



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

DANIEL BRITO DA SILVA

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

SALVADOR

2020

DANIEL BRITO DA SILVA

**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 do processo de construção 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 Ferroviário.	8
2.2	O sistema de trens.	10
2.3	A mudança para o VLT. Ou seria monotrilho?	12
2.4	Formato.	15
3	JUSTIFICATIVA	17
4	PRODUÇÃO	19
4.1	Entrevistas	21
4.1.1	Denise Ribeiro	21
4.1.2	Gilson Vieira.	25
4.1.3	Grace Gomes.	28
4.1.4	Danilo Silva Ferreira.	32
4.1.5	Alexandre Barbosa	35
4.1.6	Ilza Carla Bittencourt.	38
4.1.7	Hortênsia Pinho.	40
4.1.8	Rafael Dantas.	43
4.2	Gravações.	45
4.3	Roteiro.	47
4.4	Cronograma.	49
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	52
6	REFERÊNCIAS.	54

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelo cuidado e proteção, por não ter me desamparado nos momentos de maiores angústias.

Aos meus pais, Celia Brito da Silva e José Adailton Ferreira da Silva, pela criação, pelo cuidado, pelo apoio antes e durante a graduação. Por jamais terem soltado minha mão sempre que precisei.

A Alana, minha amiga e parceira neste trabalho, pelo convite, por ter confiado em mim, pelos vários momentos que, embora muitas vezes tenham sido de angústia, também foram de alegria. E, finalmente, por juntos, termos feito esse trabalho acontecer.

Ao professor Bau, por ter aceitado nos orientar, pela empatia e compreensão, pelas cobranças sempre que necessárias, por ter nos guiado da melhor maneira possível para que, hoje, esse trabalho tenha se tornado realidade.

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

A todas as amigas e todos amigos, que me apoiaram quando sempre precisei, que compreenderam as ausências nos momentos que precisei me dedicar melhor ao trabalho. Que não me deixaram desanimar e me incentivaram. Essa vitória também é de vocês.

1. APRESENTAÇÃO

São muitos anos de operação e, igualmente, uma grande quantidade de passageiros sendo transportada por um longo período. Pessoas que saem de longe do Centro e vão trabalhar, estudar, visitar familiares ou amigos. Não importa. O sistema de trens do subúrbio de Salvador tem grande importância para quem mora na região ou a visita com frequência. Pegar um trem na histórica estação da Calçada, ainda que, nos últimos tempos, seja algo que algumas pessoas tenham deixado de lado por conta do sucateamento do sistema e a consequente predileção pelos ônibus, muita gente, por necessidade ou gosto, ainda faz, qualquer que seja o destino: Santa Luzia, Lobato, Plataforma, Itacaranha, Escada, Praia Grande, Periperi, Coutos ou Paripe. Talvez até mesmo os bairros da parte de cima, que a linha férrea não alcança, onde, para chegar, pega-se um outro transporte, majoritariamente um ônibus, ainda que não haja integração tarifária.

São mais de 150 anos de existência, transportando crianças, adolescentes, jovens, adultos e idosos, homens e mulheres. No início de sua trajetória, até mesmo mercadorias, já que o sistema foi criado em plena época dos reflexos da revolução industrial na Bahia, marco responsável, inclusive, por impulsionar a origem do subúrbio ferroviário de Salvador. A chegada da ferrovia foi, como o próprio termo sugere, responsável por trazer essa denominação à região. O tempo passou, indústrias chegaram e bairros também surgiram. Ao mesmo tempo em que a população crescia, a demanda do sistema de trens, que, inacreditavelmente para os dias de hoje, chegava até cidades como Alagoinhas, no recôncavo, e Juazeiro, no norte do estado, aumentava. Mesmo com mudanças e redução no traçado, a ferrovia ainda transporta quem precisa dela, ao módico preço de R\$ 0,50.

Mas essa realidade está prestes a mudar: o velho trem que atende a região do subúrbio está, pelo menos desde 2015, em processo de substituição por uma tecnologia nova. Oficialmente, o Governo do Estado da Bahia, responsável pela administração do sistema, o denomina de VLT, sigla utilizada para resumir o que se entende por Veículo Leve sobre Trilhos. No entanto, em todo esse período, houve diversas controvérsias, como mudanças no projeto, por exemplo. A ideia concebida originalmente começou a ser projetada no ano de 2013 e foi apresentada em 2014 pelo então governador eleito Rui Costa. Naquele período, o projeto trazia a aquisição e circulação de composições mais modernas e com maior capacidade de passageiros, saindo da Avenida São Luís, em Paripe, passando pela atual via férrea até a Calçada e, a partir de lá, seguindo até o bairro do Comércio, região onde fica localizada o Porto de Salvador. No entanto, desde sempre, o processo foi bastante conturbado. Por, pelo menos

três vezes e por motivos diferentes, a substituição foi judicializada, o que trouxe um atraso de, aproximadamente, quatro anos até a assinatura da ordem de serviço para o início das obras, ocorrida em dezembro do ano passado.

Em meio a esse vaivém judicial, até mesmo as composições mudaram. Antes, o governo estadual anunciava o VLT de superfície, ou seja, que trafegaria no nível do solo, por onde passam os atuais trens. O relançamento do edital de licitação trouxe algumas mudanças. A empresa vencedora, a chinesa BYD (Build Your Dreams), trabalhava com uma tecnologia ainda incipiente no Brasil, mas comum em seu país de origem: o monotrilho, um sistema de composições, movidas por pneus de borracha, que trafegam em cima de vigas. Com o tempo, a gestão estadual passou a chamar o sistema de “VLT Monotrilho Elevado”, como se o monotrilho fosse um tipo de VLT, o que não consta em nenhum manual brasileiro de transporte ferroviário. Além disso, até a sigla adquiriu um novo significado dado pelo próprio poder público: “Veículo Leve de Transporte”, o que também não encontra nenhum embasamento técnico. Seria esta uma jabuticaba? Um neologismo? Questionamentos à parte, feitos com sobra de razões pela sociedade civil e seus demais agentes, o fato é que a substituição do atual transporte ocorre devido ao seu alto custo de manutenção, limitação de integração com outros meios, falta de segurança, entre outros problemas administrativos, financeiros e de mobilidade.

O sucateamento contínuo através dos anos foi o principal responsável pelo atual estado de abandono do sistema. Um exemplo é que após a desativação de grande parte da linha férrea por mudanças institucionais (Rocha, 2011), ou seja, de gestão, o trajeto percorrido pelas composições que, antes, atingia até cidades do interior do estado, passou a ser feito, desde a década de 1980, apenas do bairro de Paripe, na região suburbana da capital, até a Calçada. Se por um lado isso limitou a capacidade de transporte de passageiros, deixando-os reféns dos modais rodoviários (ônibus e carro particular), por outro isso fez com que os trens reforçassem sua condição de elemento pertencente à identidade cultural do subúrbio, já que, agora, serviam apenas aos bairros pertencentes a ele. Atualmente, com 13,5 km de extensão e 10 estações, os trens são constantemente utilizados pela população, principalmente por moradores da região, apesar da precariedade, o que inclui diversos problemas, como falta de manutenção adequada nas vias e, inclusive, nas composições, a maioria delas datada da década de 1950, quando o sistema ainda era administrado pela antiga Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA).

Contudo, o transporte ferroviário não é utilizado apenas como meio de locomoção. Os vagões em funcionamento também são usados como local para comemorar festas típicas como o São João, além de servir quase como ponto turístico para quem gosta de apreciar o mar

tranquilamente pelas janelas dos trens. Espaço de manifestações artísticas, histórias e resistência, este transporte faz parte da rotina dos habitantes de Salvador, principalmente da região onde ele percorre, afinal, ele nomeia o subúrbio da forma que ele é mais conhecido atualmente: Subúrbio Ferroviário.

Mas com todo esse processo de mudanças, surgem questionamentos: o que será feito com os trens, apesar de serem velhos, além das próprias estações? A população do subúrbio, especialmente a mais desfavorecida, vai poder pagar para usar o VLT, mon trilho ou qualquer que seja o nome? Enquanto as obras estiverem acontecendo, quais alternativas serão oferecidas à demanda cativa dos trens, já que não estarão mais circulando? O caráter social que existe atualmente será perdido para sempre? É justamente pensando na importância do sistema ao longo dos anos como principal meio de transporte e como modal de massa, com grande capacidade de transportar passageiros e ser um agente integrador entre regiões diferentes da capital baiana, além de estarmos vivenciando um momento de transformações técnicas, que surge a necessidade de relembrar a história, passar por ela e chegando até os dias atuais através de uma grande-reportagem. O seu objetivo não é apenas ser um mero relato histórico, nem mesmo fazer uma espécie de futurologia utilizando o juízo de valor, mas provocar uma reflexão em seus espectadores acerca de todo o contexto, dando voz a todos os atores envolvidos nesse processo, especialmente a quem será atingido por ele: passageiras e passageiros.

2. ASPECTOS DO TEMA

2.1 Subúrbio Ferroviário

O termo Subúrbio Ferroviário de Salvador surgiu com o passar dos anos e é usado para designar uma região litorânea, afastada do centro da capital baiana e que se desenvolveu com a chegada de uma ferrovia, o que, como se percebe, deu origem à sua denominação. Dentro da atual configuração, a região é composta por 22 bairros e é conhecida pela linha férrea. Sua origem territorial é inerente ao processo mundial de industrialização do século XIX. A revolução do setor, iniciada na Europa no século anterior, passou a ter reflexos no Brasil e na Bahia. Como distâncias precisavam ser encurtadas e o fluxo de relações econômicas e sociais tinha a necessidade de se tornar mais dinâmico, um meio de transporte moderno, rápido e eficiente poderia ser uma ferramenta facilitadora desse processo. Por isso, após anos de construção, foi inaugurada, em junho de 1860 a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, que servia tanto ao setor industrial quanto ao transporte de passageiros.

Seis anos mais tarde, em 1866, era inaugurada a Fábrica de Tecidos São Brás, na região onde atualmente está localizado o bairro de Plataforma. De acordo com Fonseca e Silva (1992), este foi o impulso para que o local passasse a ser ocupado por operários da própria companhia. Porém, o desenvolvimento de outros locais no entorno, a exemplo do eixo Lobato-Periperi-Paripe, ainda demorou um pouco mais. Esse passou a registrar grande crescimento populacional durante o século XX, estando, apesar disso, ligado ao processo de expansão urbana iniciado na segunda metade do centenário anterior. Os autores exemplificam o bairro de Periperi e falam sobre a instalação de uma oficina ferroviária no local, fundamental para o crescimento da população e do próprio território.

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 tempo passou e o subúrbio continuou crescendo, movido pela sua ferrovia que representava um pujante crescimento e movimento de pessoas transportadas rumo ao interior da Bahia. Foi dessa forma que o sistema ferroviário se tornou parte integrante da rotina dos bairros. Essa caracterização, que lhe deu forte identidade, ultrapassou barreiras e passou a ser retratada também na mídia, especificamente na literatura. Baiano, o já renomado escritor Jorge Amado, em seu romance *Os belos marinheiros* (1961), onde narra a história fictícia do Comandante Vasco Moscoso de Aragão, traz Periperi como um dos cenários e descreve a rotina e os costumes da população naquele tempo:

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)

Mas ainda que em seu princípio o subúrbio tivesse o papel de abrigar indústrias, ele era, em sua maioria, ocupado em sua maioria pelos próprios operários que trabalhavam nelas. As regiões mais centrais de Salvador eram ocupadas pelas classes dominantes. Tal política de desenvolvimento contribuiu para a criação das diversas desigualdades entre regiões da capital baiana no que se refere a aspectos urbanos, como oferta de serviços essenciais e garantias fundamentais. Soares (2009) conta que 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.)

Assim, 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 O sistema de trens

Por trás do que atualmente restou como o sistema de trens do subúrbio de Salvador, existe uma história ainda mais rica. O que conhecemos hoje tem origem ainda no século XIX. Tudo começou no ano de 1852, quando membros da chamada Junta da Lavoura, associação na qual se encontravam os homens mais ricos e influentes da Bahia, que, naquela época, ainda era uma província, tipo de divisão territorial utilizado por regimes monárquicos, desejavam a construção de uma ferrovia que ligasse a capital, Salvador, à região do Rio São Francisco. Três de seus representantes, Antonio Ferrão Muniz, Luis Francisco Gonçalves Junqueira e Justino Alves Sento Sé, em uma carta enviada à presidência da então província, diziam que a construção era vantajosa.

Segundo Fernandes (2006), os membros da Junta da Lavoura apostavam suas fichas na construção da ferrovia por acreditarem que ela, depois de pronta, desenvolveria economicamente uma região que, até aquele momento, era desprestigiada em relação às outras. Isso significava, na prática, que a produção agropecuária seria transportada de maneira muito mais rápida do que antes.

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).

Implantar uma ferrovia naquela época, ainda mais se tratando de uma tecnologia nova, não era uma tarefa das mais fáceis. Aquilo era visto como uma aventura e sofria uma grande oposição do governo nacional porque o traçado levantava grandes dúvidas sobre a viabilidade

econômica do roteiro, pois cortava terras chamado do alto sertão, vistas como as mais áridas da então província baiana.

Dessa maneira, em uma tentativa de facilitar o processo, o governo baiano tomou a iniciativa conceder incentivos financeiros aos brasileiros mais ricos para atrair investimentos em ferrovias locais. No entanto, a tentativa não deu certo e, por isso, foi necessário recorrer à Inglaterra, país especialista na construção das estradas de ferro. Em Londres, foi criada a Companhia Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, a fim de garantir a construção de uma ferrovia com os padrões europeus de qualidade. Após longas negociações e estudos técnicos, as obras começaram em setembro de 1858 na região onde está localizada atualmente a Avenida Jequitaia, em Salvador.

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 homônimo. 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 foi inaugurado em 13 de fevereiro de 1863, ligando Pitanga à cidade de Alagoinhas.

A ida até Juazeiro constava no projeto inicial, mas ficou paralisada. Isso aconteceu porque o governo imperial e a província da Bahia desistiram de uma garantia de juros de 7% dada à Companhia Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco. Com isso, a empresa desistiu e abandonou naquele momento as obras.

Em 1876, para retomar o projeto original, a construção da ligação de Alagoinhas a Juazeiro entrou em pauta novamente, se agora chamada de "prolongamento". Fernandes aponta que esse ponto em que parou a estrada inglesa encontrava-se a uma distância de 450 km do porto de Juazeiro. Logo em 1896, a ferrovia chegou ao norte baiano.

As ferrovias brasileiras, inclusive as baianas, no início do século XX, entraram em crise, o que levou à uma intervenção federal nos equipamentos. 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.

No ano de 1934, ainda durante o governo provisório 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: a Viação Ferroviária Leste Brasileiro (VFFLB). Ela teve como comandante um engenheiro baiano, Lauro Farani Pedreira de Freitas, que seria homenageado tempos depois em uma cidade da região metropolitana de Salvador. Houve diversas mudanças em sua gestão: 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 mudou de empresa novamente.

Porém, tempos depois, a ferrovia começou a ser sucateada com a falta de cuidado. Na década de 1980, o trem se limitou a ir apenas até Simões Filho (região metropolitana de Salvador) e, logo depois, Paripe. Em 1984, mais uma empresa é criada pelo Governo Federal: 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 transferidos para a Prefeitura de Salvador administrar, como parte de um programa de descentralização federal dos sistemas pelo país. E em 2013, percebendo que não havia mais condições de administrar, a o município passou os trens para o Governo do Estado da Bahia, onde estão até agora.

2.3 A mudança para o VLT. Ou seria monotrilho?

Com o sistema de trens cada vez mais defasado e problemático, uma solução transformadora era mais que urgente. Pensando nisso, logo após assumir a administração do modal, em conjunto com o sistema metroviário, o Governo do Estado da Bahia decidiu colocar para seguir em frente um projeto de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) que havia sido elaborado pela Prefeitura de Salvador na década de 2000.

As tentativas anteriores feitas pela prefeitura municipal para salvar o sistema de uma situação caótica pareciam não dar resultado. No final do ano de 2012, por exemplo, a Ponte São João, que liga os bairros de São João do Cabrito e Plataforma, foi reinaugurada após dois anos em obras. Mas logo na primeira viagem de inauguração, o trem que passava pelo equipamento quebrou. Ainda em 2013, pouco antes de repassar a administração para o governo, a prefeitura municipal entregou um trem reformado, com ar-condicionado. Era uma novidade que vinha em

um momento propício. Mas logo logo, semanas depois, ele parou de circular devido à incompatibilidade do tamanho com o túnel que existe na ligação dos bairros de Periperi e Coutos.

No começo, além de trazer trens mais modernos, a ideia era modernizar a linha férrea do subúrbio e criar mais estações. Se atualmente o trem sai da Estação Paripe, o governo do estado projetou um novo ponto de partida: a Avenida São Luís, também em Paripe, conhecida como Estrada Velha do Bairro. O ponto de chegada também era outro: a região do Porto de Salvador, localizada no bairro do Comércio, passando pela feira de São Joaquim. Ao invés das 10 estações, agora seriam 21. E com sete novas paradas no próprio subúrbio, em regiões como a do Lobato, São João do Cabrito e Coutos, por exemplo.

O tempo passou e, mesmo com as obras que ainda nem tinham começado, o projeto começou a ser contestado na Justiça. Em 2017, duas decisões liminares, ou seja, provisórias, que não eram definitivas, suspenderam o edital de licitação por possíveis problemas. A primeira, no mês de junho, apontava o risco de um contrato com cláusulas prejudiciais ao patrimônio e aos interesses públicos. A segunda foi em julho, mas o governo foi notificado apenas em agosto e a razão não foi divulgada pela imprensa com detalhes.

A terceira, em setembro, atendeu ao pedido de uma ação popular que também viu problemas no edital. Nesta terceira judicialização, o período de validade do edital acabou expirando no final do ano. Por isso, não pôde mais valer. Em 2018, o governo republicou-o. Em maio, o consórcio Skyrail Bahia, formado pelas empresas Metrogreen, dos Estados Unidos, e BYD, da China, venceu a licitação. Nesse período, surgiu uma grande polêmica. A BYD propôs a construção não mais de um VLT, passando em superfície, mas de um monotrilho, com vigas de concreto por onde os trens passariam. Isso levou também a mais uma modificação no projeto. Agora, a parada final seria na localidade da Ilha de São João, no município de Simões Filho, na região metropolitana de Salvador, e o sistema tinha a necessidade de chegar até uma estação de metrô. Com isso, agora, ao chegar na Feira de São Joaquim, uma bifurcação seria aberta para que o monotrilho subisse pela Via Expressa Baía de Todos os Santos, margeando as regiões da Soledade, Estrada da Rainha e Heitor Dias, chegando ao Acesso Norte. Diversas entidades a partir daquele momento começaram a criticar a proposta, por se ter proposto algo no início e, agora, ser executado outro.

Esses pontos acabaram embasando uma quarta suspensão do projeto. Em setembro, o então presidente do Tribunal de Contas do Estado, conselheiro Pedro Lino, determinou que tudo parasse novamente. A alteração no tipo de material rodante, ou seja, do trem, motivou a ação

do TCE. Na decisão, o órgão disse o objeto da licitação foi ampliado, pois o edital republicado dizia uma coisa, enquanto que o primeiro dizia outra. O segundo fazia referência à “implantação e operação de VLT ou outro modal equivalente de transporte público sobre trilho ou guia que o sustente”, enquanto que o primeiro citava apenas a “implantação e operação do VLT”, o que poderia ter abrido margem para que a empresa que vencesse a licitação não precisasse necessariamente construir um VLT, mas outro tipo de sistema.

Especialistas no transporte metroferroviário defendem claramente que há inúmeras diferenças técnicas entre o VLT e monotrilho. Alouche (2019) ressalta que o monotrilho e o VLT são modais que têm pontos em comum na operação e na capacidade de transporte, mas, ainda assim, são distintos, especialmente na tecnologia, inserção urbana e desempenho. Ele conceitua que o VLT utiliza uma tecnologia ferroviária com tração elétrica, advinda do final do século XVIII, época de domínio dos bondes, além de exemplificar duas cidades do Brasil que têm sistemas do tipo operando.

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).

Por outro lado, o monotrilho tem tecnologia distinta do VLT porque não circula sobre trilhos, e sim sobre vigas de concreto ou aço em elevado, com rodas de pneus, apoiadas na estrutura ou suspensas nela. Ao citar o caso de Salvador, onde esse debate ganhou uma profundidade ainda maior, ele chega à conclusão de que a escolha tecnológica entre ambos exige estudos e criteriosas análises, pois cada cidade tem suas particularidades, cada corredor sua especificidade e que apenas um estudo detalhado de alternativas pode determinar a melhor opção.

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 (ALOUCHE, 2019, p. 6).

A decisão do TCE baiano foi derrubada em janeiro de 2019 pela desembargadora Rosita Falcão, do Tribunal de Justiça da Bahia (TJ-BA) e um dos pontos que permearam sua decisão foi justamente o de ser VLT ou monotrilho. Em sua análise, as definições dos diversos tipos de modais sobre trilhos dadas por especialistas no tema são “imprecisas” e “não permitem afirmar

que houve uma ampliação do objeto da concorrência ou mera especificação”. O contrato para o início das obras foi assinado em fevereiro, mas a ordem de serviço para o início das obras aconteceu apenas em dezembro, após audiências públicas realizadas nos bairros do subúrbio feitas pelo governo estadual para a apresentação do projeto. Até o fechamento do trabalho, as obras efetivamente ainda não tinham começado.

2.4 Formato

Escolher produzir uma reportagem audiovisual nos moldes do telejornalismo foi resultado de uma análise comparativa. Falar sobre o trem do subúrbio, sua história e as mudanças que estavam prestes a acontecer talvez não funcionasse tão bem em formatos como radiojornalismo e web pelo fato de o audiovisual proporcionar maiores possibilidades de detalhar um conteúdo que, se fosse produzido em formato de monografia, não iria satisfazer a necessidade de uma relação direta com o campo da comunicação, já que essa é a nossa área de formação. Assim, ao pensar nos tipos de produtos que poderiam ser realizados, com o objetivo de que fosse melhor recebido, estando fluido e compreensível para todas as pessoas, surgiram duas possibilidades de formato: audiovisual ou livro-reportagem.

A reportagem especial está diretamente ligada ao formato audiovisual. Zani e Bueno (2014), utilizando a expressão “grande reportagem”, classificam-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 misturou dois aspectos: o atual e o histórico, já que houve um enquadramento que busca falar do passado, mostrar presente e trazer as perspectivas existentes para o futuro. O presente e o futuro estão mais ligados ao factual, pois o sistema de trens do subúrbio seguiu operando, apesar das limitações, e o processo de início das obras do monotrilho ainda é recente, embora esteja em andamento e leve alguns anos para ser concluído.

O conceito de reportagem especial é amplo e, por isso, se faz necessário o destaque dessa multiplicidade, ainda que as definições convirjam para o mesmo princípio. Para Medina (1988), a grande reportagem, 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).

No início, o pensamento era de 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 torna mais palpável o contato direto sobre o assunto, já que o objeto usado, o sistema ferroviário do subúrbio de Salvador, precisa ser mostrado.

Embora o sistema ferroviário tenha sido nosso principal objeto de estudo e retrato, foi preciso abordar como o processo dessa substituição está acontecendo. O contexto local e socioeconômico é bastante passível de ser alterado devido a vários fatores. Um deles, por exemplo, é o aumento no valor da passagem cobrada, dos R\$ 0,50. Além disso, a substituição de um modal antigo por um mais moderno traz a possibilidade da atração de investimentos comerciais e imobiliários, já que a região é bastante populosa. Ainda que tenha sido realizado há 10 anos, o último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apontou que o subúrbio tem uma população de 286.115 habitantes, somando todos os bairros pertencentes à Prefeitura-Bairro Subúrbio/Ilhas¹. Mas 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 ²322.986 habitantes.

Depois da prévia 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, foi amplamente aplicado no telejornalismo. Essa foi exatamente a linha seguida pela reportagem. Nele, segundo Paternostro (1999), a reportagem tem três elementos básicos: 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

¹ Os dados populacionais sobre a região do subúrbio, assim como de todas as prefeituras-bairro de Salvador, estão disponíveis no endereço prefeiturabairro.salvador.ba.gov.br, seção “Unidades”. Acesso em 25 de novembro de 2020.

² A soma foi feita utilizando a população de todos os bairros da Prefeitura-Bairro II (Subúrbio/Ilhas) com os bairros de Lobato e Santa Luzia, que, apesar de serem próximos, são locais diferentes.

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)

Foi essencial um texto em off para descrever as imagens dos trens, bairros do subúrbio e documentos exibidos na reportagem, uma passagem para imprimir a presença dos repórteres nos locais em que os materiais foram gravados, sejam elas as estações, a própria linha férrea, ruas e, por fim, as sonoras, que comprovaram o contato com as fontes entrevistadas pelo produto, sejam eles moradores, historiadores, urbanistas, além de outros especialistas no transporte sobre trilhos. Mas, como Partenostro mesmo afirma, a passagem não deve ser mais importante que a notícia. Isso implica em dizer 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. Com a reportagem deste produto sendo mais longa do que o convencional, ou seja, com duração maior do que um material factual, entendemos que a passagem precisava ser usada apenas em momentos estratégicos, que justifiquem a sua gravação.

Se aproveitando dessa condição, visualizamos que o formato audiovisual traz maiores chances de compreensão do conteúdo e maiores possibilidades de inovações por meio de recursos gráficos. Fazer um trabalho através da utilização de ferramentas de áudio, fotos e vídeos tornou-o mais acessível para quem pudesse assistir. A ideia foi 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. E assim consideramos que foi.

3. JUSTIFICATIVA

À medida em que o curso ia avançando, me sentia na necessidade de pensar no que faria como trabalho de conclusão dele. No entanto, nada se definia como ideia concreta. Isso só aconteceu em meados de 2017, quando eu estava no quarto semestre. À época, integrava o Petcom (Programa de Educação Tutorial da Facom), instância na qual tínhamos uma atividade denominada Terapia Acadêmica, onde nosso tutor nos orientava em ideias que pudessem, mais tarde, se converter em TCC. Foi quando apresentei um projeto de telejornal que pudesse ser

exibido nas telas dos ônibus de Salvador equipados com o sistema Bus TV³. O produto teria linguagem e conteúdo específicos, que atendessem ao público que viajava de um ponto a outro da cidade. A ideia foi bem recebida, mas senti dificuldades em concretizá-la, dada a complexidade dela.

Em 2018, já no sexto semestre, iniciei a disciplina de Elaboração de Projeto em Comunicação (COM116), que me forçaria a pensar em algo. Mas foi a partir da segunda aula que, quase subitamente e com certa naturalidade, elaborei e apresentei o que me movia a partir de então: fazer uma reportagem especial em rádio contando a história do desenvolvimento de Pirajá, bairro no qual eu vivo desde meus sete anos de idade. Eu havia me interessado pelo meio rádio ao cursar a oficina obrigatória e mais ainda quando passei a estagiar em uma emissora. Nesse caso, a ideia inicial era construir uma narrativa que buscasse contar como o local, histórico por ter sido palco da luta pela independência da Bahia, foi sendo povoado e se transformou no que é hoje. Para isso, seriam ouvidos principalmente moradores antigos. Porém, vi que precisava delimitar o escopo do material final. Assim, decidi escolher como marco inicial a década de 1970, período em que a ocupação populacional deu um grande salto após a antiga Companhia Progresso e União Fabril da Bahia, que detinha vários lotes no bairro, doá-los a quem estivesse interessado em ocupá-los. E como documentar e apresentar isso talvez não fosse suficiente utilizando apenas áudios, decidi modificar o formato: desta vez, seria o audiovisual, utilizando a linguagem do telejornalismo. Elaborado o projeto, apresentei-o ao professor, que se interessou por ele e, conseqüentemente, aceitou me orientar.

No meio do ano seguinte, em 2019, conversando sobre nossos planos e projetos, Alana me contou o seu projeto, que, à época, era um livro-reportagem sobre o legado que o sistema de trens do subúrbio ferroviário de Salvador deixaria, em meio ao início cada vez mais próximo das obras do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que o substituiria. A ideia estava em fase de elaboração, mas passava por algumas dificuldades. A maioria de todas, segundo ela, era a falta de reuniões por parte do professor que havia aceitado orientá-la naquele momento. Foi quando então, dado o meu grande interesse em mobilidade urbana e transporte público - em parte pelo objeto de estudo (o trem do subúrbio) - e também pelo fato de ter morado no bairro de Praia Grande até meus quatro anos de idade e continuar frequentando a região ocasionalmente, comecei a considerá-lo um tema interessante de se trabalhar. Quando contei isso a Alana, ela

³ Trata-se de uma rede de televisão para ônibus urbanos nas cidades brasileiras. O nome é em referência à BusTV, empresa pioneira no segmento que operou no Brasil entre 2006 e 2016, quando encerrou atividades na maioria das cidades. Atualmente, a marca atua apenas em Salvador, em veículos da Concessionária Salvador Norte (CSN), utilizando o nome “TV Ônibus”.

me propôs que pudéssemos fazer o trabalho juntos, já que tanto eu quanto ela considerávamos a ideia pertinente por afetar a vida das pessoas que moram no subúrbio e por termos uma ligação forte com a região e o tema. Naquele momento, abracei a ideia de contribuir com o projeto e, em comum acordo, conversamos e decidimos que uma reportagem audiovisual poderia ser a melhor linguagem para expressar o que desejávamos fazer, pois ela possibilitava coisas que um livro-reportagem não poderia mostrar com mais clareza, dadas as suas limitações.

4. PRODUÇÃO

Falar da produção de todo o material é mais do que necessário. Afinal, é importante saber como foi o processo, quais foram as suas etapas percorridas, dificuldades enfrentadas até se chegar ao resultado final. Sem produção não há produto e, embora esse seja o processo mais trabalhoso, relatá-lo com detalhes talvez seja a melhor maneira de desvendar os bastidores daquele resultado visto pelos espectadores.

Alana e eu tínhamos um projeto pensado conjuntamente e um trabalho a ser realizado igualmente em dupla. Justamente em virtude desse fator, sentimos algumas dificuldades para dividir as tarefas, já que nós dois tínhamos competência para realizar a maioria delas. Por isso, logisticamente, tivemos que dividir as nossas funções, apesar de estarmos trabalhando desde o início do trabalho com o mesmo interesse e os mesmos esforços.

Enquanto ela ficou responsável por entrar em contato com todas as fontes, marcar entrevistas, planejar o roteiro da reportagem e pensar na parte estética do vídeo, ficou a cargo de mim realizar a pesquisa sobre a história do trem do subúrbio, a própria região, levantar dados sobre o transporte de passageiros do sistema ferroviário e buscar o histórico da futura transformação dele em VLT. Pelo fato de já trabalhar com edição de vídeo desde antes de entrar na universidade e ter um conhecimento intermediário do assunto, também me ofereci para realizar a edição de toda a reportagem, sem que fosse necessário terceirizar o trabalho, seja pedindo apoio ao Laboratório de Audiovisual (LabAV) da Facom, seja contratando os serviços de um profissional especializado - o que poderia nos gerar um custo extra com o qual, possivelmente, não teríamos condições de arcar, ainda que os valores fossem igualmente divididos. Devido à pandemia e à suspensão das atividades da universidade - consequentemente, do LabAV - nós mesmos ficamos responsáveis pela edição.

O programa utilizado na edição da reportagem foi o Adobe Premiere CC 2020, software de vídeo com o qual trabalho desde 2014 - em outra versão - e cujo conhecimento de suas ferramentas adquiri de forma autodidata. Para a criação do fundo azul claro que serve de suporte para a inserção de imagens cujas dimensões não tinham condições de preencher a tela

respeitando suas proporções, foi utilizado o Adobe Photoshop CC 2020. Uma foto de um trem parado na estação da Calçada foi coberta com a imagem na cor citada e, em seguida, sua opacidade foi diminuída para gerar o efeito visualizado.

Na criação do efeito que destaca trechos textuais, como o significado da palavra “subúrbio” no dicionário de urbanismo, os editais de licitação do VLT lançados pelo governo do Estado e as decisões judiciais do Tribunal de Contas do Estado da Bahia (TCE-BA) e Tribunal de Justiça da Bahia (TJ-BA), foi utilizado o Adobe After Effects CC 2020. No processo de edição das narrações em off, foi usado o Audacity, clássico programa com ferramentas para áudio com o qual trabalho intensamente desde 2017.

Mas tanto pela responsabilidade de dar forma ao trabalho quanto pelo tamanho em si dele, torná-lo realidade não foi uma tarefa fácil. Houve momentos de bastante dificuldade na criação e na edição. Para representar graficamente a pesquisa feita pelo Ministério Público sobre as pessoas que utilizavam o trem em 2019, eu não queria fazer algo simples, e sim mais elaborado, dado o peso do trabalho. Por isso, tive que recorrer ao YouTube, onde encontrei tutoriais que mostravam como produzir gráficos animados de barras no After Effects. Não foi fácil, pois tive que acompanhar passo a passo como aquilo era feito e pensar em uma solução que não fosse complicada de aplicar, mas que, ao mesmo tempo, trouxesse um bom resultado visual.

Um outro desafio aconteceu especificamente na inserção da entrevista de Hortênsia Pinho. O fato de ela ter sido a única entrevista onde não conseguimos gravar pelo aplicativo Zoom utilizando áudio e vídeo - devido à disponibilidade da promotora que se chocava com a nossa - me obrigou a pensar em uma solução criativa onde a característica audiovisual do produto não se perdesse tanto naquele momento. Para isso, me lembrei de quando telejornais gravam entrevistas pelo telefone e, graficamente, representam o diálogo com duas caixas, sendo a de baixo geralmente da pessoa entrevistadora e a de cima a da fonte. Nessas caixas, ao mesmo tempo em que o áudio é reproduzido, há legendas que descrevem as falas, embora nem sempre com fidelidade, especialmente quando a fonte utiliza vez ou outra a linguagem coloquial.

Por fim, acredito que o outro momento que dispensou maiores esforços foi o de sincronizar nas passagens o áudio gravado em um gravador de áudio externo - com microfone de lapela conectado a ele - com o vídeo gravado na câmera. Os áudios brutos continham momentos desconexos com as imagens e o processo de selecionar o momento correto para encaixar não foi necessariamente difícil, mas trabalhoso, pois eram várias passagens para serem sincronizadas em momentos diferentes da reportagem.

Apesar de tudo ter sido tão dispendioso, de ter exigido bastante esforço, considero que há dois: um antes do TCC e outro depois dele. Tornar esse trabalho realidade exigiu muito, mas também me ensinou técnicas de edição de vídeo e de videografismo, área na qual quero, futuramente, expandir conhecimentos. Além disso, a divisão do processo satisfaz o ideal e, afetivamente, consolidou minha amizade com Alana, construída pouco antes mesmo do início efetivo do curso. Isso foi fundamental para que nossas decisões, tomadas conjuntamente, embora houvesse uma divisão natural das tarefas, refletissem na qualidade do produto final.

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). Ela foi escolhida como fonte não apenas pela sua qualificação profissional, mas também por duas razões especiais. A primeira delas é o fato de, na época do primeiro contato, lecionar uma disciplina chamada “Transporte sobre trilhos”, pertencente ao curso tecnólogo de Transporte Terrestre. A segunda é por, durante o terceiro semestre do curso, em uma pauta proposta por Alana para a disciplina Oficina de Jornalismo Impresso (COM123), ela ter se mostrado disponível como fonte para tirar dúvidas a respeito do sistema do subúrbio ferroviário.

A primeira conversa com ela para o trabalho ocorreu através de contato por e-mail, em um período onde eu e Alana ainda não tínhamos estabelecido uma divisão clara a respeito das tarefas do trabalho. No dia 6 de setembro de 2019, aconteceu o primeiro encontro pessoal, em

seu escritório na Escola Politécnica. Ao introduzir o assunto, ela declarou que a falta da divulgação do projeto executivo por parte da Skyrail Bahia impedia que ela emitisse um parecer pessoal favorável ou contrário à reformulação do sistema.

A especialista, no entanto, fez ponderações técnicas sobre o monotrilho e sua aplicabilidade em diversas cidades. Com conhecimento, apontou que soluções de engenharia poderiam ser aplicadas a trechos específicos que pudessem demandar maiores esforços, tais como a ponte de Plataforma e o túnel de Periperi. Nessa primeira conversa, ela contou ter integrado os estudos que atestaram a viabilidade técnica (não necessariamente econômica) da implantação de um sistema de trens regional, que poderia ligar Salvador às demais cidades da região metropolitana, cujo material em formato PDF nos foi repassado por ela mesma através de e-mail. O projeto do trem regional não foi levado adiante.

Denise se colocou à disposição para a entrevista definitiva, que também seria realizada no mesmo local. Quando o período letivo começou, estávamos pretendendo gravar com ela entre a terceira e a quarta semana do mês. No entanto, a pandemia da Covid-19, além de causar a suspensão das atividades da Ufba, fez com que adiássemos por tempo indeterminado não apenas a entrevista com ela, mas também com as demais fontes, além das gravações externas. Como havíamos mergulhado em um período de incertezas, não dava para saber quando e de que forma faríamos a gravação permanente. Após decidirmos cursar o Semestre Letivo Suplementar (SLS) e que faríamos as entrevistas com as demais fontes de forma online, voltamos a pensar em datas para elas. Além disso, devido à pandemia, tivemos que pensar em um programa para realizá-las, que oferecesse o recurso de gravação, pois a partir delas extrairíamos as sonoras que seriam inseridas na reportagem. Devido à sua popularidade, fácil utilização e boa qualidade de gravação, optamos pelo aplicativo Zoom.

Conforme a agenda de disponibilidade e de marcações, Denise foi a nossa segunda entrevista definitiva. Ela aconteceu no dia 8 de outubro, às 8h30 da manhã, por meio de uma sala criada no Zoom. A conversa durou cerca de 54 minutos, uma das maiores que fizemos durante todo o processo. Por e-mail, ela já tinha nos avisado que não poderia falar sobre as questões técnicas do novo sistema de Salvador, pois não conhecia o projeto a fundo e há algum tempo não acompanhava as questões mais relacionadas a ele. No entanto, afirmou que poderia contribuir ao falar sobre os impactos que um monotrilho de sistema pode causar no espaço urbano e regional.

E assim foi logo no começo da conversa. Ao fazermos essa pergunta, ela ainda foi cuidadosa ao introduzir o assunto, pois falou da importância do papel da mobilidade: possibilitar a movimentação das pessoas para atender às suas diversas necessidades e da função

do Estado em garantir a igualdade nas possibilidades do transporte coletivo. Logo em seguida, ela lançou luz sobre sua área de especialidade, o transporte sobre trilhos, e diferenciou as tecnologias do VLT e Monotrilho.

Como vantagens, Denise ressaltou que o VLT tem uma tecnologia específica, que se deriva dos bondes, modalidade de transporte que esteve presente em Salvador até pelo menos a décadas de 1950. A especialista destacou também outras características da modalidade, como ela poder ser segregada (separada) ou compartilhar o tráfego com outros espaços, como avenidas e ruas, por exemplo; as possibilidades de se harmonizar com o próprio espaço urbano e aproveitar redes de trilhos já existentes - o que poderia gerar facilidade econômica de implantação. Outro ponto apontado por ela foi o de que as estações poderiam ser construídas em nível, ou seja, no mesmo piso do solo, beneficiando pessoas com dificuldade de locomoção, enquadradas como Pessoas com Deficiência (PCDs). A única desvantagem apontada por ela foi o fato de que nos locais onde não há linha férrea, a construção poderia ser dificultada e trazer consequências, como a segregação de paisagens, modificação de ruas e avenidas, demolição de imóveis e até mesmo, dependendo do caso, a retirada de comunidades inteiras para que as obras avançassem.

Mas a sua opinião em relação ao monotrilho foi mais cautelosa. Ela o tratou como uma tecnologia que, embora fosse mais moderna, não havia muitos precedentes no Brasil e no mundo, ou seja, há poucos sistemas do tipo em operação e não poderia ser comparada tecnicamente com nenhuma outra. Nesse caso, segundo Denise, em termos de implantação, operação e manutenção, tudo é novo, pois as composições trafegam em cima de vigas e elas utilizam pneus. Outro ponto levantado foi a falta de experiências do monotrilho em longas e grandes distâncias. No Brasil, só existe uma, em São Paulo, que tem se mostrado problemática. Já diretamente sobre a realidade do sistema de Salvador, ela ressaltou pontos importantes, como o caráter social que o trem do subúrbio tem. Denise trouxe a questão de feirantes que trabalham na Feira de São Joaquim utilizarem o trem para transportar suas mercadorias, além da população de baixa renda como um todo. A especialista se mostrou preocupada com a falta de uma tarifa social no monotrilho. Enfaticamente, ela afirmou que um programa social vinculado a um transporte de massa é fundamental e não pode deixar de acontecer.

De maneira mais específica pelo fato de ela não ter respondido nossa pergunta no começo da entrevista, perguntamos mais uma vez sobre a questão dos impactos ambientais que a construção do monotrilho poderia gerar. Assim, ela nos respondeu e ressaltou que há, pelo menos, dois tipos de impacto: o visual e o ambiental. Ao falar do primeiro, ela fez um paralelo

com as obras do sistema BRT (Bus Rapid Transit) de Salvador que estão sendo realizadas na Avenida ACM, por conta da grande quantidade de elevados que, segundo ela, estavam prejudicando a paisagem. Como o monotrilho trafegaria em cima de vigas, elas poderiam atrapalhar a visão que os moradores que vivem no entorno têm da orla do subúrbio, embora quem estivesse andando nas composições pudesse visualizá-la.

Sobre o segundo impacto, ela ponderou que o monotrilho emite menos ruídos que o VLT pelo fato de ele trafegar sobre vigas ao invés de trilhos comuns, o que é um aspecto positivo. A sua maior contestação estava relacionada à construção. Denise afirmou que era preciso saber se o solo do tipo massapê, predominante na região do subúrbio e indo em direção às cidades de Simões Filho e Candeias, na região metropolitana, suportaria a instalação das vigas do monotrilho e o tráfego das composições.

A atual situação do trem também foi algo trazido por Denise quando perguntamos sobre o assunto. Ela revelou que havia trabalhado por um período no sistema de trens. Trouxe à tona o fato de que trens dos tipos que existem atualmente no sistema não são mais fabricados e que, com isso, a reposição de peças é ainda mais complicada. Não deixou de fora também a chegada de um trem com ar-condicionado reformado em 2013, que circulou por pouco tempo. Classificou a situação como desperdício de dinheiro público.

Por fim, ela concluiu a entrevista com uma opinião caso estivesse à frente de todo o processo. Denise afirmou que manteria a linha férrea que já existe no subúrbio, faria algumas melhorias, e implantaria o VLT. Além disso, disse que aproveitaria o trem tradicional para outras atividades, como de passeio turístico ou de atividade escolar. Ela defendeu que não se deve jogar fora o que é antigo, mas ressaltou que o trem precisa ser substituído, respeitando-se, ao mesmo tempo, os recursos públicos. Também se mostrou preocupada com o que seria feito com os trens e o restante do patrimônio ferroviário por não haver no horizonte um plano de preservação em paralelo às obras do monotrilho.

Avaliando de forma geral, penso que a entrevista acrescentou muito ao nosso trabalho. Ela soube ponderar muito bem os pontos positivos e negativos da implantação de um VLT ou de um monotrilho, enfatizou que são sistemas diferentes, ao contrário do que o próprio governo estadual vem afirmando. Também demonstrou preocupação com questões sociais, citando a importância do trem e sua tarifa para pessoas de baixa renda que o utilizam e na necessidade de se pensar uma solução para essa parcela da população.

4.1.2 Gilson Vieira



Gilson é coordenador do movimento nacional Ver de Trem - Trem de Ferro. O movimento foi fundado em 1986 e se destacou ao longo dos anos por atuar em defesa do transporte ferroviário de passageiros, além da preservação das ferrovias, composições, locomotivas e outros materiais, em um contexto marcado pelo sucateamento dos sistemas por todo o país e, conseqüentemente, pela prioridade maior dada ao transporte rodoviário.

Eu já havia ouvido falar de seu trabalho e visto alguns vídeos no YouTube que mostram sua atuação no movimento em defesa dos trens do subúrbio, o que me levou a conversar com Alana sobre a possibilidade de ele ser uma fonte para a nossa reportagem. Com ela concordando, veio o momento de ir em busca de seu contato. Porém, o primeiro encontro presencial aconteceu por acaso em uma manifestação que foi realizada por um grupo de moradores de diversos bairros do subúrbio no dia 5 de setembro de 2019, às 9h, na Governadoria, localizada no Centro Administrativo da Bahia (CAB). O protesto, apesar de ter acontecido por causa da incerteza em razão da proximidade das obras do monotrilho e da falta de informações por parte do governo estadual, teve como gatilho uma explosão na rede elétrica do fusível de um trem que estava parado na Estação Lobato, sentido Paripe, ocorrida dois dias antes. O incidente deixou alguns passageiros feridos, que pularam da composição devido ao desespero provocado pela explosão do equipamento.

Naquele dia, Gilson chegou ao CAB primeiro que o ônibus com o grupo de moradores. Ao fazer contato conosco, ele se mostrou de maneira bem solícita e dispensou cerca de 35 minutos para a conversa. Antes daquela, que era ainda uma pré-entrevista, começar de fato,

houve um bate-papo sobre a situação do sistema ferroviário do subúrbio. Durante este momento, ele revelou que era morador de Periperi. Com a devida autorização para gravarmos a conversa, foi possível perceber suas impressões.

Sua abordagem foi deliberadamente crítica ao projeto do VLT/Monotrilho. Em sua visão, o monotrilho, pelo fato de usar pneus em cima de vigas, não pode ser considerado um sistema ferroviário. Ainda em sua avaliação, o que deveria ter sido feito era a reforma da via férrea, a compra de novos trens e a ampliação do sistema até a região metropolitana, baseando-se em estudos de um projeto de trem regional até cidades como Simões Filho e Camaçari. Ele ainda ressaltou que composições reformadas, que, antes, estavam operando, foram guardadas dentro de um galpão. No entanto, ele se mostrou favorável à implantação do novo modal no trecho entre a Calçada e o Acesso Norte, passando pela Feira de São Joaquim.

Durante a pré-entrevista, o ônibus que trazia o grupo de moradores chegou ao CAB. Por essa razão, em vários momentos, houve interrupção, pois alguns deles chegavam para conversar com Gilson, seja para cumprimentá-lo, seja para pedir ajuda, pois enxergavam nele uma espécie de interlocutor com o governo, responsável pelas obras. A impressão se confirmou depois de alguns minutos: após a conversa, ele foi um dos que subiu até a governadoria para conversar com representantes do executivo estadual.

Depois de conferir a gravação da pré-entrevista, percebemos que ele representava uma opinião contrária à maioria do projeto e poderia fazer ponderações mais incisivas: criticar o que ele aponta como sucateamento do sistema, possíveis negligências por parte do poder público em várias esferas que o administraram, além de realizar considerações, como estudioso da área, sobre quais soluções, em sua visão, seriam mais viáveis.

Gilson deixou seu contato à disposição para que a entrevista definitiva pudesse ser gravada em dia e horário a serem agendados. Por, naquele momento, acreditarmos que ela poderia ocorrer em um momento onde as obras já teriam começado - o que não aconteceu - pensávamos que ele poderia não apenas manter o discurso anti-monotrilho, mas também abordar a importância que o sistema de trens teve sob uma perspectiva histórica.

A gravação da entrevista definitiva ocorreria apenas em março de 2020, durante o primeiro semestre do ano, período no qual estaríamos matriculados em COM118. Quando o período letivo começou, estávamos pretendendo gravar com Gilson entre a terceira e a quarta semana do mês. No entanto, a pandemia da Covid-19, além de causar a suspensão das atividades da Ufba, fez com que adiássemos por tempo indeterminado não apenas a entrevista com ele, mas também com as demais fontes, além das gravações externas. Como havíamos mergulhado

em um período de incertezas, não dava para saber quando e de que forma faríamos a gravação permanente.

Depois de decidirmos cursar o Semestre Letivo Suplementar (SLS) e que faríamos as entrevistas com as demais fontes de forma online, voltamos a pensar em datas para elas. Seguindo a lógica da disponibilidade de cada pessoa, Gilson foi a nossa primeira fonte entrevistada de maneira definitiva, às 20h30 do dia 6 de outubro. Assim como aconteceu com as outras, a conversa e a gravação foram através do aplicativo Zoom.

A entrevista durou 1 hora e 4 minutos. No início, ele falou um pouco sobre seu trabalho de militância com o movimento Ver de Trem, explicando sua origem e os feitos desde a criação. Um deles foi uma viagem feita pelo grupo de Salvador até o Rio de Janeiro, no ano de 1992, para participar da Eco92, conferência mundial sobre o meio ambiente. Logo depois, começamos a entrar na questão do monotrilho. Ele citou o processo anterior de preparação do projeto, quando o governo estadual tinha a intenção de substituir os trens do subúrbio pelo Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), trafegando no nível do solo, e chegaria até o bairro do Comércio. Segundo o ativista, essa decisão era correta, pois, a princípio, preservaria a ferrovia, mesmo com a troca da bitola, ou seja, da largura determinada pela distância entre os trilhos.

No entanto, em seguida, Gilson foi enfático ao criticar a mudança de VLT para o monotrilho. Ao citar a republicação do edital de licitação por nenhuma empresa ter se interessado pelo projeto anteriormente e por causa das judicializações, ele foi incisivo. Em sua opinião, o governo estadual cometeu falhas graves ao modificar a licitação para que quem a vencesse pudesse implantar o modal que propusesse - ainda que isso custasse a mudança do projeto - e também, depois disso, a nomear o VLT como “Veículo Leve de Transporte”, pelo fato de esse não ser o significado da sigla e não constar em nenhum manual de transporte metroferroviário.

De forma geral, acredito que Gilson foi uma voz importante para a reportagem por toda a sua vivência como entusiasta do transporte ferroviário de passageiros e por ser um militante da sua preservação e expansão. Ele falou com propriedade, entendia do assunto, e não apenas de forma técnica em relação aos sistemas, mas também mostrou ter uma preocupação social ao falar das pessoas em situação de vulnerabilidade, que poderiam ser afetadas com a parada dos trens e que, portanto, não teriam condições de pagar pela tarifa cheia do novo transporte

4.1.3 Grace Gomes



Grace é arquiteta e urbanista, formada na área pela UFBA. Atualmente, é chefe da Superintendência de Mobilidade (Sumob) da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano (Sedur), órgão pertencente ao Governo do Estado da Bahia, responsável pelas obras do monotrilho. Esta, ao mesmo tempo em que foi a última entrevista realizada por nós, praticamente próxima à finalização do trabalho, foi também a que mais demorou para ser marcada. Isso aconteceu por causa do retorno tardio da assessoria de comunicação da Sedur. O e-mail de solicitação foi enviado no dia 25 de setembro, às 16h15. Já esperávamos que essa fosse a conversa mais trabalhosa de ser conseguida e isso se refletiu quando quase todas outras as fontes ou assessorias nos davam um retorno, ainda que parcial, de nossos pedidos.

Para se ter uma ideia, como a resposta através do e-mail ainda não havia chegado quando já tínhamos feito ao menos quatro entrevistas, tivemos a necessidade de ligar diretamente para o telefone da assessoria da Sedur. Uma pessoa da equipe nos atendeu e informou que ainda não tinha uma resposta por causa da agenda apertada de Grace, que estava diretamente envolvida nas questões do monotrilho, e que por isso, ainda precisaríamos aguardar um pouco mais. Dessa forma, estabelecemos um prazo final, que era o final de outubro, não cumprido posteriormente. Ao ligarmos para esclarecer a falta da resposta, fomos informados de que o motivo foi o mesmo, ou seja, o curto espaço na agenda.

Devido a essa demora na resposta, interpretamos-a como um desinteresse em conceder a entrevista, o que nos levou a pensar em outra solução. Conversamos e decidimos elaborar várias questões gerais sobre o projeto do monotrilho, que seriam respondidas textualmente pela Sedur e inserida por nós na reportagem como nota de posicionamento. Curiosamente, após

fazermos esse pedido no dia 11 de novembro, recebemos dois dias depois (dia 13) uma resposta informando que a entrevista com Grace poderia ser feita no dia 17, às 14h30, por meio do aplicativo Zoom. E assim o fizemos. Enviamos as instruções por e-mail assim que recebemos a resposta da marcação.

Com alguns minutos de atraso, começamos a entrevista. Nossa primeira pergunta foi sobre quando e de que forma começou-se a se pensar em um projeto de substituição dos trens do subúrbio e porque essa necessidade foi identificada. Grace respondeu que tudo começou entre os anos de 2008 e 2009, quando o governo do estado, em conjunto com a prefeitura de Salvador, elaboravam uma proposta geral para que a capital baiana se tornasse uma das cidades-sede da Copa do Mundo de 2014. Nesse contexto, o governo estadual fez um levantamento dos projetos para a mobilidade urbana que existiam na Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), órgão municipal, e verificou que existia um projeto de VLT para a região do subúrbio, por onde trafegavam os trens. Porém, naquele momento, a proposta não tinha tanta importância pelo fato de a região não estar no eixo considerado pela FIFA, que envolvia o Aeroporto, a Arena Fonte Nova e a área dos hotéis. Segundo ela, foi elaborada uma proposta de rede integrada de transportes que abarcasse não apenas Salvador, mas também a região metropolitana, dado que o estado também é responsável por essa área. Quando Salvador já era uma das cidades-sede da copa, em 2011, a prefeitura da capital baiana propôs 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 estava muito endividada. Com isso, para que os projetos de mobilidade pudessem ser concretizados, a área precisou ser transferida para o governo estadual, que já era responsável pela segurança pública e pela construção do estádio de futebol.

Quando o Estado assumiu o metrô em 2013, os trens do subúrbio também passaram a ser de responsabilidade dele por meio da Companhia de Transportes da Bahia (CTB), ficando então, responsável pelo transporte sobre trilhos. De acordo com Grace, nessa época, o projeto da rede integrada, que havia servido de base para que Salvador sediasse os jogos da copa, começou a ganhar possibilidades mais concretas de se tornar realidade. Nesse período, o sistema já estava bastante sucateado. Foi nesse tempo também, segundo ela, que ferroviários e antigos funcionários fizeram uma proposta para que o antigo trajeto do trem até Alagoinhas fosse retomado, mas o maior trecho dele estava sob concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), empresa de transporte de cargas.

Grace seguiu falando também que, quando o metrô entrou em operação no ano de 2014, logo após o início da copa, a orientação já foi para que o projeto do VLT começasse a ser trabalhado. A equipe de planejamento, conta ela, também estudou a possibilidade de o trem

continuar, reformado, mas verificou que o trajeto Paripe-Calçada não atendia mais ao que chamou de “áreas de interesse”, termo usado para designar locais para onde a população se deslocava. Dois foram destacados por ela: o Centro antigo e a região do Iguatemi e Pituba. Isso significa que as pessoas que moravam no subúrbio não tinham mais a Calçada como destino final de suas viagens, e sim essas duas regiões, além de outras. Outra questão trazida pela superintendente foi de que o trem era um equipamento bastante pesado e com pouca flexibilidade para curvas, descidas e subidas, sendo também, tecnicamente, utilizado atualmente apenas para vencer longas distâncias e também para o transporte de cargas. Assim, para o transporte urbano, o trem não tinha mais viabilidade técnica em comparação com outros modais sobre trilhos, como o metrô, o VLT e o próprio monotrilho. Ela disse ainda que para grandes distâncias, o trem poderia ser adotado e citou como exemplo o projeto de um trem intercity entre Salvador e Feira de Santana, que ainda estava em elaboração. Ao finalizar essa parte, ela relatou os esforços que a CTB teve e tem tido para lidar com a falta de peças de reposição para os trens do atual sistema quando quebram.

Grace falou sobre o fato de a faixa de domínio do trem, ou seja, por onde o equipamento passa, pertencer ao governo federal, e das dificuldades que isso gerou para o avanço do processo das obras, muito por conta também da ocupação que foi gerada nesses locais, como moradores antigos que são parentes de ferroviários e têm essa forte ligação com o trem. Conta que nas audiências públicas feitas nos bairros, ela relatava o temor de algumas das pessoas perderem o trem por ele ter se tornado identidade da região, mas dizia também que a cidade cresceu, se desenvolveu e precisa se modernizar.

Perguntamos sobre o fato de, no início, o governo anunciar que faria um VLT, mas tempos depois dizer que agora seria um monotrilho, e também em divulgar o significado da sigla VLT como “Veículo Leve de Transporte” ao invés de “Veículo Leve sobre Trilhos”, ela não nos respondeu com exatidão sobre a mudança do significado, mas destacou a diferença que existe entre o VLT, que circula no nível do solo e compartilha o tráfego com os carros, motos, outros veículos e também pedestres, e o monotrilho, que trafega em cima de uma viga. Na sua visão, o monotrilho é mais vantajoso porque consegue transportar passageiros com mais rapidez justamente por causa do não compartilhamento da via como acontece no VLT, o que oferece ganho de tempo e garante uma demanda. Ela contou que o governo, no edital de licitação, exigiu que o sistema, ao chegar no Comércio, se integrasse com o metrô. Havia duas maneiras em estudo, sendo uma pela Avenida San Martin, encontrando na Estação Retiro, ou na Lapa. O equipamento da Skyrail tinha condições de fazer um trajeto mais ousado e, com isso, a proposta mudou para que o traçado fosse 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, que conecta as duas linhas do metrô.

Questionamos também sobre o que seria feito com as estações e os próprios trens. Grace afirmou que a estação da Calçada será transformada em uma espécie de museu do sistema. Ela acrescentou que vários dos equipamentos que estavam nas mãos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) estão sendo passados para o governo do Estado, como talheres e pratos que eram servidos nos trens de longa distância. Estações maiores, como a de Periperi, serão transformadas em espaços para o serviço público. Já estações menores serão aproveitadas dentro do projeto da realização de parques lineares onde existiam os trilhos. Em relação às composições, ela ainda não soube informar onde ficariam expostas. Grace comentou também que o conteúdo reunido pelo Acervo da Laje, conhecido por guardar objetos e peças características da região, que atualmente está reunido em duas casas no bairro de São João do Cabrito, poderia ser exposto em algumas dessas estações e que o governo estava próximo de iniciar uma tratativa com os responsáveis por ele. Ela comentou também que a Secretaria de Turismo tem intenção de investir no turismo da região, especialmente na área da orla.

Sobre a desapropriação das famílias que vivem na faixa de domínio do trem, questão relevante levantada por nós, a superintendente relatou alguns detalhes técnicos de critérios para o deslocamento das pessoas que vivem nelas. Ela disse que nem todas casas serão removidas, apenas as que estão muito próximas da linha do trem e que, eventualmente, possam impedir a obra de prosseguir. Ponderou ainda que o termo utilizado para esse caso não é “desapropriação”, mas “desafetação”, pois o terreno onde as casas foram construídas é de pertencimento federal. Nesse caso, as pessoas receberiam pelo o que investiram na construção. Outro detalhe trazido é de que após os moradores receberem a indenização para a mudança, a responsabilidade será inteiramente da própria Skyrail.

A avaliação geral é de que a entrevista foi bastante proveitosa, pois tivemos respostas concretas sobre questões que, caso recebêssemos em nota através do e-mail, talvez não fossem satisfatoriamente respondidas. A percepção também foi de que a escolha de Grace como fonte foi a mais adequada possível, pois ela está diretamente envolvida no processo, representa o governo estadual e é uma pessoa especializada no assunto, tendo, portanto, um perfil estritamente técnico.

4.1.4 Danilo Silva Ferreira



Danilo é engenheiro civil e mecânico, formado nas suas áreas pela Escola Politécnica da UFBA. Natural de Feira de Santana, segunda cidade mais populosa da Bahia e localizada a cerca de 100 km de Salvador, ele sempre se interessou pela área de urbanismo e transporte. Por isso, trabalhou como diretor de políticas públicas e de mobilidade da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano (Sedur) de abril de 2017 até maio de 2019.

A entrevista com ele veio em um momento bastante providencial. Já tínhamos realizado pelo menos cinco entrevistas e em quase todas elas, ficava visível para nós que havia mais críticas do que elogios ao projeto do monotrilho. Caso entregássemos e levássemos ao ar a matéria do jeito que estava, sem uma fonte que falasse a favor da mudança da forma como foi pensada, estaríamos sendo injustos e isso certamente seria percebido por quem fosse assistir.

Com isso, fizemos o convite a Danilo no dia 9 de novembro, uma segunda-feira, e fizemos a entrevista com ele dois dias depois, na quarta, 11 de novembro, à noite. No início, pedimos para que ele se apresentasse, pois não tínhamos muitas informações de seu currículo como especialista, citando o período em que ele trabalhou como diretor na Sedur. Feita a apresentação mútua, tanto dele como de nós também, iniciamos a entrevista. Ele citou algumas de suas ações como diretor na secretaria estadual, contou ter sido responsável pelo projeto do trem intercidades Salvador - Feira de Santana, que seria detalhado logo mais adiante, e falou sobre a criação da rede integrada de transportes que também foi citada por Grace.

Logo em seguida, condicionada à existência desse projeto de rede, ele expressou sua opinião sobre o sistema de trens. Em sua avaliação, o sistema atual é bastante arcaico, com trens

“muito ruins”. Ele afirmou também que é contrário ao trem como equipamento na região do subúrbio porque ele traz grandes impactos à orla que fica paralela à ferrovia. Para justificar seu ponto de vista, Danilo trouxe uma contextualização histórica ao dizer que os ingleses, que construíram a ferrovia no século XIX, tinham a praia como um local de depósito de dejetos, o que causava poluição, mesmo sendo aceitável na visão deles. Além disso, segundo ele, a engenharia da época considerava viável o trem passando paralelamente ao mar por conta da facilidade de construção em um terreno plano, não sendo necessária a terraplanagem para realizar ajustes.

Outro argumento usado por ele para sustentar seu ponto de vista foi o de que manter o trem passando paralelamente à orla ou o VLT fazendo o mesmo, já que são sistemas semelhantes, dividindo as vias, não era adequado porque o monotrilho permitiria que as pessoas ou veículos pequenos passassem por debaixo das vigas, dando mais possibilidades de deslocamentos motorizados ou mesmo a pé. A construção dos parques lineares, também prevista no projeto, também foi comentada por ele. Em sua avaliação, isso traria o deslocamento das pessoas às praias onde fosse possível tomar banho, por exemplo.

Danilo justificou sua preferência pelo monotrilho, que coincide com o posicionamento do governo estadual. Para ele, o monotrilho tem uma característica técnica que permitirá o fluxo das pessoas pelos locais onde, atualmente, estão os trilhos do trem. Outra razão, de ordem econômica, foi trazida por ele e não tínhamos até então conhecimento: o fato de que a proposta original, do VLT, durante a fase de licitação, não teve nenhuma empresa que se interessou por ela. Isso ocorreu porque havia um risco de não ter demanda o suficiente e acabar não sendo economicamente viável. Outro argumento foi a velocidade do VLT: por trafegar no nível do solo e compartilhar espaço com carros e pedestres em alguns trechos, a velocidade seria menor e o tempo de deslocamento maior, impactando na rotina das pessoas que necessitam de um transporte rápido e eficiente.

Outro ponto foi o de que não dava para chegar no metrô com um VLT, já que essa exigência constava no edital de licitação do projeto. Na prática, Danilo explicou que entre passageiros conectados e não conectados ao metrô transportados por dia, havia uma diferença de 160.000. Sem a conexão com o sistema metroviário, a demanda diária do VLT seria de apenas 90.000 passageiros. Conectando, portanto, esse número chega 250.000. Segundo ele, tecnicamente, o monotrilho respondeu à prerrogativa de chegar a uma estação de metrô, onde seria possível a integração. Outra vantagem citada foi a de que o monotrilho abriria possibilidade de caminhos alternativos que o trem e o VLT não dariam. Como exemplo, ele citou que há um estudo para que o futuro sistema chegue ao distrito de Mapele, na cidade de

Simões Filho, e, posteriormente, na entrada da cidade pela BR-324. Um comparativo técnico foi feito por ele: para subir grandes morros, um monotrilho seria mais viável porque sua capacidade de inclinação é de 10%, enquanto que um trem precisaria de, no mínimo, 1,5%, mas mal chega a 0,5%.

Para ele, o monotrilho também faria com que o subúrbio se tornasse uma das principais portas de entrada em Salvador. Com o VLT, isso não seria possível. Danilo exemplificou que uma pessoa que tivesse em Camaçari poderia chegar à capital através do monotrilho pelo subúrbio, favorecendo a movimentação econômica e proporcionando a geração de empregos, por exemplo. Mas ele defendeu que a implantação do projeto precisa vir acompanhada de políticas públicas que permitissem às pessoas utilizá-lo e também que permanecessem lá. Para isso, citou exemplos de políticas a serem adotadas pelo município, como redução do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) ou a não elevação dele por 20 anos.

Sobre a tarifa de R\$ 0,50 do trem, ele afirmou que compreende a questão da utilização por pessoas de baixa renda e pelo valor considerado baixo, mas ressaltou também que o trajeto do sistema é bastante limitador, pois, com ele, as pessoas só podem ir do subúrbio até a Calçada e vice-versa. Danilo definiu essa condição como uma “condenação prévia” de que usuários do trem pudessem ir apenas até a Calçada, não permitindo a chegada a outras regiões. Em sua avaliação, a tarifa se camufla como barata, mas exclui, na prática, a população do subúrbio do resto da cidade e ainda dos empregos que a região metropolitana oferta, já que quem pega ônibus paga a tarifa cheia, pois não há integração entre trem e ônibus, seja ele metropolitano ou urbano. Em relação à questão da tarifa para pessoas de baixa renda, ele entende que políticas públicas precisam ser implementadas para permitir esse acesso com o levantamento desse público e que isso não poderia impedir a chegada de um novo meio de transporte.

Danilo nos mostrou ainda um mapa com propostas para uma futura rede de transportes ferroviários na Bahia, que poderia ser implantada em breve caso os estudos apontassem para a viabilidade. Entre elas, estava a expansão do monotrilho até Mapele e, posteriormente, até Simões Filho. Havia também o projeto do trem intercidades Salvador-Feira, além de propostas de novas linhas de metrô. Seu objetivo com isso foi mostrar que o monotrilho não estaria isolado ou integrado apenas ao sistema metroviário da capital baiana, mas que ele fazia parte de algo mais grandioso que visava melhorar a mobilidade de quem vive na cidade e também em sua região metropolitana, embora muitos ainda precisassem ter a viabilidade financeira e técnica atestada. Ele nos revelou também que, naquele mapa, existia um traçado de ferrovia entre Ilha de São João e Simões Filho atualmente desativado e que poderia, em sua opinião, servir como

passaio turístico utilizando os atuais trens do subúrbio para fins turísticos, passando pela Baía de Aratu.

Por fim, perguntamos a Danilo se ele considera que podem haver impactos visuais negativos com a implantação do monotrilho, com o objetivo de confrontar a visão que a professora Denise teve sobre esse processo. Em sua avaliação, as vigas por onde as composições irão passar são “estranhas” à paisagem, assim como, em seu ponto de vista, o trem também é. Por isso, ele acabou colocando na balança: “Qual o maior impacto? O visual ou o impacto de se permitir a trafegabilidade e o uso do espaço do trem hoje para a prática de esportes, parques lineares, etc?”. Para Danilo, apesar de estranho à paisagem, o monotrilho permitiria a utilização de um espaço que hoje não é possível ser usado.

Eu avalio que a entrevista foi extremamente positiva para o nosso trabalho, e não apenas porque precisávamos e conseguimos alguém que tivesse um ponto de vista defensor do monotrilho, mas também porque acabou nos informando sobre detalhes dos quais não tínhamos conhecimento até então. Acreditamos que o fato de ele ter trabalhado na Sedur deu ainda mais propriedade para falar sobre o assunto, embora essa não tivesse sido nem de longe a nossa exigência.

4.1.5 Alexandre Barbosa



Alexandre Barbosa é diretor técnico do consórcio Skyrail Bahia, que está responsável por construir e operar o novo sistema do subúrbio. A concessionária é formada pela empresa chinesa BYD, e pela americana Metrogreen. Foi vencedora da licitação realizada pelo governo do estado, em maio de 2018. Em um determinado momento, percebemos que estávamos

focando em realizar contato apenas com o governo estadual. Sendo assim, partimos em busca de um contato com a empresa.

A procura inicial foi bem dificultosa, pois não encontrávamos o telefone da assessoria de comunicação/imprensa no site. Nos restou, então, ligar para o número que estava disponível no site da BYD, principal líder do consórcio. Uma das opções nos direcionava para o setor de marketing, com quem obtivemos o telefone da assessora de imprensa, Teresa Fayal (com base em Campinas, interior de São Paulo, sede da BYD) que, após várias semanas de espera,, conseguiu marcar a entrevista. Pensamos juntos nas questões que poderíamos abordar com o diretor.

Inicialmente, idealizávamos que uma abordagem técnica sobre o projeto poderia ser mais adequada, dada a área de atuação de Alexandre. No entanto, percebemos em seguida que poderíamos estar deixando de lado dúvidas que interessam aos moradores, especialmente no que diz respeito a desapropriações e à construção dos parques lineares ao redor das novas estações, por envolver questões de moradia e lazer dos próprios habitantes da região, que serão afetados.

Por fim, a pré-entrevista foi marcada e aconteceu no dia 23 de outubro, às 8h, no escritório da Skyrail Bahia, localizado no bairro do Caminho das Árvores. Acabamos levando uma câmera por recomendação da assessora, que havia avisado sobre a agenda apertada do diretor técnico e, portanto, de uma possível impossibilidade de ele nos atender posteriormente para a entrevista definitiva. As dúvidas que tínhamos até aquele momento foram esclarecidas. Alexandre nos informou que uma empresa de consultoria, denominada Urbaniza, estava realizando o processo de intermediação junto aos moradores.

Ele nos explicou ainda que algumas casas não poderão ser desapropriadas por estarem em território caracterizado como faixa de domínio da União, mas que as que não estivessem e representassem um entrave para a construção das vigas-trilho seriam desapropriadas, com indenização “justa” aos proprietários. Ainda de acordo com Alexandre, um site seria lançado pela própria empresa, a fim de apresentar o projeto à população, imprensa e especialistas na área. O lançamento acabou ocorrendo na primeira semana de dezembro através do endereço skyrailbahia.com.br. Sobre outras questões, no entanto, ao ser questionado sobre uma tarifa social para passageiros de baixa renda, o diretor se esquivou e declarou que o assunto deveria ser tratado com o governo estadual.

Ao final, uma assessora chamada Malany, que não conhecíamos até então e que acompanhou a entrevista, cedeu seu contato e se colocou à disposição para nos esclarecer dúvidas e agendar uma entrevista definitiva com o representante da concessionária. Devido à

pandemia, não conseguimos gravar a entrevista presencial, mas já imaginávamos que seria complicado por conta da demora no retorno. Em meados de outubro, recebemos a informação de que ele não poderia dar a entrevista em nenhum momento por conta de sua agenda apertada. Apesar de insistirmos, não obtivemos êxito e, como solução, solicitamos uma nota de posicionamento em relação a alguns temas, como a indenização às famílias que precisaram deixar suas residências e o estado de momento das obras.

Perguntamos sobre de que maneira a empresa tem trabalhado na indenização das famílias que tiveram e que terão deixar suas residências para que as obras possam avançar. A Skyrail 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”.

Em relação ao início das obras começar e qual a previsão de conclusão, 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 Bittencourt é moradora do subúrbio desde criança. Sua casa é no bairro de Escada, localizada exatamente atrás da estação de trem. Mãe de duas crianças, ela se interessou pelo tema não apenas por ser considerada uma líder comunitária, mas também por ser uma usuária assídua do sistema. Ilzinha, como é chamada, foi procurada por nós e se disponibilizou para falar, e, de certa maneira, representando os seus vizinhos.

Nossa pré-entrevista com ela aconteceu no dia 30 de setembro de 2019 por meio do WhatsApp, devido à sua falta de tempo. Através de áudios e mensagens de texto, ela afirmou que nem o governo estadual, nem a Skyrail Bahia tinham informado de forma clara às pessoas que vivem na região como o processo de substituição do trem pelo monotrilho seria realizado. Essa falta de informações foi determinante para que, naquele momento, Ilza não se sentisse no direito de opinar concretamente a respeito do projeto.

Nossa entrevista definitiva aconteceu no dia 12 de novembro de 2020. A princípio, assim como aconteceu com as outras, ela também seria feita pelo aplicativo Zoom. Mas quando ela entrava na sala, o áudio falhava, ou seja, ela não nos escutava e nós não a escutávamos. Depois de três tentativas, que envolveram a reabertura da sala, acabamos desistindo. A solução pensada por nós, de maneira prática, foi enviar as perguntas pelo WhatsApp e solicitar que ela respondesse gravando os vídeos, sempre com o celular virado na posição horizontal.

Logo no começo, Ilza relatou que, frequentemente, escutava boatos sobre a substituição do trem, sem sua veracidade comprovada. Depois de algum tempo, o que até então era boato se transformou em informação oficial. Uma assistente social foi à sua casa e também visitou outros

moradores do entorno. Segundo ela, naquele momento, as informações davam conta de que algumas moradores precisariam deixar suas residências, e de que o sistema de trens deixaria de operar logo após o início das obras do VLT. Contou também que, no ano passado, representantes do governo procuraram a comunidade para falar das mudanças e fazer reuniões, e que os prazos para o início das obras foram adiados várias vezes. Ilza disse ainda que, nesse ano de 2020, e até o fechamento deste memorial, ninguém ainda a procurou novamente para tratar da situação.

Os relatos, no entanto, não foram totalmente negativos. Ilza nos disse que grande parte das pessoas que moram na mesma região foram receptivos à novidade. Um novo sistema traria esperanças especialmente no que diz respeito à acessibilidade, pois a rua onde mora é bastante apertada, quase como se fosse um beco. Por isso, praticamente não há espaço suficiente para a passagem de carros. Outro problema é o acesso limitado em razão dos muros da estação e da própria ferrovia. O acesso à Avenida Avenida Afrânio Peixoto é difícil, pois as pessoas precisam subir dois lances de escadas para chegar à ponte de acesso à rua principal do bairro. A única alternativa é seguir por um caminho que obriga a passagem pela praia e, em seguida, pelos trilhos. Esses problemas que trazem prejuízos à sua rotina e inviabilizam, em condições ideais, o acesso de pessoas com deficiência (PCD), no contexto de quem vive na região, geram, ao mesmo tempo que preocupação, expectativas de melhorias, agora alimentadas pela notícia de uma intervenção urbana como a do monotrilho.

Na conversa, Ilza revelou, com grande alívio e felicidade, que sua casa não terá de ser removida. Sua expressão se traduziu também na expectativa da chegada do novo transporte: o fato de o monotrilho ser elevado, e não em superfície, passando pelo solo, deixou-a mais feliz, pois isso permitiria que veículos passem na rua, além de outras intervenções urbanas relacionadas ao lazer e bem estar, como a construção de praças e quadras. por exemplo, citada por ela. Em sua avaliação, caso a empresa cumpra o que foi acordado com o governo do estado, a orla do subúrbio terá grandes ganhos, o que poderia contribuir para melhoria da 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.

No entanto, Ilza revelou um ponto negativo com a mudança, que disse respeito à sua vivência: a tarifa do monotrilho, que teria um valor bem maior do que é cobrado atualmente no sistema de trens. Preocupada, ela disse que isso poderia prejudicar pessoas de baixa renda, principalmente quem está em busca de emprego, e, já que não foi esse o caso, detalhou sua situação a partir de um outro contexto: seus dois filhos, uma menina prestes a fazer dois anos de idade, e um menino, de cinco, estudam em uma escola no bairro de Coutos, bairro a duas

estações de distância. Para levá-los e trazê-los, ela usa o trem e, para isso, gasta diariamente, em média R\$ 3, pois as crianças ainda não têm direito à meia passagem. Já com o possível novo valor, de R\$ 4,20, esse gasto mensal teria um aumento substancial para R\$25,20. Com isso, ela espera que a empresa e o governo estadual possam trabalhar em conjunto para que essa questão seja resolvida da melhor maneira possível.

Avaliando de maneira geral, considero que a entrevista com Ilza foi bastante esclarecedora, pois ela conseguiu expressar tanto pontos positivos quanto pontos negativos da mudança de transporte em sua visão, o que gerou um equilíbrio em suas falas. Seus relatos como moradora e usuária do transporte foram bastante consistentes, especialmente quando era trata de seu exemplo com os dois filhos. Como, devido às medidas de segurança sanitárias causadas pela Covid-19 e à falta de equipamentos que pudessem abrir margem para isso, não conseguimos realizar um fala povo com usuários nas estações ou localizar mais pessoas para entrevistá-las pessoalmente, precisávamos de alguém que cumprisse esse papel em nosso trabalho. E assim foi com Ilza.

4.1.7 Hortênsia Pinho



Hortênsia Pinho é promotora de Justiça e Habitação do Ministério Público da Bahia (MP-BA) e foi responsável por coordenar uma pesquisa que verificou a necessidade 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 ele elevado para o valor da tarifa de um ônibus municipal que, atualmente, custa R\$4,20. Decidimos entrevistá-la por isso e também

porque, anteriormente, a promotoria chefiada por ela já havia decidido pela instauração de um inquérito para apurar os impactos urbanos e ambientais causados pela realização das obras.

Nossa prioridade, de início, foi estudar o seu envolvimento profissional e a atuação do Ministério Público na questão, o que nos levou a não vermos necessidade de uma pré-entrevista ainda em 2019. Depois de tirarmos algumas conclusões, entramos em contato com Alex, um dos estagiários da promotora e marcamos a entrevista para a terceira semana de março. No entanto, uma semana antes, a pandemia de Covid-19 já havia sido declarada, os reflexos chegavam a Salvador e, por isso, adiamos o encontro por tempo indeterminado.

Em agosto, ao nos matricularmos no semestre suplementar, tentamos uma entrevista pelo aplicativo Zoom, mas não conseguimos por causa do choque de horários. Para nos atender, a promotora nos deu a opção de responder às nossas questões por áudio, no dia 23 de outubro de 2020 e, devido à urgência do momento, aceitamos. Procuramos saber quais medidas o Ministério Público tem tomado para cobrar do Governo do Estado e da empresa Skyraill Bahia a execução de um plano mitigador dos efeitos da ausência do trem enquanto as obras estiverem em andamento. Hortênsia nos informou que, de início, o MP-BA tentou algumas negociações sem sucesso.

Dessa maneira, segundo ela, a solução foi entrar com uma ação na justiça, que chegou à 7ª Vara da Fazenda Pública. O juiz responsável pelo julgamento não concedeu a liminar, o que levou o órgão a recorrer ao Tribunal de Justiça da Bahia (TJ-BA), grau de segunda instância. Na corte, a relatora responsável concedeu uma decisão liminar parcial, que determinou a realização de um estudo do perfil da comunidade para a adoção das medidas. Esse plano deveria, obrigatoriamente, ter a participação do Ministério Público e da sociedade civil, o que não foi feito, disse Hortênsia. Ela nos contou que a Skyrail Bahia realizou o estudo, que custou cerca de R\$ 35 mil. Por causa da não participação do MP e da sociedade civil, novas petições foram feitas na justiça, alegando o descumprimento da liminar, e pedindo a suspensão das obras em razão disso. Até o fechamento deste memorial, ainda não havia uma decisão a respeito do assunto.

Outro assunto levantado por nós foi se houve diálogo com a Prefeitura de Salvador para saber se e de que forma o Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus (STCO) de Salvador poderia atender à população do subúrbio durante o período de obras. A promotora disse que o Governo da Bahia, atrás da Sedur, conversou com a prefeitura, tendo como resposta de que as concessionárias que operam o sistema disseram que haveria condições de realizar um acréscimo da frota para absorver a demanda que não utilizaria mais do trem. Porém, não tivemos informações sobre de quanto seria esse aumento, em quais linhas e outros detalhes. Em relação

a uma outra medida 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, Hortênsia declarou que a questão estava na liminar que não teve, até aquele momento, decisão tomada.

Hortênsia também foi perguntada por nós sobre a mudança de nomenclatura do projeto, 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 para se chegar a um denominador comum foram feitas, mas o órgão público estadual se mostrou inflexível. Por isso, a judicialização foi o caminho, na expectativa de que a questão encontrasse amparo no poder judiciário e que a melhor solução para isso fosse encontrada, seja pela manutenção das famílias nos locais onde vivem, seja pela indenização com valores justos.

Outra questão trazida por Hortênsia foi de que as medidas compensatórias trazidas pelas obras à região do subúrbio e seus moradores foram consideradas “insignificantes” pelo órgão, não havendo uma efetiva compensação. Em sua avaliação, o licenciamento concedido pela prefeitura de Salvador deveria ter mencionado medidas de caráter urbanístico e ambiental, o que não foi feito. Como questões a serem esclarecidas pela própria Skyrail, ela citou o tráfego do monotrilho, por ser um equipamento pesado, por regiões onde há patrimônio tombado, como o instituto do Cacau e a muralha do frontispício, no Comércio, e a antiga Fábrica São Braz, em Plataforma. Também mostrou temor em relação a um possível processo de gentrificação, definido em suas palavras como “mais-valia urbanística”, onde empresas privadas poderiam se aproveitar da valorização de áreas da região para construir grandes prédios e a população local pouco ganhar ou não ganhar nada com isso.

Com isso, acredito que, embora a entrevista não tenha acontecido da maneira que planejamos inicialmente como as demais (o que nos levou a pensar em como seria mais adequado apresentá-la), ela foi proveitosa para o nosso trabalho. Nossas questões foram respondidas com um bom detalhamento, o que nos levou a procurar a própria Skyrail Bahia para que ela esclarecesse pontos em que foi mencionada.

4.1.8 Rafael Dantas



Rafael Dantas é historiador e professor, formado pela UFBA e pesquisador na área da Cultura Material e Iconografia. Nós o conhecemos em uma matéria feita pelo proprietário da página Belezas do Subúrbio, Anderson Simplicio, para a TV Educativa da Bahia (TVE-BA) na qual ele foi uma das fontes. A reportagem mostrava também a história do trem do subúrbio, porém de uma maneira muito mais resumida, com ambos pegando o trem na Calçada e descendo em Plataforma. A forma como ele contava a história das ferrovias na Bahia e a linguagem acessível foi determinante para que o convidássemos, pois também não queríamos falar da história do trem de forma contínua, sem ter um especialista durante essa parte.

A entrevista, também feita pelo Zoom, aconteceu na noite do dia 8 de outubro. No começo, dada o seu interesse no assunto, pedimos para que ele explicasse o contexto do surgimento da ferrovia. Ele respondeu considerando ser importante para entender o aspecto central da questão férrea pra cidade de Salvador e região entender também o ponto de vista urbano, para que, assim, compreendêssemos o que é um empreendimento daquele na segunda metade do século XIX na capital baiana e o que significa a cidade estar equipada de uma estrada de ferro que mudaria todo o transporte de mercadorias e de pessoas a partir desse momento.

Segundo Rafael, a ótica daquela época era de conquistas com avanços tecnológicos no cenário mundial, e a locomotiva era um deles. Ele aponta que o equipamento, por si só, era a própria referência do ponto de vista estético da ideia de modernidade, velocidade e de progresso daquele contexto, sendo tudo o que havia de mais moderno da corrida para que as grandes

cidades não ficarem para trás. O historiador exemplificou com as cédulas brasileiras de reis, onde em algumas delas, a imagem da locomotiva estava presente.

Rafael nos ressaltou também que essa segunda metade do século XIX foi de grandes transformações em Salvador, principalmente no final dele. Como exemplos posteriores à chegada da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, ele citou também o Elevador Hidráulico da Conceição - primeiro nome do Elevador Lacerda - além das linhas de bonde puxadas a burros, a energia elétrica e o telégrafo, aparelho para a comunicação que usava a eletricidade para enviar mensagens codificadas através de fios.

Foi nessa época também que Salvador começava a se destacar no comércio, segundo nos relatou Rafael. O historiador pontuou a atuação de figuras europeias nesse período, como ingleses e franceses. Esse primeiro grupo teve participação fundamental na construção da estrada de ferro, especialmente da Estação Jequitaia, primeiro nome da estação da Calçada, pelo fato de essa ser sua especialidade. Rafael ressaltou também que o investimento em melhorias na mobilidade não veio apenas de fora do país, mas também de famílias abastadas que habitavam a cidade naquele tempo.

A Estação Calçada, conta Rafael, se tornou um referencial urbano naquela região, um marco do desenvolvimento urbano. Se destacou também como um elo essencial de conectividade entre Salvador e Alagoinhas. A estrada de ferro conectou áreas e possibilitou o escoamento de mercadorias e do transporte de pessoas muito mais intenso. O transporte que, antes, era feito em carros de boi, carroças ou veículos puxados por animais, agora era feito pelas locomotivas.

O historiador nos contou também que isso provocou mudanças nos costumes, hábitos e maneiras de se utilizar esses equipamentos. Mudou-se o vestuário das pessoas e a forma de se deslocar. Ele ressaltou ainda que, em regiões por onde o trem passou, elas foram se desenvolvendo. Como exemplo, ele deu o bairro de Plataforma, onde estava localizada a fábrica de tecidos São Braz, cujas ruínas estão lá até hoje e podem ser vistas por quem chega ao local de trem.

Perguntamos a ele sobre a questão de o trem ter se integrado de forma tão intensa ao subúrbio a ponto de ter imprimido uma identidade à região. Dentro desse contexto, ele falou sobre mudanças ocorridas posteriormente, já no século XX. A partir daquele período, muitas pessoas que trabalhavam ou dependiam do trem e da linha férrea começaram efetivamente a se instalar nos arredores dela. Seus familiares, ou seja, filhos, netos e demais membros, o que nos levou a ter, atualmente, diversas histórias de pessoas que vivem próximo à linha do trem que tiveram parentes ou antepassados que trabalharam na ferrovia ou se mudaram para lá em razão

da existência dela. Por isso, ele diz que tínhamos uma região antes da linha férrea e outra depois de sua implantação.

Pedimos também para que ele fizesse um comentário sobre os dias atuais, do contexto da substituição pelo monotrilho e da questão social de ser utilizado por pessoas de baixa renda. Embora essa não fosse sua área de atuação profissional propriamente dita, Rafael considerou que o aspecto social é o mais importante, pois na região vivem pessoas, há uma comunidade e se fala de uma cidade, e que qualquer projeto deveria levar em conta o anseio popular. Ele enxerga o trem do subúrbio como um referencial para a região do ponto de vista histórico, importante para a comunidade pelo papel de que desempenhou no passado e desempenha ainda hoje, mesmo com problemas.

Fazendo uma avaliação, considero que foi uma entrevista excelente para nós. Tínhamos já uma base da história do trem do subúrbio a partir das pesquisas que havíamos feito, mas necessitávamos não apenas de alguém que falasse sobre o assunto para a reportagem - o que tornaria falar da história menos cansativo - mas também de uma explicação didática para que entendêssemos o assunto com maior facilidade.

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 pedí-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 confirmávamos a liberação para

gravar, se mostravam receptivos no momento. Mas, após a consulta na administração, liberavam tranquilamente após comprovarmos os pedidos.

No dia 17 de outubro, 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, 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 ser 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 até 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 é 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 monotrilho, 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

Quando cheguei à universidade pública e, por extensão, à Facom em 2016, não pensava ainda com tanta clareza no que eu queria fazer para concluir meu curso. Mas à medida em que os primeiros semestres foram avançando e eu compreendia o papel do ambiente no qual estava, essa falta de preocupação se esvaía aos poucos. Foi a partir desse momento também que passei a assistir a algumas defesas de TCC e me imaginava naquelas mesmas condições um dia.

Nesse período da vida acadêmica, por uma questão pessoal, eu comecei a acreditar que o meu projeto de conclusão de curso deveria levar em conta a minha realidade de vida, as minhas vivências, os lugares onde nasci e vivi. Refletir e honrar minhas origens, de morador da periferia, cotista e egresso de um colégio público estadual. Em razão disso, foi assim que, no ano de 2018, eu consegui pensar na minha primeira ideia a princípio: uma reportagem especial em formato de rádio sobre a transformação do espaço urbano de Pirajá, bairro onde moro há mais de 10 anos. Em seguida, eu havia mudado de ideia quanto ao formato, que passaria a ser audiovisual, linguagem que eu domino pelo menos desde 2014, ainda que de maneira autodidata.

Mas tudo mudou no ano seguinte. E como dizia uma das letras de Raul Seixas, cantor e compositor conterrâneo que eu admiro, “prefiro ser essa metamorfose ambulante do que ter aquela velha opinião formada sobre tudo”. Só que o que mudou nesse caso não foi a minha opinião sobre o fato de minha saída da universidade levar em conta minhas vivências e realidade, mas o projeto pensado inicialmente. Quando Alana me falou de seu projeto envolvendo o trem do subúrbio, me lembrei automaticamente do meu período como morador de Praia Grande e, apesar de ter saído para morar na Ribeira, das minhas idas a Periperi com meu pai em quase todos os sábados para atividades de um grupo musical da Igreja Adventista do Sétimo Dia de Praia Grande, no qual ele cantava, que continuaram acontecendo. Isso alimentou a minha relação com o subúrbio de Salvador, conseqüentemente com o trem. Lembrei também de quando o pegava com minha mãe, dos trens com a faixa azul da CBTU, dos ambulantes que vendiam em baldes a famosa bala de café, bastante comum na época, e das embalagens dela que ficavam espalhadas pelo chão dos trens. Ainda que não tenha sido por um grande período, uma parte da minha vida estava ali.

Fiquei bastante honrado e feliz quando Alana me convidou para que eu pudesse fazer parte desse projeto. Por ela ter confiado em mim, por ter acreditado que eu poderia somar e contribuir para que, hoje, estivéssemos entregando esse produto. Digo seguramente, sem medo de errar que, se não fosse por ela, nada teria acontecido e saído do papel, afinal a ideia inicial

foi pensada por ela, ainda que eu tivesse chegado em seguida para somar esforços. Nos conhecemos antes do curso de fato começar, quando estávamos na fila do colegiado da Facom, e quando ela me disse que morava em Periperi, fiquei bastante feliz, pois estava conhecendo alguém com uma realidade e vivências semelhantes aos meus, além de ser minha quase ex-vizinha. Sim, quase ex-vizinha porque tempos depois, descobri que a rua onde ela morava ficava a cerca de dois minutos da minha, em Praia Grande.

Esses detalhes de vivências semelhantes acabaram, de certa forma, contribuindo para que nossa amizade florescesse ao longo do curso, já que conseguíamos entender os problemas que cada um enfrentava e os leões que cada um matava por dia para permanecer na universidade. Dos privilégios que não tínhamos se comparamos com outros colegas do curso. Acredito que isso foi fundamental para que, no processo do TCC, compreendêssemos quando ocorriam eventuais problemas, alheios à nossa vontade.

Igualmente como ocorreu no em todo o curso, não poderia ter sido diferente no TCC. Era um projeto muito mais desafiador do que tudo o que já tínhamos enfrentado antes. Começamos a lidar com a necessidade de cumprir prazos, ao mesmo tempo também em que precisávamos trabalhar. Considero esse que foi o nosso maior desafio, pois isso tomava parte de nosso tempo, mas, ao mesmo tempo, nos desdobramos para atendê-los. Outro desafio foi o retorno tardio de algumas fontes que havíamos pensado para o nosso trabalho. E se elas não aceitassem falar? O que faríamos? Felizmente, apenas uma delas não pôde conceder uma entrevista definitiva e já tínhamos um material prévio que poderia servir.

Mas creio que a pandemia de Covid-19 esse ano foi o maior baque que poderíamos receber. Afinal, tínhamos nos matriculado no início do ano, tínhamos todo um projeto formatado para funcionar e dar certo. De repente, a notícia que tudo iria parar, que shoppings e comércio iriam fechar, que escolas, faculdades e a própria Universidade Federal da Bahia iriam interromper seu funcionamento por tempo indeterminado nos trouxe grande frustração, ainda que fossem medidas necessárias. O adiamento desses planos por tempo indeterminado nos frustrou a ponto de, por algum tempo, não tocarmos tanto no assunto em nossas conversas. Mas com a chegada do semestre suplementar, tivemos uma longa conversa e a própria Alana me convenceu de que era possível concluir o curso naquela modalidade, fazendo as adaptações necessárias relacionadas ao período em que vivíamos. E assim fizemos.

Hoje, a minha opinião pessoal sobre o projeto do monotrilha é de que ele é necessário para que o subúrbio de Salvador, pela sua grande população, problemas naturais de uma região periférica e também suas belezas, hoje muito mais reconhecidas do que antes, tenha um transporte digno, condizente com a sua importância na cidade. Não considero aceitável que as

coisas continuem como estão, com um sistema de trens que, apesar de toda sua história, infelizmente foi sucateado com o passar dos anos e hoje opera por um fio. As minhas críticas pessoais em relação à maneira como o governo do Estado conduziu o processo de mudança, no entanto, permanecem. Muita dor de cabeça poderia ter sido evitada caso tivessem pensado previamente que um monotrilho atenderia melhor à realidade do subúrbio do que um VLT e satisfaria a necessidade de integração física com o metrô.

Saio do curso transformado, mais maduro, responsável e, profissionalmente, jornalista. Encerro esse ciclo feliz, embora cansado por causa de todo o trabalho que tivemos, mas com a sensação do dever cumprido. À Facom e à Universidade Federal da Bahia, grato pela oportunidade de me formar jornalista por essa instituição. Ao professor Bau, gratidão pela orientação e pela compreensão nos momentos necessários. À banca avaliadora, formada pelos professores Washington Filho e Jonicael Cedraz, gratidão por terem aceitado o convite. A Alana, minha amiga para a vida, minha gratidão eterna, reiterada aqui agora, por ter confiado em mim e por, juntos, termos feito esse trabalho acontecer. Que venham agora os desafios do mercado profissional.

6. REFERÊNCIAS

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

MEDINA, Cremilda. Notícia, um produto à venda: jornalismo na sociedade urbana e industrial. São Paulo: Summus, 1988

ZANI, Juliana Bacan; BUENO, Luzia (comp.). O gênero grande reportagem: uma análise possibilitada pelo diálogo entre o ISD e aportes teóricos dos textos orais. 2014. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/EUTOMIA/article/view/560/486>. Acesso em: 30 set. 2020.

ALOUCHE, Peter. Monotrilho e VLT, Modalidades Diferentes? 2019. Publicada pela Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER). Disponível em: <https://abifer.org.br/monotrilho-e-vlt-modalidades-diferentes/>. Acesso em: 24 nov. 2020.

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

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.

CADERNOS PPG-AU/UFBA: DUAS FERROVIAS PARA LIGAR O MAR DA BAHIA AO RIO DO SERTÃO Bahia and San Francisco Railway e a Estrada de Ferro São Francisco. Salvador: Ppg-au/ufba, v. 5, n. 1, 2006. Semestral. Autora Etelvina Rebouças Fernandes. Disponível em: <https://portalseer.ufba.br/index.php/ppgau/issue/view/185>. Acesso em: 03 dez. 2019.

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.

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

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-ferrovic3a1rio.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