou cadeiras de arruar, suspensas em longa vara apoiada nos ombros ou na cabeça dos escravos conhecidos como “escravos carregadores de cadeira” (SAMPAIO, 2005).

Foi com os pés no chão que a maior parte da população baiana, constituída de negros, livres ou não, se movimentou durante três séculos, através de ruas estreitas, tortuosas e malcheirosas. Faziam-lhe companhia as patas de cavalos, burros e mulas. Os pés dos homens, contudo, trabalhavam mais, por serem capazes de penetrar em lugares muito estreitos, subir ladeiras íngremes e lamacentas, que os animais recusavam. (SAMPAIO, 2005, p.97)



Figura 1: Proprietário de chácara sendo transportado por escravos

Fonte: Fundação Gregório de Mattos | Autor: Desconhecido

Para transportar mercadorias mais pesadas, a exemplo de blocos de pedra para construção, eram utilizados guindastes. De acordo com Valentin Calderón (1970 apud Sampaio, 2005), o primeiro guindaste da Bahia foi construído pelos jesuítas no final do

século XVI e no início do século XVII já havia três ou quatro guindastes na Bahia, que foram os principais meios de transporte de mercadoria entre os pontos altos e baixos da cidade até 1850. Segundo Sampaio (2005), as chuvas e os desabamentos constantes em Salvador devem ter dificultado o funcionamento dos guindastes.

O transporte de tração animal começou a ser utilizado em Salvador por volta de 1808, após a chegada de D. João VI ao Brasil. Aos poucos foram aparecendo carruagens de duas e quatro rodas.

Em 1845, o então presidente da Província, barão de Caçapava, promulgou a Lei nº 224, concedendo privilégio exclusivo por dez anos a qualquer companhia que estabelecesse uma linha de “ônibus” em Salvador e foi a partir daí que começou o desenvolvimento do transporte público na cidade. Nos primeiros meses de 1850 foi montada a primeira fábrica de “carros” – chamados de gôndolas - que disponibilizava, com regularidade, um transporte urbano coletivo e moderno para a época (SAMPAIO, 2005).

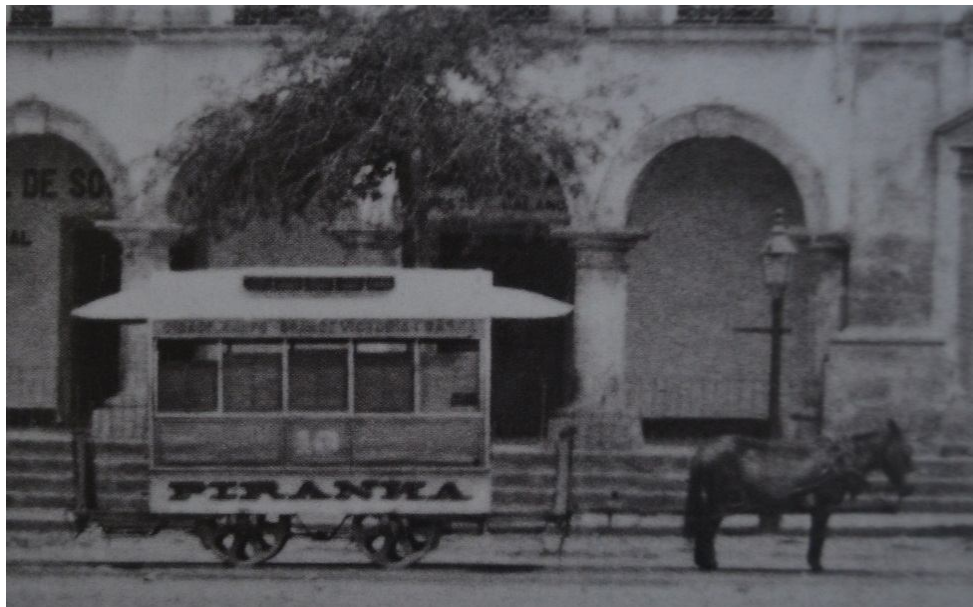


Figura 2: gôndola

Fonte: Livro 50 anos de urbanização | Autor da Foto: Desconhecido

Por mais sofisticado que fosse o serviço oferecido pela família Ariani, proprietária da primeira empresa de transporte coletivo, Salvador ainda tinha um sistema de transporte precário no início dos anos 1860. A população demandava um transporte que

pudesse ligar a parte baixa, onde se localizava o comércio da cidade, e a parte alta, onde funcionava a sede do poder político-administrativo e religioso de Salvador.

O advento dos bondes puxados a burros, dos elevadores urbanos e dos planos inclinados, a partir da década de 1870, auxiliaram a ligação entre os dois níveis da cidade. Esses novos sistemas mecânicos, horizontais, verticais e inclinados, complementaram a contento o que até então se fazia através de muitas ladeiras e poucos guindastes. (SAMPAIO, 2005, p.155)

Em 1866 a Companhia Veículos Econômicos instalou os primeiros trilhos para bondes puxados a burros, mas a linha só começou a funcionar três anos depois, servindo apenas às regiões comerciais da cidade baixa de Salvador. Neste mesmo ano a Companhia Transportes Urbanos, do engenheiro Antônio Lacerda – responsável pela construção do Elevador Lacerda -, inaugurou sua primeira linha de bondes, ligando o centro da cidade aos bairros nobres de Salvador.

Em 1873 Salvador ganhou mais um importante meio de ligação entre os dois níveis da cidade, que além de transportar pessoas e mercadorias, tornou-se um dos principais pontos turísticos da capital baiana. O Elevador Lacerda, à época chamado Elevador Hidráulico da Conceição, foi idealizado e construído pelo engenheiro Antônio Lacerda, o que acabou levando-o à falência.

O transporte vertical e inclinado de Salvador continuou se desenvolvendo com a construção dos Planos Inclinados Gonçalves, inaugurado em 1889, e Pilar, inaugurado em 1897. Neste mesmo ano, no dia 14 de março, o transporte por animais começou a ser substituído pelo bonde elétrico, com a inauguração da primeira linha de bondes elétricos de Salvador e segunda do Brasil. A instalação dos trilhos, ligando o Comércio a Itapagipe, foi feita pela empresa alemã Siemens & Halske, contratada pela sucessora da Companhia Veículos Econômicos, a Companhia Carris Elétricos.

No ano seguinte, em 4 de junho de 1898, o intendente de Salvador, Antônio Araújo, decretou a Lei nº 330 com a intenção de estimular a substituição dos bondes de tração animal por tração elétrica. De acordo com a Lei, as empresas teriam três anos para realizar a substituição, mas foi só em 25 de setembro de 1906, por meio da Lei nº 810, que as linhas da cidade alta foram eletrificadas. Isso só foi possível após a empresa Guinle & Co., representante da norteamericana General Electric, adquirir a Companhia Linha Circular.

Entre 1906 e 1912 as companhias responsáveis pela operação do sistema de bondes elétricos haviam ampliado substancialmente suas linhas, mas, de acordo com Saes (2007), a qualidade do serviço oferecido não satisfazia a população. As reclamações contra os maus serviços prestados pelas companhias cresceram durante o período da Primeira Guerra Mundial e os jornais reclamavam diariamente da falta de bondes, do desrespeito aos horários e das irregularidades nas obras, indícios de uma crise que mais tarde resultaria no movimento conhecido como Quebra-bondes.

Em 1930, foi registrada a primeira grande manifestação contra a má qualidade dos serviços de transporte público, que ficou conhecida como a Revolta dos Bondes ou Quebra-Bondes. Cerca de 500 pessoas participaram do movimento deixando 84 bondes destruídos, o que significava 70% da frota (FISCHER e SANTOS, 2010, p. 69). Duas décadas depois, em 1955, a Prefeitura Municipal decretou estado de crise para a situação dos serviços de transporte coletivo e, seis anos depois, os bondes foram condenados, sendo extintos e substituídos gradativamente pelos ônibus.

Os primeiros ônibus a circular em Salvador eram chamados de “marinetes” em homenagem ao poeta italiano Filippo Tommaso Marinetti, cuja visita à Bahia e a Sergipe coincidiu com o lançamento do novo sistema de transporte coletivo (FISCHER e SANTOS, 2010, p. 65).



Figura 3: ônibus “marinete” na Praça Cairú

Fonte: Fundação Gregório de Mattos | Autor: Desconhecido

Na década de 1960, as grandes cidades do Brasil começaram a sentir o impacto do aumento da população como consequência do êxodo rural. Somente entre os anos de 1960 e final dos anos 1980, estima-se que 43 milhões de pessoas tenham saído do campo rumo às cidades (BRITO, 2006). Com isso, a demanda por transporte público aumentou e os ônibus que começaram a circular na capital baiana, em 1959, precisavam ser regulamentados. Quando o engenheiro civil Virgildásio de Senna assumiu o cargo de secretário de Viação e Obras Públicas, em 1959, começou-se a organizar o funcionamento do sistema público de transporte por ônibus, que até então era mantido por cerca de 40 donos de ônibus.

Com a regulamentação, as empresas deixaram de ser concorrentes e já não disputavam passageiros entre si. Com isso, o trânsito passou a fluir melhor e a Prefeitura pôde exercer o controle sobre a operação com mais facilidade. (FISCHER e SANTOS, 2010, p. 73).

O então secretário também instituiu um fundo para renovação regular da frota de ônibus, mas logo foi interrompido com a instauração do golpe militar de 1964, assim como todo o projeto para o sistema de transporte (FISCHER e SANTOS, 2010, p. 73).

O planejamento do transporte público é retomado pouco mais de dez anos depois, em 1975, quando a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder) desenvolveu o Estudo do Uso do Solo e Transporte, no qual constava o levantamento completo da situação do transporte público da Região Metropolitana de Salvador (FREITAS, 2009, p. 54).

Ao longo de décadas foram desenvolvidos uma série de planos e estudos que primavam pelas análises quantitativas e pelas previsões a longo prazo [...]. O principal problema das previsões a longo prazo, ao invés de dar prioridade às análises das condições existentes, é que, nos países pobres, devido à instabilidade econômica (especialmente na década de 1980), essas previsões raramente se concretizavam. (FREITAS, 2009, p. 54).

4.2 Fatores responsáveis pelo problema do trânsito em Salvador

Entre as décadas de 1950 e 1970 foram construídas as avenidas de vale com o objetivo de dar maior fluidez para as áreas de expansão da cidade (FREITAS, 2009). Em 1950 começaram a ser construídas as avenidas Centenário e Vasco da Gama. Nas décadas seguintes foram construídas as avenidas Cardeal da Silva e Mário Leal Ferreira. A construção da Avenida Luiz Viana Filho, na década de 70, foi uma alternativa para

Nas décadas seguintes, mais precisamente no ano de 2001, o número de automóveis em Salvador chegou a 344.010, saltando para 668.472, em 2011, um crescimento de quase 95%. E levando-se em conta, também, o crescimento no número de motocicletas como fator somatório ao problema do trânsito na capital baiana, vale ressaltar que entre os anos de 2001 e 2011 a frota de motocicletas aumentou 468,1%, o que significa um acréscimo de 115.745 mil motocicletas (RODRIGUES, 2012).

Em 2012 o Governo Federal adotou medidas para estimular o investimento na indústria automobilística nacional através do Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (INOVAR-AUTO), criado por meio da Lei nº 12.715. O programa, com vigência até 31 de dezembro de 2017, faz parte do chamado “Plano Brasil Maior” e concede benefícios em relação ao Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para as empresas que estimulam e investem na inovação e em pesquisa e desenvolvimento no Brasil.

A medida permitiu um recorde de vendas de veículos no Brasil em 2012, com o total de 3.801.859 veículos emplacados, um crescimento de 4,6% sobre 2011, que tinha o marco de 3.632.842 unidades, segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave).

No Brasil, de acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), funcionam atualmente 19 montadoras, cujas 40 fábricas localizadas em oito estados têm capacidade de produzir quase 4 milhões de veículos por ano.

A pesquisa Origem e Destino da Região Metropolitana de Salvador (2012), elaborada pela Secretaria de Infraestrutura do Estado entre agosto de 2012 e maio de 2013, apontou que 68% dos carros que circulam na RMS em dias úteis levam apenas o motorista, enquanto 24,3% dos veículos levam duas pessoas, 5,4% levam três pessoas e apenas 2,3% dos veículos trafegam com cinco passageiros ou mais.

A pesquisa, que contabilizou 20.394 domicílios participantes nos 13 municípios que compõem a RMS, revelou ainda que 3,7 milhões (63,8%) das 5,9 milhões viagens realizadas diariamente na RMS são feitas por modo motorizado, sendo 2,4 milhões (64,9%) por modo coletivo e 1,3 milhões (35,1%) por modo individual.

Sobre o principal meio de transporte utilizado na RMS, a pesquisa apontou que 31,5% da população utiliza o ônibus municipal como principal meio de transporte, ficando atrás apenas do modo a pé, com 35,3%. O automóvel particular ficou em terceiro lugar, utilizado por 19,1% dos entrevistados.

Freitas (2009) revela que Salvador conta com um sistema público de transporte baseado quase que exclusivamente nos ônibus, sendo estes responsáveis por 96% da demanda de deslocamentos, já ascensores, trens e transporte hidroviário respondem pelos outros 4% (SALVADOR, 2006, apud FREITAS, 2009).

4.3 Implicações do trânsito

Araújo e colaboradores (2010) levam a questão do aumento do número de veículos a outro patamar. Para estes autores, o crescimento na produção de veículos e o favorecimento do transporte individual, em detrimento do público, beneficiam uma minoria e resulta na redução da qualidade de vida dos não-proprietários de veículos, ou seja, dos mais pobres.

Qualidade de vida é entendida aqui como o resultado da união de diversos elementos, entre eles mobilidade e acessibilidade. De acordo com Cardoso (2008, apud Araújo et al, 2010), a mobilidade está relacionada com os deslocamentos diários de determinada população no espaço urbano. Já a acessibilidade é compreendida por Vasconcelos (1985, apud Araújo et al, 2010) como “a facilidade (ou dificuldade) com que os locais da cidade são atingidos pelas pessoas e mercadorias, medida pelo tempo e pelo custo envolvido” (Vasconcelos, 1985, apud Araújo et al, 2010, p. 576).

Uma compilação de mais de 300 estudos mundiais realizados pela Organização Mundial da Saúde sobre a relação entre mobilidade urbana, saúde e qualidade de vida apontou que uma rede de transporte público eficiente ajuda a combater problemas de saúde pública como estresse, sedentarismo e obesidade, além de prevenir doenças cardiovasculares e pulmonares. O coordenador do Departamento de Saúde Pública e Meio Ambiente da OMS, Carlos Dora (2013), que apresentou os resultados da compilação, explica como saúde e transporte públicos estão diretamente associados.

O que sabemos é que, se o cidadão tiver à disposição ônibus e metrô eficientes e com custo acessível, é mais vantajoso deixar o carro em casa. E isso tem impacto direto na saúde pública. A prevenção de muitas doenças do século XXI [cardiovasculares, respiratórias, diabetes, obesidade etc.] pode ser lograda por medidas de transporte e também de planejamento do espaço urbano. Os governos precisam criar alternativas de transporte público de qualidade e eficiente, assim como espaço seguro para pedestre e para ciclistas. É preciso ter a noção de que ao privilegiar o carro se está desprivilegiando as demais alternativas e que isso tem um custo social. (DORA, 2013)

Diante dos fatores levantados até então, é possível observar que a questão do trânsito envolve muitos outros elementos, relacionados à qualidade de vida, autonomia dos indivíduos e direito de locomover-se. Os estudos sobre o assunto não se encerram apenas no que se diz respeito às vias de tráfego e melhorias da infraestrutura da cidade, que foi se modificando ao longo dos anos e ainda assim não responderam adequadamente às demandas resultantes do crescimento populacional.

4.4 Lei da Mobilidade Urbana

A motivação para a formulação de uma nova legislação para os transportes urbanos decorreu do diagnóstico elaborado pela Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades (Semob), divulgado em 2007. O relatório apresentava alternativas para a solução do problema da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, como subvenção econômica às tarifas com recursos provenientes da União, investimentos em infraestrutura urbana de transporte e envio do anteprojeto de lei da política de mobilidade urbana (IPEA, 2012).

Em 2012 foi sancionada a Lei nº 12.587, com o objetivo de estabelecer princípios, diretrizes e instrumentos para os municípios executarem suas políticas de mobilidade urbana. A legislação determina que todos os municípios acima de 20 mil habitantes elaborem seus planos de mobilidade urbana até 2015, sob pena de não receberem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

4.5 Manifestações por melhorias no transporte público

Manifestações reivindicando melhorias no transporte público fazem parte da história soteropolitana desde a época da Primeira República. Santos (2001) aponta que em 1913 ocorreram as manifestações mais prolongadas e organizadas da Primeira República em Salvador. O movimento, que durou de 1º de março a 25 de abril, pedia a diminuição nos preços dos alimentos, dos alugueis e das passagens de bondes. Segundo Santos (2001) um dos comícios chegou a reunir cerca de três mil pessoas.

Mas foi em 1919 que registrou-se ataque direto aos bondes, quando passageiros irritados pela falta de veículos e excesso de lotação dos que trafegavam, destruíram um bonde da Linha Circular. Em 1º de setembro do mesmo ano, pessoas incendiaram o

bonde de Itapagipe após esperar por muito tempo a chegada do veículo (Santos, 2001, p. 111).

Pouco mais de dez anos depois, em 4 de outubro de 1930, aconteceu uma das maiores e mais violentas manifestações por melhorias no transporte público, conforme explica Sampaio (1982):

Manifestações populares “espontâneas” do tipo “quebra-bonde” já haviam acontecido na Bahia, em diversos momentos da Primeira República. Nenhuma porém atingiu grau de violência equiparável ao do episódio de 4 de outubro. No curto espaço de seis horas, 84 bondes (mais de 2/3 do total) foram queimados; terminais, garagens, oficinas e depósitos das companhias, localizados em diferentes e distantes bairros de Salvador, foram destruídos. Os prejuízos foram estimados em mais de um milhão de dólares. (SAMPAIO, 1982, p. 99)



Figura 6: Bonde destruído na Praça Rio Branco, 1930

Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia | Autor: Não identificado

Sampaio (1982) argumenta que a crise de 1929 prejudicou a camada mais baixa da população com o desemprego em massa e trouxe à tona insatisfações reprimidas que acabaram se manifestando de forma violenta no episódio do quebra-bondes de 1930. Indignados com os recentes aumentos nas passagens de bondes, nas fichas dos ascensores e na tarifa da energia elétrica, usuários queimaram bondes e depredaram

diversos estabelecimentos das companhias que administravam os serviços de transporte e de fornecimento de energia elétrica. Tais serviços eram administrados pelas companhias Linha Circular e Energia Elétrica da Bahia, subsidiárias da americana *Electric Bond and Share Company*.



Figuras 7 e 8: Escritório Central da Linha Circular e Abrigo de bondes do Bonfim, 1930
Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia | Autores: Não identificados

Os manifestantes depredaram também a usina de energia elétrica, o Elevador Lacerda, além do prédio recém-inaugurado do Jornal A Tarde. Este último foi alvo dos manifestantes devido à crença de que os recursos para a construção do edifício e para a compra do maquinário haviam sido custeados ilicitamente pela companhia americana, que supostamente subornava o proprietário do jornal a fim de obter apoio no aumento das tarifas (SAMPAIO, 1982, p. 100).

Já em 1981 uma conjuntura propiciou uma manifestação explosiva contra o aumento na passagem de ônibus. De acordo com Brasil (2008) Salvador vivia um momento marcado pela “precariedade das condições de moradia, saúde e saneamento básico; crescimento da economia informal, mal-remuneradas e instáveis; 30% da sua população ocupada vivia com rendimentos abaixo de um salário mínimo” (BRASIL, 2008, p.38). Neste período, entre os anos 1980 e 1981 o preço da passagem de ônibus aumentou 259,56% e o ajuste de 61% na tarifa foi o estopim para o “Quebra-Quebra” dos ônibus, ocorrido em 20 de agosto de 1981.



Figura 9: Jornal A Tarde de 22 de agosto de 1981

Fonte: Biblioteca Pública do Estado da Bahia | Autor: Jornal A Tarde

Naquele dia o chamado Movimento Contra a Carestia realizou uma passeata, saindo do Campo Grande em direção à sede da Prefeitura e manifestantes iniciaram a destruição dos ônibus, deixando centenas de ônibus apedrejados e incendiados.

De repente – tudo começou por volta das 18h20min, entre a rua da misericórdia e a Praça Municipal – motoristas e passageiros dos diversos ônibus – linhas Praça da Sé que se destinavam aos bairros, se viram em meio a uma gritaria e forçados a descer dos veículos. Era início de uma revolta da população pelo recente aumento dos preços dos transportes coletivos que culminou na depredação de mais de 200 ônibus – sete deles destruído pelo fogo – dezenas de pessoas feridas, uma, inclusive, por tiro disparado por policiais do 6º Batalhão que invadiram o Colégio Central às 19h30min. (JORNAL DA BAHIA, 1981 p. 3, apud BRASIL, 2008, p. 64)

O movimento durou mais de 14 dias e apesar das mobilizações, a tarifa não foi reduzida. O mesmo aconteceu em 2003, quando estudantes secundaristas saíram às ruas para protestar contra o aumento na tarifa dos ônibus, que passou de R\$ 1,30 a R\$ 1,50. Apesar da grande mobilização dos estudantes, que ficou conhecida como Revolta do Buzu, a tarifa não foi reduzida. No entanto, algumas reivindicações foram atendidas, como o congelamento do valor de R\$ 1,50 por um ano, extensão da meia-passagem para domingos, feriados e férias e aumento da cota de uso diária da meia-passagem, que passou a ser quatro para secundaristas e seis para universitários.



Figura 10: Jornal Tribuna da Bahia de 3 de setembro de 2003

Fonte: Biblioteca Pública do Estado da Bahia | Autor: Eduardo Martins - Jornal Tribuna da Bahia

Dez anos depois, Salvador volta a ser palco de manifestações com quebra-quebra por melhorias no transporte público. Mas desta vez, o movimento teve outras motivações além da manutenção da tarifa, como explica um dos integrantes do Movimento Passe Livre, Walter Takemoto²:

As cenas de brutalidade da polícia militar correram o Brasil pelos telejornais, pela grande imprensa e também pelas redes sociais e a partir das cenas de violência, outras manifestações foram convocadas em várias cidades do país e isso acabou se disseminando não apenas pela tarifa de ônibus, mas também por outras questões (TAKEMOTO, 2014)

As manifestações começaram em Porto Alegre, em março de 2013, antes do aumento da tarifa de ônibus e quando o aumento foi efetivado os manifestantes da capital gaúcha tiveram suas reivindicações atendidas, com determinação judicial de redução dos preços das passagens. O mesmo ocorreu em Goiânia, quando uma liminar determinou a redução da tarifa após reivindicações de manifestantes.

² a declaração foi dada durante entrevista gravada no dia 30 de abril de 2014, em Ondina, Salvador-BA.

Quando manifestantes saíram às ruas de São Paulo para protestar contra o aumento nas tarifas dos ônibus, metrô e trem, reajustadas para R\$ 3,20 no dia 2 de junho de 2013, a Polícia Militar reagiu violentamente reprimindo os manifestantes. Após a repercussão da atitude violenta da PM, outras cidades do país aderiram ao movimento em solidariedade aos manifestantes de São Paulo. Em Salvador, as manifestações começaram em meados de junho e além de reivindicarem melhorias na qualidade do transporte público, manifestantes protestaram contra a corrupção e contra os gastos públicos em virtude da realização da Copa do Mundo no Brasil em 2014.

Totalizando as manifestações ocorridas em 388 cidades brasileiras, o número de manifestantes chegou a 1 milhão no dia 20 de junho³. No dia anterior, 19 de junho, foi anunciada a redução da tarifa nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

As manifestações ocorridas em 2013 apresentam o diferencial de ter sido largamente divulgadas e promovidas através da internet. Diversos protestos foram marcados através do Facebook e Twitter e vídeos gravados por manifestantes com celulares podiam ser acompanhados em tempo real através da internet.

Um estudo realizado pelo Ibope, no qual foram ouvidos 2002 manifestantes de oito capitais brasileiras, revela que 68% dos manifestantes entrevistados souberam dos protestos através do Facebook, 29% através da internet, os demais foram informados por meio de amigos e da TV⁴.

³<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/06/20/em-dia-de-maior-mobilizacao-protestos-levam-centenas-de-milhares-as-ruas-no-brasil.htm>. Acesso em 2 de julho de 2014

⁴<http://www.mundosustentavel.com.br/2013/08/infografico-entenda-as-manifestacoes-populares-de-junho2013/>. Acesso em 2 de julho de 2014

4.6 Grande Reportagem / Reportagem Especial / Documentário

Embora tenha optado pelo formato audiovisual desde a concepção do anteprojeto, senti dificuldade em definir à qual categoria pertencia o presente trabalho. Reportagem especial, grande reportagem, documentário? O que poderia certificar que esta produção audiovisual pertencia a um gênero e não a outro?

Neste dilema, o artigo “documentário e vídeo-reportagem – uma contribuição ao ensino de telejornalismo”, apresentado no 9º Fórum Nacional de Professores de Jornalismo, foi fundamental para elucidar algumas questões. O artigo apresenta semelhanças e diferenças existentes entre o documentário e a vídeoreportagem com o objetivo de contribuir para a ampliação do debate sobre como o jornalista pode e deve atuar nesse tipo de produção dentro dos cursos de Jornalismo (Oliveira et al, 2006).

Para não incorrer ao erro apontado por Souza (2001, apud Oliveira et al, 2006), de que “os jornalistas desconhecem a tradição documentária e denominam 'documentário' a qualquer reportagem com mais de 5 minutos de duração”, é necessário entender os conceitos de documentário e vídeoreportagem, para, então, classificar o produto em questão.

O documentário representa aspectos do mundo histórico a partir de uma perspectiva ou ponto de vista, (Nichols, 2001 apud Oliveira et al, 2006), já a reportagem, por ser jornalística, não pode primar por um determinado ponto de vista. Pelo contrário, deve prezar pela imparcialidade, buscando ouvir os diferentes pontos de vista envolvidos no acontecimento.

Para Melo (2002), a característica que mais aproxima o documentário da prática jornalística é a descrição e interpretação da experiência coletiva. Mas diferente do repórter, o documentarista “pode opinar, tomar partido, se expor, deixando claro para o espectador qual o ponto de vista que defende. Esse privilégio não é concedido ao repórter, sob pena de ser considerado parcial, tendencioso e, em última instância, de manipular a notícia” (MELO, 2002, p. 29)

Superado o dilema de classificar o presente trabalho audiovisual como “documentário”, o desafio agora é definir o produto como grande reportagem ou reportagem especial, identificar quais as características de cada uma e o que as difere.

Segundo Jean-Jacques Jaspers (1998, apud TEIXEIRA, 2009, p.18), a grande reportagem consiste na composição de uma série de informações a respeito de um determinado acontecimento, é tópica e intensiva, ou seja, deve concentrar a atenção sobre uma situação e deve tratar os assuntos em profundidade. Se observado sob esta ótica, “Movimentos – Transporte e Manifestação na primeira capital do Brasil” não se enquadra na categoria “grande reportagem”, uma vez que não trata o assunto em profundidade. O que se apresenta em “Movimentos” é um resgate histórico, respeitando a cronologia dos acontecimentos, e análises sucintas de envolvidos na situação - seja manifestante, secretário municipal ou estudiosos - com o intuito de fomentar a reflexão sobre como chegamos ao estágio atual no trânsito de Salvador.

Todavia, se analisado sob a ótica de que a grande reportagem é “uma reportagem mais extensa no tempo e com maior conteúdo” (TEIXEIRA, 2009, p. 20), é possível classificar “Movimentos – Transporte e Manifestação na primeira capital do Brasil” como uma grande reportagem. Há, então, uma dificuldade em enquadrar o produto em uma categoria sobre a qual se tem conceitos escassos e imprecisos, como argumenta De La Rue (2006 apud ARAGÃO, 2012):

A falta de estudos acadêmicos sobre a grande reportagem indica ainda uma dificuldade de definição, uma dificuldade de se dar um nome a um evento que – todos sabemos – é muito heterogêneo. A grande reportagem é maior, mas não sabemos bem quanto é esse tempo. Assim, a grande reportagem se define hoje muito mais pelo que ela não é, numa oposição ao jornalismo diário. (DE LA RUE, 2006, apud ARAGÃO, 2012, p. 18)

Nesta mesma linha de pensamento, Carvalho (2010) tenta conceituar reportagem especial afirmando o que ela não é: “Ela é uma reportagem maior? Um documentário? Não. Ela ganha, sim, segundos ou mesmo minutos a mais em relação às notícias do dia. E usa algumas ferramentas presentes nos documentários. Mas não é o tempo ou os meios que a definem” (CARVALHO, 2010, p. 21).

Tentando superar as incertezas, Carvalho (2010) afirma que a reportagem especial permite aprofundar assuntos de interesse público e tais assuntos não precisam ser inéditos, o que deve ser novo é o olhar sobre aquele fato.

Não se trata de escolher assuntos nunca antes tratados, mas de mostrá-los de uma forma surpreendente. Como o foco da notícia é ampliado, o

texto, assim como a linguagem plástica, devem ser primorosos. A reportagem especial é o desejo de qualquer jornalista e ela requer experiência e talento do profissional. Mas antes, acima de tudo, ela requer postura informação e formação. (CARVALHO, 2010, P. 29)

Ao produzir “Movimentos – Transporte e Manifestação na primeira capital do Brasil” não trouxe algo inédito, mas tentei acrescentar informações àquelas já bastante conhecidas do público, que é a problemática da mobilidade urbana. Ao inserir a cronologia do desenvolvimento dos meios de transporte em Salvador, apresentei o diferencial de mostrar ao público como tudo começou e onde pode ter originado os problemas que existem hoje. Sendo assim, o presente trabalho pode enquadrar-se ora na categoria “grande reportagem”, ora na categoria “reportagem especial”.

Diante da dificuldade de delimitar os dois tipos de reportagem, Aragão (2012) conclui que ambos apresentam um determinado assunto relacionado à atualidade de forma mais aprofundada, demandam mais tempo de produção e de exibição e, ainda, opõem-se ao formato padrão do tempo em reportagens veiculadas em telejornais diários (ARAGÃO, 2012, p. 18).

5. ETAPAS DE PRODUÇÃO

Definidos o formato e o tema, foram iniciadas as pesquisas. Após salvar um extenso banco de dados no computador, incluindo estudos quantitativos, artigos, legislação, reportagens sobre o tema e fontes, iniciei a redação do pré-roteiro, que foi apresentado para a professora Simone Bortoliero.

Aprovado o pré-roteiro, estudei alternativas para realizar as gravações e edição do material. Descartada a opção de gravar com equipamento da Faculdade, já que os servidores estavam em greve e eu não tenho habilidade suficiente para garantir a qualidade na gravação, entrei em contato com um colega de trabalho, proprietário de uma produtora de vídeos.

A partir de então, contei com a ajuda valiosa e fundamental do meu amigo Felipe, uma vez que os valores reais do serviço ficariam fora do meu orçamento. O acordo entre nós foi o de pagar apenas a gasolina nos dias de gravação e o serviço de gravação seria gratuito. A dificuldade a ser vencida passou a ser a sincronia das agendas dos entrevistados, minha e de Felipe, já que o agendamento de entrevistas se restringia às manhãs em que não houvesse gravação no trabalho. Confesso que este fator prejudicou um pouco o andamento do cronograma, contudo não comprometeu a realização do trabalho como um todo. Ao final, foram realizadas sete entrevistas em datas diferentes, entre janeiro e maio de 2014.

A escolha dos entrevistados se deu em virtude de seu envolvimento ou domínio sobre o tema. Cid Teixeira é considerado um dos principais historiadores e conhecedores da história da Bahia; Carlos Antônio dos Santos é um dos motoristas de ônibus mais antigos de Salvador; Francisco Ulisses é coordenador de Planejamento e Transporte de Salvador; Walter Takemoto, um dos integrantes do Movimento Passe Livre Salvador, já participou do MPL São Paulo e trabalhou como diretor da Companhia Municipal de Transporte Coletivo de São Paulo; as professoras Ilce Marília e Silvia Miranda são especialistas em Transporte; o professor Carlos Zacarias é especialista em Movimentos Sociais.

Em relação às imagens, a maioria delas pertence a arquivos, apenas as imagens de trânsito atual foram feitas pelo cinegrafista. As imagens antigas em movimento foram

extraídas do documentário “Salvador em Película”, produzido pelo Instituto de Radiodifusão Educativa da Bahia (Irdeb), mediante autorização de um dos autores das imagens e do coordenador da central de Jornalismo do Instituto. Já as fotografias foram adquiridas nos Arquivo Público do Estado da Bahia, Arquivo Histórico Municipal de Salvador, na Biblioteca Pública do Estado da Bahia e na Fundação Gregório de Mattos. Apenas nesta última as imagens são pagas, cada uma custa R\$ 1,50, no Arquivo Público do Estado da Bahia é possível fotografar mediante assinatura de termo de compromisso e nos demais locais de pesquisa, a fotografia é livre desde que não se utilize flash. As imagens de manifestações de 2003 e 2013 foram adquiridas através do youtube.

O processo de decupagem das entrevistas foi bastante prático e dinâmico e era feito logo após as gravações. Na medida em que avançavam as gravações de sonoras, o pré-roteiro ia se modificando. Finalizada a gravação de entrevistas, foram gravados os textos OFF e filmadas a abertura e uma das passagens. A edição começou a ser feita no mês de junho de 2014 por um editor contratado e no decorrer da edição constatou-se a necessidade de mais imagens e de mais uma passagem para dar mais dinamismo ao vídeo. O videografismo foi feito por outro amigo de trabalho, Victor Lima, que além de fazer a arte de abertura, fez outras duas artes para cobrir off.

As entrevistas, a abertura e as passagens foram gravadas com a câmera Panasonic AF100 no formato HD. Os offs foram gravados diretamente na câmera, no estúdio da assessoria onde trabalho. A edição foi feita no programa Adobe Premiere Pro e o videografismo foi feito no programa Adobe After Effect CS6.

6. ORÇAMENTO

O orçamento refere-se a gastos com gasolina, pagamento pelo serviço de edição e compra de algumas fotografias.

Combustível	R\$ 320,00
Edição	R\$ 500,00
Fotografias (Fundação Gregório de Mattos)	R\$ 019,50
TOTAL	R\$ 839,50

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O assunto tratado nesta grande reportagem não se encerra aqui, ao contrário, ainda há muito para ser desenvolvido. Ao produzir este trabalho pretendi realizar um resgate histórico de uma problemática que está nas pautas de discussão atualmente e, feito este resgate, tive o objetivo de contribuir para que estudiosos - sejam da área de Comunicação, Geografia, Engenharia ou Arquitetura - tenham cada vez mais subsídios para entender e intervir no problema da mobilidade urbana em Salvador.

Além disso, o transporte de Salvador, cidade litorânea, não se resume ao transporte rodoviário, sendo assim, esta grande reportagem instiga também pesquisas sobre os demais modais de transporte da cidade, como ferroviário, hidroviário e, com a recente inauguração do metrô de Salvador, metroviário também.

Este tema faz parte da dinâmica da cidade, sobretudo de metrópoles, que estão em constante crescimento em sua maioria desordenado e sem planejamentos. É sabido que intervenções feitas hoje não resolverão o problema como um todo, nem tampouco evitarão novos transtornos no trânsito da cidade, todavia, ao relembrar o passado, com suas tentativas exitosas ou não, é possível avaliar o que deve ser repetido e o que deve ser inovado. E ao desenvolver esta reportagem pretendi não apenas alcançar o objetivo principal que é concluir a graduação, mas também contribuir de alguma forma para melhorar uma situação que interferiu diretamente na minha rotina e na rotina da minha família, mesmo que esta contribuição seja apenas instigar a reflexão das poucas pessoas que vão assistir a esta reportagem e ler esta memória.

Desenvolver este trabalho me proporcionou aprendizados valiosos não só sobre o transporte em Salvador, como também sobre a história do seu povo, com lutas e conquistas. No decorrer da pesquisa realizada em bibliotecas e arquivos públicos apreendi informações riquíssimas sobre a história dos movimentos na primeira capital do Brasil, tanto movimentos sociais em prol de melhorias no transporte urbano, como movimentos que fizeram a cidade se locomover através de transportes cada vez mais rápidos e modernos, cada um à sua época.

Analisando imagens e reportagens antigas, percebi que a população sempre reclamou melhores condições dos meios de transporte em uma cidade que cresceu

desordenadamente e sem planejamento para o transporte público. E nos dias atuais não é diferente, embora a forma de se organizar tenha mudado, acompanhando os avanços tecnológicos.

Assim como eu, cada pesquisador que se interessar pelo tema irá descobrir informações agregadoras aos estudos da mobilidade urbana de Salvador, podendo contribuir para melhorar a cidade e a própria sociedade na qual está inserido.

8. REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. **65% usa transporte público nas capitais, mostra estudo**. Folha de S. Paulo. 04 mai. 2011. Disponível em:

<<http://g1.globo.com/carros/noticia/2013/01/brasil-fecha-2012-com-novo-recorde-de-vendas-aponta-fenabreve.html>>. Acesso em 25 de junho de 2014.

ARAGÃO, Fernanda Maria Baraúna de Freitas. **Ribeira de Itapagipe**: História e cotidiano de um bairro em Salvador. Memorial (Graduação em Comunicação Social) – Faculdade de Comunicação. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012.

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de; et al (2011). **Transporte público coletivo**: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. Psicologia & Sociedade, 23(2), 574-582. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/psoc/v23n3/15.pdf>>. Acesso em 29 de julho de 2013.

BRITO, Fausto. **O deslocamento da população brasileira para as metrópoles**. 2006. Estudos Avançados 20 (57), 221-236. Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40142006000200017&script=sci_arttext>. Acesso em 8 de julho de 2013.

BRASIL. Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Decreto/D7819.htm>.

Acesso em 19 de junho de 2014.

_____. Constituição. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm#art182>. Acesso

em 2 de maio de 2014

_____. Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12715.htm#art78>.

Acesso 19 de junho de 2014.

_____. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm#art6>. Acesso em 2 de

maio de 2014.

_____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em 2 de maio de 2014.

BRASIL, Edemir. **A multidão rouba a cena**. 2008. 118p. Dissertação (Mestrado em História Social) - Programa de Pós-Graduação em História Social. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008.

CARVALHO, Alexandre. **Reportagem especial: o que é?**. In: Reportagem na Tv - Como Fazer, Como Produzir, Como Editar. São Paulo: Contexto, 2010. 21-29.

COLLUCCI, Cláudia. **Transporte público de qualidade reduz doenças e mortes, diz membro da OMS**. Folha de S. Paulo. São Paulo, 19 ago. 2013. Disponível em:
<<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/08/1328474-transporte-publico-de-qualidade-reduz-doencas-e-mortes-diz-membro-da-oms.shtml>>. Acesso em 19 de agosto de 2013.

DUAILIBI, Julia; GALLO, Fernando. **Haddad e Alckmin anunciam redução de tarifas do transporte público em SP**. Estadão. 19 jun. 2013. Disponível em:
<<http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,haddad-e-alckmin-anunciam-reducao-de-tarifas-do-transporte-publico-em-sp,1044416>>. Acesso em 02 de julho de 2014.

ECODEBATE. **Infográfico: Entenda as manifestações populares de junho/2013**. Eco Debate. 02 de ago. 2013. Disponível em:
<<http://www.mundosustentavel.com.br/2013/08/infografico-entenda-as-manifestacoes-populares-de-junho2013/>>. Acesso em 2 de julho de 2014.

FISCHER, Tânia; SANTOS, Jaciara. **De cá pra lá em Salvador**: reportagem-história da mobilidade urbana na primeira capital do Brasil. Salvador, BA: Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador, 2010.

FREITAS, Patrícia Ponte de. **As Verticalidades e as Horizontalidades do Transporte Público de Salvador-Ba**. 2009. 129p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009. Disponível em:
<<http://www.posgeo.ufba.br/disserta%C3%A7oes/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20-%20Patr%C3%ADcia%20Ponte%20de%20Freitas.pdf>>. Acesso em 30 de junho de 2013.

INOVAR. Disponível em: <<http://inovarauto.com.br/o-inovar-auto/>>. Acesso em 22 de abril de 2014.

IPEA. Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. **A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunica_ipea128.pdf>. Acesso em 25 de junho de 2014.

MELO, Cristina Teixeira Vieira de. **O documentário como gênero audiovisual**. Comun. Inf., v. 5, n. 1/2, p.25-40, jan/dez 2002. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/index.php/ci/article/view/24168>>. Acesso em 20 de maio de 2014.

NEVES, Maria. **Medida provisória altera programa Inovar-Auto**. Câmara Notícias. 22 jan. 2014. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/INDUSTRIA-E-COMERCIO/460898-MEDIDA-PROVISORIA-ALTERA-PROGRAMA-INOVAR-AUTO.html>>. Acesso em 25 de junho de 2014.

OLIVEIRA, Ana Paula Silva; ROLDÃO, Ivete Cardoso do Carmo e; BAZI, Rogério Eduardo Rodrigues. **Documentário e video-reportagem**: uma contribuição ao ensino de telejornalismo. In: FÓRUM NACIONAL DE PROFESSORES DE JORNALISMO, 9., Campos dos Goytacazes, 2006. Disponível em: <[http://www.fnpi.org.br/dados/grupos/documentario-e-video-reportagem-uma-contribuicao-ao-ensino-de-telejornalismo\[75\].pdf](http://www.fnpi.org.br/dados/grupos/documentario-e-video-reportagem-uma-contribuicao-ao-ensino-de-telejornalismo[75].pdf)>. Acesso em 20 de maio de 2014.

PACHECO, Clarissa; RODRIGUES, Rafael. **Sete em cada dez carros andam com só um ocupante em Salvador**. Correio. Salvador, 23 ago. 2013. Disponível em: <<http://www.correio24horas.com.br/noticias/detalhes/detalhes-3/artigo/sete-em-cada-dez-carros-andam-com-so-um-ocupante-em-salvador/>>. Acesso em 24 de agosto de 2013.

PREVIDELLI, Amanda. **Trânsito**: número de automóveis dobrou nos últimos 10 anos. Exame. 2 out. 2012. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/transito-numero-de-automoveis-dobrou-nos-ultimos-10-anos>>. Acesso em 24 de agosto de 2013.

RODRIGUES, Juciano Martins (org.). **Metrópole em Números**: Crescimento da frota de automóveis e motocicletas nas metrópoles brasileiras 2001/2011. Disponível em: <http://observatoriodasmetropoles.net/download/relatorio_automotos.pdf>. Acesso em 24 de agosto de 2013.

SAES, Alexandre Macchione. **Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930)**. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-01822007000200012&script=sci_arttext>. Acesso em 11 de maio de 2014.

SALVADOR em película. Direção: Irdeb. Salvador – BA, 1999. 86min. DVD.

SAMPAIO, Consuelo Novais. **50 anos de urbanização**: Salvador da Bahia no século XIX. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

_____. **Movimentos Sociais na Bahia de 1930**: Condições de Vida do Operariado. Universitas, Salvador, v. 0, n. 29, p. 95-108, jan/abr 1982.

SANTOS, Mario Augusto da Silva. **A República do Povo**: Sobrevivência e tensão. Salvador: EDUFBA, 2001.

SETPS. **História do Transporte Urbano em Salvador**. Disponível em: <http://www.setps.com.br/sistema_transporte/historia_transporte/historia.htm>. Acesso em 02 de setembro de 2013.

TEIXEIRA, Clara Manuela Araújo. **A Grande Reportagem em Televisão**: Os casos de “Raízes do Tarrafal” e “A FORTIORI – Por maioria de razão”. 2009. 61p. Monografia (Graduação em Ciências da Comunicação). Universidade Fernando Pessoa, Porto, 2009. Disponível em: <<http://bdigital.ufp.pt/handle/10284/1201>>. Acesso em 2 de julho de 2014.

ANEXO A – ROTEIRO

Grande reportagem: Movimentos - Transporte e Manifestação na primeira capital do Brasil

Vinheta de abertura

Apresentação: PARA QUEM ACHA QUE AS INSATISFAÇÕES COM O TRANSPORTE E O TRÂNSITO DE SALVADOR É COISA RECENTE/ TEM MUITO A APRENDER COM A HISTÓRIA DA PRIMEIRA CAPITAL DO BRASIL// MAS ANTES DE EMBARCAR EM ALGUM ÔNIBUS LOTADO OU PEGAR CARONA EM UM CARRO MODERNO/ ESTA VIAGEM COMEÇA A PÉ NA SALVADOR DO SÉCULO XVIII///

Sobe som voz de Cid Teixeira com imagens antigas de salvador depois volta para ele

Sonora 1 Cid Teixeira – historiador: “Antigamente, muitos anos, somente a pé se ousava andar, depois o homem dos camelos e dos cavalos foi montar e ia por aí, caminhando até chegar no automóvel, mas eu não me lembro mais. Essa poesia é do livro primário, ficou esse restinho de rima na cabeça” [01:07 ... 01:33]

OFF1: MEMÓRIAS DESSE SENHOR DE NOVENTA ANOS DE UMA ÉPOCA QUE NÃO VOLTA MAIS... [22:13 ... 22:27]

OFF2: MUITO ANTES DE SE PENSAR EM TRANSPORTE MOTORIZADO ERAM OS PÉS DE NEGROS ESCRAVIZADOS OS RESPONSÁVEIS PELA MOBILIDADE EM SALVADOR

Passagem1: E FOI EM CADERIAS COMO ESTA AQUI EXPOSTA NO MUSEU DE ARTE DA BAHIA QUE OS ESCRAVOS EXECUTARAM A DIFÍCIL E HUMILHANTE TAREFA DE TRANSPORTAR PESSOAS POR RUAS ESTREITAS E LAMACENTAS// AS CHAMADAS CADEIRAS DE ARRUAR/ COMO O PRÓPRIO NOME INDICA/ ERA O MEIO DE TRANSPORTE USADO PELA ELITE BAIANA PARA IR ÀS RUAS// ESTA SITUAÇÃO DUROU QUASE TRÊS SÉCULOS E SÓ COMEÇOU A MUDAR COM A CHEGADA DE DOM JOÃO VI AO BRASIL EM 1808///

OFF3: COM O MOVIMENTO ABOLICIONISTA E A CHEGADA DAS RODAS A SALVADOR/ OS ANIMAIS FORAM TOMANDO O LUGAR DO HOMEM

OFF4: SURTIU ENTÃO O PRIMEIRO MEIO DE TRANSPORTE COLETIVO// AS GÔNDOLAS ERAM PUXADAS POR ANIMAIS E LEVAVAM ATÉ SEIS PASSAGEIROS POR VEZ

OFF5: EM MEADOS DO SÉCULO DEZENOVE SURGEM ELEVADORES E PLANOS INCLINADOS LIGANDO OS DOIS NÍVEIS DA CIDADE// ALÉM DO TRANSPORTE POR ESTRADA DE FERRO QUE LEVAVA A SUBÚRBIOS COMO LOBATO/ PLATAFORMA E PARIPE///

OFF6: EM POUCAS DÉCADAS A SALVADOR MOVIDA A RODAS ESTAVA INTERLIGADA POR TRILHOS DE BONDES PUXADOS POR BURROS// E FOI ASSIM QUE A MAIOR PARTE DA POPULAÇÃO SE LOCOMOUEU DURANTE O PERÍODO DE MIL OITOCENTOS E NOVENTA E SEIS ATÉ O FINAL DO SÉCULO DEZENOVE// A PRIMEIRA LINHA ELÉTRICA PASSOU A FUNCIONAR EM MIL OITOCENTOS E NOVENTA E SETE/ DANDO INÍCIO A LONGA ERA DOS BONDES ELÉTRICOS///

OFF7: E É NESSA ÉPOCA QUE SE TEM REGISTRO DA PRIMEIRA GRANDE MANIFESTAÇÃO POR MELHORIAS NO TRANSPORTE PÚBLICO// EM 1930 ACONTECEU O CHAMADO QUEBRA-BONDES// MANIFESTANTES DEPREDARAM GARAGENS/ OFICINAS E O ESCRITÓRIO DA EMPRESA QUE ADMINISTRAVA O TRANSPORTE//

OFF8: INDÍCIOS DE UMA CRISE QUE MAIS TARDE RESULTARIA NA SUBSTITUIÇÃO DOS BONDES POR OUTRO TIPO DE TRANSPORTE

SONORA2 Cid Teixeira – historiador: “Começaram a chegar os ônibus, que naquela época ninguém chamava de ônibus. O nome era Marinetti por causa de um fato literário ... chegaram na Bahia os primeiros ônibus quando por aqui passou o famoso homem de letras italiano chamado Marinetti” [11:40 ... 12:08]

OFF9: UM DOS MOTORISTAS MAIS ANTIGOS DE SALVADOR RELEMBRA COMO ERA O TRANSPORTE POR ÔNIBUS EM MIL NOVECENTOS E CIQUENTA

SONORA3 Carlos Antônio dos Santos - motorista aposentado: “Mas as ruas eram mais apertadas e a gente rodava em 50 junto com bonde o poste ali na Frederico Pontes até a calçada era tudo no meio da rua, os postes era no meio da rua e não tinha asfalto” [00:31 ... 00:50]

OFF10: NÃO HAVIA REGULAMENTAÇÃO PARA OS ÔNIBUS// ERA UM MERCADO DE EMPREENDEDORES///

SONORA4 Carlos Antônio dos Santos - motorista aposentado: “Empresa tinha dez, vinte ônibus, vinte e cinco no máximo. E o motorista ganhava de produção. Motorista ganhava 15% e cobrador 5% era o cobrador que mercava na porta os itinerários dos carros e pegava de manhã só largava de noite” [02:16 ... 02:20] (4s) / [02:37 02:54]

OFF11: NA DÉCADA DE SESENTA A PREFEITURA REGULAMENTOU OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE URBANO

SONORA5 Carlos Antônio dos Santos - motorista aposentado: “Em 60 a prefeitura botou a CMTC com mais de 60 ônibus volvo, tudo grande, rodando Amaralina, Vasco da gama” [13:39 ... 13:50]

Passagem 2: NAQUELA ÉPOCA O ENTÃO PREFEITO VIRGILDÁSIO DE SENNA CRIOU UM FUNDO DE RENOVAÇÃO DA FROTA// COM O DINHEIRO RECOLHIDO DAS EMPRESAS DE ÔNIBUS NOVOS VEÍCULOS ERAM COMPRADOS E FICAVAM EXPOSTOS AQUI EM FRENTE AO ELEVADOR LACERDA E NA PRAÇA MUNICIPAL///

OFF12: EM MIL NOVECENTAS E CINQUENTA COMEÇOU A CONSTRUÇÃO DE NOVAS VIAS COMO A AVENIDA CENTENÁRIO E A VASCO DA GAMA// NAS DÉCADAS SEGUINTE FORAM CONSTRUÍDAS AS AVENIDAS CARDEAL DA SILVA E MÁRIO LEAL FERREIRA///

OFF13: A CONSTRUÇÃO DA AVENIDA LUIZ VIANA FILHO/ NA DÉCADA DE SETENTA/ FOI UMA ALTERNATIVA PARA EXPANDIR A CIDADE AO NORTE// A PARTIR DE ENTÃO O NÚMERO DE AUTOMÓVEIS NA CIDADE SÓ CRESCER///

Inserir arte com dados

OFF14: ESTUDOS REALIZADOS PELA SECRETARIA DA CULTURA E TURISMO EM MIL NOVECENTOS E NOVENTA E OITO INDICAM QUE EM MIL NOVECENTOS E SESENTA E SETE

ERAM VENDIDOS SESSENTA CARROS POR SEMANA, EM MIL NOVECENTOS E SETENTA ESTE NÚMERO CHEGA A TREZENTOS E VINTE VEÍCULOS, O QUE CORRESPONDE A UM AUMENTO DE MAIS DE QUINHENTOS POR CENTO EM APENAS TRÊS ANOS.

OFF15: COMEÇA ENTÃO A DISPUTA POR VAGAS E O LUCRATIVO MERCADO DOS ESTACIONAMENTOS/ COMO MOSTRA ESTA REPORTAGEM DE MIL NOVECENTOS E SETENTA E SEIS

OFF16: EM MIL NOVECENTOS E OITENTA COMEÇA A SER CONSTRUÍDA A ESTAÇÃO DA LAPA E NO ANO SEGUINTE ACONTECE O QUEBRA-QUEBRA DOS ÔNIBUS APÓS O ANÚNCIO DO REAJUSTE DE SESSENTA E UM POR CENTO DA TARIFA

OFF17: O PROTESTO COM QUEBRA-QUEBRA DUROU CATORZE DIAS // MAIS DE TREZENTOS ÔNIBUS FORAM DEPREDADOS E DEZ VEÍCULOS INCENDIADOS

OFF18: PARA O PESQUISADOR DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA, O ATO DE QUEBRAR NÃO É ALEATÓRIO

SONORA6 Carlos Zacarias de Sena Júnior – pesquisador em movimentos sociais: “A atitude de quebrar em determinadas circunstâncias ela tem uma finalidade que é dar repercussão, que é fazer as pessoas, às vezes até no calor da própria movimentação, entenderem que podem mudar as coisas, que podem atingir aquele que oprime, aquele que explora” [09:53 ... 10:14]

OFF19: EM AGOSTO DE DOIS MIL E TRÊS, ESTUDANTES SAÍRAM ÀS RUAS PARA PROTESTAR CONTRA O AUMENTO DA TARIFA DE ÔNIBUS QUE PASSOU DE R\$ 1,30 PARA R\$ 1,50.

OFF20: O MOVIMENTO QUE DUROU CERCA DE TRÊS SEMANAS FICOU CONHECIDO COMO ‘REVOLTA DO BUZU’// APESAR DAS MOBILIZAÇÕES A TARIFA NÃO FOI REDUZIDA///

OFF21: DEZ ANOS DEPOIS UMA ONDA DE PROTESTOS TOMOU CONTA DE TODO O PAÍS// ENTRE AS PAUTAS DE REIVINDICAÇÕES/ A DO TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO E DE QUALIDADE

OFF22: O INTEGRANTE DO MOVIMENTO PASSE LIVRE EXPLICA COMO AS MANIFESTAÇÕES INICIADAS EM SÃO PAULO SE ESTENDERAM A OUTROS ESTADOS DO BRASIL

SONORA7 Walter Takemoto - integrante Movimento Passe Livre: “As cenas de brutalidade da polícia militar correram o Brasil pelos telejornais, pela grande imprensa e também pelas redes sociais e a partir das cenas de violência, outras manifestações foram convocadas em várias cidades do país e isso acabou se disseminando não apenas pela tarifa de ônibus, mas também por outras questões” [08:52 ... 09:19]

SONORA8 Carlos Zacarias – pesquisador em movimentos sociais: “A resposta que o governo brasileiro deu àquelas manifestações devido ao tamanho delas foi uma resposta de quem exatamente não sabia sobre o que responder, porque eram tantas as reivindicações que o governo saiu e propôs cinco pontos, cinco pactos em torno de uma ideia vaga do que eram aquelas manifestações” [04:31 ... 04:54]

OFF23: O MOVIMENTO PASSE LIVRE DEFENDE A CRIAÇÃO DE UM FUNDO QUE DEVE SER MANTIDO POR QUEM SE BENEFICIA DA LOCOMOÇÃO DAS PESSOAS

SONORA9 Walter Takemoto - integrante Movimento Passe Livre: “Então se nós formos pensar, quem é que se beneficia com o deslocamento cotidiano das pessoas? De um lado são os donos das empresas. O trabalhador quando sai de sua casa e se dirige a uma fábrica ou uma empresa de prestação de serviço ou comércio ou banco ou mesmo uma repartição pública ele está se deslocando com o objetivo de prestar um serviço que vai gerar um lucro” [04:05 04:32]

Inserir arte

OFF24: O FUNDO MUNICIPAL PARA O TRANSPORTE COLETIVO FUNCIONARIA DA SEGUINTE FORMA: TODO ESTABELECIMENTO QUE GERA UM MAIOR NÚMERO DE VEÍCULOS PARTICULARES CIRCULANDO/ COMO CENTROS EMPRESARIAIS OU ESCOLAS/ DEVERIA PAGAR UM IMPOSTO PARA REDUZIR OS IMPACTOS DE SEUS EMPREENDIMENTOS NO TRÂNSITO LOCAL///

OFF25: O COORDENADOR DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES DE SALVADOR EXPLICA QUE A CRIAÇÃO DO FUNDO É VIÁVEL/ MAS O PROJETO JÁ TESTADO ANTERIORMENTE NÃO FUNCIONOU NA CIDADE

SONORA10 Francisco Ulisses - coord. de planejamento de transportes de Salvador: “Então desde 94 nós tivemos um fundo municipal que serviria para financiar o investimento em transporte. Na prática ele nunca viabilizou nesse aspecto, ele apenas cumpriu uma parte do que ele foi criado que foi promover a compensação tarifária entre as empresas, mas captação de recurso para investir ele nunca aconteceu.”

OFF26: INVESTIMENTOS QUE PODEM REDUZIR OS IMPACTOS NEGATIVOS CAUSADOS PELO TRÂNSITO/ COMO CONGESTIONAMENTOS E POLUIÇÃO/ COMO EXPLICA A ESPECIALISTA EM TRANSPORTE DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

SONORA11 Ilce Marília – especialista em transportes da UFBA: “É mais importante do que tudo isso é você ter um trânsito equilibrado, ou seja, não priorizar só um modo de transporte e sim outros modos, tipo o transporte coletivo, metrô, que não tem poluição sonora, não tem poluição atmosférica, trens, bicicletas / Então você tem uma matriz de transporte mais equilibrada você diminui esses impactos negativos” [06:40 ... 06:57 / 07:08 ... 07:14]

OFF27: MAS PARA ESSA OUTRA PESQUISADORA/ PRIORIZAR O CARRO É UMA QUESTÃO CULTURAL DIFÍCIL DE SER SUPERADA

SONORA12 Silvia Miranda - especialista em transportes da UFBA: “É deficiência ainda do brasileiro tá pensando nessas outras alternativas de mobilidade, muito preso ainda àquele modelo da década de 50, 60 que até 80, 90 que todo mundo sonhava em ter sua graduação, seu primeiro emprego e seu primeiro carro” [08:14 ...08:38]

SONORA13 Silvia Miranda - especialista em transportes da UFBA: “O veículo próprio ainda é muito procurado porque com ele você tem a comodidade, a liberdade de sair a hora que quiser, de estar estacionando próximo ou na sua própria casa, em seu próprio prédio. Então essa liberdade, essa comodidade, essa independência o transporte público não vai dar” [05:06 ...05:27]

SONORA14 Walter Takemoto - integrante Movimento Passe Livre: “Enquanto a política de desenvolvimento econômico e a política de ocupação do espaço urbano for centrado no

transporte individual não se tem solução alguma para o transporte coletivo urbano” [18:51 ... 19:05]

SONORA15 Carlos Zacarias – pesquisador em movimentos sociais: “Nem eu nem ninguém há de acreditar que há outra forma de mudar o mundo, mudar as coisas, senão por manifestações. Foi assim que os trabalhadores conquistaram as oito horas na semana inglesa, da jornada de trabalho que ia até o sábado, que regulamentaram o trabalho da mulher, o trabalho infantil, férias e décimo terceiro, não foi de outra forma senão com manifestações, com greve, com lutas, e é isso que a gente imagina que vai acontecer no Brasil em breve [18:13 ... 18:40]

Sobe créditos