



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE COMUNICAÇÃO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM COMUNICAÇÃO COM HABILITAÇÃO
EM JORNALISMO

ALANA VICTÓRIA BITTENCOURT BRASIL

DO TREM AO MONOTRILHO: AS TRANSFORMAÇÕES
HISTÓRICAS, TÉCNICAS E SOCIAIS NO TRANSPORTE DO
SUBÚRBIO DE SALVADOR

SALVADOR

2020

ALANA VICTÓRIA BITTENCOURT BRASIL

**DO TREM AO MONOTRILHO: TRANSFORMAÇÕES HISTÓRICAS,
TÉCNICAS E SOCIAIS NO TRANSPORTE DO SUBÚRBIO DE
SALVADOR**

Memória descritiva do processo de produção da reportagem especial *Do trem ao Monotrilho: Transformações históricas, técnicas e sociais no transporte do subúrbio de Salvador*, apresentada como requisito final para a obtenção do diploma no curso de graduação em Comunicação com Habilitação em Jornalismo, Faculdade de Comunicação, Universidade Federal da Bahia.

Orientador: prof. Marcos Oliveira de Carvalho

SALVADOR

2020

RESUMO

Esta memória descritiva busca detalhar e relatar as etapas percorridas no processo de produção de uma reportagem especial sobre o Sistema Ferroviário do Subúrbio de Salvador e as transformações históricas, técnicas e sociais ocorridas nele. Por meio de entrevistas feitas com especialistas, passageiros, representantes da empresa responsável pela construção do VLT/monotrilho, do Governo do Estado da Bahia e Ministério Público Estadual (MP-BA), o produto buscou traçar um panorama histórico do sistema de trens do subúrbio de Salvador, mostrar sua importância através dos tempos para a população da região, falar sobre as mudanças que irão ocorrer com a chegada de um novo transporte e provocar uma reflexão em seus espectadores quanto ao processo de substituição feito em um sistema de transporte sobre trilhos que, devido à sua história e à maneira como foi pensado e, apesar de problemas estruturais e técnicos, foi e é importante para quem vive em uma parte populosa da capital baiana.

Palavras-chave: Reportagem, Salvador, Subúrbio, Trem, Monotrilho, Transformações

SUMÁRIO

1	APRESENTAÇÃO.....	6
2	ASPECTOS DO TEMA.....	8
2.1	Subúrbio de Salvador: história e origem.....	8
2.2	Os trens do subúrbio.....	10
2.3	Mudança: monotrilho ou VLT?.....	12
2.4	Formato.....	14
3	JUSTIFICATIVA.....	17
4	PRODUÇÃO.....	19
4.1	Entrevistas.....	21
4.1.1	Denise Ribeiro.....	21
4.1.2	Gilson Vieira.....	23
4.1.3	Grace Gomes.....	25
4.1.4	Danilo Silva Ferreira.....	28
4.1.5	Alexandre Barbosa.....	31
4.1.6	Ilza Carla Bittencourt.....	33
4.1.7	Hortênsia Pinho.....	35
4.1.8	Rafael Dantas.....	37
4.2	Gravações.....	39
4.3	Roteiro.....	41
4.4	Cronograma	44
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	46
6	REFERÊNCIAS.....	48

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ter me sustentado até aqui.

Aos meus pais, Núbia Bittencourt e Antônio Brasil, por terem me criado com todo esforço e carinho. Eles me motivam a ser melhor.

Ao meu namorado, Leandro Pantoja, por todas às vezes que apoiou os meus sonhos e sonhou junto comigo, por ter compreendido a minha ausência durante o processo e por todo carinho.

Ao meu padrinho, Fábio Bittencourt, por ser a minha maior inspiração e por todo suporte nos momentos em que mais precisei.

A Bau Carvalho, nosso orientador, por ter nos dedicado a sua atenção e por ter compartilhado seu conhecimento com tanto comprometimento.

A Daniel Brito, por ter aceitado e por ter concluído esse desafio junto comigo, e também, por ser um excelente amigo durante todo o curso.

A Silas Fernandes, por ter nos dedicado seu tempo, experiência e equipamentos. Sem a participação dele, esse projeto não seria tão especial.

Às minhas amigas pela lealdade e por me apoiarem em todos os momentos.

1. APRESENTAÇÃO

O trem do Subúrbio Ferroviário de Salvador tem esse nome não apenas por percorrer esta região, mas também por fazer parte do desenvolvimento urbano, cultural e social desse território. Implementada em 1860, a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco se integrou à identidade da região com o passar dos anos, e sofreu diversas transformações.

A região suburbana teve um grande desenvolvimento com o advento da linha férrea, que levou muitas pessoas a construírem cada vez mais casas ao seu redor. Com o encurtamento do seu percurso, causado por problemas administrativos, o sistema ferroviário passou a circular apenas de uma ponta a outra do Subúrbio de Salvador.

Seus 13,5 km de extensão são fundamentais para diversas famílias que habitam os bairros do Subúrbio, seja por fatores sociais, pois a tarifa custa R\$0,50 para passageiros comuns e R\$0,25 para estudantes, seja para evitar o trânsito no caminho para curtas distâncias. O trem percorre 10 estações, atendendo aos moradores e visitantes. É também usado como meio para chegar ao bairro da Calçada, e de lá, pegar outro transporte para chegar a outros bairros de Salvador.

Para além das questões urbanas e sociais que envolvem trânsito e tarifa, os vagões são mais que um meio de transporte para os suburbanos, e até mesmo para os turistas. Os trens são palcos para artistas de rua e também para festas juninas. Existem eventos já consagrados, como o “fórró no trem”, organizado pelo Movimento Ver de Trem, que sempre ocorre no período dos festejos juninos, com exceção deste ano de 2020, por causa da pandemia do novo coronavírus.

Apesar dos problemas sociais visíveis durante todo percurso, e também do sucateamento do sistema ferroviário, o trem é uma atração turística para quem vem a Salvador e tem curiosidade de conhecer o Subúrbio. O caminho mostra a região como é: cheia de belezas naturais de um lado e com problemas sociais do outro; alguns visíveis pela precariedade das moradias à margem da linha do trem. Há também moradores que empreenderam nas suas próprias casas, com restaurantes que têm vista privilegiada para a linha do trem e também para o mar, que juntos compõem a paisagem do Subúrbio.

Importante para moradores, turistas, comércio local e usuários, esse transporte será substituído em breve. Desde 2015 existe um processo de substituição do sistema de trens para um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), denominado dessa forma no início do projeto, pelo Governo do Estado da Bahia, responsável pelo sistema. O sistema seria composto por trens

mais modernos, que trafegariam no nível de superfície, ou seja, no chão. Deste ano, até os dias atuais, muitas mudanças ocorreram, até mesmo na denominação do novo transporte.

A idealização do projeto começou em 2013, e foi apresentada em 2014, com a proposta de chegar até o bairro do Comércio, acompanhado de equipamentos mais modernos. O processo de substituição foi complicado desde o início, o que levou a contestações na justiça. No início, a proposta era de um transporte na superfície, mantendo os trilhos e os espaços que já existem, mas com o relançamento do edital de licitação, esse projeto foi alterado pelo então governador da Bahia, Rui Costa. A empresa vencedora da licitação, BYD (Build Your Dreams), não produzia o primeiro tipo de VLT proposto, e sim o monotrilho, transporte mais conhecido no seu país de origem: a China.

Essa grande mudança nos projetos trouxe diversas dúvidas, principalmente pela questão técnica. O monotrilho dispensa os equipamentos já existentes, trafega por cima de vigas, e exige uma alteração do cenário atual, o que envolve também desapropriação de moradias. Até o significado do VLT, dado inicialmente, mudou para “VLT Monotrilho Elevado”, e até mesmo para “Veículo leve de transporte”. O início das obras foi adiado por pelo menos quatro anos, pois a substituição foi judicializada algumas vezes.

A mudança é justificada pela modernização dos equipamentos, e principalmente pela crise de abastecimento de novas peças para fazer a manutenção dos trens existentes. A falta de segurança, o baixo valor da tarifa, e problemas administrativos, são mais algumas explicações para o sucateamento do sistema ferroviário de Salvador.

Grande parte da “culpa” do atual estado de precariedade do sistema vem desse sucateamento contínuo, levado a cabo por décadas através de todas as empresas que administraram cronologicamente os trens nas esferas federal, municipal e estadual. O reflexo disso é o encurtamento do trajeto percorrido pelas composições que, antes, alcançavam até mesmo cidades do interior do estado, como Alagoinhas, por exemplo. Depois da desativação de grande parte da linha férrea por mudanças institucionais (Rocha, 2011), desde a década de 1980, sobrou apenas o trecho do bairro de Paripe, no subúrbio da capital baiana, até a Calçada. Isso limitou a capacidade de transporte de passageiros e fez com que a população precisasse ir em busca de modais rodoviários, a exemplo de ônibus urbanos e carros particulares. Porém, mesmo com a falta de manutenção adequada na linha férrea e nos próprios trens, com mais de 50 anos de circulação, o que inclui a dificuldade em se achar peças de reposição quando há quebras, o sistema é usado pela população da cidade, especialmente por moradores da região.

Todo esse processo de mudanças faz desabrochar diversos questionamentos: o que acontecerá com os trens, ainda que estejam velhos? O que as estações irão se tornar? Quem usa

o sistema, principalmente pela tarifa barata, vai poder pagar para usar o VLT ou monotrilho? Em meio às obras, o que será ofertado pelo poder público a quem está acostumado por necessidade ou gosto a andar de trem? O caráter social que existe vai se perder?

Pensando na importância do trem ao longo dos anos como principal meio de transporte do subúrbio e como transporte de massa, com grande capacidade e meio integrador de regiões diferentes da capital baiana, além das transformações técnicas, existe a necessidade de lembrar o passado, chegar ao presente e refletir sobre o futuro por meio da reportagem especial. Seu propósito é ir além de um relato da história e também não julgar se a solução apresentada pelo poder público é ou não a mais adequada, mas levar as pessoas a refletirem e, claro, dar voz a quem está envolvido na situação. Não poderiam ficar de fora também pessoas que serão afetadas: usuárias e usuários do trem.

2. ASPECTOS DO TEMA

2.1 Subúrbio de Salvador: história e origem

Denominada como Subúrbio Ferroviário de Salvador, a região é composta por 22 bairros e é conhecida pela sua linha ferroviária. A formação de seu território está ligada ao processo de industrialização, ocorrido no século XIX. O conhecido ato de revolução do setor, iniciado na Europa no século anterior, enfim começava a ter seus reflexos no Brasil e, conseqüentemente, na Bahia. Para facilitar o transporte, encurtando distâncias e dinamizando o fluxo de relações econômicas e sociais, foi inaugurada em junho de 1860 a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco. A inauguração da Fábrica de Tecidos São Brás, em Plataforma, no ano de 1866, foi o pontapé inicial para, de acordo com Fonseca e Silva (1992), a região ser ocupada por operários da própria empresa. No entanto, outras regiões, como o eixo Lobato-Periperi-Paripe, só tiveram um grande crescimento populacional durante o século XX, atrelado ao processo de expansão urbana iniciado na segunda metade do centenário anterior. Como dizem os autores, exemplificando o bairro de Periperi, a instalação de uma oficina ferroviária no local foi essencial para o seu povoamento e expansão.

O bairro de Periperi, especificamente, tem sua gênese vinculada à presença de uma oficina ferroviária ali instalada em 1920. Esta oficina se destinava a reparo de vagões e locomotivas, empregando para isso certo número de operários. Com estes operários, inicia-se a construção de casas no sentido linear e sempre acompanhado a linha férrea. Estas construções, presumivelmente, justificavam a instalação de uma olaria no local. As edificações fizeram com que surgisse a primeira rua paralela à estrada de ferro, denominada 1º de setembro ou Rua da Estação (FONSECA E SILVA, 1992, p. 2).

O reconhecimento do sistema ferroviário como parte integrante da rotina dos bairros do subúrbio, por exemplo, não ocorria somente na mídia e pelos próprios habitantes da região, mas também no âmbito da literatura. Jorge Amado, escritor baiano, em seu romance *Os belos marinheiros* (1961), onde narra a história fictícia do Comandante Vasco Moscoso de Aragão, coloca Periperi como um dos cenários de sua obra, descrevendo a rotina e os costumes da população naquela época:

Só de raro em raro um fato inesperado rompe a monotonia dessa vida suburbana. Isso de março a novembro, porque nos três meses de férias, dezembro, janeiro, fevereiro, todos esses arrabaldes da Leste Brasileiro, dos quais Periperi é o maior, o mais populoso e o mais belo, enchem-se de veranistas. Muitas das melhores residências ficam fechadas durante quase todo o ano, pertencem a famílias da cidade, abrem-se apenas no verão. Aí então anima-se Periperi, invadido de repente por uma juventude álaçre: rapazes a jogar futebol na praia, moças de maiô estendidas ao sol na areia, barcos a cruzar as águas, passeios, piqueniques, festinhas... (Jorge Amado, 1961)

Entretanto, embora o subúrbio tivesse em seu seio um papel de abrigar indústrias, a sua ocupação majoritária era residencial por parte dos próprios operários que trabalhavam nelas, pois as regiões centrais eram ocupadas pela burguesia, classe dominante à época. Esta política de desenvolvimento foi responsável por criar as diversas disparidades entre regiões da capital baiana no que diz respeito a vários aspectos, o que inclui a oferta de serviços essenciais e garantias fundamentais. Segundo Soares (2009), esse processo atendeu aos interesses imobiliários, diretamente ligados ao capitalismo.

A constituição dos territórios de pobreza em Salvador-BA foi obediente à lógica imobiliária capitalista que direcionou os pobres para áreas periféricas e menos valorizadas. Situação que fortaleceu o “padrão periférico” de urbanização que pode ser compreendido como um tipo de apropriação do espaço urbano que atende aos interesses da classe dominante (SOARES, 2009, p. 4.)

Dessa forma, sobre o surgimento da atual região do subúrbio ferroviário de Salvador, Fonseca e Silva concluem que:

Percebe-se que a gênese do espaço suburbano coincide com a inserção da economia baiana no contexto das modernizações industriais, tendo em vista que aumentaram as ligações de Salvador com outras regiões através do fluxo de mercadoria de capitais e de ideias. Essa rede de ligações foi viabilizada através da via férrea e pelos transportes marítimos. Além do mais, é nos moldes destas modernizações que a indústria têxtil se instala nas áreas suburbanas e se articula com outros elementos já existentes no local, provocando o surgimento dos atuais bairros (FONSECA E SILVA, 1992, p. 3).

2.2 Os trens do subúrbio

Antes de falar sobre o atual sistema de trens do subúrbio de Salvador, é preciso falar e trazer à tona uma história que nem sempre é lembrada. A ferrovia é histórica e começou a ser construída ainda no século XIX. Em 1852, alguns membros da Junta da Lavoura, grupo qual que reunia alguns homens mais ricos e influentes da então Província da Bahia, visualizavam a necessidade do progresso. Para isso, desejavam algo que já era realidade em países europeus: uma ferrovia. O planejamento era construir uma estrada de ferro que ligasse a capital baiana, Salvador, à região do Rio São Francisco, mais especificamente no local onde hoje está situada a cidade de Juazeiro. Antonio Ferrão Muniz, Luis Francisco Gonçalves Junqueira e Justino Alves Sento Sé, três representantes do seletos e abastado grupo, enviaram à presidência uma carta onde argumentavam vantagens na construção da ferrovia.

Pesquisadora da história de ferrovias na Bahia, Fernandes (2006) afirma que os membros da Junta da Lavoura queriam a construção do equipamento por serem piamente que ela traria avanços econômicos a uma região que, até então, era esquecida em comparação às outras da própria província. Na prática, isso tornaria bem mais rápido o transporte da produção agropecuária em relação ao que era feito antes, quando almocreves, pessoas que conduziam animais de carga ou mercadorias de uma terra para outra, eram responsáveis por executar a atividade.

A esperança era de que a ferrovia viria a induzir um desenvolvimento econômico e social para aquela área esquecida da então Província da Bahia. A produção agropecuária passaria a ser transportada com mais rapidez do que no lombo de animais de cargas, conduzidos por almocreves, os quais levavam, aproximadamente, um tempo médio de um dia para percorrer cinco léguas, ou seja, em torno de dez dias para fazer o percurso de Juazeiro até o porto de Salvador (FERNANDES, 2006, p.90).

Construir uma ferrovia naquele tempo, no entanto, não era uma tarefa fácil. A ideia dos baianos encontrava forte resistência nacional pelo fato de seu traçado levantar dúvidas quanto à viabilidade econômica do roteiro, pois ele passava por terras chamadas de alto sertão, consideradas as mais áridas da então Província da Bahia.

Com isso, o governo local baiano decidiu conceder incentivos financeiros aos brasileiros donos do capital para atrair investimentos em ferrovias locais. Mas a tentativa não deu certo e a solução encontrada foi recorrer à Inglaterra, país especializado na construção das estradas de ferro, para verificar a possibilidade de investimento. Na capital, Londres, foi criada a Companhia Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco. A ideia era construir uma ferrovia que

estivesse dentro dos padrões das melhores da Europa. Depois de várias negociações e estudos técnicos, as obras começaram em setembro de 1858 na região onde hoje é a Avenida Jequitaia.

Quase dois anos depois, em 28 de junho de 1860, foi inaugurado o primeiro trecho entre Jequitaia, primeiro nome da estação da Calçada, e Aratu, onde onde está localizado o porto de mesmo nome. O segundo foi inaugurado em 10 de setembro de 1860, entre Aratu e o Rio Joanes. O terceiro foi inaugurado em 10 de setembro de 1861, entre o Rio Joanes e Feira Velha, localidade onde está atualmente a cidade de Dias d'Ávila, na Região Metropolitana de Salvador. A quarta seção foi inaugurada em 4 de agosto de 1862, entre Feira Velha e Pitanga, onde está atualmente a cidade de Mata de São João, também na região metropolitana da capital baiana. Por fim, o último trecho dessa leva foi inaugurado em 13 de fevereiro de 1863, ligando Pitanga à cidade de Alagoinhas, no recôncavo.

O trecho até Juazeiro era contemplado no projeto inicial, mas a expansão ficou paralisada. A razão para isso acontecer foi a desistência de uma garantia de juros de 7% dada pelo governo imperial e pela província da Bahia à Companhia Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco. Se por um lado ambos entes governamentais desistiram, por outro a recíproca acabou sendo verdadeira e a obra não foi realizada naquele momento.

Anos mais tarde, em 1876, com o objetivo de atingir o projeto original, a construção da ligação de Alagoinhas a Juazeiro foi retomada, sendo agora chamada de "prolongamento". De acordo com as pesquisas de Fernandes, esse ponto em que parou a estrada inglesa encontrava-se a uma distância de 450 km do porto de Juazeiro. Em 1896, enfim a ferrovia chegou ao norte baiano.

No início do século 20, as ferrovias brasileiras, inclusive as baianas, entraram em crise. Isso levou o governo federal a intervir para solucionar o problema. Em 1911, o então presidente Hermes da Fonseca unificou todas as empresas que administravam as ferrovias e delegou a administração da estrada de ferro baiana a uma nova empresa, com um nome bem diferente: Compagnie Chemins de fer federaux du l'est brésilien, de origem francesa e belga.

Em 1934, já no mandato de Getúlio Vargas, o então Departamento Nacional de Estradas de Ferro assumiu a administração do trecho, que passou para as mãos de uma nova empresa pública: Viação Ferroviária Leste Brasileiro (VFFLB). Ela teve como comandante um engenheiro baiano: Lauro Farani Pedreira de Freitas. Em sua gestão, houve várias mudanças: a duplicação do trecho Calçada-Paripe, iniciada em 1937 e concluída em 1953; a famosa Ponte São João, inaugurada em 1952; e a eletrificação da parte que atravessa o subúrbio. Em 1957,

com a criação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), a ferrovia foi transferida mais uma vez de empresa.

O trem continuou transportando mais e mais pessoas. No entanto, o seu processo de sucateamento começou a se acentuar. Na década de 1980, o trem assumia um novo papel ao mesmo tempo em que tinha seus trechos cortados até Simões Filho (região metropolitana de Salvador) e, depois, Paripe: transportar passageiros para as áreas mais afastadas da cidade; Em 1984, o governo federal criou a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), para administrar os sistemas ferroviários urbanos das cidades brasileiras, separando-os das ferrovias intermunicipais. Mas a CBTU só assumiu o sistema de Salvador apenas quatro anos depois, em 1988.

A administração federal durou 17 anos. Em 2005, os trens foram parar nas mãos da Prefeitura de Salvador, em um programa de descentralização federal dos sistemas pelo país. Em 2013, percebendo que não havia mais condições de administrar, o município passou os trens para o Governo do Estado da Bahia, onde estão até hoje.

2.3 Mudança: monotrilho ou VLT?

Era preciso mudar o sistema de trens do subúrbio por causa de seu sucateamento que já ocorria há muitos anos. Mesmo com muitos esforços, a prefeitura de Salvador não conseguia dar conta de administrá-los e a situação se agravava a cada ano que passava. Por isso, o Governo do Estado da Bahia assumiu o sistema em abril de 2013 e procurou executar, no ano seguinte, um projeto de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) elaborado pelo município na década anterior.

Inicialmente, a intenção era modernizar a linha férrea, criar mais estações e trazer trens mais modernos, adaptados ao novo sistema. O ponto de partida agora seria a Avenida São Luís, também em Paripe, e o de chegada no Terminal da França, no bairro do Comércio. Isso aumentaria de 10 para 21 o número de estações, sendo que sete das novas paradas na própria região do subúrbio, em bairros como Lobato, Plataforma e Escada.

.Em 2017, em períodos diferentes do ano, apesar de as obras ainda não terem começado, três decisões judiciais liminares, ou seja, de caráter provisório, suspenderam o edital de licitação por possíveis problemas. A primeira, no mês de junho, a segunda em julho e a terceira em setembro. Nesta terceira, o período de validade do edital acabou expirando no final do ano, o que levou à republicação em 2018.

Em maio daquele ano, o consórcio Skyrail Bahia, formado pelas empresas Metrogreen, dos Estados Unidos, e BYD, da China, foi declarado vencedor, ao passo que surgiram questionamentos. A BYD propôs a construção não de um VLT, mas de um monotrilho, com vigas de concreto por onde os trens passariam, porque aquela era sua especialidade. A parada final também mudou, agora para a localidade da Ilha de São João, no município de Simões Filho, e além disso, era necessária uma ligação com o metrô. A proposta foi contemplada com uma bifurcação aberta na Feira de São Joaquim para que o monotrilho subisse pela Via Expressa Baía de Todos os Santos, às margens da Soledade, Estrada da Rainha e Heitor Dias, chegando ao Acesso Norte, onde aconteceria a conexão. Entidades do transporte ferroviário, como o Movimento Ver de Trem, começaram a criticar a proposta, por uma mudança tão abrupta.

Em setembro, o então presidente do Tribunal de Contas do Estado da Bahia (TCE-BA), conselheiro Pedro Lino, determinou mais uma suspensão, referendada depois pelo plenário da corte. Essa alteração no tipo de composição foi o motivo. Na decisão, o órgão afirmou que o objeto da licitação foi ampliado, pois havia diferenças entre os objetos do primeiro e do segundo edital. O primeiro falava sobre a “implantação e operação do VLT”, enquanto que o segundo falava sobre a “implantação e operação de VLT ou outro modal equivalente de transporte público sobre trilho ou guia que o sustente”.

Essa diferença entre o VLT e monotrilho é categoricamente defendida por especialistas na área de transporte metroferroviário. Alouche (2019) ressalta algumas características técnicas de cada modal. Ele afirma que o monotrilho e o VLT são modos de transporte que, apesar de terem pontos em comum na operação e na capacidade de transporte, são basicamente distintos, principalmente na tecnologia, na inserção urbana e no desempenho. Segundo o especialista, o VLT usa uma tecnologia ferroviária com tração elétrica, muito conhecida desde o final do século XVIII, desde o tempo dos bondes e que, apesar de terem evoluído esteticamente e tecnologicamente, a manutenção e a operação não requerem profissionais muito especializados. Cita também a aplicação em algumas cidades do Brasil.

No Brasil, no Rio de Janeiro, há três linhas de VLT circulando em via compartilhada, com uma tecnologia que não necessita de rede aérea, numa extensão de 28 km, com 42 paradas e 32 composições [...] A Baixada Santista tem seu VLT operando em faixa reservada, também com sucesso absoluto. É uma linha prevista de 26,5 km com 4 terminais, para uma demanda de 246 mil passageiros por dia útil, no Sistema Integrado Metropolitano, operando hoje 11,5 km (ALOUCHE, 2019, p.1).

Já o monotrilho, em sua análise, tem tecnologia totalmente diferente dos sistemas metroferroviários, como os próprios VLTs, pois, apesar do nome, não circula sobre trilhos, e sim em vigas de concreto ou aço em elevado, com rodas de pneus, apoiadas na estrutura (Straddle Type) ou suspensas nela (Suspended Type). Por causa dessas diferenças sensíveis, ele conclui que a escolha tecnológica de um ou outro requer profundos estudos e criteriosas análises pelo fato de cada cidade ter suas particularidades, cada corredor sua especificidade e que apenas um estudo detalhado de alternativas pode determinar a melhor opção. Curiosamente, ele cita o caso de Salvador como exemplo.

Uma vez feita a escolha, querer substituir o monotrilho por VLT ou vice-versa, com o único argumento de que as duas tecnologias são “iguais”, como se afirma no caso da licitação do VLT da Bahia, me parece uma posição um pouco temerária, e precisaria ser melhor avaliada. A questão da escolha entre um sistema de VLT ou Monotrilho, por serem modos totalmente diferentes, não pode ser considerada com paixão nem pré-julgamentos (ALOUICHE, 2019, p. 6).

Apesar desses pontos, a decisão do TCE foi derrubada em janeiro de 2019 pela desembargadora Rosita Falcão, do Tribunal de Justiça da Bahia (TJ-BA). Um de seus argumentos foi o de que as definições dos diversos tipos de modais sobre trilhos dadas por especialistas no tema são “imprecisas” e por isso, “não permitem afirmar que houve uma ampliação do objeto da concorrência ou mera especificação”. Em fevereiro, o contrato para o início das obras foi assinado, mas a ordem de serviço para o início das obras aconteceu apenas em dezembro. Até o fechamento deste trabalho, as obras efetivamente ainda não haviam começado, com o trem permanecendo em funcionamento.

2.4 Formato

A escolha de produzir uma reportagem audiovisual se deu por pensar que este formato proporciona amplas possibilidades de detalhar ao máximo um conteúdo que, caso fosse produzido em formato de monografia, não iria satisfazer tão facilmente a necessidade de uma relação direta com o campo da Comunicação. Depois, ao pensar nos tipos de produtos que poderiam ser realizados, visando a melhor recepção do conteúdo, além de torná-lo fluido e compreensível para todos, surgiu a possibilidade de realizar uma reportagem especial em formato audiovisual ou um livro-reportagem.

A reportagem especial está diretamente ligada ao formato audiovisual. Zani e Bueno (2014) trazem o conceito de grande reportagem, semelhante, e definem-a como “a composição sob a forma de um vídeo ou filme, com uma série de informações relativas a um acontecimento

particular, da atualidade, ou a um fenômeno da sociedade, tratando os assuntos em profundidade, sob várias facetas”. Neste caso, o produto mistura dois aspectos: o atual e o histórico, já que há um enquadramento que perpassa pelo passado, presente e futuro. O presente e o futuro estão mais ligados ao factual, pois o sistema de trens do subúrbio continua operando, apesar das limitações, e o processo de início das obras do monotrilho já está em andamento.

Como não há apenas um conceito de reportagem especial, é importante destacar a diversidade de definições, embora o princípio seja o mesmo. Para Medina (1988), a reportagem especial, em comparação com a notícia, tem o papel de ampliar horizontes e retratar detalhes que não poderiam ser mostrados no factual devido às limitações do próprio formato.

Enquanto a notícia fixa o aqui, o já, o acontecer, a grande reportagem abre o aqui num círculo amplo, reconstitui o já no antes e depois, deixa os limites do acontecer para um estar acontecendo atemporal ou menos presente. Através da contemplação de fatos que situam ou explicam o fato nuclear, através da pesquisa história de antecedentes ou através da busca do humano permanente no acontecimento imediato – a reportagem leva a um quadro interpretativo do fato (MEDINA, 1988, p.72).

Inicialmente, pensou-se em um livro-reportagem, mas, após uma análise posterior, a alternativa escolhida foi o audiovisual, no formato de reportagem telejornalística. Neste caso, a utilização de recursos gráficos, visuais e sonoros possibilita um maior contato direto do espectador sobre o assunto, já que o objeto usado, o sistema ferroviário do subúrbio de Salvador, precisa ser retratado no trabalho.

Apesar de o atual sistema ferroviário ter sido o principal objeto de estudo e retrato, foi necessário abordar de que forma o processo dessa substituição vem ocorrendo, afinal, o contexto local e socioeconômico poderá ser alterado devido a muitos fatores. Um deles, por exemplo, é o aumento no valor da passagem cobrada. Além disso, a substituição de um modal antigo por um mais moderno poderá atrair investimentos comerciais e imobiliários, dada a grande ocupação populacional da região.

De acordo com o último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), realizado em 2010, o subúrbio possui uma população de 286.115¹ habitantes, somando todos os bairros pertencentes à Prefeitura-Bairro Subúrbio/Ilhas. No entanto, quando a soma é feita com a população de bairros – como Lobato e Santa Luzia – que, apesar de terem estações do sistema, estão em outra Prefeitura-Bairro, a da Cidade Baixa, o número sobe para 322.986 habitantes.

¹ Os números populacionais da Prefeitura-Bairro II - Subúrbio/Ilhas e das demais unidades da capital baiana, que dividem o seu território, se encontram em prefeiturabairro.salvador.ba.gov.br, na seção “unidades”. Acesso em 25/11/2020.

Posterior à realização de pesquisas, a decisão de elaborar uma reportagem foi determinada e motivada por outras razões, como o formato de circulação de conteúdo, que se dá pelas possibilidades oferecidas por ele quanto às maneiras de inseri-lo em um suporte pelo qual possa ser possível apresentá-lo e compartilhá-lo, seja um aparelho televisor, um smartphone, um computador pessoal, entre outros que tenham a capacidade de reproduzir vídeo.

O formato jornalístico audiovisual, escolhido para registrar a relação dos trens suburbanos com a população e o espaço no qual circulam, tem suas origens no telejornalismo, linha a ser seguida pela reportagem. Nesse formato, de acordo com Paternostro (1999), o texto é caracterizado pela existência de três elementos básicos constitutivos: narração em off, passagem e sonoras. A narração em off é o texto que descreve o material, áudio gravado pelo repórter e inserido paralelamente às imagens exibidas. A passagem é o momento em que o profissional aparece em frente às câmeras para destacar algum elemento importante. Já as sonoras são as falas obtidas pelo repórter no momento da entrevista.

[...]A passagem reforça a presença do repórter no assunto que ele está cobrindo e, portanto, deve ser gravada no desenrolar do acontecimento. Nunca deve ser mais importante do que a notícia, como, por exemplo, o repórter gravar a passagem em primeiríssimo plano, enquanto o Papa desce as escadas do avião, ao fundo (PARTENOSTRO, 1999, p.213)

Dessa maneira, torna-se essencial um texto em off para descrever as imagens dos trens, que foram exibidas na reportagem, uma passagem para imprimir a presença do repórter no local em que os materiais foram gravados, sejam elas as estações, a própria linha férrea, ruas e, por fim, as sonoras, que comprovarão o contato com as fontes entrevistadas pelo produto, sejam eles moradores, historiadores, urbanistas, além de outros especialistas no transporte sobre trilhos. No entanto, como Partenostro mesmo afirma, a passagem nunca deve ser mais importante que a notícia. Isso significa também que a utilização do recurso não pode ser banalizada, ou seja, usada de maneira excessiva, mais do que o aceitável, apenas para mostrar que os repórteres estão no local. Apesar de a reportagem deste produto ser mais longa do que o convencional, ou seja, com duração maior do que um material factual, o entendimento é de que ela deve ser usada apenas em momentos estratégicos, que justifiquem a sua gravação.

Além disso, aproveitando essa condição, visualizamos que o formato audiovisual possibilita maiores chances de compreensão do conteúdo e maiores possibilidades de inovações por meio de recursos gráficos. Realizar um trabalho através da utilização de ferramentas de áudio, fotos e vídeos proporciona maior acessibilidade para nossos espectadores. A ideia é

realizar um produto que, embora seja fruto de um trabalho acadêmico, tenha linguagem universal, que atinja a todos, especialmente os moradores da região do subúrbio, que são os protagonistas da história.

3. JUSTIFICATIVA

O Subúrbio Ferroviário de Salvador faz parte da minha história desde 1997, ano em que nasci. Durante os meus vinte e três anos de vida, nunca me mudei de bairro, nem mesmo de casa. Moro numa rua próxima à linha do trem, e sempre que posso, paro para observar o sol se pondo após a passagem dos vagões. Para mim, essa vista e tudo que compõe ela, sempre foram cheias de significados.

O trem, além de vizinho, era o meu meio de transporte favorito, pois o valor da tarifa tornava possível fazer visitas frequentes à minha tia Gilza, que morava em uma casa atrás da estação de Escada. Quando precisava ir ao médico no bairro da Calçada, ou comprar alimento em Paripe, novamente ele era escolhido. Não apenas pelo custo, que muitas vezes era o que meus pais podiam pagar, mas também pela vista das praias e das casas, que são visíveis através das janelas dos trens. Assim como foi, e ainda é para mim, o trem também é um transporte essencial para diversos suburbanos.

O sistema ferroviário está em processo de substituição, e essa mudança não será apenas no transporte, mas também no espaço físico, com obras, demolição de casas, alteração de valores tarifários, entre outros fatores que vão alterar todo contexto dos usuários frequentes e moradores da região.

Levando em consideração estes aspectos, e a mudança que ocorrerá no trem, no início do projeto com pouca informação, me interessei em transformá-lo no tema do meu trabalho de conclusão de curso. Quando pensei na ideia, ainda não havia uma discussão tão fervorosa a respeito da mudança que está sendo feita - de trem para um monotrilho- e por isso, inicialmente, o formato que eu escolheria para o trabalho de conclusão de curso me causou muitas dúvidas, e algumas mudanças.

Quando cursei a primeira disciplina do trabalho de conclusão de curso, já tinha certeza que não queria uma monografia, por pensar que não seria o formato mais acessível para a maioria das pessoas que moram na suburbana, levando em consideração todos os problemas sociais que envolvem esta região. Para mim, não faz sentido produzir um conteúdo sobre um

transporte que é muito mais que apenas um meio de locomoção, e mantê-lo somente dentro do ambiente acadêmico. Este trabalho só será bem sucedido pessoalmente, se tanto dona Maria, que não sabe ler, quanto Joana, que tem doutorado, conseguirem assistir e entender o que está sendo transmitido.

A linguagem também foi um fator que dificultou o caminho, porque de início seria interessante uma narração mais voltada ao entretenimento. Porém, com o aumento da discussão que envolve a mudança do sistema ferroviário, não seria um serviço retratar apenas dessa forma. Desde quando a mudança foi anunciada, as informações não eram, e ainda não são tão claras a respeito do projeto. Observando essa questão, resolvi unir o serviço ao entretenimento, e assim construir um trabalho que fala sobre a cultura, e também, sobre a mudança. Dessa forma também surgiu a ideia de convidar Daniel para ser a minha dupla de TCC; por ter sido morador da região suburbana, por ser ligado às questões do transporte público, e também por ter demonstrado interesse no projeto.

Mas até resolver qual seria a linguagem, o formato, e até mesmo que seria em dupla, eu passei por muitos desafios. O primeiro foi defender a ideia de não produzir algo totalmente teórico, como uma monografia. Com o apoio de orientações, leituras, e atividades, acabei adotando a ideia de produzir um livro-reportagem, que era teórico demais, diferente do que idealizei, e percebi que cada vez mais eu me afastava da essência do meu projeto. Neste período eu também enfrentei diversos problemas pessoais, que quase me fizeram abandonar o tema, mas consegui me recuperar a tempo de decidir voltar para um formato que seria mais acessível para todos.

Outro desafio, esse maior que o outro, foi quando comecei uma orientação, mas por questões pessoais e também de desencontros com o então orientador, decidi mudar de produto, e por consequência, de orientador. Conversei com meu orientador naquele período, e entendemos que seria melhor seguir outro caminho, porém, eu já tinha sido aprovada na disciplina. Com essa aprovação, eu só poderia me matricular em COM118, o que seria totalmente improdutivo para o novo projeto se fosse apenas com o conteúdo que tinha construído até ali. Logo, tive que pensar em outra saída.

Quando encontrei meu colega de curso Daniel, e começamos a conversar sobre nossos projetos e planos, propus que fizéssemos juntos o meu projeto, pois ele havia demonstrado muito interesse. E ele aceitou. Não foi fácil no início, pois não sabíamos como fazer em dupla, e também, ele já tinha cursado COM116 e eu, COM117. Nós buscamos informações junto ao

nosso atual orientador, que era apenas dele neste período, e conseguimos entender como seria um trabalho de conclusão de curso em dupla.

Resolvi então mudar de orientador, por sentir mais afinidade com o novo produto. Por já ter cursado a disciplina que o meu colega iria cursar, eu tive que ser orientada sem matrícula. Com essa decisão, tomamos outra em seguida: decidimos que não seria um livro-reportagem, e sim, uma reportagem especial. Esse formato se encaixou perfeitamente com o que eu tinha imaginado; democrático, acessível, com informações relevantes a respeito do processo de mudança de estruturas, e reforço dos aspectos culturais do trem nesta região.

4. PRODUÇÃO

A produção de um trabalho em dupla pode parecer mais simples, mas eu afirmo que pelo menos o nosso, teve a mesma complexidade de um individual. Apesar de ter uma boa relação com Daniel, e do nosso empenho recíproco, tivemos que dividir nossas funções para realizar o nosso projeto da melhor forma possível. Essa divisão em algumas funções, como a criação do roteiro da reportagem especial, não foi tão simples, pois ambos poderiam desempenhar muito bem essa tarefa. Já outras, como a edição de vídeo, foram facilmente decididas por causa das habilidades de cada um.

Eu assumi a responsabilidade de entrar em contato com todas as fontes, marcar entrevistas, roteirizar a reportagem especial, além de pensar a parte estética do vídeo junto com Silas Fernandes, colega que nos auxiliou no processo de gravação.

Nós tivemos que mudar a forma de realizar as entrevistas por termos decidido cursar o Semestre Letivo Suplementar obedecendo aos termos da Resolução 01/2020 do Conselho Universitário da UFBA, publicada em 21 de julho de 2020, e esse foi um dos nossos maiores desafios. Optamos por realizá-las por chamada de vídeo, através do aplicativo Zoom, que permite a gravação da chamada de forma integral. Mas algumas fontes desconheciam o aplicativo, ou já utilizavam outro e, por isso, nós tivemos que fazer tutoriais para cada um, explicando o motivo da escolha e o passo a passo para usá-lo de forma correta.

A pandemia retardou e mudou quase todo planejamento: entrevistas, passagens, e até mesmo cenas extras que fariam parte do nosso trabalho. Recriei todo roteiro que já estava quase finalizado, pois tínhamos muitas cenas em locais públicos com grande quantidade de pessoas

passando ou até mesmo próximas de nós. Aparecer com Daniel nas passagens também foi uma ideia abandonada por causa das recomendações da Organização Mundial de Saúde.

Por causa do tempo curto e de todas as exigências envolvidas no processo de solicitação, nós optamos por não utilizar os equipamentos da faculdade. Silas Fernandes contribuiu emprestando a sua câmera, e também o seu tempo e experiência para realizar toda gravação do nosso trabalho de conclusão de curso.

Outra questão que nos desafiou no momento das gravações finais, foi o contato com as fontes oficiais, pois os assessores responderam com uma negativa alegando falta de tempo ou não responderam. Insisti diversas vezes através de e-mail, e até mesmo por mensagem de texto, mas a assessoria da empresa Skyrail Bahia informou que Alexandre Barbosa, diretor técnico do consórcio, não teria disponibilidade para gravar uma entrevista definitiva para a nossa matéria. Tivemos que pensar em outra opção para justificar a ausência dessa entrevista, de forma que não afetasse o conteúdo e credibilidade do nosso trabalho.

Neste caso da empresa Skyrail Bahia, tentamos também uma nota para solucionar a questão da falta de tempo, mas não obtivemos respostas. Felizmente, no caso da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano (Sedur), a assessora nos respondeu antes do fechamento da matéria, e nós conseguimos gravar a entrevista com a superintendente de mobilidade do órgão, Grace Gomes.

Filmar nas estações também foi um processo dificultoso, pois tivemos que ir até o setor responsável algumas vezes para conseguir a liberação e, mesmo com autorização via e-mail, em todas as vezes que fomos gravar enfrentamos resistência por parte dos seguranças. A situação se tornava mais fácil quando nós mostrávamos a autorização, falávamos sobre nossa instituição de ensino e também sobre o conteúdo que seria produzido. Além disso, no processo de produção durante a pandemia, tínhamos que manter o afastamento social nos espaços públicos e utilizar a máscara. Porém, apesar de todas as adversidades, o processo de produção agregou para mim diversos conhecimentos, além de fortalecer a minha amizade com Daniel, laço que construímos no início do curso e nutrimos ao longo dessa produção.

4.1. Entrevistas

4.1.1 Denise Ribeiro



Denise Maria da Silva Ribeiro é engenheira civil e professora do Departamento de Engenharia de Transportes e Geodésia, da Escola Politécnica da Universidade Federal da Bahia (UFBA). Atualmente Denise leciona a disciplina “Transporte sobre trilhos”, pertencente ao curso tecnológico de Transporte Terrestre, e isso também nos motivou a escolhê-la como fonte. Nós três nos conhecemos pessoalmente quando eu e Daniel cursamos a disciplina Jornalismo Impresso, visto que já demonstrávamos interesse sobre o tema, e ela nos recebeu com muita generosidade e satisfação por perceber a nossa disposição para conhecer as questões do sistema ferroviário do Subúrbio.

A pré-entrevista ocorreu no dia 6 de setembro de 2019, no seu escritório da Escola Politécnica da UFBA. Naquele momento, Denise demonstrou inquietação ao falar sobre o projeto de substituição dos trens. A professora fez questão de nos explicar que não poderia falar com propriedade sobre os aspectos técnicos desta substituição, devido à falta da divulgação do projeto executivo por parte da Skyrail Bahia. Porém, ela fez questão de falar sobre as questões técnicas gerais que poderiam pesar na opção ideal para a substituição, como a bitola de linha férrea, a ponte de Plataforma e o túnel de Periperi. Para ponderar sobre essa questão, Denise nos contou que participou dos estudos técnicos que atestaram a viabilidade técnica da implantação de um sistema de trens regional, que ligaria Salvador à outras cidades da região metropolitana, mas o projeto não foi levado adiante por causa dos custos que seriam muito altos.

A entrevista definitiva ocorreu no dia 8 de outubro de 2020, por meio do aplicativo Zoom, opção escolhida por nós devido à pandemia do novo coronavírus. Denise mais uma vez nos recebeu com entusiasmo e ressaltou que o tema é de grande interesse dela, além de nos parabenizar pelo nosso empenho em retratar um pouco do sistema ferroviário da nossa cidade, usando o cruzamento de conhecimento das áreas na comunicação para cobrir esta mudança.

A entrevista começou com um discurso breve de Denise sobre a importância do acesso igualitário à mobilidade para todos. Após essa introdução, ela respondeu a nossa pergunta sobre a diferença entre VLT e Monotrilho. Fomos motivados a perguntá-la sobre essa questão por causa da mudança de nomeação do projeto, que no início de sua divulgação, em 2014, era denominado “veículo leve sobre trilhos”, mas a partir de 2018, com a escolha da concessionária que venceu a licitação, passou a ser chamado de “VLT Monotrilho Elevado”. Essa mudança, segundo esclarecimento da entrevistada, não é apenas no nome, mas também nos aspectos técnicos das duas tecnologias.

A professora explicou que o VLT vem de um processo evolutivo do bonde, transporte que já existiu em Salvador. Para ela, esse transporte seria uma versão melhorada do bonde, levando em consideração as suas tecnologias. O não reaproveitamento da linha férrea existente foi uma das principais observações sobre a mudança do projeto, já que o VLT poderia reaproveitá-la, e isso impacta diretamente nos custos. Sobre a questão da harmonização urbana, Denise explicou que o VLT seria a melhor opção por ter a possibilidade de abrigar os trilhos e a rede elétrica embaixo do seu pavimento. Sendo assim, as estações poderiam ser construídas em nível, beneficiando pessoas que possuem algum tipo de deficiência motora.

A questão do impacto ambiental também foi citada, e para ela, o principal ponto da instalação do monotrilho é a questão visual que mudaria completamente com a estrutura de concreto elevada, e prejudicaria a orla do Subúrbio. Já a principal desvantagem do VLT seria a possibilidade de cortar a cidade e dividi-la, para construir a parte inexistente dos trilhos. Ela afirmou que é defensora do VLT, informou que se preocupa com o futuro incerto da Orla Oeste de Salvador, e reafirmou que não há possibilidade de dizer que os projetos são parecidos, já que a forma de inserção na cidade é diferente, pois o monotrilho precisa de um percurso elevado, além de ser novo em termos de manutenção, instalação e operação.

Denise contribuiu com o nosso projeto não apenas concedendo a entrevista, mas também por compartilhar documentos e experiências que nos fizeram compreender tanto os aspectos técnicos, quanto os ambientais que envolvem esta mudança.

4.1.2 Gilson Vieira



Gilson é coordenador e um dos fundadores do Movimento Nacional Ver de Trem - Trem de Ferro. Esse movimento foi fundado em 1986, com o objetivo de valorizar o sistema ferroviário e preservar os elementos da ferrovia em um momento em que o trem enfrentava o sucateamento estrutural em todo país, e com isso, estava perdendo espaço para o transporte rodoviário.

Encontramos Gilson pela primeira vez em uma manifestação contra o sucateamento e contra a parada dos trens, realizada no dia 5 de setembro de 2019, poucos dias depois de um acidente causado por uma explosão na rede elétrica do fusível de um trem que estava parado na Estação Lobato, sentido Paripe. Esse incidente deixou alguns passageiros feridos, pois alguns pularam para fora do vagão após se assustarem com a explosão. Naquela época, os protestantes pediam mais informações a respeito da substituição do trem.

Ativista da causa, Gilson chegou primeiro que os outros protestantes no local, e apesar da tensão do momento, foi solícito e nos concedeu uma pré-entrevista. Do início da gravação até o fim, ele demonstrou ser contra o projeto do VLT/Monotrilho. Segundo ele, pelo fato de rodar com pneus em cima de vigas, o monotrilho não pode ser considerado parte integrante de um sistema ferroviário, conjunto que ele defende a preservação. O fundador do Movimento Ver de Trem deu como solução uma reforma da via férrea e também, a compra de novos vagões, além da ampliação do sistema até a região metropolitana, baseando-se em estudos de um projeto de trem regional até as cidades metropolitanas.

Durante seu depoimento, ele ressaltou a questão dos trens que foram comprados e estavam rodando, mas foram desativados para serem guardados no galpão da estação da Calçada. Para Gilson, o sucateamento foi causado por negligências por parte do poder público, e por isso, poderia ser recuperado com ações do próprio governo. Apesar de ser um defensor ferrenho do sistema de transporte ferroviário atual, Gilson manifestou apoio à implantação do novo modal no trecho entre a Calçada e o Acesso Norte, passando pela Feira de São Joaquim.

Procuramos Gilson para gravar uma entrevista definitiva, dessa vez on-line, por meio do aplicativo Zoom, no dia 6 de outubro de 2020, e ele nos disponibilizou o seu tempo mais uma vez. Saudosista, começou a entrevista nos contando como se apaixonou pelo sistema ferroviário, seu trajeto e aventuras da época em que o trem alcançava diversas cidades.

Novamente o ativista demonstrou a sua insatisfação com o sucateamento do trem, que segundo ele, aconteceu desde o encurtamento do percurso, para dar mais espaço para as rodovias. Ele lembrou que na época da mudança, os responsáveis alegaram que era para a melhoria do sistema, para oferecer mais conforto e segurança para os usuários, mas isso não ocorreu. Com o passar dos anos, nenhum retorno positivo foi dado, e ele, junto com outras pessoas, criaram o “Movimento Trem de Ferro” para cobrar soluções e satisfações das autoridades, tornando-se tornando porta-voz dos moradores da região suburbana. Alguns anos depois, pensando no trem como um transporte menos poluente, mudaram o nome para “Movimento Ver de Trem”. A trajetória do Movimento é longa, cheia de lutas e conquistas contadas por ele durante o nosso tempo de entrevista.

Perguntado sobre a implantação do monotrilho, Gilson respondeu que o governo apresentou um projeto de veículo leve sobre trilhos para todos os moradores da região que estavam presentes numa consulta pública em janeiro de 2017, no bairro de Paripe. Segundo entendimento dele, o projeto de VLT preservaria a ferrovia, apesar do interesse da empresa de mudar a bitola férrea do trem. O Movimento se esforçou para provar que não seria necessário modificá-la, já que não tinha necessidade visível de substituição e um VLT poderia rodar na via atual com pequenas modificações. Sobre a tarifa, ele falou sobre a importância de estudos e soluções governamentais para suprir a necessidade das pessoas que não podem pagar o valor cobrado atualmente no metrô, de R\$3,90, e também, de um meio de transporte que pudesse receber essa demanda durante as obras.

Quando respondeu sobre o que pensava a respeito da desapropriação de casas, ele levantou primeiramente a questão de não parar totalmente o trem durante as obras, e completou falando que além do valor do imóvel, deveria ser levado em consideração o valor das relações das pessoas com seus vizinhos e até mesmo com o local.

Em geral, Gilson disse estar se sentindo enganado e insatisfeito com o novo projeto, que para ele, foi imposto de forma abrupta e sem clareza. Também deixou claro que o seu grupo segue lutando por um projeto com participação popular, que atenda as necessidades reais dos moradores locais e usuários.

4.1.3 Grace Gomes



Arquiteta e urbanista formada pela UFBA, Grace Gomes atualmente chefia a Superintendência de Mobilidade (Sumob) da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano (Sedur), órgão pertencente ao Governo do Estado da Bahia, que é responsável pelas obras do metrô. A entrevista com Grace foi planejada por nós desde o início do projeto, justamente por ser uma das fontes oficiais que poderiam nos esclarecer algumas questões sobre o processo de mudança, porém, conseguir esse agendamento não foi tão fácil.

Entramos em contato por e-mail com a Sedur no dia 25 de setembro, após formularmos as questões baseando-nos em tudo que tínhamos visto até o momento, mas não obtivemos retorno. Por causa do curto prazo do semestre suplementar, e também devido às complicações causadas pela pandemia, decidimos procurá-la novamente através de uma ligação. Alguém da equipe de assessoria atendeu e nos explicou que não responderam o e-mail por não ter uma resposta para dar, devido à agenda lotada de compromissos com as obras, e solicitou que aguardássemos por mais tempo.

Neste momento, tivemos certeza que o trabalho de conseguir uma entrevista seria árduo, já que as outras assessorias no mínimo nos davam um retorno, e esta, apenas quando insistimos. Por isso, e também por causa do curto tempo para concluirmos nosso trabalho, estabelecemos um prazo final para o agendamento, que era no final de outubro, mas não foi cumprido.

Ligamos novamente para o Órgão e recebemos a mesma resposta sobre a falta de tempo de Grace.

Preocupados com a possível ausência de resposta da fonte, que aparentemente não demonstrou interesse, tivemos que pensar em uma segunda opção. Então, eu e Daniel, decidimos elaborar as principais questões gerais sobre o monotrilha e seu processo de instalação, para que a Sedur respondesse por texto, pois assim nós teríamos ao menos uma nota de posicionamento. Enviamos a solicitação junto com as questões no dia 11 de novembro, e curiosamente, desta vez fomos respondidos. Recebemos um e-mail da assessoria do órgão informando que Grace estaria disponível no dia 17 de novembro para ser entrevistada, junto com a solicitação de instruções sobre o método e aplicativo usado por nós, e assim o fizemos. Nessa altura, já tínhamos gravado com todas as fontes e estávamos quase encerrando nosso trabalho, mas preferimos fazer algumas modificações para inserir essa entrevista que teve muita relevância para o nosso processo.

Começamos a entrevista perguntando sobre o método de escolha para a substituição dos trens. Grace nos contou que esse processo começou entre 2008 e 2009, quando a prefeitura de Salvador e o Governo do Estado se reuniram para fazer uma proposta, almejando que a capital baiana se tornasse uma das cidades-sede da Copa do Mundo de 2014. O governo estadual fez um levantamento de todos os projetos de mobilidade urbana existentes em Salvador para escolher o que mais se adequava às exigências da FIFA, e descobriram na Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), órgão municipal, um projeto de VLT na região do subúrbio. E apesar de deixar registrada a existência daquele projeto, a proposta não foi levada adiante pelo fato de a região não fazer parte do eixo considerado pela FIFA, que envolvia apenas o Aeroporto, a Arena Fonte Nova e a região dos hotéis.

A entrevistada nos contou que em 2011, João Henrique, então prefeito de Salvador na época, solicitou a construção de um BRT entre o aeroporto e a Fonte Nova, mas não conseguiu captar recursos porque o trajeto já seria realizado em parte pelo metrô e também porque o município estava muito endividado, justamente por causa dos atrasos nas obras do metrô. Com isso, o governo federal exigiu que para Salvador continuar sendo cidade-sede, o governo estadual deveria assumir além da segurança pública e da construção dos estádios, a mobilidade urbana feita sob trilhos: trem e metrô. Para isso, a exigência era que o atual governador da época, Jaques Wagner, colocasse o metrô para funcionar; e ali, ele deu início ao processo de transferência. Mas só em 2013, ano da Copa das Confederações FIFA, o metrô e a parte de trilhos foram transferidos oficialmente para o estado, pelo prefeito ACM Neto, que tinha acabado de assumir a prefeitura de Salvador.

Em 2014, ano da copa e da operação assistida do metrô, a orientação de Wagner, segundo Grace, era para que o projeto do VLT finalmente começasse a sair do papel. Foi cogitado que o trem pudesse continuar, reformado, mas pesquisas origem/destino verificaram que o eixo Paripe-Calçada não tinha mais a mesma demanda que já teve um dia, sendo agora outros pontos mais demandados, como o Centro antigo e a região do Iguatemi e Pituba, de acordo com o exemplo dado pela superintendente.

Um detalhe técnico revelado por ela na comparação trem x monotrilho foi o fato de que o primeiro era um equipamento muito pesado e com pouca flexibilidade para curvas, descidas e subidas, muito mais indicado, nos tempos atuais para vencer longas distâncias e para o transporte de cargas, não servindo tanto para o transporte urbano. Ela citou a existência do projeto de um trem intercidades entre Salvador e Feira de Santana, que ainda estava sendo elaborado.

No que diz respeito à atual situação do trem, Grace relatou os esforços da CTB em lidar com a falta de peças de reposição para os trens. Aproveitando a deixa, ela falou sobre a faixa de domínio do trem pertencer ao governo federal e das dificuldades causadas por esse fator para o avanço do processo das obras, causadas em grande parte também pela ocupação dos locais por moradores antigos que são parentes de ferroviários e têm forte ligação com o trem.

Falamos sobre a polêmica VLT ou monotrilho, mas ela não nos respondeu com firmeza sobre a mudança do significado da sigla para Veículo Leve de Transporte. No entanto, ela diferenciou os dois. Ela e a Sedur creem que o monotrilho é mais vantajoso porque consegue transportar passageiros com mais rapidez por causa do não compartilhamento da via como acontece no VLT. Ela contou que o edital de licitação exigia conexão com o metrô a partir do Comércio e de duas maneiras em estudo, sendo uma pela Avenida San Martin, encontrando na Estação Retiro, ou na Lapa, uma terceira solução foi pensada: um novo traçado pela Via Expressa Baía de Todos os Santos, passando pelas regiões da Soledade, Estrada da Rainha e Heitor Dias, até chegar na Estação Acesso Norte. Isso foi possível, segundo ela, graças à capacidade do monotrilho de subir esses pontos mais íngremes.

Sobre o que seria feito com as estações e os trens, Grace contou que a estação da Calçada será transformada em uma espécie de museu do sistema, e que diversos dos equipamentos sob a tutela do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) estão sendo passados para o governo do Estado. Estações como a de Periperi, com tamanhos maiores, serão transformadas em espaços para o serviço público e comunitário, enquanto que estações de pequeno porte serão aproveitadas como parte dos parques lineares. Sobre os trens,

ela ainda não soube informar onde ficariam expostos, mas comentou também que existe a intenção de trazer o conteúdo do Acervo da Laje, que guarda objetos e peças características da região e atualmente está funcionando no bairro de São João do Cabrito, para ser exposto em algumas dessas estações. Outro ponto foi a intenção que a Secretaria de Turismo (Setur) tem intenção de investir no turismo da região, principalmente na orla.

Sobre a retirada das famílias que vivem na faixa de domínio do trem, Grace disse que nem todas as casas serão removidas, apenas as que estão muito próximas da linha do trem e que possam impedir a obra de prosseguir. Ela nos corrigiu também e afirmou que o termo utilizado nessa situação não é “desapropriação”, mas “desafetação”, pois os terrenos são de propriedade da União e as pessoas receberiam pelo o que investiram na construção, ainda que tivessem invadido o terreno de forma irregular.

Acredito que a entrevista foi excelente, pois conseguimos respostas com maior exatidão em relação às questões que precisávamos saber. Talvez elas não pudessem ter sido respondidas assim através de nota, pois a conversa cara a cara acaba sempre sendo a melhor opção, mesmo à distância. Grace também se mostrou uma ótima fonte, como já esperávamos, por causa de seu perfil técnico, o que talvez não pudesse ter acontecido se falássemos com alguém de perfil político.

4.1.4 Danilo Silva Ferreira



Engenheiro civil e mecânico, formado pela Escola Politécnica da UFBA e natural de Feira de Santana, Danilo sempre foi um entusiasta do urbanismo e do transporte público. Trabalhou como diretor de políticas públicas e de mobilidade da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano (Sedur) de abril de 2017 até maio de 2019. Com ele, nossa entrevista

foi mais que bem-vinda, pois estávamos à procura de algum especialista que tivesse opinião favorável ao monotrilho. Já tínhamos entrevistado outras fontes e elas tinham muitas críticas, então não seria justo que apresentássemos uma reportagem apenas com opiniões negativas, pois não estaríamos sendo isentos.

Fizemos o convite a Danilo no dia 9 de novembro, por ele conhecer um colega de Daniel. A entrevista com ele aconteceu dois dias depois, em 11 de novembro. Pedimos para que ele se apresentasse, citando o período em que ele trabalhou como diretor na Sedur. Depois, iniciamos a entrevista efetivamente. Ele contou, durante seu período de gestão no órgão, ter sido responsável pelo projeto do trem intercidades Salvador - Feira de Santana e falou também, sobre a criação da rede integrada de transportes citada por Grace em nossa entrevista com ela.

Na sequência, ele classificou o sistema de trens do subúrbio como arcaico, com trens muito ruins, se posicionando de maneira firme ao trem como equipamento na região porque, em sua visão, traz grandes impactos à orla. Danilo justificou sua opinião ao afirmar que os ingleses que construíram a ferrovia viam a praia como local de descarte de dejetos, o que causava poluição, mas era aceitável na visão deles. Além disso, a engenharia da época considerava viável o trem passando ao lado do mar por conta da facilidade de construção em um terreno plano. Ele avalia também que manter o trem passando próximo à orla ou o VLT fazendo o mesmo, bloquearia a utilização do solo porque o monotrilho permitiria que as pessoas ou veículos pequenos passassem por debaixo das vigas, possibilitando deslocamentos motorizados ou a pé. Para o engenheiro, isso facilitaria o deslocamento das pessoas às praias com boas condições de balneabilidade.

Danilo prefere o monotrilho não apenas por considerar que aumentará as possibilidades de deslocamentos, mas também porque a proposta original do VLT não tinha encontrado nenhuma empresa interessada. Ele, que acompanhou o processo de perto, relatou que isso ocorreu porque as possíveis concorrentes temiam não haver demanda o suficiente, o que tornaria o sistema economicamente inviável. Outro ponto que ele trouxe foi que a velocidade do VLT é menor por trafegar no nível do solo e compartilhar espaço com carros e pedestres em alguns trechos. Isso, pondera, aumentaria o tempo de deslocamento dos passageiros. O ex-diretor da Sedur contou também que chegar no metrô com um VLT não era possível, dada a exigência no edital de licitação do projeto. Ele explicou que existe uma diferença de 160 mil passageiros transportados por dia entre uma demanda conectada ao metrô e outra não conectada. Sem a conexão, a demanda diária do VLT seria de apenas 90 mil passageiros, enquanto que chegaria a 250 mil com a conexão.

O engenheiro classificou que o monotrilho criaria novas saídas e acessos à capital baiana, e que há um estudo para que o sistema chegue ao distrito de Mapele, na cidade de Simões Filho, e tempos depois na entrada da cidade pela BR-324. Para ele, o monotrilho também transformaria o subúrbio em uma das principais portas de entrada em Salvador, movimentando a economia e gerando empregos. Apesar disso, defendeu políticas públicas que permitissem a utilização, como, como a redução do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) ou a não elevação dele por um período de 20 anos. Pegando o gancho das políticas públicas, perguntamos qual era a sua opinião sobre a tarifa de R\$ 0,50 do trem. Ele disse que entende o uso majoritário por pessoas de baixa renda e pelo valor considerado baixo, mas também falou que o trajeto do trem limita as pessoas a irem apenas de Paripe até a Calçada. Para ele, isso é uma “condenação prévia” (palavras do próprio) de que usuários do trem só podem ir apenas até a Calçada e a outras regiões não. Isso, diz ele, exclui a população do subúrbio do restante da cidade e dos empregos disponíveis na região metropolitana. Em relação a tarifa para pessoas de baixa renda, ele considera que é dever do poder público oferecer políticas públicas para isso e que, ainda assim, esse fator não poderia ser um impeditivo à chegada do monotrilho.

Danilo tinha um link e pediu que nós compartilhássemos a tela na reunião. Era um mapa que continha propostas para uma futura rede de transportes ferroviários na Bahia, que sairia à medida em que cada projeto pudesse ser economicamente viável. Entre elas, a expansão do monotrilho até Mapele e depois até Simões Filho. Outro projeto era o do trem intercidades Salvador-Feira, além de propostas de novas linhas de metrô. Ele queria mostrar que o monotrilho não estaria isolado ou integrado só ao metrô. Nos mostrou também um trecho de ferrovia entre Ilha de São João e Simões Filho desativado que poderia servir como passeio turístico utilizando os atuais trens do subúrbio para fins turísticos.

No final da entrevista, perguntamos o que ele acha sobre possíveis impactos visuais negativos que o monotrilho poderia causar, confrontando a visão que a professora Denise tem sobre o processo. Ele contou que as vigas-trilho são “estranhas” à paisagem, assim como o trem também é, mas que a utilização de um espaço hoje ocupado pelo trem, que se transformaria em parques lineares, ainda assim poderia ser melhor aproveitada.

Considero que a entrevista de Danilo foi excelente. Seu ponto de vista a favor do monotrilho foi tão bem sustentado que ficamos em dúvida de qual fala dele inserir como sonora em nossa reportagem. Ele ainda nos contou detalhes interessantes que sequer conhecíamos, como o projeto da rede integrada de transporte ferroviário na Bahia. De certa forma, ele ser uma das últimas fontes de nosso trabalho valeu a pena.

4.1.5 Alexandre Barbosa



Alexandre Barbosa é diretor técnico do consórcio Skyrail Bahia, responsável pela implantação do monotrilho no subúrbio. A concessionária vencedora da licitação realizada pelo governo do estado, em maio de 2018, é formada pela empresa chinesa BYD, e pela americana Metrogreen. Quando mapeamos nossas fontes no primeiro momento, acabamos não dando prioridade à empresa, mas após repensar quais vozes deveriam ser ouvidas, percebemos que cometeríamos um erro caso não entrevistássemos algum responsável.

Tivemos muita dificuldade para achar o contato da assessoria de comunicação no site e por isso decidimos ligar para o número disponível no site da BYD. Conseguimos entrar em contato com o setor de marketing, que nos forneceu o contato da assessora de imprensa Teresa Fayal, que trabalha em Campinas (SP), na sede da BYD do Brasil. Por esse caminho longo e pouco produtivo, começamos a pensar que não conseguiríamos uma pré-entrevista, mas acabamos conseguindo. O caminho para o agendamento após várias semanas, foi de longa espera.

Pensamos em levar apenas as questões técnicas para essa entrevista, mas repensamos, e decidimos levar também as questões sociais, como as desapropriações e o reaproveitamento dos espaços já existentes. Marcamos a pré-entrevista no dia 23 de outubro, no escritório da própria Skyrail Bahia. A assessora nos orientou a levar nossos equipamentos, já que a agenda de Alexandre, diretor técnico, estava muito cheia e ele não iria poder nos atender novamente. Naquele momento, ainda sem muitas outras entrevistas realizadas, ele respondeu às nossas questões.

Sobre o contato com moradores, Alexandre os informou que tinha uma empresa responsável por realizar este processo de intermediação, a Urbaniza Engenharia. Com relação aos moradores que terão que abandonar suas casas, o diretor nos explicou que na maioria, não poderia considerar desapropriação, uma vez que algumas dessas moradias estão como faixa de domínio da União. Mas informou que se houver casas fora desse domínio que sejam um entrave para a construção dos elementos do novo transporte, essas pessoas desapropriadas e receberiam uma indenização justa.

Alexandre falou que um site seria lançado pela própria empresa para apresentar o projeto à sociedade civil. Porém, ao ser perguntado se haveria tarifa social para passageiros de baixa renda ou qualquer subsídio, o diretor foi incisivo ao dizer que o assunto deveria ser tratado com o governo da Bahia. No fim, Malany Freitas, assessora que não conhecíamos e que acompanhou a entrevista, ofereceu seu contato e se colocou à disposição para nos esclarecer dúvidas e agendar uma entrevista definitiva.

Por causa da pandemia e da necessidade de distanciamento, não conseguimos gravar a entrevista presencial. Ao tentarmos marcar de forma on-line em setembro, recebemos a informação de que ele não poderia concedê-la por causa de sua agenda comprometida. Insistimos, mas não conseguimos e então solicitamos uma nota de posicionamento em relação a alguns temas.

Em nota, questionamos sobre de que maneira a empresa tem trabalhado na indenização das famílias que tiveram e que terão que deixar suas residências para que as obras possam avançar. Ela nos respondeu que “as famílias residentes na área diretamente afetada pela implantação do VLT do Subúrbio serão atendidas de forma justa, transparente e igualitária, segundo as diretrizes do Poder Concedente e de organizações internacionais, sendo adotadas as melhores práticas em aquisição de terras e processos de reassentamento involuntário. Pautado no respeito às pessoas, no interesse coletivo e na viabilidade, o projeto do VLT vai beneficiar diretamente cerca de 600 mil pessoas moradoras do Subúrbio. Arelado a um intenso Programa de Comunicação Social, o Programa de Reassentamento Involuntário é baseado em uma gama de coleta de dados por meio de fontes primárias e secundárias, sendo criadas formas de atendimento à população diretamente afetada compatíveis com a realidade local e que proporcionem uma melhoria na qualidade de vida dessa população, bem como a restauração dos seus meios de subsistência”.

Sobre quando as obras irão começar e qual a previsão de conclusão delas, a empresa nos disse que “o projeto de implantação do VLT está em andamento. O canteiro administrativo está instalado na região da Calçada e a Skyrail Bahia já recebeu o alvará que autoriza a obra no

primeiro trecho, Calçada-Paripe, expedido pela prefeitura de Salvador em setembro. Recentemente foi assinado o contrato para elaboração do projeto executivo de sistemas e o projeto executivo dos trens já está em fase final de aprovação pelo Poder Concedente. A empresa segue no cronograma com o desenvolvimento do projeto executivo de fundações e topografia. Além disso, está prevista para janeiro a chegada de três formas que sairão da Itália com destino ao canteiro de obras”.

4.1.6 Ilza Carla Bittencourt



Ilza Carla é moradora da região Suburbana desde 1996. A sua casa fica no bairro de Escada, especificamente atrás da estação de trem. Ilza é mãe de duas crianças, que assim como ela, estão sendo criadas tendo o trem como vizinho. Além de ter interesse pelo tema por ser moradora, ela também utiliza o trem como meio de transporte de forma frequente. Procurada por nós, Ilza se mostrou disponível para participar como fonte.

A pré-entrevista ocorreu no dia 30 de setembro de 2019, através do Whatsapp, por causa da falta de tempo da entrevistada. Nos áudios e mensagens enviadas, ela nos relatou a falta de informações por parte do governo estadual, e também da empresa responsável. No momento, ela não conseguiu emitir uma opinião concreta a respeito do projeto, justamente por não saber o que de fato seria feito no local.

A entrevista definitiva ocorreu no dia 12 de novembro de 2020, com perguntas enviadas pelo Whatsapp e respostas enviadas por vídeo. Tentamos utilizar o aplicativo Zoom, método

escolhido por nós devido a impossibilidade de gravar pessoalmente por causa da pandemia, mas a conexão falhou e não conseguimos prosseguir com a entrevista por meio deste aplicativo.

Ilza começou a entrevista contando que sempre ouviu boatos sobre a substituição do trem, mas eram só boatos, até que de fato essa mudança foi anunciada por uma assistente social que visitou sua casa e a casa de outros moradores. A informação era de que alguns moradores teriam que deixar suas casas, e também, que o trem iria parar de funcionar com a chegada do VLT. Esse projeto foi apresentado, segundo ela, como uma espécie de metrô elevado, que traria melhorias para a comunidade.

A entrevistada nos contou que a maioria dos moradores ficaram felizes com a notícia, pois ela mora em uma rua que é praticamente um beco e não há espaço para a passagem de carros, além de ter um acesso limitado por causa dos muros da estação e da linha férrea. Para chegar na Avenida Afrânio Peixoto, os moradores têm que subir dois lances de escadas para chegar na ponte que dá acesso à parte principal do bairro, ou ir por um caminho que passa pela praia e depois pelos trilhos. Por esses problemas que afetam a sua rotina e praticamente impossibilita o acesso de pessoas com deficiência motora, a notícia de uma reforma chegou trazendo esperança para os habitantes.

Como a casa dela não precisará ser removida, ela nos contou que está esperançosa por ser um transporte elevado, pois permitirá que os carros passem na sua porta, além de possibilitar a construção de praças e quadras. Para ela, se a empresa cumprir o que está nos editais, haverá uma valorização da orla suburbana, além de melhorar a renda per capita local. Sobre as casas próximas que serão removidas, Ilza informou que não foi dito valores na reunião com a empresa, apenas que teria um teto máximo de valor indenizatório.

O ponto negativo, segundo ela, será a questão do valor muito mais alto do que é cobrado atualmente no sistema ferroviário. Ilza se mostrou preocupada e usou como exemplo a própria situação; seus dois filhos estudam em uma escola no bairro de Coutos, e para levá-los e trazê-los, ela utiliza o trem. Com isso, ela gasta diariamente em média R\$3,00, pois seus filhos ainda não têm direito a meia passagem. Já com o valor atualizado do novo transporte, esse custo subiria para R\$23,40. Ela ressaltou que a comunidade é pobre e será diretamente afetada pelo novo valor tarifário, por isso, espera que a empresa solucione esse problema.

Ilza disse que recebeu algumas visitas de assistentes sociais no início das pesquisas, mas há mais de dois anos não recebem novas informações. Segundo ela, deram prazos diferentes para a parada do trem, que não ocorreu até o fechamento deste memorial, e ninguém tentou novo contato; nem com ela, nem com outros moradores.

A entrevista com Ilza foi esclarecedora, pois ela nos contou o que esperava para a região como moradora e como usuária do transporte, além de contar a sua impressão sobre a relação da empresa Skyrail Bahia com as pessoas que moram à margem das estações de trem.

4.1.7 Hortênsia Pinho



Hortênsia Pinho é promotora do Ministério Público da Bahia (MP-BA) e coordenou, pelo órgão, a realização de uma pesquisa que constatou a necessidade da aplicação de uma tarifa social para moradores de baixa renda da região do subúrbio, que não teriam condições de pagar a tarifa do VLT, já que o valor atual é de R\$ 0,50, e seria elevado para o valor da tarifa do metrô, que atualmente custa R\$3,90. Por esta razão, além da questão da representatividade do órgão, preferimos entrevistá-la pela sua atuação.

No caso da promotora, priorizamos estudar o seu envolvimento profissional e a atuação do MP-BA neste projeto, e por isso, não vimos necessidade de uma pré-entrevista. Após a conclusão do nosso estudo, entramos em contato e agendamos uma entrevista pessoalmente, porém, tivemos que remarcar por causa da pandemia.

Quando nos matriculamos no semestre suplementar, solicitamos uma nova entrevista pelo aplicativo Zoom, mas não obtivemos êxito por causa dos nossos horários incompatíveis. Para nos atender, a promotora nos deu a opção de responder às nossas questões por áudio no dia 23 de outubro de 2020, e nós aceitamos.

Questionamos quais são as medidas que o Ministério Público está tomando para cobrar do Governo do Estado e da empresa Skyrail Bahia a execução de um plano para mitigar os efeitos da ausência do trem enquanto as obras estiverem acontecendo, já que eles informam

que podem começar as intervenções a qualquer momento. Hortênsia nos informou que, de início, o MP-BA tentou algumas negociações sem sucesso.

Com isso, a solução foi entrar com uma ação na justiça, que caiu na 7ª Vara da Fazenda Pública. O juiz responsável por julgá-la não concedeu a liminar e, por isso, o órgão recorreu ao Tribunal de Justiça da Bahia (TJ-BA), em segunda instância. Lá, a relatora concedeu uma decisão liminar parcial que determinou a realização de um estudo do perfil da comunidade para a adoção de medidas mitigadoras, que tivesse a participação do Ministério Público e também da sociedade civil. A Skyrail Bahia realizou o estudo, que custou cerca de R\$ 35 mil, mas ele não contou com a participação das partes mencionadas, o que levou o órgão a entrar com novas petições, alegando descumprimento da liminar, e também pedindo a suspensão das obras. Até o fechamento deste memorial, ainda não havia uma resposta.

Questionamos também sobre um possível diálogo com a Prefeitura de Salvador para avaliar possibilidades de o sistema de ônibus urbano auxiliar durante o período de obras. Hortênsia nos respondeu afirmando que o governo estadual, por meio da Sedur, conversou com a prefeitura e que a resposta foi de que as concessionárias de ônibus municipais afirmaram ter condições de aumentar a frota para absorver a demanda órfã do trem. Sobre uma das soluções admitidas por ela para receber a demanda de usuários durante o período das obras, o aumento da frota da linha de ônibus metropolitana Mapele x Terminal da França, com uma tarifa diferenciada, a promotora disse que a questão estava na liminar que ainda não havia sido julgada.

Sobre a polêmica da mudança de nome e até mesmo de projeto, Hortênsia informou que a nomenclatura não chamou a atenção do Ministério Público, apesar de dizer que é uma estratégia política do Estado. Também afirmou que, para o MP-BA, o nome correto, segundo termos técnicos, de fato é “monotrilho”. Mas que, ainda assim, o julgamento do nome utilizado caberia mais ser feito por entes da sociedade civil, como a academia e a imprensa, por exemplo. Em relação à remoção de 364 famílias no entorno da obra, Hortênsia disse que a questão também foi judicializada, pois a Sedur tem utilizado uma metodologia de cálculo denominada “metodologia Conder” (em referência à Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia), que chega a valores incompatíveis com o valor de mercado para indenização. Segundo a promotora, tentativas de aperfeiçoamento foram feitas, mas o órgão público estadual se mostrou irredutível.

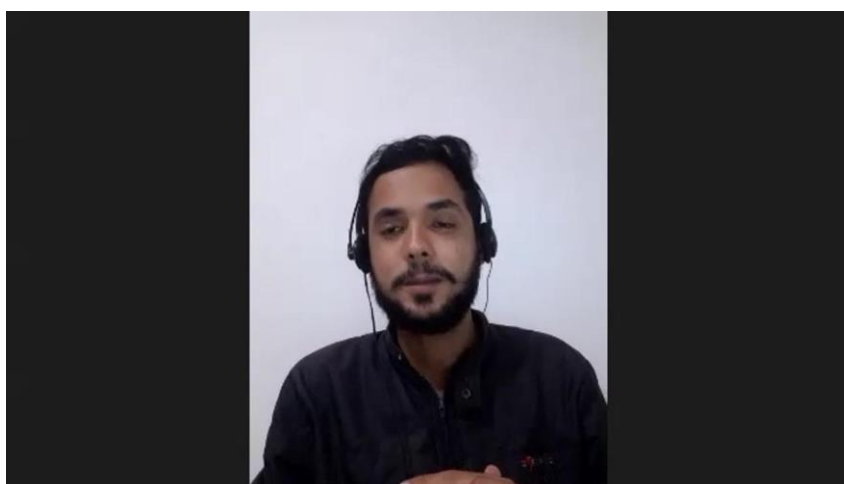
Aproveitando o gancho, Hortênsia falou também sobre as medidas compensatórias que deveriam ser tomadas pela Skyrail Bahia. O Ministério Público entendeu, segundo ela, que as ações propostas pela empresa à região do subúrbio e seus moradores foram consideradas

“insignificantes”, pois não traziam uma compensação efetiva. Na mesma linha, o licenciamento concedido pela prefeitura de Salvador para as obras precisava trazer medidas de caráter urbanístico e ambiental. A Skyrail Bahia precisava esclarecer de que maneira a implantação e o posterior tráfego do monotrilho seria feito em locais onde há patrimônio cultural e histórico tombado, como o prédio do Instituto do Cacau e a muralha do frontispício, no Comércio, além da antiga Fábrica São Braz, em Plataforma.

A promotora se mostrou preocupada ainda com uma possível gentrificação, processo no qual empresas privadas, se valendo da conseqüente valorização de locais do subúrbio que agora teriam um novo sistema de transporte, explorariam a região construindo grandes prédios, realizando a conhecida especulação imobiliária com a população pouco ganhando ou até mesmo, dependendo do caso, não recebendo nada. Isso definido em suas palavras como “mais-valia urbanística”.

Dessa forma, avalio que a entrevista com Hortênsia foi bastante interessante para o nosso trabalho, principalmente pela riqueza de detalhes com que as nossas questões foram respondidas. Isso fez até com que precisássemos procurar a própria Skyrail Bahia para que ela esclarecesse alguns pontos mais espinhosos em que foi citada, como as medidas de compensação insuficientes, mas não obtivemos resposta da empresa em tempo hábil.

4.1.8 Rafael Dantas



Formado pela UFBA, Rafael Dantas é historiador, professor e pesquisador na área da Cultura Material e Iconografia. Conhecemos ele assistindo a uma matéria sobre a história do subúrbio e do trem em que o dono da página Belezas do Subúrbio, Anderson Simplício, atuou como repórter para a TVE e Rafael foi uma das fontes. Nela, ambos pegaram o trem na Calçada,

desceram em Plataforma e foram caminhando até Escada. Nos chamou muito atenção a maneira didática como ele contava a história da estrada de ferro e também a linguagem acessível, por isso, o convidamos para que ele participasse.

O entrevistamos também pelo Zoom, na noite do dia 8 de outubro de 2020. Pedimos para que ele contextualizasse o surgimento da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco. Ele prontamente nos atendeu e contou o quanto isso foi importante para a cidade de Salvador e região. Demonstrou também que era necessário entendermos o ponto de vista urbano, a grandeza daquele um empreendimento na segunda metade do século XIX na capital baiana e os significados da cidade estar equipada com uma estrada de ferro que mudaria todo o transporte de mercadorias e de pessoas a partir desse momento.

Aquele momento, conta Rafael, era de conquistas com grandes avanços tecnológicos no cenário mundial, sendo um deles a locomotiva. O equipamento era referência do ponto de vista estético e trazia também a ideia de modernidade, velocidade e de progresso, sendo tudo o que havia de mais moderno para que as grandes cidades não ficassem para trás. A característica simbólica ficou demonstrada, segundo o historiador, em algumas cédulas brasileiras de reis que tinham a imagem da locomotiva.

A segunda metade do século XIX foi de grandes transformações em Salvador, principalmente no final dele. Depois da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, vieram algumas grandes criações citadas por Rafael, como o Elevador Hidráulico da Conceição (primeiro nome do Elevador Lacerda), as linhas de bonde puxadas a burros, a energia elétrica e o telégrafo, aparelho comunicacional que usava a eletricidade para enviar mensagens codificadas por meio de fios.

Rafael prosseguiu relatando que esse também foi um período em que Salvador despontou no comércio, e figuras vindas da Europa nesse período, como ingleses e franceses, foram fundamentais para que isso acontecesse. Os ingleses tiveram papel determinante na estrada de ferro, especialmente da Estação Jequitaia, primeiro nome da estação da Calçada, cujo projeto foi criado por eles. O pesquisador disse ainda que esse investimento em mobilidade veio apenas de fora do país, mas também de famílias soteropolitanas ricas naquela época. A então Estação Jequitaia se tornou um referencial urbano naquela região, destacando-se como um ponto de conectividade entre Salvador e Alagoinhas, conectando áreas e possibilitando o escoamento de mercadorias, além do próprio transporte de pessoas, que se tornou muito mais intenso. Se antes esse transporte de passageiros era feito em carros de boi, carroças ou veículos puxados por animais, agora era feito pelas locomotivas a vapor, muito mais velozes.

A chegada da ferrovia em Salvador provocou mudanças nos costumes, hábitos e maneiras de se utilizar esses equipamentos, de acordo com Rafael. Segundo ele, o vestuário das pessoas e a forma de se deslocar foram afetados. Partindo agora para a questão urbana e de formação dos territórios do subúrbio, ele lembrou que, em todos os lugares por onde o trem passou, foram se desenvolvendo, exemplificando com Plataforma, onde estava localizada a fábrica de tecidos São Braz, cujas ruínas estão lá até hoje.

Aproveitando o gancho, ponderamos a questão de o trem ter se integrado de forma tão intensa ao subúrbio a ponto de ter dado identidade à região, inclusive no próprio nome. Ele concordou e acrescentou que no século XX, a maior parte das pessoas que trabalhavam ou dependiam do trem começaram a ocupar terrenos nos arredores da ferrovia. Familiares, ou seja, filhos, netos ou outros parentes, se instalaram no local, o que, segundo ele, explica o grande número de histórias de pessoas que vivem às margens da linha do trem e que tiveram antepassados que trabalharam na ferrovia ou se mudaram para lá por causa dela. Enfaticamente, ele afirma que existia uma região antes da linha férrea e outra depois da instalação.

Como comentário final, pedimos que, por causa de seu grande conhecimento na história da ferrovia, ele comentasse sobre a substituição pelo monotrilho e o lado social do trem. Mesmo não sendo a área de atuação profissional dele, Rafael opinou que o aspecto social sempre precisa ser levado em consideração, pois ali vivem pessoas, há uma comunidade e que quando se fala de uma cidade, qualquer projeto deveria levar em conta os anseios da população. Para ele, o trem do subúrbio é um referencial para a região do ponto de vista histórico.

Com a entrevista de Rafael, obtivemos resultados bastante satisfatórios. Já tínhamos uma pesquisa prévia sobre a história do trem do subúrbio, mas era interessante para nós termos alguém que falasse sobre o assunto na reportagem e também, que tivesse uma explicação didática para que nós e os espectadores entendessem o assunto facilmente. Sendo assim, ele correspondeu às nossas expectativas.

4.2. Gravações

As primeiras gravações, de teste, foram realizadas no dia 17 de setembro de 2019. Foram utilizadas uma câmera compacta Sony DSC-H90, além de um celular Motorola. Tudo naquele momento era muito experimental. Começamos gravando na estação da Calçada e pegamos o trem rumo a Paripe, registrando imagens do interior do próprio trem e da paisagem que era possível ser visualizada das janelas. Após a finalização desta etapa, chegou o momento das gravações definitivas.

Naquela ocasião, observamos que o mais viável era realizar as entrevistas com personagens da região nos fins de semana. Para as fontes oficiais e especialistas da área, tais como Alexandre Barbosa, Denise Ribeiro e Gilson Vieira, respectivamente, pressupomos que os dias úteis eram mais viáveis para as gravações. A fim de dinamizar o processo, havíamos estabelecido um tempo para que todo o processo seja realizado: 10 minutos de conversa inicial e 1 hora, no máximo, de entrevista.

No final de 2019, nosso projeto recebeu apoio de um colaborador interessado no tema; Silas Fernandes. Amigo e colaborador, ele se ofereceu para nos ajudar a gravar os materiais, por ter experiência e também equipamentos específicos, como câmera digital. Inicialmente, tentamos gravar algumas vezes na estação de trem da Calçada, mas não conseguimos autorização dos responsáveis. A administração do sistema impõe diversos trâmites burocráticos, o que precisou ser ajustado em um momento posterior. Até que, no dia 31 de dezembro daquele ano, fomos gravar as primeiras imagens que poderiam ser aproveitadas no trabalho definitivo.

Pegamos o trem na estação de Periperi e fomos até Paripe, onde foram feitas imagens do fluxo de passageiros naquele local. Logo depois, voltamos ao trem, de onde fomos até a Calçada. Imagens do interior da composição e da ferrovia e seu entorno através da janela dela também foram realizadas, até chegarmos ao ponto final. Na estação da Calçada, gravamos vários ângulos do local e cenas de imagens de passageiros chegando e saindo.

As gravações com passagens estavam marcadas para o início de 2020, assim que o semestre começasse. Além disso, uma entrevista com a promotora do Ministério Público da Bahia (MP-BA), Hortênsia Pinho, também estava marcada. No entanto, todos nós fomos surpreendidos pela pandemia do novo coronavírus, que impôs a necessidade do isolamento social e nos forçou a adiar, por tempo indeterminado, tudo o que havia sido planejado até então. O trem não deixou de funcionar, nem reduziu os horários, mas as nossas aulas foram suspensas, e nós, devido aos cuidados recomendados pela Organização Mundial da Saúde (OMS), decidimos não gravá-las.

No mês de agosto, a UFBA aprovou a criação do semestre suplementar e nós decidimos cursá-lo. Apesar da pandemia, nós decidimos voltar a gravar, tomando todos os cuidados necessários. Como as entrevistas, por medida de segurança, ainda não estão recomendadas de forma presencial, decidimos gravar por meio do aplicativo de reuniões Zoom.

Ao mesmo tempo, sentimos a necessidade de fazer mais imagens do sistema de trens do subúrbio, visto que ele estava cada vez mais próximo de ter as operações interrompidas. Também necessitávamos gravar as passagens, ou seja, os momentos em que aparecemos em

frente às câmeras para destacar um momento fundamental da reportagem. Por isso, avisamos a Silas e, nos dias em que todos nós estávamos disponíveis, realizamos as gravações, seguindo as normas básicas de distanciamento e uso de máscaras. Devido às atividades de cada um, acabamos considerando mais adequado gravar aos sábados, pois o trem não funciona aos domingos.

Com isso, tivemos que lidar com algumas dificuldades, como só ter apenas um trem circulando neste dia, o que elevou bastante o tempo de espera. Outra dificuldade enfrentada por nós foi a autorização para que gravássemos nas estações do sistema, pois era necessário pedi-la à CTB. O processo de solicitação por e-mail era simples e a assessora de comunicação do órgão, Sara Cerqueira, sempre foi muito solícita e ágil, mas ao chegarmos nas estações, nem todos os profissionais de segurança terceirizados, com quem confirmamos a liberação para gravar, se mostravam receptivos. Mas, após a consulta na administração, liberavam.

No dia 17 de outubro de 2020, fizemos as primeiras imagens complementares ao trabalho. Gravamos nas estações de Periperi, na Avenida Afrânio e no interior de um dos trens que pegamos no sentido Paripe e voltamos nele até a estação da Calçada. Aquele não era o momento mais adequado para gravar as passagens, pois ainda estávamos fechando o roteiro e precisávamos realizar mais entrevistas. Acabamos gravando elas apenas no dia 31 de outubro, dois sábados depois. Porém, ao verificarmos as gravações, notamos que o microfone de lapela que conectamos à câmera de Silas não havia captado o áudio de nossas passagens, o que nos levou a gravá-las novamente no sábado seguinte, dia 7 de novembro. Dessa vez, utilizamos um gravador de voz para conectar o microfone, o que levou a um grande ganho na qualidade do áudio, ainda que precisássemos sincronizá-lo no momento da edição.

4.3. Roteiro

O roteiro da reportagem passou por sete marcos temporais: Introdução, História do subúrbio, história do trem, o trem atualmente, mudança para o VLT/Monotrilho e O trem como cultura e encerramento.

Introdução: Fazemos uma apresentação descritiva do trem do subúrbio, mas sem de cara entregar que estávamos falando do equipamento. Depois do mistério inicial, imagens atuais do trem do subúrbio, com composições chegando nas estações e passageiros entrando e descendo dele.

História do subúrbio: Aqui, fazemos um relato da origem da formação do território do subúrbio da cidade de Salvador. Traçamos um panorama histórico, conceituando inicialmente o que significa a palavra “subúrbio” segundo sua etimologia e seu significado na

área de urbanismo. Em seguida, falamos da origem propriamente dita, ressaltando o contexto da revolução industrial europeia, que começava a ter seus reflexos no Brasil e na Bahia. Falamos que o período trouxe grandes mudanças a uma região da cidade praticamente inabitada, que passou a ser aos poucos, com a chegada da Fábrica São Braz, onde está atualmente o bairro de Plataforma. Falamos do crescimento populacional, de como as belezas naturais foram até mesmo cenário de um romance do escritor Jorge Amado, de como os problemas sociais chegaram e, apesar deles, atualmente, o subúrbio tem suas qualidades positivas cada vez mais reconhecidas.

História do trem: Depois de falarmos da origem e história do subúrbio, fizemos o mesmo com o trem. Aqui, contamos a história do sistema, muito rica, por sinal, que ainda começa na segunda metade do século XIX, quando alguns membros da chamada Junta da Lavoura, que reunia ruralistas com alto poder aquisitivo, queriam a construção de uma ferrovia para ligar Salvador a Juazeiro, no norte do estado, onde estava localizado o Rio São Francisco. Falamos da reticência dos investidores locais em contribuir com o empreendimento e da ajuda necessária que os membros da junta precisaram buscar na Inglaterra, país especializado nas estradas de ferro. Inserimos sonoras do professor e historiador Rafael Dantas para enriquecer a explicação e também legitimá-la. Seguimos falando que a construção parou em Alagoinhas no ano de 1863 e que o complemento até Juazeiro só foi concluído 33 anos depois, em 1896. Seguimos o curso da história e relatamos fatos históricos, como a crise nas ferrovias brasileiras de 1911, que levou à mudança administrativa da estrada de ferro. Prosseguimos relatando outras mudanças, como a passagem dos trens pelas empresas VFFLB, RFFSA, CBTU, CTS e CTB, onde estão nos dias atuais.

O trem atualmente: Nessa parte, citamos os dias de funcionamento do trem e trazemos o contexto da pandemia de Covid-19. Por meio de dados divulgados pela própria CTB, mostramos a perda de passageiros totais por mês e a média por dia que o sistema teve de março a maio, com os números voltando a subir progressivamente a partir de julho, até atingir um patamar próximo do pré-pandemia em outubro. Ressaltamos que, mesmo com menos pessoas nas ruas, o trem não parou. Falamos da quantidade de pessoas transportadas no ano passado (2019), que poderia ser ainda maior caso o sistema funcionasse conforme o ideal. Mostramos as características atuais: quantidade de estações, extensão da ferrovia, tempo médio de duração das viagens, utilidade do sistema em horários de pico, entre outros.

Mudança para o VLT: Consideramos essa a parte mais densa de todo o trabalho, com a maior quantidade de dados, entrevistas, pesquisas e textos. Aqui, começamos a falar que o sistema de trens do subúrbio está passando por um grande processo de modificação, que,

basicamente, significava o seu fim e a entrada de outro modal essencialmente parecido, embora totalmente diferente em sua concepção: o monotrilho, antes chamado de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), como o apresentamos inicialmente. Utilizamos uma sonora da professora Denise para estabelecer a diferença entre os dois modais, que o governo da Bahia insistia e ainda insiste em dizer que são a mesma coisa. Logo em seguida, inserimos um trecho de um artigo do especialista em transporte ferroviário, Peter Alouche, em que ele é categórico ao afirmar que Monotrilho e VLT têm completas distinções. Seguimos, voltando a falar do processo de Salvador. Inserimos uma fala de Grace que trazia o histórico do projeto e, em seguida, fazemos uma linha do tempo a partir de 2013, quando o sistema de trens foi transferido para o governo estadual, juntamente com o metrô. Relembramos as tentativas de melhorias que foram feitas um ano antes e no início de 2013, mas que não davam muitos resultados. Falamos então das características do antigo projeto do VLT, quantidade de estações, das judicializações feitas entre 2017 e 2018, que atrasaram o início das obras, até a derrubada da última decisão, ocorrida em 2019. Em seguida, falamos das pesquisas feitas pelo Ministério Público Estadual que atestaram as dificuldades que pessoas de baixa renda teriam em pegar o monotrilho por causa do preço da passagem e inserimos posicionamentos da Skyrail Bahia sobre a questão da indenização a pessoas que precisarão deixar suas residências. Por fim, falamos sobre impactos visuais e urbanísticos do monotrilho, levantados pela professora Denise, e contrapomos com a visão do engenheiro civil Danilo. Encerramos com Alexandre, da Skyrail Bahia, falando sobre mudanças técnicas que seriam feitas para adaptar o monotrilho à atual realidade do trem.

O trem como cultura: Parte na qual falamos que o trem do subúrbio cumpria uma função além de meramente transportar passageiros: a de ser um elemento cultural da região. Nela, falamos sobre eventos culturais que são realizados nos vagões em determinados períodos, como o Forró no Trem, realizado no São João. Também mostramos passeios que são realizados por guias turísticos e historiadores, além de exibir trechos de matérias jornalísticas que falavam do sistema não da maneira negativa, bem costumeira devido aos seus problemas, mas de maneira positiva, ressaltando as qualidades que mereciam destaque.

Encerramento: com uma mensagem final, ressaltamos que, embora o trem tivesse cumprido um papel importante na história de Salvador, a situação do jeito que estava não dava para ficar. Reforçamos o objetivo de nosso trabalho, que não teve como objetivo fazer juízo de valor se um VLT ou monotrilho eram as opções corretas ou incorretas, mas sim expor os pontos de vista das pessoas envolvidas nesse processo e, principalmente, quem mais seria afetado por ele: passageiras e passageiros.

4.4 Cronograma

Tendo em vista o início do semestre em 2 de março de 2020, sem ainda qualquer indício de eventualidade que faria com que mudássemos todos nossos planos, tínhamos estabelecido o seguinte cronograma:

Dezembro de 2019: gravações das últimas semanas do sistema de trens em funcionamento e de algumas regiões dos bairros do subúrbio. De acordo com o governo do Estado, a previsão para a assinatura da ordem de serviço do VLT/Monotrilho é justamente neste mês. Além disso, a circulação deve cessar definitivamente na última semana de dezembro. Com isso, planejamos fazer as gravações em um sábado entre os dias 14 e 28, durante a manhã, horário em que os trens ainda estão circulando. Pretendemos fazer a viagem completa na linha, parando em estações. Ao mesmo tempo, pretendemos também conversar com os passageiros, fazendo um fala-povo, ou seja, abordando usuários do sistema nas estações para que possam contar sobre suas rotinas, qual alternativa vão buscar enquanto as obras ocorrem, o que acham do monotrilho, entre outras questões.

Janeiro de 2020: gravações do início das obras. Naquela época, a previsão era de que os trens já teriam parado de circular, o que não aconteceu. Pretendíamos ir a campo ao menos uma vez no mês, a partir do momento em que os trabalhos de construção do monotrilho fossem iniciados.

Fevereiro de 2020: contato com as fontes oficiais e secundárias para a realização das entrevistas definitivas. Faltando apenas um mês para o início do semestre letivo, a intenção era deixar todo o planejamento esquematizado com antecedência, verificando antecipadamente a disponibilidade de cada uma das fontes, a fim de facilitar todo o processo. Nesta ocasião, nossa expectativa era de marcar para as primeiras semanas de março as entrevistas definitivas com todas as nossas fontes.

Março de 2020: início do semestre letivo. Gravação com as fontes oficiais e secundárias. A princípio, nossa ideia era trazê-las para o subúrbio, se possível, próximo ao canteiro de obras do VLT/Monotrilho, para dar uma proximidade delas com o trabalho. Estaríamos sujeitos às disponibilidades de cada uma delas, mas estimamos gravar com as fontes oficiais entre a segunda e a terceira semana de março, devido à volta do carnaval. Imaginávamos também que seria necessário realizar uma capacitação já na primeira semana com o LABAV, pois necessitaríamos dos equipamentos disponíveis no local.

Abril de 2020: Início da edição da reportagem. Pretendíamos realizar, já nas duas primeiras semanas, as edições nas ilhas de edição do LABAV. Paralelamente, utilizaríamos os estúdios da Rádio Facom para gravar as narrações em off.

Mai de 2020: Prosseguiria a edição da reportagem. Ao mesmo tempo, continuaríamos atentos aos acontecimentos sobre as obras do monotrilha, a fim de verificar se, devido a um fato novo, será necessário promover alguma modificação sobre o material já editado.

Entre Junho e Julho de 2020: finalização do material da edição da reportagem. Gravação do arquivo em mídia digital. Apresentação e defesa pública.

Com a pandemia e a suspensão do semestre, acabamos não cumprindo o cronograma proposto antes dele e, com o período suplementar, tivemos que cumprir uma nova rotina com estabelecimentos de novos prazos que, algumas vezes, por razões alheias à nossa vontade, acabavam sendo modificados. Abaixo, segue-a:

Agosto de 2020: Reunião via WhastApp com o nosso professor orientador para decidirmos se cursaríamos o semestre suplementar ou se produziríamos e defenderíamos o trabalho apenas no ano que vem, quando havia uma expectativa de retorno às aulas presenciais. Conversamos entre nós dois para sabermos o que era melhor fazer. Tomamos a decisão de cursar o semestre suplementar. Sabíamos que não seria fácil, mas vimos que atrasar nossa formatura mais do que já aconteceu, ainda que pelas circunstâncias do momento, poderia nos privar de oportunidades profissionais, já que não teríamos o diploma em mãos. Decidimos de fazer algumas gravações presenciais, respeitando as normas de distanciamento, e fazer entrevistas online.

Setembro de 2020: Início do Semestre Letivo Suplementar (SLS). Discutimos entre nós dois para retomarmos o processo de produção, ao mesmo tempo em que nos reuníamos semanalmente com nosso professor orientador às quintas-feiras pela manhã para relatarmos os progressos obtidos a cada semana. Marcação das entrevistas com todas as fontes oficiais e secundárias através de e-mail e WhatsApp (nos casos em que tínhamos o número). Atualização contínua do memorial descritivo.

Outubro de 2020: Realização e gravação das entrevistas com as primeiras fontes (Gilson Vieira, Denise Ribeiro e Rafael Dantas) por meio do aplicativo de reuniões Zoom. Hospedagem dos materiais na nuvem para resguardá-los de eventuais perdas no computador. Finalização do roteiro e montagens iniciais da reportagem com os elementos que tínhamos até então. Edição parcial do esqueleto da reportagem em software. Apresentação de resultados parciais durante as reuniões semanais de orientação. Gravações complementares de ruas e

avenidas do subúrbio, do sistema de trens e primeira tentativa de gravação das passagens, que teve o áudio captado de forma inadequada. Atualização contínua do memorial descritivo.

Novembro de 2020: Gravação definitiva das passagens nas estações de trem da Calçada, Escada e Paripe, das últimas entrevistas online com fontes que ainda não havíamos conseguido retorno ou que ainda faltávamos conseguir contato (Danilo Ferreira Silva, Grace Gomes e Ilza Bittencourt) e das narrações em off a serem inseridas. Apresentação de resultados parciais durante as reuniões semanais de orientação. Finalização da reportagem e do memorial descritivo, com entrega de ambos os materiais para a banca.

Dezembro de 2020: Apresentação e defesa virtual. Eventuais ajustes no memorial e no próprio produto para envio posterior ao repositório da universidade.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Estudar em uma instituição federal é o sonho da maioria dos jovens que concluem o ensino médio, e no meu caso, não foi diferente. Descobri a minha vontade de ser jornalista no fim do ensino fundamental e desenvolvi esse desejo durante o ensino médio. Porém, apesar de desejar muito ser graduada em jornalismo, nem eu, nem a minha família tínhamos condições de arcar com os custos de uma faculdade particular. Naquele momento, eu decidi que não me conformaria com a situação, e busquei a única forma possível de realizar esse sonho: ingressar na UFBA. Estudei por muito tempo, com todos os recursos possíveis para suprir a ausência de alguns ensinamentos que não tive na escola, e consegui. Apesar de ter tido êxito, eu já imaginava que o caminho depois dali não seria menos complicado.

Antes de concluir a minha matrícula, que na primeira chamada era no curso de Produção em Comunicação e Cultura, eu pesquisei o máximo de informações possíveis sobre o universo acadêmico. Depois do resultado da segunda chamada, quando passei em jornalismo e tive que resolver a questão da matrícula anterior, me aprofundi no universo das possibilidades que aquele curso poderia me oferecer. Apesar de saber que a academia não era acessível para todos os suburbanos, eu senti o desejo de compartilhar o meu conhecimento de alguma forma, devolvendo para a sociedade as conquistas alcançadas por meio daquela oportunidade, mas nem imaginava como seria essa devolução.

Com o passar do tempo, fui pensando em todos os elementos que faziam parte da minha rotina e de qual forma eu poderia retratá-los jornalisticamente em alguma disciplina que permitisse essa atividade com o tema livre. Quando cursei a disciplina de jornalismo impresso, fui ainda mais fundo nessa busca. Observei que muitos moradores de Periperi estavam falando sobre a substituição do trem por um VLT, mas a informação não era completa. Ninguém sabia

dizer o que de fato seria feito com o transporte que fazia parte da minha rotina desde quando nasci, então decidi que eu iria atrás dessas informações.

A professora permitiu que eu fizesse uma matéria sobre o tema, e ali, comecei a fazer contato com algumas fontes que foram procuradas novamente para este trabalho final. Ao desenvolver a matéria, percebi que existia muito mais assuntos a serem tratados sobre a mudança do que caberia naquelas linhas. Então decidi que o trem e a sua substituição seriam o meu objeto de pesquisa para o trabalho de conclusão de curso.

Desta forma eu estaria realizando o meu desejo do início do curso; devolver em forma de serviço para a sociedade tudo que eu tinha aprendido. Principalmente para os mais afetados com a mudança do transporte: os moradores do subúrbio ferroviário. Levei adiante a ideia, enfrentei algumas dificuldades que quase me fizeram mudar de objeto, mas acabei mudando apenas de produto. O que seria um livro-reportagem, passou a ser uma reportagem especial. Tudo pensado para ser mais acessível para todos. E no caminho, convidei Daniel, um amigo querido.

Daniel tinha outro projeto para o seu TCC, que também envolvia a sua trajetória e a região onde foi criado, mas quando ouviu sobre o meu tema, se encantou por também ter uma história com o subúrbio. Ele felizmente aceitou o convite. Mas esse não foi o primeiro desafio compartilhado com ele. Nos conhecemos no dia da primeira matrícula e nos identificamos de cara, já que as nossas vivências periféricas eram quase as mesmas. Esse laço de amizade nos ajudou a enfrentar preconceitos e até mesmo dificuldades acadêmicas. Foi uma experiência gratificante ter dividido esse projeto com ele. Apesar de termos trocado bastante informações e apoio durante os semestres, nos assustamos com a proporção de um trabalho como o TCC, já que nunca tínhamos tido essa experiência. Os compromissos começaram a ser marcados, os prazos começaram a ser exigidos, e quando percebemos, já estávamos caminhando e aprendendo juntos sobre essa grande responsabilidade.

Entre os nossos obstáculos, como a demora de retorno das assessorias de comunicação das fontes, surgiu o maior de todos: a pandemia do novo coronavírus. Todos os nossos planos foram adiados ou completamente modificados. Parte do nosso roteiro com participação popular, uma das mais queridas por nós, teve que ser retirada. Até as nossas aulas foram suspensas por tempo indeterminado, fazendo com que as nossas expectativas fossem frustradas. Em setembro, com a chegada do semestre suplementar, decidimos nos matricular para concluir o curso nesta oportunidade, e com isso, voltamos a conversar diariamente sobre o nosso projeto, dessa vez com menos tempo e mais responsabilidades.

Durante a pandemia muitas pessoas perderam o emprego, ou passaram a trabalhar de casa com uma demanda menor. Mas eu e Daniel seguimos nos nossos estágios, em home office, mas com as mesmas demandas. Em Agosto, antes da matrícula no semestre suplementar, tive a necessidade de trabalhar informalmente em outro lugar além do estágio para suprir as minhas necessidades financeiras e as da minha família. Entre uma cobrança e outra, os danos psicológicos foram amenizados pela compreensão de Daniel, que nunca julgou. Mesmo estagiando em apenas um local, ele também enfrentou problemas e precisou da minha compreensão. Foi uma troca desde o início. Troca de conhecimento, pois Daniel entendia mais de mobilidade urbana que eu, devido à sua paixão por ônibus. De experiências, pois eu já tinha pensado em diversas partes do nosso trabalho. De compreensão e amizade, pois ambos enfrentaram dificuldades e se apoiaram. E de respeito, pois cada um teve a sua devida importância para a conclusão deste trabalho.

Sobre a substituição do trem, hoje, depois de entender o processo, percebo o quanto é necessária. O subúrbio precisa ser integrado à outra parte da cidade por meio da mobilidade, com um transporte digno e acessível. Acredito que este projeto deveria e poderia ser compartilhado popularmente desde o início, não apenas com informações superficiais, mas com informações que de fato respondessem às questões dos moradores e usuários deste transporte. Afinal, o trem faz parte da identidade do subúrbio.

Concluo o curso com a sensação de dever cumprido e com um grande sonho realizado. Sou grata à universidade por ter me proporcionado tanto conhecimento e crescimento, não apenas acadêmico e profissional, mas também pessoal. Certamente não sou a mesma Alana de 2016 e estou extremamente contente com isso. À Facom e aos professores desta instituição também agradeço por terem contribuído com a minha formação em Comunicação com Habilitação em Jornalismo. Ao professor Bau Carvalho, agradeço pelos ensinamentos, empatia e orientação. Aos professores Washington Filho e Jonicael Cedraz, agradeço pelo interesse no nosso tema e também, por terem aceitado o convite. A Daniel, por ter caminhado ao meu lado durante a graduação e por todo companheirismo nesta reta final. Agora, me sinto pronta e ansiosa para descobrir quais desafios profissionais me esperam.

6. REFERÊNCIAS

PATERNOSTRO, Vera Iris. O texto na TV: Manual de Telejornalismo. Rio de Janeiro: Elsevier, 1999

Prado Trens, Sistema de Trens do Subúrbio de Salvador. Disponível em: <<http://www.pradotrens.com.br/sistema-de-trens-do-suburbio-de-salvador/>>.

Acesso em: 17 Nov. 2018

ROCHA, Pedro Souza, Avaliação multicritério de alternativas de integração para melhoria da eficiência do sistema de trens de subúrbio da cidade do Salvador. 2016. 174f. Dissertação de Mestrado - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

Acesso em: 14 Nov. 2018

AMADO, Jorge. Os velhos marinheiros ou o capitão-de-longo-curso. Rio de Janeiro: Editora Record, 1977

Salvador em outro foco, *O Subúrbio nas páginas dos livros*, Disponível em: <<https://outrofoco.wordpress.com/2010/07/03/o-suburbio-nas-paginas-dos-livros/>> Acesso em: 10 Dez. 2018.

SANTURIAN, Alexandre, Ferrovias da Bahia: O trem suburbano de Salvador. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Bahia/suburbios/Trem-Suburbano-Salvador-1992.shtml>>. Acesso em: 04 Nov. 2018.

Site Encontra trem, *VLT Salvador*, Disponível em: <<https://www.encontrasalvador.com.br/sobre/vlt-salvador/>>.

Data de acesso: 02 Nov. 2018

SOUZA, Sírius. et al. A Ferrovia do Adeus: Um estudo sobre a estrada de ferro Bahia - Minas Gerais (Brasil). Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx>>. Acesso em: 01 Nov. 2018.

ZORZO, Francisco Antônio, Retornando à história da Rede Viária Baiana: os estudos dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia. 2000. Disponível em: <www2.uefs.br> em: 12 Nov. 2018.

FONSECA, Antonio Ângelo Martins da; SILVA, Silvio C. Bandeira de Mello. A Produção do Subúrbio Ferroviário de Salvador: os exemplos de Paripe e Periperi. [1992?b]. Disponível em: <<https://ateli5faufba2017.files.wordpress.com/2017/06/periferia-suburbio-ferroviario.pdf>>. Acesso em: 07 dez. 2019.

SOARES, Antonio Mateus de C. Cidade revelada: pobreza urbana em Salvador-BA, 2009. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/geografias/article/view/13265>. Acesso em: 07 dez. 2019.

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. Conselho Universitário. Resolução nº 01/2020, de 21 de julho de 2020. Dispõe sobre a suspensão de atividades acadêmicas e administrativas presenciais no período da pandemia da COVID- 19 e cria um semestre letivo suplementar no ano 2020. Salvador: Conselho Universitário, 2020. Disponível em https://drive.google.com/file/d/1bsLf5B6Z0DV_vAbEp7HSrHRI3DoJDKZa/view