



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS**

FABIANE CERQUEIRA

**A Política de Substituição do Sistema Ferroviário pelo Sistema de Veículos Leves
sobre Trilhos (VLT) no Subúrbio Ferroviário de Salvador**

Iracema Brandão Guimarães

Orientadora

Salvador

2022

FABIANE CERQUEIRA

A Política de Substituição do Sistema Ferroviário pelo Sistema de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) no Subúrbio Ferroviário de Salvador

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, para obtenção do grau de Mestre em Ciências Sociais, concentração em Sociologia.

Orientadora:
Profa. Dra. Iracema Brandão Guimarães

Salvador

2022

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI/UFBA), com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

C416 Cerqueira, Fabiane,
sobre A Política de Substituição do Sistema Ferroviário pelo Sistema de Veículos Leves

Trilhos (VLT) no Subúrbio Ferroviário de Salvador / Fabiane Cerqueira. – 2022.

139 f.: il.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Iracema Brandão Guimarães
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2022.

1. Trens de ferro - Subúrbio ferroviário (Salvador, BA). 2. Ferrovias – Salvador (BA).

3. Mobilidade social. 4. Participação social. I. Guimarães, Iracema Brandão. II. Universidade

Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

CDD: 385.1

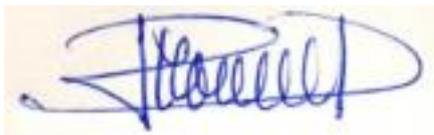
Fabiane Cerqueira

“A Política de Substituição do Sistema Ferroviário pelo Sistema de Veículos Leves Sobre Trilhos (VLT) no Subúrbio Ferroviário de Salvador”

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Ciências Sociais e, aprovada em dez de junho de dois mil e vinte e dois, pela Comissão formada pelos professores:



Profa. Dra. Iracema Brandão Guimarães (FFCH - UFBA)
Doutora em Sociologia pela Universidade de São Paulo (USP)



Prof. Dr. Juan Pedro Moreno Delgado (PPEC- UFBA)
Doutor em Engenharia de Transportes pela Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ



Profa. Dra. Maria Elisabete Pereira Santos (EAUFBA)
Doutora em Ciências Sociais pela Universidade Federal da Bahia -UFBA

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por me direcionar e permitir realizar mais uma etapa da minha vida.

A professora e orientadora Iracema Brandão Guimarães, por aceitar conduzir esse trabalho, pelo incentivo e paciência com a minha ansiedade.

Agradeço aos membros da banca examinadora, pelo interesse e disponibilidade.

Aos demais professores que foram fundamentais para minha formação de maneira geral e, em especial, a professora Antonia dos Santos Garcia pela inspiração, por toda sua vivacidade e luta por pautas tão importantes. Gratidão!

Aos meus colegas de turma, pelo incentivo, palavras positivas e momentos especiais.

A minha família, por estarem sempre presentes, pela confiança depositada e paciência. Em especial, a meu sobrinho, Pedro Joaquim, pelas brincadeiras, por iluminar até os dias mais nublados e me fazer sorrir, minha mãe, Cleonice e minha irmã, Veronica, por toda ajuda e colaboração até aqui.

Aos amigos que fiz ao longo da jornada.

A Universidade Federal da Bahia, a Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas e todo corpo técnico, limpeza e de segurança por todo cuidado, apoio e excelência de qualidade.

A Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPQ por fomentar, estimular e apoiar financeiramente a pesquisa na área de Ciências Humanas.

A todos vocês, o meu sincero agradecimento!

RESUMO

O problema de mobilidade urbana tem suscitado vários debates e reivindicações da população, principalmente com as mobilizações de 2013, à medida que surge progressivo agravamento nas condições de acessibilidade e circulação no espaço das grandes cidades. Revela-se, também, nos últimos anos, uma lógica neoliberal para solucionar os déficits de mobilidade urbana nas cidades brasileiras. Desvelando um campo de disputa, múltiplos interesses entre os atores envolvidos vão surgir: Sociedade Civil, Estados e Municípios. A cidade de Salvador acompanhou esse cenário de transformações urbanas no segmento de mobilidade e rapidamente apresentou novas modalidades de transporte para diferentes regiões da cidade, a exemplo, Metrô, BRT e VLT/ Monotrilho. Esse último, consiste no objeto de análise dessa dissertação. Dito isso, o presente trabalho visa apresentar o processo de consulta à comunidade em torno da política pública de substituição do sistema ferroviário (que por vez, fundou e estruturou os bairros em seu entorno, bem como ditou regras, hábitos e cultura desde a instalação da estrada de ferro Calçada- Paripe, em 1860), pelo projeto da Parceria Público Privada (PPP) do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), do Governo da Bahia. A pesquisa buscou: identificar e analisar os impactos sociais do projeto VLT/ Monotrilho no Subúrbio Ferroviário; acompanhar o processo de desativação do antigo trem do subúrbio; problematizar as influências do projeto de mobilidade urbana na atual organização sócio espacial do Subúrbio Ferroviário de Salvador e, na dinâmica de mobilidade o que incidirá decisivamente na ocupação, produção, reprodução e edificação desses espaços urbanos. Do ponto de vista metodológico a pesquisa refere-se a uma abordagem qualitativa, com a utilização de diferentes ferramentas de coleta de dados: observação direta, coleta de informações, dados audiovisuais e pesquisa documental.

Palavras-chave: Subúrbio ferroviário de Salvador. Sistema Ferroviário. VLT/Monotrilho, Participação da Comunidade.

ABSTRACT

The problem of mobility has several population's debates, mainly with the mobilizations of 2013, as the progressive increase of cities and circulation in the space of large cities appears. In recent years, a neoliberal logic has also been revealed to solve urban mobility deficits in Brazilian cities. Unveiling a field of dispute, multiple interests between the actors involved will intervene: Civil Society and Municipalities. The Salvador city followed this transformation segment, the urban city in the mobility segment quickly and presented new modalities of different regions of the city, Metro, BRT and LRV / Monorail. The latter is the object of analysis of this dissertation. That said, the present work aims to present the process of consultation with the community around the public policy of replacing the rail system (in turn, it founded and structured the neighborhoods in its surroundings, as well as its rules, habits and culture since the installation of the road of Calçada-Paripe in 1860), for the Public-Private Partnership (PPP) project of the Light Rail Vehicle (LRV), of the Government of Bahia. The research sought to: identify and analyze the social impacts of the LRV/Monorail project in Subúrbio Ferroviário; follow the process of decommissioning the old suburban train; as influences of urban mobility in the real partner organization of Subúrbio Ferroviário de Salvador and; in the dynamics of mobility, the project that will affect urban change in occupation, spatial production, reproduction and modification of these urban spaces. From the methodological point of view, the research refers to a qualitative approach, using different data collection tools: direct observation, information collection, audiovisual data and documental research.

Keywords: Railway Suburb of Salvador. Railway System. Light Rail/Monorail. Community Participation.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BYD- Build Your Dreams

CTB- Companhia de Transporte do Estado da Bahia

COOPESBAS- Cooperativa de Pescadores Bahia de Todos dos Santos

DPE- Defensoria Pública do Estado da Bahia

FNRU- Fórum Nacional de Reforma Urbana

GAMBÁ - Grupo Ambientalista da Bahia

IBDI -Instituto Baiano de Direito imobiliário

MP - Ministério Público da Bahia (MP- BA)

PTS- Projeto Técnico Social

SEDUR- Secretaria de Desenvolvimento Urbano

PPP- Parceria Público Privado

VLT- Veículo Leve Sobre Trilho

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Mapa do Traçado Calçada - Paripe e São Joaquim - Acesso Norte

Figura 2- Calendário das reuniões ampliadas

SUMÁRIO

| | |
|----------------------------------------------------------------|------------|
| INTRODUÇÃO | 9 |
| CAPÍTULO 1 | 12 |
| CONTEXTUALIZAÇÃO E METODOLOGIA | 12 |
| 1.1 O Novo Projeto..... | 18 |
| 1.2 Apresentação do Projeto de Pesquisa..... | 23 |
| 1.3 Procedimentos de Pesquisa | 24 |
| CAPÍTULO 2 | 27 |
| MOBILIDADE URBANA – DISCUSSÕES TEÓRICAS..... | 27 |
| 2.1 Mobilidade urbana na atualidade | 27 |
| 2.2 Mudanças Econômicas na cidade e a mobilização social | 33 |
| 2.3 Parceria Público Privado | 39 |
| 2.4 Participação e a Sociedade civil | 42 |
| 2.5 De Veículo Leves Sobre Trilhos ao Monotrilho | 60 |
| CAPÍTULO 3 | 69 |
| O NOVO PROJETO: O ANTES E O DURANTE, E O DEPOIS? | 69 |
| 3.1 Os Agentes: Notícias na Imprensa e TV | 72 |
| 3.2 Alguns Agentes: as Declarações Oficiais..... | 74 |
| 3.3 Oficina e Outros | 75 |
| 3.4 O processo de participação..... | 82 |
| 3.5 Discussões sobre Benefícios do Novo Projeto..... | 90 |
| CAPÍTULO 4..... | 98 |
| UM ADEUS: CONTURBADO E CHEIO DE MEMÓRIAS | 98 |
| 4.1 Trens do Subúrbio Ferroviário deixam de circular | 99 |
| 4.2 VLT: Preocupa moradores do Subúrbio Ferroviário..... | 102 |
| 4.3 A despedida | 108 |
| 4.4 O amanhã sem o trem de ferro | 110 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 121 |
| REFERÊNCIAS | 126 |

INTRODUÇÃO

O interesse pelo estudo da cidade sempre esteve presente ao longo da realização do meu curso de graduação e pós-graduação em Ciências Sociais através dos vários componentes curriculares, além de acompanhar as discussões cotidianas, observações e participações em eventos que tinham como objeto central as questões urbanas. Neste sentido, a cidade parece estar na ordem do dia, tanto dos núcleos acadêmicos quanto da mídia e, sobretudo, na política e no setor empresarial.

A aproximação a este objeto de estudo também foi influenciada por motivos pessoais, ao vivenciar as distâncias percorridas e os níveis de precarização do espaço no qual transitava enquanto moradora do Subúrbio e mais recentemente Cajazeiras observando a mobilidade urbana precária e a dicotomia entre o direito e as dificuldades encontradas em acessar a cidade, no que tange a cultura e lazer, mas não tão somente. De todo modo, foi a partir da inserção e experiência no grupo de pesquisa científica do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFBA, enquanto bolsista do programa de iniciação científica (CNPq), no projeto “Plataforma: características urbanas e urbanísticas como subsídio para a elaboração de um Plano de Bairro” que desenvolvi o estímulo para a “vocação” científica, buscando uma contribuição para a minha formação científica e a aprendizagem de técnicas e métodos de pesquisa que potencializavam o pensar científico e criativo fomentado pelos problemas de pesquisa.

Dito isso, a iniciação científica foi, portanto, uma oportunidade de inserção no campo, possibilitando contato com as lideranças locais do bairro de Plataforma e com a dinâmica da pesquisa científica. É importante salientar que também em 2014, foi realizada uma etapa do Programa Ciência Sem Fronteiras - modalidade Pesquisador Visitante Especial, na mesma Faculdade, onde realizei voluntariamente trabalho na pesquisa "Regeneração de vazios construídos em áreas urbanas centrais: uma tecnologia social aplicada ao caso de Salvador", por alguns meses.

Portanto, esse conjunto de vivências, experiências de pesquisa, aproximações com a literatura especializada nesta área e a dinâmica do campo motivou a elaboração de uma monografia, defendida na Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas FFCH - UFBA, versando sobre as Políticas Públicas de Requalificação voltadas para os vazios

industriais do bairro de Plataforma, Subúrbio Ferroviário de Salvador. E como consequência, essas experiências se desdobraram também na elaboração de um projeto que foi aprovado na seleção do mestrado em 2018, pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, da UFBA, cujo objetivo foi analisar os processos de consulta pública à comunidade residente, em torno do novo projeto de substituição do Sistema Ferroviário pelo Sistema de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) no trecho Calçada- Paripe; e também, conhecer os problemas levantados pela comunidade envolvida, considerando as transformações urbanas do Subúrbio Ferroviário através da instalação de um novo modal de transporte. O projeto foi sendo desenvolvido como um estudo de caso ora apresentado à banca examinadora para a defesa do Mestrado.

Posto isso, atualmente, o debate sobre a mobilidade urbana e o transporte público têm sido objetos de reivindicações populares e vem ganhando espaço na sociedade brasileira nos últimos anos. Para Lima (2019), as recentes manifestações sociais anseiam pela escuta, debate, participação e em ver as normas jurídicas saírem do papel.

Estudo realizado pelo IPEA (2018) considera que a oferta de transporte público coletivo, bem distribuída no território urbano, contribui para o aumento dos índices de mobilidade da população, assim como para promover inclusão social, acesso às oportunidades de emprego e educação, aos serviços de saúde e às outras atividades urbanas, como lazer e cultura. Esse estudo definiu uma distância de 1 km das estações de transporte de média e alta capacidade como uma distância razoável a ser percorrida por caminhada até o trabalho.

Para se inserir nessa lógica, os poderes estaduais e municipais elaboraram um plano de transporte de integração com outros modais, na tentativa de aproximar, neste caso, a Cidade Baixa em Salvador ao Sistema Ferroviário, considerando a população e os fluxos de pessoas nesta região. Como se sabe, os transportes marítimos e, os bondes, os Planos Inclinados e os trens, foram fundamentais para o desenvolvimento da cidade no Centro tradicional. Entretanto, com as novas ocupações do território, outras modalidades de transporte foram se agregando, como as frotas de veículos individuais e coletivos.

Estas novas modalidades de transportes estão sendo rapidamente implantadas: primeiramente o Metrô, acompanhados do BRT e VLT, o que parece ser agora

fundamental para a cidade de Salvador, na tentativa de solucionar as distâncias entre o local de moradia dos cidadãos e o trabalho por exemplo (CONTRATO Nº 02/2019). A partir desta questão, o presente trabalho focaliza o processo de implantação do Sistema de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) no Subúrbio Ferroviário de Salvador em sua etapa atual, considerando as características e exigências que pautam a implantação de grandes projetos e as consequências e implicações para a população local, caracterizada como população de baixa renda e pautada por um estilo de vida próprio.

Sendo assim, o presente trabalho analisa como e em que medida o processo de consulta à comunidade em torno da política pública de substituição do sistema ferroviário pelo sistema de veículos leves sobre trilhos (VLT) no trecho Calçada- Paripe ocorreu, assim como, os múltiplos significados da participação da sociedade e do poder público no âmbito e contexto dessa política.

E encontra-se dividido em quatro capítulos: no primeiro, apresento uma contextualização da pesquisa e o percurso metodológico que consiste em leitura de notícias de jornais, observações de reuniões, e contatos informais com alguns moradores. No segundo capítulo, trago os principais teóricos que fundamentam a Dissertação e auxiliam análise, a fim de localizar o leitor no campo da sociologia urbana; nesta seção apresento os conceitos de Participação, Parceria Público-Privado, Mobilidade Urbana e Financeirização. No terceiro capítulo, apresento as discussões, colocações das lideranças e população e o nível de participação dos mesmos e atuação de diferentes setores sociais em torno dos benefícios e impactos do novo modal na configuração sócio econômica e paisagística do Subúrbio Ferroviário de Salvador. Enquanto no quarto capítulo apresento como ocorreu o processo de desativação do antigo sistema de trens, a perspectiva e impressões dos atores e a implicação da desativação no cotidiano dos moradores e usuários do sistema ferroviário. E por fim, são apresentadas as considerações finais da análise.

CAPÍTULO 1

CONTEXTUALIZAÇÃO E METODOLOGIA

A cidade de Salvador foi a primeira capital do Brasil, fundada em 1549, e hoje é a quarta maior cidade do país, com população de 2.675.656 no último censo de 2010 e população estimada em 2.900.319 para 2021 (IBGE). A apropriação social do espaço na cidade se desenvolve, segundo Carvalho e Pereira (2009), em três vetores de expansão urbana: Orla Marítima Norte, Miolo e Subúrbio Ferroviário. A Orla é ocupada predominantemente pela classe média e alta, enquanto a população de baixa renda ocupa o Miolo e o Subúrbio Ferroviário do município de Salvador.

O Subúrbio Ferroviário engloba 22 bairros, tendo aproximadamente 600 mil habitantes, ou seja, 24,55% da população soteropolitana. Para além das deficiências e déficits, como falta de emprego, violência, moradia precária entre outros, “a Suburbana” (avenida que permite acesso à área) é banhada pela Baía de Todos os Santos e possui lindas praias e cultura popular (Anexo - 4).

Para Coelho e Serpa (2001) o Subúrbio Ferroviário de Salvador é uma área de aproximadamente 4.145 ha e inicialmente os seus primeiros núcleos de ocupação foram Plataforma, Paripe e Periperi, com os engenhos de cana de açúcar, e mais tarde, com as paradas do trem, a partir do surgimento da Estação Ferroviária em 1860. A importante região do Largo da Calçada, onde se situa esta Estação Ferroviária, construída no século XIX, foi considerada local histórico de onde seguiram as tropas do Exército para a Estação Ferroviária de Queimadas e para Canudos, visando combater Antônio Conselheiro e seus adeptos na Vila de Bom Jesus do Belo Monte (Salvador em outro foco, 2011).

A partir da década de 1950 os loteamentos promovidos pela iniciativa privada aceleraram o processo de ocupação e concentração dos núcleos. Conforme Serpa e Garcia (2001), o Subúrbio Ferroviário concentra uma população de baixa renda, majoritariamente parda e preta, vivendo sob precárias condições de vida e com graves problemas de infraestrutura, devido à falta de equipamentos urbanos e ao descaso do poder público. No entanto, na atualidade, pode ser observada uma crescente

intensificação de projetos de intervenção em vários pontos da cidade, inclusive, no Subúrbio Ferroviário de Salvador. Para tanto, as intervenções acabam favorecendo e atribuindo a esse espaço uma supervalorização e conseqüentemente aumentando a especulação imobiliária, o que incide decisivamente no perfil e tipologia de ocupação e edificação na região e nos níveis de participação da população nos novos projetos urbanos.

Desde o início do século XIX o Sistema Ferroviário Calçada- Paripe se constituiu enquanto um dos elementos estruturadores desse espaço urbano, ao impulsionar a ocupação por loteamentos populares e ocupação espontânea. Deste modo, transformou-se em uma das áreas mais carentes da cidade, sendo marcada pela precariedade habitacional, pelas deficiências de infra- estrutura e serviços, e crescente índice de violência, como observou Espinheira (2004).

Segundo a Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB) algumas mudanças podem ser observadas no trecho Calçada-Paripe que esteve durante um período sob responsabilidade da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). Mas em 2005, a responsabilidade foi transferida para a Prefeitura de Salvador, ganhando a sigla de Companhia de Transporte de Salvador (CTS). O trecho margeia a costa ocidental da capital, ao longo da Baía de Todos os Santos, e representa uma linda viagem do ponto de vista paisagístico. Entre os anos de 2007 e 2008 trens elétricos reformados e anteriormente pertencentes à Estrada de Ferro Sorocabana, de fabricação “Kawasaki-Toshiba” chegaram para compor o quadro de trens de Salvador.

Posteriormente, ainda segundo a (CTB) entre 2011 e 2013, as estações passaram por reformas, houve a conclusão da Ponte São João, a duplicação da via e a chegada de novos trens. Atualmente a CTS conta com 13,5 km de via eletrificadas e 10 estações entre os terminais finais, localizados nos bairros da Calçada e Paripe e uma oficina de reparos. O tempo médio de viagem, segundo o Ministério dos Transportes, é de 25 a 30 minutos, e o custo da passagem é de R\$ 0,50. Neste sentido é considerado por muitos como um sistema de custo benefício, por ser mais ágil e com custo baixo.

A região sempre foi um importante núcleo urbano por concentrar diferentes instalações e expansão do comércio e de serviços, com acesso a um terminal de ônibus metropolitano, instalações de ensino educacional superior e técnico entre outros, pequenas fábricas e um comércio informal antigo. Conforme Delgado (2014), a Região

Metropolitana de Salvador (RMS) constitui-se de 13 municípios com aproximadamente 3,5 milhões de habitantes.

Salvador, capital do Estado da Bahia, com 2,7 milhões de habitantes, é o principal polo para o qual convergem os fluxos de viagens metropolitanas, através dos principais corredores de transporte como as Rodovias BR-324, BA-099, Av. Luiz Viana (Av. Paralela) e Av. Afrânio Peixoto (Av. Suburbana) (DELGADO, p. 200, 2014).

Os dois últimos corredores são convergentes no sentido norte-sul em direção às centralidades da cidade, e a Av. Suburbana veio completar este sistema rodoviário. Para Delgado (2014), os problemas de ordenamento do uso e ocupação do solo da cidade de Salvador intensificou-se na década de 1970 acarretando mudanças econômicas e o aparecimento de novas centralidades sem o devido planejamento territorial:

A organização desigual do território configura um cenário de crescente dispersão nas origens das viagens (os domicílios) e de concentração nos destinos (os locais centrais atrativos de viagens), o qual reforça a fricção espacial e os custos sociais associados ao acesso cotidiano aos empregos e serviços metropolitanos, reproduzindo o processo de segregação socioespacial nos padrões de mobilidade, expresso nas formas segregadas de mobilidade (DELGADO, p. 201, 2014).

Em seguida, apresentamos brevemente os perfis dos bairros que experimentarão o processo de substituição do Sistema Ferroviário pelo Sistema de Veículo Leve Sobre Trilhos/monotrilho. Para elucidar os perfis dos bairros utilizamos como base o livro: “O Caminho das Águas em Salvador: Bacias Hidrográficas, Bairros e Fontes (2010)” e Castore (2013).

O primeiro bairro situado entre a Cidade Baixa e o Subúrbio Ferroviário de Salvador, o bairro da Calçada, nasceu a partir da construção da Viação Ferroviária do Leste Brasileiro, em 28 de junho de 1860, tornando-se uma ligação fundamental entre Salvador e o Recôncavo. A estação ainda foi palco das batalhas da Revolução de 1924, passando por duas grandes reformas em 1936 e 1981 além de outras reformas pontuais (Santos, De Pinho et al, 2010).

Entretanto, foi apenas entre 1948-1950 que a Calçada passou a ser considerada como um bairro. Atualmente, é predominantemente comercial, com alguma concentração de pequenos hotéis e comércio varejista; há ainda um elevador, o Plano Inclinado, que liga a Calçada ao Bairro da Liberdade; existindo também a principal estação dos trens,

responsável por ligar a região aos bairros do Subúrbio por meio do sistema ferroviário urbano. Segundo Santos, De Pinho et al (2010), a região da Calçada possui uma população estimada em 5.114 habitantes, correspondente a cerca de 0,21% da população do município de Salvador, concentrando 0,22% dos domicílios da cidade, sendo que 22,96% dos chefes de família tem renda mensal de 1 e 2 salários mínimos e no que tange à escolaridade, 33,97% dos chefes de família têm entre 4 a 7 anos de estudos, ou seja, até o ensino fundamental.

Atualmente, o trecho aqui analisado, entre a Calçada e o Subúrbio Ferroviário de Salvador, possui 10 estações de trem que se inserem na área de instalação do novo VLT, com previsão de ampliação das paradas e remanejamentos das paradas existentes.

Diferente dos outros bairros da Suburbana que se expandiram com o desenvolvimento da Av. Afrânio Peixoto Santos (Santos, De Pinho et al, 2010), o segundo bairro, Lobato, ganhou destaque em 1939, com a descoberta do primeiro poço de petróleo brasileiro. Atualmente, a lembrança do “ouro preto” aparece na réplica do equipamento usado para bombear o petróleo, também chamado de cavalo, encontrado na Praça Manoel Inácio Bastos. Sua população é de 24.691 habitantes, correspondendo a cerca de 1,01 % da população de Salvador, com 0,94% dos domicílios, sendo 25,23% dos chefes de família com renda entre 1 e 2 salários e 35,44% desses chefes de família tem de 4 a 7 anos de estudos.

O bairro seguinte, no caso de Santa Luzia, surgiu como ocupação espontânea com a instalação da linha férrea no século XIX. Antes cercada por cachoeiras e pastos de um lado e pela maré do outro, a construção da Av. Afrânio Peixoto, popularmente chamada de Av. Suburbana, trouxe visibilidade para o local, segundo Santos, De Pinho et al (2010). A população de Santa Luzia é de 6.821 habitantes, ou seja, 0,28% da população total, concentrando 0,27% das residências da cidade, 27,33% dos chefes de família tem renda mensal de 0,5 a 1 salário mínimo e de 4 a 7 anos de estudo. Este bairro, segundo Santos, De Pinho et al (2010) por muito tempo foi refúgio de proprietários de terra e de indústria, mas a partir da década de 1950 ocorreu uma ocupação da população de baixa renda, o que levou à sua atual configuração com um pequeno comércio informal, alguns casarões antigos, e empresas de transporte coletivo entre outros.

Segue-se o bairro de Praia Grande com população de 4.998 habitantes, 0,22% da população da cidade de Salvador, aglutinando 0,19% dos domicílios do município, sendo

21,3 dos chefes de famílias com renda de 1 a 2 salários mínimos e 31,5 destes mesmos chefes de famílias têm escolaridade de 11 a 14 anos (Op.cit). Outro bairro, também situado no Subúrbio Ferroviário de Salvador, Itacaranha conta com umas das praias referências e símbolos no Subúrbio, assim como a Igreja de Nossa Senhora de Escada. O bairro de Itacaranha possui uma população de 15.096 habitantes, cerca de 0,62% da população total, correspondendo a 0,60% dos domicílios da cidade, sendo que 24,8% dos seus chefes de família tem faixa de renda mensal de 1 a 2 salários mínimos e 32,6% deles têm escolaridade entre 4 a 7 anos de estudo.

O bairro de São João do Cabrito foi uma das primeiras regiões onde ocorreram as ocupações com casas sobre palafitas e com grande concentração de ocupações espontâneas. Em 2010, a população de São João do Cabrito correspondia a 0,93% da população de Salvador, com cerca de 22.761 habitantes e centralizava em 0,86% dos domicílios da cidade. Conforme Santos, De Pinho et al (2010), deste total de domicílios, 26,80% dos seus chefes de família também tem renda mensal de 0,5 a 1 salário mínimo e constata-se que 36,81% deles possuem entre 4 a 7 anos de estudo.

Em seguida, o bairro de Plataforma, segundo Castore (2013), surgiu como área industrial localizada na periferia da cidade, a partir de uma das mais importantes fábricas têxteis do Estado da Bahia, inclusive, com formação de uma vila operária por volta da primeira metade do século XX. Segundo Santos, De Pinho et al (2010) estima-se que Plataforma tem uma população de 28.286 habitantes, ou seja, 1,16% da população de Salvador, com 1,08% dos domicílios da cidade. 22,69% dos seus chefes de família possuem renda mensal entre 1 a 2 salários mínimos e 34% deles têm 4 a 7 anos de estudo.

Continuando esta breve apresentação dos bairros situados no trecho em análise, situa-se o bairro de Periperi que se desenvolveu e consolidou como área residencial, também, a partir da Estação Ferroviária em 1860 e da instalação de uma oficina ferroviária. Periperi tem aproximadamente 40.380 habitantes, o que corresponde a 1,65% da população de Salvador e em 1,57% dos domicílios da cidade. Sendo que 20,18% dos seus chefes de família possuem faixa de renda mensal de 1 a 2 salários mínimos e 30,98% desses chefes de família têm entre 4 a 7 anos de estudo. A Avenida Afrânio Peixoto, construída na década de 1970, deu novos contornos ao bairro, entre outros do Subúrbio Ferroviário.

Quanto ao bairro de Coutos, possui cerca de 27.395 habitantes, ou seja, 1,12% da população de Salvador. No que se refere à concentração de domicílios de Salvador, corresponde a 1,05 % dos domicílios da cidade e 24,70% dos chefes de família têm faixa de renda mensal entre 1 e 2 salários mínimos e 33,40% deles têm entre 4 a 7 anos de estudo (Santos; de Pinho et al., 2010).

Por fim e, não menos importante, chegamos à última parada objeto desta pesquisa. Localizado no Subúrbio Ferroviário de Salvador, Paripe, ponto final dos trens suburbanos, surgiu também com a inauguração da Estação de Trem de Paripe em 1860, com o nome de Olaria. Nessa região situa-se também a localidade conhecida como Tubarão. Segundo Santos, De Pinho et al (2010), Paripe tem uma população de 46.619 habitantes, ou seja, cerca de 1,91% da população da cidade de Salvador, o que corresponde a 1,79% dos domicílios da cidade, sendo que 22, 32% dos chefes de família locais têm renda de 1 a 2 salários e 34,71 % dos mesmos tem escolaridade de 4 a 7 anos de estudos.

Como se pode ver, de modo geral, a população residente do Subúrbio Ferroviário de Salvador tem renda que varia entre de 1 a 4 salários mínimos e escolaridade média de 4 a 7 anos de estudos. Com exceção de Praia Grande, cuja população tem escolaridade de 11 a 14 anos, os anos de estudo não alteraram a renda mensal de seus chefes de família e Santa Luzia e São João do Cabrito apresentam sua renda mensal entre 0,5 a 1 salário mínimo, o que corresponde à linha de pobreza.

Por fim, atualmente, o sistema de transporte ferroviário transporta entre 12 a 14 mil passageiros / dia, no horário de 6 horas às 19 horas, com intervalos entre 40 a 45 minutos quando operavam os dois, dos três trens disponíveis pelo sistema ferroviário, com passagem no valor R\$ 0,50 (inteira) e R\$ 0,25 (meia).

1.1 O Novo Projeto

Em outubro do ano de 2018, o Instituto de Pesquisa Econômica- IPEA por solicitação do antigo Ministério da Cidade¹ mensurou os fenômenos que interferem na mobilidade urbana brasileira: a localização da infraestrutura de transporte e a distribuição espacial da atividade econômica urbana.

Na nota técnica, Nº 13 - Localização de empregos formais e transporte público de massa, o IPEA (2018) nos apresentou a localização de empregos formais e transporte público de massa dentro de um raio de 1 km das estações desses sistemas de transporte nas oito maiores regiões metropolitanas brasileiras: Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride); Região Metropolitana (RM) do Rio de Janeiro/RJ, RM de São Paulo/SP, RM de Belo Horizonte/MG, RM de Porto Alegre/RS, RM do Recife/PE, RM de Curitiba/PR, e RM de Salvador/BA, nas quais se concentram os maiores desafios da mobilidade urbana.

Nota-se que existe uma regularidade entre os postos de trabalhos e o transporte público de massa nas 8 regiões citadas acima. No caso de Salvador, segundo os dados do IPEA, por exemplo, as estações de transporte de média e alta capacidade e as centralidades de empregos na Região Metropolitana de Salvador não atendem às centralidades de forma direta como em outras regiões, diferentemente das áreas de Curitiba e São Paulo, por exemplo, ao concentrar as estações de transporte de média e alta capacidade e centralidades de empregos.

Nesse sentido, o poder local vem se inserindo nessa lógica ao elaborar um plano de transporte de integração com outros modais², na tentativa de aproximar, neste caso, a Cidade baixa ao sistema ferroviário, a população e os fluxos de pessoas nesta região.

¹Em 18 de junho de 2019, LEI Nº13.844, Art. 57, o Ministério das Cidades e o Ministério da Integração Nacional foram fundidos e transformados em Ministério do Desenvolvimento Regional. Ministério do Desenvolvimento Regional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Lei/L13844.htm#art57.

² Os modais de transporte correspondem ao método ou forma de se realizar o transporte, deslocamento e locomoção. Para os transportes, esse modais são classificados em cinco categorias: rodoviário, ferroviário, aquaviário, dutoviário e aeroviário, considerando a forma e o meio por onde esse deslocamento acontece. Disponível em: http://www.abepro.org.br/biblioteca/TN_STP_258_481_35131.pdf.

Muito embora não estejam integradas em um plano de Mobilidade Metropolitano como já ocorreu no passado, há alguns estudos que visam a melhoria da mobilidade metropolitana pelo Governo Estadual (Delgado, 2014). Por exemplo, entre 1976 e 1980 diferentes estudos, planos, programas e órgãos, representaram esforços de articulação interinstitucional a favor do planejamento integrado na metrópole.

No ano de 2000, o EUST (Estudo de Uso do Solo e Transportes) orientou a implantação de um sistema de transporte coletivo de massa, simultaneamente à estruturação de centralidades de comércio e serviços e da criação de um novo núcleo urbano ao norte de Salvador. Por conseguinte, uma visão integrada de transportes e uso do solo e políticas a favor de uma cidade descentralizada e estruturada por um sistema de transporte de alta capacidade já eram vislumbradas nos primeiros planos de transporte da Região Metropolitana de Salvador, conforme Delgado (p. 205, 2014).

No entanto, muitos desses estudos e programas não se efetivaram, mesmo com o crescimento da população e expansão do transporte individual, tanto na capital, quanto nas RMS- Região Metropolitana de Salvador, o que mostra a complexidade da mobilidade urbana. Somente com a divulgação de que o Brasil receberia grandes eventos esportivos, é que houve uma mobilização dos responsáveis pela mobilidade para solucionar a precária e difícil mobilidade nas cidades brasileiras, onde, segundo a Federação Internacional de Futebol (FIFA), os critérios de mobilidade foram considerados débeis. Assim, em 2014 a FIFA indicou a construção de um Sistema Integrado para a mobilidade urbana, entre ônibus, metrô, BRT e VLT em Salvador e Região Metropolitana de Salvador.

Isso acelerou a dinâmica urbana e o sistema de circulação existente, os quais vêm passando por intensas transformações e tornando-se elementos fundamentais para compreender o processo de reestruturação urbana. As mudanças ocorridas no sistema de circulação deram lugar a duas lógicas que se articulam: a primeira, corresponde à criação de novas centralidades que constituem uma estrutura urbana distinta em Salvador; e a segunda, modifica o Centro Tradicional e os subcentros no uso da terra e na dinâmica, redefinido assim, a relação entre esses e a cidade (Santos, 2008, p. 193-194).

Neste cenário, os modais de média capacidade apresentados acima, alimentarão os modais de alta capacidade. Por exemplo, o Sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT/Monotrilho) que operará entre Simões filho e Calçada com 21 paradas e 19, 2 km ao se expandir numa segunda fase até a estação Acesso Norte, com mais 4,08 km e 5

paradas, aparece no Sistema Integrado de mobilidade como alimentadores do sistema estruturante, o Metrô.

Figura 1- Mapa do Traçado Calçada - Paripe e São Joaquim - Acesso Norte



Fonte: Skyrail Bahia

O mapa reproduzido acima apresenta o traçado do Projeto de Veículo Leves sobre Trilhos /Monotrilho do Subúrbio. A primeira fase, correspondendo à linha em laranja, indica a recuperação e implementação de 21 estações em 19,2 km entre Ilha de São João, em Simões Filho, Região Metropolitana de Salvador (RMS), e Subúrbio Ferroviário/ Calçada/ Comércio. Existirá uma segunda fase que corresponde à inclusão de mais cinco estações em 4,08 km a fim de integrar os sistemas de transporte (VLT/Monotrilho e Metrô), completando assim, o traçado na cor laranja. Vale lembrar que por questões técnicas o traçado em verde foi inviabilizado pelo órgão responsável, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan).

Conforme a CTB (2019), as dez estações dos trens do Subúrbio serão desativadas e reaproveitadas para prestação de outros serviços à comunidade. Já no que diz respeito à integração entre os modais, ou seja, entre a integração física do VLT e o Sistema de Metrô de Salvador na nova lógica de mobilidade do Governo do Estado, ocorrerá em funcionamento de sistema de rede. Como pode ser visto no Mapa, acima, o projeto prevê uma ligação com quatro estações entre a região de São Joaquim, passando pela Via Expressa e fazendo a integração com o sistema metroviário no Acesso Norte.

Entre as análises consultadas, o governo do estado, ao transmitir vídeos de apresentação do Veículo Leve sobre Trilhos, considera que o novo sistema de transportes prepara a cidade de Salvador para os próximos cinquenta anos, e estabelece uma nova realidade para a região ao apresentar o VLT - Veículo Leve sobre Trilho como substituto do Trem do Subúrbio– afirmando que o tempo tratou de torná-lo ultrapassado.

Nesse sentido, os responsáveis pela Parceria Público- Privado do sistema de Veículo Leve sobre Trilho visam resgatar a vitalidade do trecho entre o Comércio e o Subúrbio Ferroviário de Salvador e “melhorar” a mobilidade, tanto no perímetro urbano, quanto na região metropolitana, ao ampliar o trajeto de aproximadamente 13,5 km, atualmente com dez estações entre os terminais finais localizados nos bairros da Calçada e Paripe e cerca de 12 a 14 mil pessoas/ dia. Esta ampliação se dará com o novo trajeto de 19,2 km de extensão e vinte e uma paradas, transportando 172 mil pessoas/dia entre Ilha de São João, em Simões filho e o bairro da Calçada, em Salvador, prevendo atender a uma população de 600 mil/habitantes, entre estas localidades.

Destaca-se que o valor divulgado do contrato para construção deste sistema corresponde a cerca de 2 bilhões de reais e foi assinado pelo Governo do Estado e pelo consórcio Skyrail Bahia, composto pelas empresas BYD Brasil e Metrogreen. Este Consórcio será responsável pela implantação e operação do sistema, prevendo três etapas de implementação do Sistema de Veículo Leve sobre Trilhos:

- A primeira, com extensão de 3,5 km entre a Calçada e Comércio, compreendendo uma nova via permanente e interferências viárias;
- A segunda, corresponde a 1,1 Km entre a Calçada e a Baixa do Fiscal, parte do trecho atual do trem;
- E a terceira e última etapa refere-se a aproximadamente a 15,3 Km entre a Baixa do Fiscal e Ilha de São João.

Para os objetivos do presente trabalho, definimos estas duas últimas etapas como objeto desta pesquisa, excluindo-se a Ilha de São João, no município de Simões Filho, pois, o interesse da pesquisa está na malha ferroviária atual permanente e que será substituída.

Conforme Bruno Dauster (2019), ex. secretário da Casa Civil, logo após a assinatura do contrato da Parceria Público Privado o cronograma preliminar com

apresentação do projeto e instalação de canteiros de obras teriam início, assim como, o começo das atividades que se dariam no prazo de noventa dias após a assinatura do contrato. Entretanto, a execução do projeto não cumpre esta regularidade.

Observando o cronograma existente na época, de acordo com as notícias jornalísticas e do próprio governo, no dia 10 de dezembro de 2019 foi assinada, pelo governador Rui Costa, a Ordem de Serviço para o início das obras do VLT do Subúrbio. A ordem de serviço assinada corresponde à primeira etapa de 19,2 km, com 21 estações, ligando a Cidade Baixa de Salvador, a partir do Comércio, à Ilha de São João, em Simões Filho. A apresentação do projeto desta etapa contou com a participação de um público de mais de 500 pessoas, entre eles, líderes comunitários, representantes do governo federal, estadual e municipal e o embaixador da China no Brasil, Sr. Yang Wanming (SEDUR, 2019).

Efetivada a assinatura da ordem de serviço, marcou-se o início da mobilização da obra. O Ex. secretário da Casa Civil, Bruno Dauster afirmou:

Com esta ordem de serviço, começaremos toda a parte de mobilização e a preparação de canteiros para o início do processo de construção. Daqui a dois anos, teremos a obra pronta. O Subúrbio Ferroviário necessita de um melhor sistema de transporte que faça essa integração com o centro, e o VLT tem qualidade de primeiro mundo, ar condicionado, conforto e velocidade. Em 40 minutos, vamos poder sair de Paripe e chegar no metrô, garantindo mais qualidade de vida para toda a população da região (GONÇALVES, GOV- BA, 2019).

Contudo, a proposta é que as obras terão início logo após a liberação dos alvarás dos municípios de Salvador e Simões Filho.

1.2 Apresentação do Projeto de Pesquisa

Dito isso, o presente trabalho se propõe a analisar as etapas previstas e realizadas, através do processo de Consulta Pública, e também, conhecer os problemas levantados pela comunidade envolvida.

O **Objetivo Geral** visa:

Analisar o processo de consulta à comunidade em torno da política pública de substituição do sistema ferroviário pelo sistema de veículos leves sobre trilhos (VLT) no trecho Calçada- Paripe e os múltiplos significados da participação da sociedade e do poder público no âmbito e contexto dessa política.

E os **Objetivos Específicos** visam:

- A) Analisar as audiências, identificar e mapear as redes sociais envolvidas, realizando anotações de observações destas e de outras discussões relacionadas ao Projeto.
- B) Identificar e descrever os critérios de envolvimento de líderes locais de bairros situados nos trechos da via férrea Calçada-Paripe no Subúrbio Ferroviário de Salvador.
- C) Analisar a mobilização e/ou participação dos líderes e as suas impressões sobre a Consulta Pública da Parceria público privado.
- D) Entender as articulações entre o governo e a comunidade.

1.3 Procedimentos de Pesquisa

A presente proposta de pesquisa baseia-se em levantamentos de dados complementares, análise documental e abordagem qualitativa³. Em relação a esta última, conforme Chizzotti (2003) trata-se de um campo transdisciplinar com métodos múltiplos, envolvendo as Ciências Sociais e de investigação para o estudo de um fenômeno “local”, com o objetivo de obter o sentido de um fenômeno e interpretar os significados que os indivíduos lhes atribuem. “O termo qualitativo implica uma partilha densa com pessoas, fatos e locais que constituem objetos de pesquisa, para extrair desse convívio os significados visíveis e latentes que somente são perceptíveis a uma atenção sensível” (CHIZZOTTI, p.221, 2003).

Neste sentido, a estratégia metodológica que orienta este estudo refere-se à realização de uma investigação empírica que indaga sobre um fenômeno contemporâneo e em seu contexto de vida real, especialmente, quando os limites entre o fenômeno e o contexto não são claramente definidos (YIN, 2010). Para isso, torna-se necessário o uso de abordagem qualitativa, com a utilização de diferentes ferramentas de coleta de dados, tais como: Observação, pesquisa documental e entrevistas.

Posto isso, um dos principais desafios enfrentados ocorre no início do processo de coleta de informações, com a busca de aproximação às discussões sobre questões relativas a:

- Mobilidade;
- Participação;
- Parceria público-privada;

Esta busca foi empreendida por meio de observação direta e pesquisa documental,

³Em função da pandemia de Covid-19 e a restrição de contato entre as pessoas, iniciada no ano de 2020 e se estendendo até o momento que defendo essa dissertação, no ano de 2022, algumas ações da pesquisa científica foram reformuladas e adaptadas para finalização deste presente trabalho. As estratégias de coleta de dados e os recursos foram ampliados e novos recursos foram acessados para elucidar a presente pesquisa. A inviabilidade das entrevistas foi transposta pelos dados audiovisuais, observação participante e não participante, e análise de documentos, anotações e outras fontes.

mais especificamente, pelo acompanhamento de audiências, discussões e rodas de conversas, bem como, a análise do Anteprojeto apresentado pelo Consórcio da Parceria Público Privado, e as Atas de Audiências do Ministério Público. Destacamos que o início da observação participante e da análise documental possibilitou identificar além de todos os pontos levantados anteriormente, os interlocutores chaves, identificados como interessados e envolvidos na substituição do trecho do transporte Calçada-Paripe, a fim de possibilitar metodologicamente a identificação dos argumentos, analisar as etapas realizadas e previstas no processo de Consulta Pública e os problemas levantados pela comunidade envolvida.

No plano metodológico, realizamos a consulta a alguns documentos. Tal como defende Silva et al. (2009) trata-se de um tipo de pesquisa que estabelece que ao conhecer, caracterizar, analisar e elaborar sínteses sobre um objeto de pesquisa, o investigador dispõe de diversos instrumentos metodológicos. Sendo assim, o direcionamento do tipo de pesquisa que será empreendido dependerá de fatores como a natureza do objeto, o problema de pesquisa e a corrente de pensamento do pesquisador. Nesse sentido, a análise que tem o documento como um dos objetos de investigação indica que o conceito de documento, segundo Silva et al. (2009), ultrapassa a ideia de textos escritos e impressos. Conforme os autores, a pesquisa documental e a pesquisa bibliográfica são similares, mas têm um elemento diferenciador que está na natureza das fontes: a pesquisa bibliográfica remete às fontes secundárias, enquanto a pesquisa documental recorre a materiais que ainda não receberam tratamento analítico, ou seja, as fontes primárias, exigindo assim, uma análise mais cuidadosa dos pesquisadores (FIGUEIREDO, 2007 apud SILVA et al. 2009).

Os documentos analisados são:

- O Ante Projeto Público Privado (VLT/ Monotrilho) e outros documentos relacionados ao Sistema de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT/monotrilho);
- Reportagens disponíveis no site da Companhia de Transporte do Estado da Bahia, na Secretaria de Desenvolvimento Urbano (SEDUR), jornais e telejornais locais sobre o tema.
- Produções cinematográficas sobre o VLT/ Monotrilho.

- Anotações feitas durante Audiências e anotações de observações de outras discussões relacionadas, como por exemplo, a “PPPs na Bahia experiências, possibilidades e limitações”.

Longe de esgotar a análise, os instrumentos utilizados nesta pesquisa utilizam diferentes recursos para a compreensão da realidade social vivenciada incluindo as situações Pandêmicas de 2020 e 2021.

CAPÍTULO 2

MOBILIDADE URBANA – DISCUSSÕES TEÓRICAS

2.1 Mobilidade urbana na atualidade

O problema da mobilidade no Brasil não é recente, vem se estendendo desde o início do século XX, devido ao crescimento populacional, e ao crescimento desenfreado de veículos motores e individuais em detrimento dos não motorizados e transporte coletivo. Nesse cenário, as pessoas de menor renda são as mais prejudicadas em sua mobilidade e deslocamento no dia a dia. Essa vivência tem fomentado reações da sociedade civil com manifestações que reivindicam a melhoria das condições urbanas. Nesse sentido, a infraestrutura de transportes é elemento central na formação e desenvolvimento espacial das cidades. No caso brasileiro, os bondes e os trens a vapor impulsionaram o crescimento nas regiões. Os aparecimentos dos subúrbios decorrem da operação dos transportes de passageiros nos ramos ferroviários (Rodrigues, 2019).

A formação de núcleos de residências em torno das estações e da via férrea tornou-se um eixo de acesso aos demais bairros e região metropolitana a partir de 1950 com a saída gradativa dos bondes. No início dos anos 1960, a demanda dos bondes cai no Brasil, aumenta-se a oferta dos serviços de ônibus, e o transporte urbano no Brasil passa por transformações - os ônibus são favorecidos em detrimento dos bondes. Mas foi em 1970 que o ônibus se consolidou nos serviços de transportes e houve maior incentivo ao uso de automóveis por conta da industrialização e a queda de preços. Esse cenário perdurou até os anos 2000, quando os automóveis individuais passaram a prevalecer. Assim, é nessas transformações históricas de formação espacial das cidades que a mobilidade urbana se modifica e se transforma.

A Sociologia e a Mobilidade Urbana

Segundo Alcântara (2019), desde o século XIX, teóricos clássicos e contemporâneos da sociologia e da antropologia, entre eles: Friedrich Engels, Karl Marx, Emile Durkheim, Max Weber, George Simmel, Manuel Castells e outros, retrataram a

mobilidade e a vida social. Na obra, *As Grandes Cidades*, de Friedrich Engels, por exemplo, há descrições dos transportes na Inglaterra e os serviços destes transportes coletivos em Manchester no século XIX (ALCÂNTARA, 2019). Em *O Capital*, Karl Marx evidencia os impactos dos novos movimentos e as alterações nas locomoções, assim como, a ampliação da capacidade de circulação de pessoas e objetos (MARX, 1983 apud ALCÂNTARA, 2019). Já Max Weber, considera a circulação e o transporte como responsáveis pela formação da cidade moderna. Para ele, “A sociedade moderna consigna uma nova potência imprimindo novos movimentos territoriais e alhures” (WEBER, 1999, pág. 414, apud ALCÂNTARA, 2019, p. 5). Também George Simmel apresenta a mobilidade como intensificadora das interações sociais nas metrópoles do século XIX (ALCÂNTARA, 2019, p. 6).

Posteriormente, o teórico contemporâneo, Manuel Castells, analisa “as trocas e fluxos formados pelo trânsito na manutenção da vida citadina” (ALCÂNTARA, 2019, p.6). As questões sobre as transformações no espaço público passaram a ser mais discutidas desde os anos 90, inclusive, pelos meios de transportes e circulação das pessoas e dos objetos. Conforme Miralles - Guasch (2002, apud ALCÂNTARA, 2019) há uma evolução dos meios de deslocamento e de seus impactos na trajetória da mobilidade no Ocidente. Nesse sentido, John Urry (2007, apud ALCÂNTARA, 2019, p. 7) apresenta em uma das suas obras a definição de “Interspaces”, conduzindo, segundo Alcântara (2019) a um novo paradigma para a sociologia, após os meios de transporte constituírem micros espaços sociais da realidade. Para a socióloga portuguesa Araújo (2004 apud ALCÂNTARA, 2019, p.8) a sociologia deve incorporar essas discussões sobre mobilidade urbana enquanto um campo de especialização e a criação de um paradigma para a mobilidade.

No Brasil, Gilberto Freire (1959, apud ALCÂNTARA, 2019, p.8) em seu artigo “A sociologia do bonde” já apontava o cotidiano dos usuários dos bondes do Rio de Janeiro. Já em 90, Vasconcellos (1996 apud ALCÂNTARA, 2019, p.8) analisa a mobilidade urbana através da segregação, ou seja, aponta as diferentes formas de apropriação das vias e meios de transportes. Para Vasconcellos (1996 apud ALCÂNTARA, 2019, p.8) deve-se criar uma sociologia da circulação para analisar a dimensão social do ato de transportar, além, da questão da engenharia de tráfego. Neste sentido, os problemas relacionados à mobilidade urbana carecem de análises em uma perspectiva social.

Por fim, segundo Alcântara (2019) foi somente em 2003 que a questão da mobilidade urbana adquiriu o status de estatal após ser criado o Ministério da Cidade que contava com a Secretaria Nacional de Trânsito e Mobilidade além da Política Nacional de Mobilidade Urbana sancionada em 2012.

Conforme Miralles-Guasch (2002, apud PEREIRA e ALCÂNTARA, 2017, p. 979-980) a cidade e o transporte se cruzam e se influenciam ao longo de toda a história. No entanto, os estudos geralmente apresentavam uma ideia de causa e consequência, o que foi reforçado a partir da década de 1950 pelas ciências sociais ao adotarem a filosofia e a lógica neo-positivista no plano teórico e conceitual. Disto isso, a autora (2002, *ibidem*) conclui que:

[...] Superar o paradigma da causalidade e introduzir o da dialética implica conceber que um deles é continuamente produto do outro, e isto significa, como indica Oyón (1999), uma relação recíproca e circular no tempo, em que se destacam as características temporais, espaciais e sociais da relação entre a cidade e os transportes urbanos. Este é um passo importante para entender como e por que os cidadãos se movem sobre um território vital que conhecemos por cidade (*Ibid.*, p. 11; tradução nossa, apud PEREIRA, ALCÂNTARA, 2017, p. 980).

Para estes autores (2017) a mobilidade urbana não é apenas um elemento técnico de introdução do transporte urbano na cidade, mas sim, uma construção social com novos conceitos de espaço e tempo e novos padrões de comportamento entre outros.

Para Pereira e Alcântara (*ibid*, p.993, 2017):

O processo de mobilidade não é apenas algo relacionado com os movimentos de pessoas, ideias e coisas no espaço, mas deve ser compreendido como um elemento transformador nos estudos das Ciências Sociais. Sendo assim, apresenta-se uma alternativa teórica e metodológica, possibilitando uma visão de mundo social, teorizado de acordo com as práticas políticas e econômicas, contemplando novas ideologias envolvidas nos vários tipos de deslocamentos.

Conforme Lunelli e Meyer, o crescimento acelerado da urbanização tem trazido à tona, em diferentes cidades, a discussão sobre a mobilidade urbana, além de torna-la um desafio aos gestores públicos, frente às novas demandas de consumo, mobilidade e infraestrutura, assim como, a busca por soluções viáveis para mitigar essa problemática. Exatamente, porque se fundamentam e envolvem diferentes atores: governo, empresa de transporte público, usuários e sindicatos são interessados diretos na discussão e muitas vezes têm interesses conflitantes, difíceis de conciliar. Torna-se importante sinalizar que o Governo Federal criou apenas em 2012 a Política Nacional de Mobilidade Urbana

(PNMU – Lei 12.587/2012), que impõe aos municípios com mais de 20 mil habitantes a elaboração de um plano de mobilidade em até três anos de forma integrada com o plano diretor previsto pelo Estatuto da Cidade. Para tanto, nem todas as cidades brasileiras têm conseguido cumprir as demandas da população. Quanto menor, mais difícil é atender as necessidades da população.

Conforme, LUNELLI; MEYER (2019 apud CYMBALISTA, 2001), notadamente o processo de estruturação das cidades no início dos anos de 1950 levou a elaboração da Constituição Federal de 1988, a contar com seu capítulo sobre cidades, atribuindo aos municípios maior protagonismo e fortalecimento da participação da sociedade na Administração Pública. Com isso, surge o Estatuto da Cidade, um conjunto de normas que orientam a política urbana, a fim discutir, solucionar os problemas urbanos das cidades e melhorar a qualidade de vida da população. Destaca-se o Capítulo III do Plano Diretor, art. 39 ao art. 42, instrumento utilizado para estruturar o território do município com a participação popular na sua formulação; e o Capítulo IV, Da Gestão Democrática da Cidade, art. 43 a art. 45, que apresenta os instrumentos que deverão ser utilizados para garantir uma gestão democrática nos espaços públicos: audiências, consultas públicas, projetos de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano em todos os níveis.

Sendo assim, o Plano Diretor é um documento que propõe maior participação da sociedade civil nas decisões do uso do solo e estruturação do território juntamente com gestores públicos (DECARLI; FERRAREZE FILHO, 2008 apud LUNELLI; MEYER, 2017). É de referir, conforme Cillers, (1998, apud LUNELLI; Meyer, 2017) que qualquer transformação na cidade envolve conflito de interesses, manifestações e pressões políticas, exatamente por atingir diversas pessoas com interesses múltiplos.

Para os objetivos do presente trabalho, a análise dos dados sobre o VLT/ Monotrilho do Subúrbio Ferroviário de Salvador torna possível observar como cada grupo tem interesses, muitas vezes, contrários, como veremos mais à frente. Neste caso, as transformações na cidade estão vinculadas a Mobilidade Urbana, que por muito tempo representava a capacidade das pessoas de se deslocarem no meio urbano para realizarem suas atividades, mas que hoje é confrontada com diferentes abordagens e vale reforçar. Desta forma, a Mobilidade Urbana deixa de ser um componente quantitativo de mensuração de fluxos e passa a englobar todo o sistema de transportes e a gestão pública desses espaços (VACCARI; FANINI, 2011; RAIA JR; SILVA FILHO, 2013 apud

LUNELLI; MEYER, 2017), passando a compreender o espaço geográfico, político, social, histórico e a individualidade do cidadão. Nesse sentido, hoje, a mobilidade estabelece parte estruturante do funcionamento das cidades e sociedade brasileira urbana (2011; 2013 Apud LUNELLI; MEYER, 2017).

Vale destacar que as referências ao conceito de Mobilidade, no ambiente acadêmico, assim como planos regulatórios e das políticas sociais, são recentes. A diferenciação entre transporte e mobilidade ocorreu no campo das ciências sociais no final do século 20, assim que os autores passaram a associar as mudanças sociais sobre os indivíduos à dimensão espacial dos deslocamentos, bem como as experiências de viagens, os atores e suas diferentes experiências de mobilidade, o que implica em distanciar-se da ideia do caráter funcional dos transportes (Kaufmann, 2014 apud LUFT, 2002). Conforme Luft (2020), no campo institucional, o termo mobilidade ainda não era empregado, no entanto, algumas mudanças vão se apresentar nas referências a respeito das políticas urbanas. No Estatuto da Cidade, por exemplo, a Lei incluiu o transporte entre as diretrizes da política urbana (art. 2º, I e V), as competências gerais da União (art. 3º, IV) e a regulamentação do estudo de impacto de vizinhança (art. 37, V). O Estatuto da Cidade impôs, ainda, no seu art. 41, §2º, que cidades com mais de quinhentos mil habitantes, necessitavam criar um Plano de Transporte Urbano Integrado, compatível com o Plano Diretor ou nele fosse introduzido.

O termo mobilidade assume seu protagonismo com a criação da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana no âmbito do Ministério das Cidades (Decreto n. 4.665/2003), seguindo-se a publicação do Caderno MCidades, em 2004, empregando o conceito de mobilidade, como a característica associada às pessoas e aos bens, a resolução do Conselho Nacional das Cidades que altera o art. 41, §2º do Estatuto da Cidade e que passa a utilizar a expressão “plano diretor de transporte e da mobilidade”, ao invés de plano de transporte urbano integrado (LUFT, 2020). E finalmente, com a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/2012) se consolida institucionalmente. Nessa lei, a mobilidade é tratada de forma mais integrada, estabelecendo medidas que atendam ao transporte público, mas também, às desiguais condições de uso do espaço urbano e os efeitos nocivos do transporte individual motorizado (LUFT, p.3, 2020). Destaca-se, no entanto, para elucidar a presente análise, a mobilidade urbana na sua complexidade e que levem em consideração as questões sociais como algo central nessa discussão.

Sendo assim, para Delgado, do Nascimento e Baggi (2015, p. 93),

As crises ambiental, econômica e social colocaram em xeque as noções generalizadoras e progressivas do desenvolvimento (ALMEIDA, 1999). O modelo de desenvolvimento de base exclusivamente economicista gerou enormes desequilíbrios socioambientais. Este modelo de desenvolvimento revelou-se insustentável na medida em que destruía gradativamente a estabilidade ecológica e a subsistência dos povos (HERCULANO, 1992). No Terceiro Mundo, o crescimento econômico concentrado tornou-se o ponto de partida da pobreza e da escassez, o que deslocou, na década de 80, o foco do desenvolvimento para o tema da capacidade de sustento – a sustentabilidade.

Posto isso, entende-se que os problemas de mobilidade estão associados com o crescimento acelerado e desordenado das cidades e o uso excessivo dos meios motorizados, provocando “um quadro de insustentabilidade”, e ocasionando pressão por mais equipamentos de infraestrutura e serviços. Desta maneira, “o modelo de produção de transporte adotado nas cidades continua distribuindo desigualmente, no espaço e entre os grupos sociais, a acessibilidade e os impactos ambientais, sendo necessário reestruturar o processo de formulação de políticas públicas no setor” (DELGADO; DO NASCIMENTO; BAGGI, 2015, p.93).

Esse modelo de produção de transporte, no entanto, só pode ser modificado se for integrado através do conceito e dos princípios da mobilidade sustentável. Para os autores (2015) esse conceito e princípios são subjetivos e dependentes de características físico-espaciais e, questões culturais, políticas, econômicas e sociais da região.

Trata de Mobilidade Urbana Sustentável como sendo o resultado de um conjunto de políticas de transporte, circulação e desenvolvimento urbano, destinadas a proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, mediante a primazia dos modos de transporte coletivos e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável (BRASIL, 2006 apud DELGADO; DO NASCIMENTO; BAGGI, 2015, p.101).

Para eles (2015) os princípios norteadores da política de mobilidade urbana brasileira de mais destaque são:

a) promover a acessibilidade universal; b) desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômica e ambiental; c) equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; d) eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; e) transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana; f) segurança nos deslocamentos das pessoas; g) justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços; e h) equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Dito isso, conforme Delgado, do Nascimento e Baggi (2015) a mobilidade urbana para ser sustentável deve estar assentada em um tripé sustentável: econômico, social e ambiental e, integrada às racionalidades da justiça social, saúde ambiental e ecoenergética. Ou seja, a mobilidade urbana numa perspectiva sustentável compreende tanto os modos sustentáveis motorizados quanto não motorizados, além dos problemas de trânsito. Neste aspecto, concluem os autores (2015, p.108), o percurso para a sustentabilidade reivindica esforços mútuos entre sociedade, Estado e setor empresarial. Mas, enfrenta grandes desafios com interferências culturais e do mercado na mobilidade urbana sustentável.

2.2 Mudanças Econômicas na cidade e a mobilização social

Segundo Guimarães et al (2018), na sociedade considerada moderna, a conformação, a dinâmica e a diversidade de sua rede urbana, bem como as diferenciações internas e os problemas e suas contradições, vêm sendo acompanhados e analisados pelos agentes que estudam e pesquisam a realidade urbana. Assim, por volta de 1990, os estudos sobre a cidade sofreram transformações relevantes por conta dos impactos da globalização, da financeirização, da reestruturação produtiva e das novas tecnologias sobre as estruturas sociais e urbanas. Ou seja, as transformações no espaço urbano passaram a reproduzir, de forma ampliada, a precariedade, a instabilidade e a diferenciação do território e das condições de vida nas cidades (GUIMARÃES et al. 2018).

Entre os impactos da globalização da economia, encontra-se a financeirização, retratada por Harvey (2005, p.58) como consequência da explosão da quantidade de capital “fictício” em circulação e da não absorção deste excedente. Esses dois fatores, ao gerar pressões inflacionárias e o colapso nas estruturas internacionais, assim como, elevados gastos sociais e custos com salários, ocasionam a redução de lucro, a deflação, a acumulação do capital e a crise de governo. Surge um novo sistema monetário, o desmaterializado. Há o fortalecimento e o monopólio dos bancos dos Estados Unidos (EUA), como em Nova York, que se torna o centro financeiro global. Neste sentido, os EUA reafirmam sua hegemonia por meio das finanças.

Um dos elementos centrais da financeirização apontado por Harvey (2005) foi o:

[...] Endividamento crônico do Estado que gerou todo tipo de oportunidade de atividade especulativa, o que, por sua vez, tornou o poder do Estado mais vulnerável a influências financeiras. Em suma, o capital financeiro passou ao centro do palco nessa fase da hegemonia norte-americana, tendo podido exercer certo poder disciplinar tanto sobre os movimentos da classe operária como sobre as ações do Estado, em particular quando e onde o Estado assumiu dívidas de monta (HARVEY, 2005, p.59).

Entretanto, segundo Harvey (2005) isso só foi possível em virtude da fluidez e da flexibilidade oportunizada pelas mudanças tecnológicas e organizacionais. Por fim, para Harvey (2005) há financeirização de tudo, pois os capitalistas procuram maneiras de manter poderes monopolistas.

Isto também ocorre no setor de mobilidade urbana e transportes. Na tentativa de resolver algumas das demandas colocadas desde 2013, como chama a atenção Camila Maciel (2014), os deslocamentos urbanos obtiveram notoriedade na agenda do país, especialmente, com as manifestações de junho de 2013, após apresentarem pontos em comum nas grandes cidades, no que tange à mobilidade urbana, desde os altos custos da passagem à superlotação de ônibus, entre outros. Conforme Maciel (ibid), para o IBGE quase 85% dos brasileiros vivem em área urbana, podendo a taxa de urbanização chegar a 90%, conforme a Organização das Nações Unidas (ONU). Neste sentido, faz-se necessário articular políticas públicas que garantam o direito à cidade para toda a população.

Esta articulação se dá no plano político. Apesar de não ter modificado a política neoliberal, Lula e sua sucessora, Dilma Rousseff viabilizaram um novo projeto político e social no Brasil, melhorando consideravelmente a condição de vida da população mais pobre. Especialmente no segundo mandato, o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva lançou o Programa de Crescimento Acelerado (PAC), PAC II e outros programas, a fim de superar a crise de 2008 e aquecer a economia do período. Entretanto, o financiamento desenfreado da produção imobiliária também provocou desordenada ocupação do solo e criação de bairros de classe média e conjuntos habitacionais de baixa renda sem uma série de serviços básicos próximos (GONDIM, 2016).

Segundo Gondim (2016) a qualidade de vida depende do fornecimento de bens e serviços, no entanto, nenhum governo conseguiu assegurar a qualidade dos serviços essenciais. Por exemplo:

Nas cidades, a situação se complica porque a urbanidade depende dos chamados bens de consumo coletivo (habitação popular, saneamento básico, iluminação pública, segurança, transportes etc.), cuja oferta cabe principalmente a Estados e Municípios, diretamente ou por meio de concessões a empresas privadas. O governo federal é importante parceiro dos outros níveis de governo, pois dispõe de mais recursos para financiamento (GONDIM, 2016, p.365).

Com relação às manifestações de junho de 2013, Gondim (2016) argumenta que os ciclos de protestos desse período não surgiram de repente e espontaneamente como supõem alguns manifestantes e o slogan “o gigante acordou”. Entretanto, houve rápida popularização, envolvimento e disseminação das manifestações nas cidades brasileiras de forma horizontal, autônoma, independente, heterogênea, apartidária e descentralizada. Para Falchetti (2017) as manifestações de junho de 2013 foram intensas e crescentes, somando-se a milhares de pessoas em 300 cidades e agregando diferentes pautas, além da pauta central, o transporte público e a mobilidade urbana. Conforme Gondim (ibid) a questão da mobilidade, do transporte público e das tarifas de ônibus ocorreram desde 2003, com a “Revolta do Buzu” em Salvador, passando pelas “Revoltas da Catraca” em Florianópolis entre 2004 e 2005 até chegar ao Movimento Passe Livre em 2013.

Em síntese, as manifestações de junho convocadas pelo Movimento Passe Livre (MPL) começaram em São Paulo, contra o aumento de 0,20 centavos da tarifa do transporte público. Mas logo as manifestações se expandiram para todo o território nacional. Para Gondim, o ineditismo das manifestações de junho de 2013 tanto diz respeito aos números expressivos de participantes, comparáveis apenas à campanha por eleições diretas e o movimento “Fora Collor”, quanto os diversos atos realizados nos dias 3, 7, 11, 13 e 17, assim como, as peculiaridades em reunir nas ruas, representantes políticos de esquerda, de direita e, indefinidos (GONDIM, 2016).

Assim como Gondim, Falchetti (2017, p.8) registrou que as manifestações de junho de 2013 eclodiram em diferentes cidades brasileiras, ou seja, descentralizou-se e redefiniu-se “a interação da ação coletiva com a cidade, de modo que ela deixa de ser apenas o lugar do protesto para tornar-se parte dele”, tornando os protestos um marco na história política atual do Brasil, inclusive, ao reivindicar a tarifa do transporte público de São Paulo e tornar o debate sobre mobilidade no território nacional, e o transporte público, um fator central nos protestos de 2013, indicando mudança de percepção social sobre a cidade e problematizando a mercantilização do transporte.

Conforme Falchetti (2017, p.4) o problema do transporte é latente nas cidades cujo potencial apresenta três características básicas:

- a) predomínio do transporte rodoviário sobre as demais modalidades;
- b) priorização dos investimentos públicos em grandes obras viárias e fomento à produção de automóveis individuais, em detrimento do investimento no transporte coletivo;
- c) sistema de transporte público baseado na concessão ao setor privado para exploração comercial.

Portanto, o sistema de transporte foi claramente orientado pela perspectiva econômica, transformando o próprio meio de circulação em mercadoria por meio de cobrança de tarifa ao usuário (FALCHETTI, 2017, p.4). Para o autor, o processo de mercantilização da cidade ultrapassa a ideia de privatização dos bens e serviços e influencia os espaços, a estrutura, a infra - estrutura e os processos por meio da reorganização regulatória do neoliberalismo. Portanto, as mudanças regulatórias resultam e são orientadas pela acumulação e expansão do mercado e torna o transporte e outros serviços “um resíduo do direito à acumulação capitalista do espaço urbano” (FALCHETTI, 2017, p.8).

Retomando as análises das manifestações de 2013, Falchetti (2017) considera que evidenciaram o valor de uso e o valor de troca da cidade, assim como, apresentaram a cidade enquanto estratégia de acumulação e exploração do mercado e contestaram a configuração recente da cidade.

Esse aspecto pode ser melhor observado a partir dos conflitos em torno dos eventos da Copa do Mundo e das Olimpíadas no Brasil, os quais alimentaram os protestos de 2013 e também os prolongaram. As determinações contratuais definidas pela FIFA estabelecem uma situação de exceção, em que o espaço público é regulado pela lógica privada, com a garantia do Estado (FALCHETTI, 2017, p. 13).

Considerando esses fatos em Salvador, além das reivindicações iniciais dos protestos ocorridos em 2013, houve também as pressões da FIFA (Federação de Futebol) para que esta e outras cidades se mobilizassem para resolver o déficit na mobilidade urbana. As soluções encontradas para Salvador se deram de forma tardia e se concentraram no BRT, Metrô e no VLT, este último objeto desta pesquisa.

Estas soluções fazem parte das transformações ocorridas e em desenvolvimento na mobilidade urbana de Salvador dialogando com um cenário nacional do problema da

mobilidade. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), por exemplo, possui VLTs em quatro capitais nordestinas: Recife, Natal, João Pessoa e Maceió. No caso de Salvador, o contrato assinado pelo Governo do Estado e pelo consórcio Skyrail Bahia, composto pelas empresas BYD Brasil e Metrogreen, responsável pela implantação e operação do sistema, prevê três etapas de implementação do Sistema de Veículo Leve sobre Trilhos acompanhando uma tendência resultante da aproximação entre dois países emergentes do BRICS: Brasil e China.

Nos últimos anos, a China vem avançando seus projetos nas áreas de construção e infraestrutura para vários continentes e países, participando em obras de transporte, construção de centrais energéticas, acordos comerciais de exportações e importações, investimentos financeiros, atividades comerciais entre outros. Após ganhar impulso no mercado internacional e influência política, os chineses miram na América Latina e conseqüentemente no Brasil, seu maior mercado (VILA-NOVA, 2019).

Segundo a AGÊNCIA BRASIL (2018), a China vem avançando nos investimentos em ferrovias e transportes urbanos, como o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e o Metrô, e define como preferenciais os investimentos nas áreas de energia, telecomunicações, infraestrutura, agricultura e ciência e tecnologia. Tais investimentos e diálogos entre o governo brasileiro e a China vêm fortalecendo e garantindo o avanço dessa parceria e avanço de confiança, especuladas desde o governo do Ex-Presidente do Brasil, Luiz Inácio Lula, dinamizados pelos acordos durante o governo da Ex -Presidenta Dilma e ampliadas numa escala ainda mais tensa no atual governo do Presidente Jair Bolsonaro.

Segundo o líder político da República Popular da China e Secretário-Geral do Partido Comunista da China, Xí Jìnpíng, os dois países intensificarão as relações. Para ele, o “Brasil tem um programa de privatizações e os chineses trabalham na criação de uma nova rota da Seda”, ou seja, novas direções interconectadas de comércio entre os países (cit por Mazui, Barbiéri. et al, 2019). Também, de acordo com o Palácio do Planalto (cit por Mazui, Barbiéri. et al, idem) o governo brasileiro assinou nove compromissos com o governo chinês, dentre eles estão: Comércio e serviços, que devem “fortalecer e diversificar ações de cooperação” no setor; Investimentos, que “estabelecem uma plataforma para fomentar a ampliação dos investimentos e a geração de empregos” e Transportes, cujo “memorando permite o compartilhamento de informações

relacionadas a políticas públicas e desenvolvimento da área, incluindo infraestrutura de transportes, e segurança dos usuários entre outros temas”.

No plano local, a Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB), foi fundada em 1999 sob administração municipal, mas em 2013 passou a ser responsabilidade do Estado da Bahia, sendo uma empresa estatal do Governo, vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (SEDUR). Tem entre suas incumbências, desenvolver ações de planejamento e construção do sistema metroferroviário e sobre trilho na cidade de Salvador e Região Metropolitana, além de manter e fiscalizar os serviços de transportes de competência do Estado, ou provenientes de gestão associada de serviços públicos e privados, decorrentes de consórcio ou convênio, aspirando atender aos anseios e demandas da população no que tange à mobilidade urbana, tais como: segurança, pontualidade, rapidez, conforto, economia entre outros.

Conforme a fonte Bahia.ba (2019) o Metrô em Salvador é considerado um marco na história da mobilidade baiana, e o próximo marco deve ser a implementação do Sistema de Veículo Leve de Transporte do Subúrbio (VLT). Segundo a Bahia.ba (ibidem), a previsão de funcionamento da primeira fase do VLT, como já foi indicado, tem 19,2 quilômetros de extensão, 21 estações, e previa ligar o Comércio à Cidade Baixa de Salvador, no ano de 2020. Entretanto, havia uma segunda fase que devia ligar a região de São Joaquim ao Acesso Norte, com cinco estações e/ou paradas, onde acontecerá a integração com o Metrô.

Diante disso, podemos dizer que as transformações ocorridas e em desenvolvimento na mobilidade urbana de Salvador dialogam com um cenário nacional de mobilidade.

Dentro desse sistema, a Parceria Público-Privado vem sendo utilizada em vários setores da sociedade e em diferentes regiões do país. No caso do transporte público de Salvador, ocorre na modalidade patrocinada de serviço público e conforme a Secretaria de Fazenda do Estado da Bahia, a Lei de PPPs (Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004) criou um Conselho Deliberativo, compostas por oito membros para o Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado da Bahia, cujas competências são: Aprovação, supervisão, execução das parcerias, opinar sobre alterações nos contratos e, proposição ao Governador de diretrizes para o programas.

2.3 A Parceria Público Privado

Para elucidar a atual análise, mostra-se necessário situar o leitor quanto à forma de contrato que orientou o Projeto de VLT/ Monotrilho de Salvador e o vínculo estabelecido entre o poder público e a iniciativa privada.

Nas cidades brasileiras, a lógica neoliberal através da financeirização que predomina desde o início dos anos 2000, conduziu os grandes projetos de investimentos, estabelecendo e intensificando novas relações entre os setores, como por exemplo, as Parcerias Público- Privadas. Segundo informações da Secretaria de Fazenda do Estado da Bahia, após debates públicos, discussões e acompanhamentos dos deputados, a Lei nº 9.290, de 27 de dezembro de 2004, instituiu o Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado da Bahia - PPP Bahia, que destina-se a promover a atração de investimentos privados em projetos de interesse e necessidade do Estado, preservando o nível de rigor fiscal hoje praticado.

Segundo as informações, o programa PPP é um contrato de concessão nas modalidades patrocinada ou administrativa. A primeira, respectivamente, envolve a necessidade de complementação à tarifa cobrada do usuário com uma contraprestação do parceiro público ao parceiro privado; já na segunda, a própria Administração Pública é a usuária do serviço prestado pelo parceiro privado. Em síntese, conforme Chevis (2006) a presença privada em projetos de infraestrutura é tida como a solução para destravar investimentos por meio do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Sendo assim, a medida provisória nº 727 de 2016 reflete essa nova lógica de investimentos ao criar o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) (CHEVIS, 2016).

Art. 1º Fica criado, no âmbito da Presidência da República, o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, destinado à ampliação e fortalecimento da interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização (Lei Nº13.334, DE 13 DE SETEMBRO DE 2016).

Como visto anteriormente, são frequentes os anúncios de projetos sob o modelo de Parceria Público-Privado.

Ao se tratar de Concessões e PPPs de transporte público coletivo de passageiros, as análises devem ser subsumidas ao Planejamento e Políticas Públicas. O regime de concessão é mero mecanismo de implantação e/ou operação e gestão do sistema, subsistema ou componente de transporte público em voga, nunca substituindo o papel constitucional do Poder Público, metamorfoseado em Poder Concedente. A empresa privada, constituída como concessionária, desempenha seu papel sempre na forma do contrato e da regulação superveniente, exercendo maior grau de liberdade apenas quanto aos empreendimentos ou projetos associados (receitas acessórias), todavia ainda tendo de reverter ao menos parte desse retorno econômico-financeiro à modicidade tarifária (obviamente do serviço público, prestado sob a concessão) (CLEVIS, 2016).

Neste sentido, segundo Klijn e Teisman (2002 apud CARVALHO, 2014) a Parceria público-privado estabelece uma cooperação entre os atores públicos e privados de forma duradoura, onde os atores manifestam de forma compartilhada serviços e produtos, assim como, os riscos de custo e benefícios. Já para Grimsey e Lewis (2004, apud CARVALHO, 2014) o PPP é um arranjo para prover infraestrutura pública com participação do setor privado, seja na execução do projeto, seja na implementação ou gestão.

A administração compartilhada entre os setores se dá desde o Império, por exemplo, considerando-se as instalações das redes ferroviárias que foram implantadas e operadas com esse arranjo até os dias atuais. Entretanto, isto se dava muito mais pela vontade individual do que como programa político para a infraestrutura e serviço público (MORAES, 1994 apud CARVALHO, 2014). Todavia, no Brasil a Parceria Público - Privado precisaria de um marco legal nacional consolidado apenas pela Lei das Parcerias Público-Privadas – PPP, sancionada em 30 de dezembro de 2004, Lei nº 11.079/04. No seu Art. 1º, a Lei “institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios” (BRASIL, 2004). Sendo assim, o PPP pode ser de dois tipos ou modalidades, como segue:

§ 1º Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

§ 2º Concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens (BRASIL, 2004).

Os demais parágrafos do Art. 2 ainda pontuam que é vedada a parceria público-privada em contratos com valores abaixo de dez milhões de reais, cujo período seja inferior a cinco anos, além de fortalecer a mão-de-obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública. Para a fonte BRASIL (2004 apud CARVALHO, 2014), a Lei 11.079/2004 absorveu os conceitos e experiências internacionais e objetiva garantir um instrumento que garanta a viabilização de projetos para o país, além de demarcar a transparência da Administração Pública e as regras de responsabilidade fiscal.

Definido o que é o PPP, o Art. 4º identifica as diretrizes que orientam a forma de contratação:

I – Eficiência no cumprimento das missões de Estado e no emprego dos recursos da sociedade; II – respeito aos interesses e direitos dos destinatários dos serviços e dos entes privados incumbidos da sua execução; III – indelegabilidade das funções de regulação, jurisdicional, do exercício do poder de polícia e de outras atividades exclusivas do Estado; IV – responsabilidade fiscal na celebração e execução das parcerias; V – transparência dos procedimentos e das decisões; VI – repartição objetiva de riscos entre as partes; VII – sustentabilidade financeira e vantagens socioeconômicas dos projetos de parceria (BRASIL, 2004).

Já o Art. 5º sinaliza para as cláusulas de contrato do PPP, dentre eles: I- o prazo de vigência do contrato não deve ser menor a 5 anos até 35 anos contando com as possíveis prorrogação; II – as penalidades aplicáveis à Administração Pública e ao parceiro privado em caso de descumprimento contratual e das obrigações assumidas; III – a repartição de riscos entre as partes; IV – as formas de remuneração e de atualização dos valores contratuais; V – os mecanismos para a preservação da atualidade da prestação dos serviços; VI – os fatos que caracterizem a inadimplência pecuniária do parceiro público, assim como, os modos e o prazo de regularização e a forma de acionamento da garantia quando houver; VII – os critérios objetivos de avaliação do desempenho do parceiro privado; VIII – a prestação, pelo parceiro privado, de garantias de execução suficientes e compatíveis com os ônus e riscos envolvidos e, outros (BRASIL, 2004).

Em relação ao projeto aqui analisado, é importante ressaltar que por se tratar uma recente PPP licitada em Salvador, no segmento de mobilidade, o Governo do Estado da

Bahia paga um preço muito alto no cumprimento de obrigação nos contratos bilaterais⁴. No Art. 6º da LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004 sinaliza que a contraprestação da Administração Pública nos contratos de parceria público-privada podem ser feita por: I – ordem bancária; II – cessão de créditos não tributários; III – outorga de direitos em face da Administração Pública; IV – outorga de direitos sobre bens públicos dominicais; V – outros meios admitidos em lei. Vale frisar que, para que a contraprestação ocorra, antes, tem que ocorrer a disponibilização do serviço objeto do contrato de parceria público-privada, conforme consta no Art 7º. No caso do VLT/monotrilho do subúrbio ferroviário de Salvador, os indicadores de desempenho determinam o valor da contraprestação. Por fim, vale frisar que a presente análise orientou a dissertação.

2.4 A Participação e a Sociedade civil

As políticas públicas introduziram também a importância da participação da sociedade. Conforme Gohn (2019), o problema da participação se mantém nos estudos e análises das ciências sociais, o que pode ser percebido nas práticas cotidianas da sociedade civil, e nos discursos e práticas das políticas estatais, incluindo as ações das instituições participativas e dos movimentos sociais. Ao lado disso, a participação é parte integrante da realidade social, construindo e se transformando na relação/interação com as realidades sociais. Assim sendo, as práticas participativas diferem em decorrência dos aspectos histórico, social e geográfico (Milani, 2008, apud Gohn, 2019).

Para Gohn (2019) a Participação se desdobra em três níveis: o conceitual, que varia de acordo com o paradigma teórico; o político, associado a processos de democratização; e o da prática social, tratando-se de ações concretas viabilizadas pela

⁴Conforme a Promotora, Hortênsia Pinho, no que diz respeito a valores, estamos falando de 2, 5 bilhão que serão custeados pela empresa chinesa, Skyrail Bahia. O Estado, no entanto, fará o repasse de 100 milhões iniciais e ao longo dos anos o repasse anual será em torno de R\$150, R\$160 milhões.

participação. Nas ciências políticas esse tema passou por mudanças e incluiu, para além da participação por meio do voto, as mobilizações e protestos, articulando-se a outros canais. Conforme Dahl (1982 apud Gohn, 2019), a vida associativa por meio das organizações representa o processo democrático e minimiza a coerção governamental. O conceito de pluralismo social de Dahl (1982 apud Gohn, 2019) visa fortalecer a sociedade civil para a construção de uma realidade social mais igualitária, na medida em que os partidos políticos, movimentos sociais e agentes de organização social são sujeitos sociais fundamentais. Sendo assim, a participação tem caráter plural ao inserir diferentes perfis de indivíduos no processo democrático de forma cidadã.

Isso introduz o conceito de participação citado acima, que se articula com a ideia de cidadania, lutas e divisões de responsabilidades no governo. Para tanto, as lutas são de “várias frentes, como a constituição de uma linguagem democrática não excludente nos espaços participativos criados ou existentes, o acesso dos cidadãos a todo tipo de informação que lhes diga respeito e o estímulo à criação e ao desenvolvimento de meios democráticos de comunicação” (GOHN, 2019, p. 67).

Enquanto isso, para Milani (2008)

A participação social cidadã é aquela que configura formas de intervenção individual e coletiva, que supõem redes de interação variadas e complexas determinadas (provenientes da “qualidade” da cidadania) por relações entre pessoas, grupos e instituições como o Estado. A participação social deriva de uma concepção de cidadania ativa. A cidadania define os que pertencem (inclusão) e os que não se integram à comunidade política (exclusão); logo, a participação se desenvolve em esferas sempre marcadas, também, por relações de conflito e pode comportar manipulação (MILANI, 2008, p. 560 apud GOHN, 2019, p.67).

Segundo Gohn (2019, p. 68) é possível identificar no Brasil a utilização de dez abordagens sobre a participação política destacando-se entre elas: a escolha racional, que corresponde à participação como um cálculo custo-benefício, “ou seja, o indivíduo participa na esfera pública segundo os custos e os benefícios que poderá obter”; a proximidade dos centros de poder, e a posição social dos indivíduos na sociedade, abordagem que prioriza a posição social dos indivíduos, deixando de lado neste sentido o caráter econômico anterior e incorporando aspectos sociais. Outros autores consideram que os espaços são diversos e por isso a participação vai além dos recursos oriundos da

socialização política escolar e familiar; assim, a mobilização política institucional é focada nos repertórios de indivíduos e grupos e nas articulações com aspectos macro-sociais. Conforme Gohn (2019) alguns autores também apontam o papel das instituições na participação, cujo sistema político é o gerador das mudanças; a identidade coletiva destaca os fatores culturais, as identidades individuais e coletivas, e os valores, assim como o engajamento militantes e institucional e outros.

Nesse sentido, para a teoria crítica, as redes de solidariedade explicariam a participação dos atores e o reconhecimento de direitos, entendendo que a participação está vinculada à justiça social. Sendo assim, para Gohn (ibid) a teoria crítica destaca que a participação, segundo Habermas, indica a ampliação da participação da sociedade em processos decisórios para o desenvolvimento da democracia, com a mediação entre as esferas informais e as esferas formais. Há também a abordagem do engajamento militante com dois pontos de vista: um se baseia no interacionismo simbólico e o outro no fundamentado marxista, cuja definição de participação apresenta-se de forma articulada entre a luta de classes e movimentos sociais; a ainda a abordagem decolonial, cuja participação sugere a descolonização. Além disso, a abordagem relacional ou do cyberativismo, demarcou novos rumos na participação através das redes e mídias sociais; também, a abordagem de gênero, através de grupos de mulheres, ou de feministas, surgiu por volta do Século XIX e se constituiu com arcabouço teórico; por fim, a última abordagem diz respeito aos autonomistas que têm a autonomia e o socialismo libertário como pontos (GOHN, 2019).

Para os objetivos do presente trabalho, consultamos a Cartilha do Conselho das Cidades (2004), no qual encontramos que a participação popular tornou-se a base para a construção de uma política urbana nos governos anteriores, nos quais a participação nas políticas públicas é definida como um direito de qualquer cidadão e o enfrentamento dos problemas vincula-se à articulação entre todas as instâncias governamentais com a sociedade.

Para esclarecer a presente análise mostra-se indispensável elucidar quais premissas sobre a participação orientam a presente dissertação e quais as perspectivas que foram priorizadas. Deste modo, compreendo que as formulações trazidas por Tatagiba (2006) sobre os espaços de participação, diversos atores, multiplicidade de interesses, efetividade da participação, a participação instrumentalizada, a destituição e/ou vários significados atribuídos a participação, assim como, a despolitização da participação, entre

outros elementos, foram importantes para a compreensão da análise no presente trabalho, conjuntamente com a ideia de convergência perversa apresentada por Dagnino; e a Participação segundo Gohn (2002).

Destacamos no plano teórico, que segundo Tatagiba (2006), é desejável e possível a combinação entre a democracia representativa e participativa em projetos de reforma do Estado. Entretanto, os múltiplos canais de participação nem sempre resultam em participação “efetiva”. Para ela (ibid, p.225), “há uma tendência à manipulação e instrumentalização dos espaços participativos, utilizados como instâncias para legitimação do governo”. Assim, para Tatagiba (2006) os movimentos sociais estabelecem muitas articulações com os canais institucionais de participação e os diversos atores do sistema político, além de apresentar uma “convivência pacífica” entre a ação participativa e contestatória, “nos canais institucionais de participação, e a mobilização das redes pessoais como forma de acesso ao Estado” (TATAGIBA, ibid, p. 230). Sobre os espaços de participação, Tatagiba (2006) aponta que os indivíduos entendem, tanto os espaços formais e institucionalizados, quanto os encontros pessoais, sem distinção.

É como se tanto fizesse existir um canal formal, público, aberto a todos ou conversar direta (e privadamente) [...]. É possível até dizer, com base nas entrevistas, que os espaços informais são mais valorizados pelos movimentos. Há uma avaliação positiva, por parte dos movimentos sociais e de certos integrantes do poder público, das relações pessoais como forma de encaminhamento de demandas [...] (TATAGIBA, 2006, p.231).

Conforme essa autora, a disposição dos indivíduos em participar dos canais institucionais varia de acordo com suas redes de apoio, ou seja, de acordo com sua função e vínculo político. Para os movimentos estudados:

A participação é um dos mecanismos de relação com o sistema político, uma das estratégias de encaminhamento de demandas, muitas vezes combinadas com outras cujos fundamentos estão nos vínculos de reconhecimento pessoal e/ou afetivo, ou sob as bases das trocas mais instrumentais, como as estabelecidas, principalmente, com os vereadores da região (TATAGIBA, 2006, p.235).

Segundo Tatagiba (2006) os vínculos partidários influenciam a relação dos movimentos com os políticos locais, e a efetividade dos espaços participativos. Para ela (2006) essa forma de resolver os problemas está ocorrendo não apenas na comunidade, mas também no acesso ao aparato estatal, e convivendo com os espaços participativos

que ampliam a democracia. Assim, conforme Tatagiba (2006) estamos diante de uma participação instrumentalizada, tanto para o governo quanto para o movimento, porque a participação aparece como resultado de duas interpretações do mesmo objeto, constatando um esvaziamento do discurso político “do qual a instrumentalização da participação nos parece mais uma das consequências” (TATAGIBA, *ibid*, p.238).

Com efeito, para Tatagiba (*ibid*) a carga simbólica da participação foi destituída, entretanto, às vezes é relacionada à transformação social, na medida em que lideranças e representantes do poder público confinam a participação ao campo das políticas públicas até o processo de gestão. Por fim, conforme a socióloga:

O momento atual parece estar marcado por essa ausência de horizontes políticos mais amplos capazes de conferir novos significados às práticas participativas, traduzindo-se numa certa despolitização da participação – no rastro da desvalorização da política como arena do conflito – evidenciada não apenas na relação dos movimentos entre si e com suas bases sociais, mas também na forma de ocupação dos espaços institucionais e de interação com o sistema político (TATAGIBA, 2006, p. 239).

Consultando a Cartilha do Conselho das Cidades (2004), observa-se o estímulo à participação de governos, assembleias e câmaras legislativas, movimentos populares, ONGs, entidades empresariais e profissionais, sindicatos de trabalhadores e instituições acadêmicas, no debate e formulação de propostas de políticas integradas para Transporte e Mobilidade Urbana, Trânsito e Organização do Espaço Urbano, entre outras áreas, demonstrando a construção de um espaço heterogêneo, ou seja, entre diferentes atores e interesses, possibilitando, assim, proposições inovadoras em políticas urbanas.

Neste setor, focalizado no presente trabalho, a participação foi garantida a partir das alterações da legislação brasileira em relação ao transporte público. Conforme Lima (2019), em 2001, o Estatuto da Cidade delibera que as cidades com mais de 500 mil habitantes passem a elaborar um Plano de Transporte Urbano integrado que vise não apenas o deslocamento de pessoas, mas também o acesso aos bens e serviços na cidade. Ainda com o suporte do extinto Ministério das Cidades, a produção dos Planos Municipais e a promulgação da Lei nº 12.587/2012, ou seja, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, conferiu segurança jurídica para a implementação de políticas priorizassem aos serviços de transporte público coletivo. Sendo articulada com o Estatuto

da Cidade, as previsões eram a presença e participação popular nas audiências e consultas públicas e conselhos, garantindo assim o princípio da cidade democrática que ouve as demandas populares (Lima, 2019).

Segundo esse autor, o envolvimento da população nos processos decisórios de definição das políticas de mobilidade urbana é central para a mudança da cultura em relação a transporte, mobilidade e trânsito, ao fomentar a participação dos diferentes atores sociais nos debates públicos. Para ele, o fortalecimento dos Conselhos, a realização de oficinas, consultas e audiências públicas, assim como, a disponibilização ampla e irrestrita de dados de forma simplificada, são medidas que podem garantir a participação e os direitos da população junto aos gestores públicos. Para Lima (2019) a construção nacional de textos normativos enraizou no mundo jurídico a utilização das instâncias de participação social pela administração pública. Sendo assim, o Contrato Administrativo é composto por duas partes – poder público concedente; a concessionária; além do usuário final, a sociedade. No caso do transporte público coletivo, os usuários devem participar do Contrato de forma a torná-lo triangular, o que acontece somente com a população debatendo por meio das instâncias oficiais de participação.

Outro desenvolvimento do conceito se encontra no trabalho de Tatagiba e Teixeira (2006), quando ela discute o lugar da participação no projeto político do governo e o lugar da participação nos projetos políticos dos movimentos sociais. Conforme Tatagiba e Teixeira (2006, p. 226), no que diz respeito, ao lugar da participação no projeto político do governo percebe-se a multiplicidade de canais de participação abertos pelo governo e, demonstram a disposição em ampliar os canais participativos. Entretanto, as lideranças dos movimentos ressaltam a falta de resultados concretos da participação e uma tendência à manipulação e instrumentalização dos espaços participativos, tornando espaços de legitimação do governo. Ainda segundo Tatagiba e Teixeira (2006, p. 226):

Na verdade, o que os movimentos assistiram, e retratam em suas análises com certa perplexidade, é um projeto de participação – que no plano dos valores volta-se à democratização da gestão – mas que, na prática, convive com o seu contrário: a balcanização dos interesses públicos, pelo predomínio da lógica partidária voltada, predominantemente, à disputa eleitoral.

Outro ponto de crítica refere-se aos resultados positivos da área social do governo deslocado dos canais de participação e oriundos do programa de governo, mais do que da pressão das organizações. Muitas vezes, os resultados advindos da pressão das organizações eram exercidos por canais fora dos canais de participação. Conforme

Tatagiba e Teixeira (2006), a participação atuou para aumentar a escuta e garantir a homologação dos seus projetos.

Ao não buscar uma forma de relação entre a democracia participativa (provocada pelos espaços existentes ou criados pelo seu governo) e a democracia representativa, o governo de Marta Suplicy criou uma espécie de institucionalidade paralela que efetivamente não impactou o sistema político, apenas conviveu com ele (TATAGIBA; TEIXEIRA, 2006, p. 227).

O que acarretou em um enfraquecimento das práticas participativas. Dito isso, Tatagiba e Teixeira (2006), consideram fundamental qualificar a participação. Para concluir, as autoras esclarecem que o governo abriu espaço de participação, mas não investiu neles e não os assumiu como importante elemento para reforma democrática do estado e construção da governabilidade. Para as autoras, as práticas participativas conviveram de forma pacífica com as práticas de gestão. No entanto,

[...] ao menos está exercida no nível local, ao qual tivemos acesso por meio desta pesquisa – assumiu um caráter estratégico, instrumental e residual sendo, portanto, incapaz de impactar a lógica de funcionamento do governo, seja no que se refere ao funcionamento das estruturas burocráticas, e ao nível de controle social sobre elas, seja na relação que o governo estabelece com os demais poderes do estado (TATAGIBA; TEIXEIRA, 2006, p. 228).

Segundo Tatagiba e Teixeira (2006), revelou-se também no lugar da participação nos projetos políticos dos movimentos, frequente articulação dos movimentos sociais dentro e fora dos canais institucionais de participação, com diferentes atores. Essas relações com técnicos governamentais, lideranças partidárias e outros tem um papel de evidência nos movimentos. Para tanto, aparecem também os limites da autonomia entre os sistemas políticos e movimentos “que, quando não obedecidos” podem resultar em instrumentalização, cooptação etc. Para as autoras (2006, p.229), a autonomia “nos informa acerca da qualidade dessa relação, a forma como os atores se coloca nela”.

Falar sobre a autonomia dos movimentos, portanto, significa perguntar sobre a natureza dos vínculos que os movimentos são capazes de estabelecer com os demais atores do sistema político, significa perguntar até que ponto eles são capazes, nessa relação, de escolher os seus interlocutores em função das suas agendas, de defender seus interesses, de definir os objetivos da interação, e até que ponto eles pautam ou são pautados (TATAGIBA; TEIXEIRA, p. 229).

Para as autoras (2006), a autonomia pode existir na articulação entre os movimentos e diversos atores – governo, sindicatos e outros. No entanto, essas relações parecem assistir mais ao governo, aos partidos e aos sindicatos do que aos movimentos.

Ao serem marcadas por assimetrias de recurso organizacionais, financeiros, educacionais etc que limita o exercício da autonomia e evidencia um padrão cultural não institucionalizado e eficaz, que condicionou as relações e as práticas política no país – o paternalismo e clientelismo.

Posto isso, vale lembrar, “a convivência “pacífica” entre a ação participativa e contestatória nos canais institucionais de participação, e a mobilização das redes pessoais como forma de acesso ao estado” (TATAGIBA; TEXEIRA, 2006, p.230), especialmente dos movimentos sociais. Assim, o lugar da participação nos projetos políticos dos movimentos assumiu duas distintas formas de participação – que incluem espaços formais, institucionalizados, público e aberto e, encontros pessoais das lideranças e conversas diretas. Sendo esse último, os espaços mais valorizados tanto dos movimentos quanto de integrantes do poder público. Ainda segundo as autoras (2006), a localização dos indivíduos em redes de apoios tem impactos diferentes e disposições em participar dos canais institucionais também. Dito isso,

A única coisa que a pesquisa nos mostrou, e que desafia a nossa compreensão, é que para os movimentos sociais estudados, a participação é um dos mecanismos de relação com o sistema político, uma das estratégias de encaminhamento de demandas, muitas vezes combinadas com outras cujos fundamentos estão nos vínculos de reconhecimento pessoal e/ou afetivo, ou sob as bases das trocas mais instrumentais, como as estabelecidas, principalmente com os vereadores da região (TATAGIBA; TEIXEIRA, 2006, p.234).

Ou seja, as autoras (2006, p.237), anuncia que existe uma valorização das relações pessoais para o encaminhamento de demandas conjuntamente com “a recusa de laços partidários e ao compromisso com o governo”. No entanto, esse modo de solucionar as questões precisa ser explorado, na medida que, ocorre tanto na comunidade como na maneira de acessar o aparelho do estado e convivem com os espaços participativos (TATAGIBA; TEIXEIRA, 2006, p.238).

Para Tatagiba e Teixeira (2006) parece que estamos na presença de uma participação instrumentalizada. Onde a participação para os movimentos e governo são faces da mesma moeda que vem acompanhada do esvaziamento do discurso político e instrumentalização da participação.

A impressão que se tem, [...], é que a participação foi despida de toda uma carga simbólica que, em outros momentos, permitiu relacioná-la a projetos mais amplos de transformação social. Tanto as lideranças quanto os representantes do poder público parecem lançar sobre a participação

expectativas que a confinam ao campo de produção das políticas públicas, ao processo da gestão (TATATGIBA; TEXEIRA, 2006, p. 238).

E, segundo as autoras (2006, p. 239) aparentemente não se tem horizontes políticos que promova “novos significados às práticas participativas”, levando-a despolitização da participação junto com a desvalorização da política e, evidenciando a relação dos movimentos entre si e no modo “de ocupação dos espaços institucionais e interação com o sistema político”.

Para Silva (2009; 2010 apud IPEA, 2017) e consecutivamente para o relatório de pesquisa “Representações da sociedade civil nos conselhos e comissões nacionais”, a Constituição brasileira promulgada em 1988 constitui-se como um marco para o surgimento dos Colegiados nacionais, ao promover a institucionalização da participação da sociedade no processo de construção e monitoramento de políticas públicas. Abre-se a ampliação da participação da sociedade civil na construção das políticas públicas através dos espaços relevantes, sendo necessárias as mudanças no que diz respeito à compreensão e conhecimento sobre quem participa e como operam esses espaços (ALENCAR et al., 2013 apud IPEA, 2017).

Nesse sentido, a participação social é considerada elemento fundamental frente ao fortalecimento e institucionalização dos canais de comunicação entre a sociedade civil e o Estado, inclusive, por meio dos conselhos, ouvidorias e audiências públicas, por exemplo, de maneira híbrida. Ou seja, essas instituições partilham do poder decisório entre as entidades sociais de sociedade civil e o Estado, de modo a capturarem as demandas e os interesses dos grupos envolvidos em determinada política pública e outros (AVRITZER; PEREIRA, 2005 apud IPEA, 2017).

Conforme os dados apresentados pelo IPEA, 40% dos Conselhos foram criados por meio de lei, ou seja, como norma legal, e 35% dos Colegiados foram empregados por decreto, 6% por medida provisória, 5% por meio de portaria e Decreto- lei. Essas informações permitem compreender a continuidade e estabilidade dos Conselhos, considerando-se a sua extinção diante da própria natureza e subordinação ao presidente da república. Consta que desde 2015 os Conselhos vêm sendo extintos e a participação social sendo restritas a alguns espaços (LIMA, 2014 apud IPEA, 2017).

Em síntese os avanços constitucionais permitiram e promoveram o surgimento de espaços de participação da sociedade no planejamento e execução de políticas públicas,

assim como, promoveu a interação entre Estado e sociedade civil, constatando-se, por exemplo, um crescimento significativo da participação social nestas instâncias:

Dos quarenta conselhos e comissões nacionais pesquisados em 2016 são compostos por 502 entidades. Durante o período aproximado de uma década, houve aumento de 14% no número de representação da sociedade civil organizada nos conselhos e comissões nacionais (IPEA, 2017, P.29).

Para Gohn (2004) a ideia de Conselho sempre esteve presente na gestão pública e/ ou em Conselhos organizados, assim como a própria noção de democracia participativa. Na modernidade “os conselhos irrompem em épocas de crises políticas e institucionais, conflitando com as organizações de caráter mais tradicionais” (GOHN, 2004, p. 6). Assim sendo, os conselhos operários e os populares buscavam outras formas de poder, autônomo, descentralizado, com autonomia e autodeterminação ao rejeitar a lógica do capitalismo. Desse modo, os conselhos como forma de gestão da coisa pública também foram definidos por Hannah Arendt: para ela, os conselhos “são a única forma possível de um governo horizontal, um governo que tenha como condição de existência a participação e a cidadania” (Gohn, 2004, p. 6); além disso, pontuou que os conselhos poderiam ser tanto uma forma de governo quanto de Estado. Sendo assim, o debate sobre os conselhos como instrumento de exercício da democracia está na agenda pública dos liberais e da esquerda. No primeiro, corresponde a um mecanismo de colaboração; e no segundo, diz respeito à mudança social e democratização das relações de poder.

Para Gohn (2004) no Brasil podemos anunciar algumas experiências colegiadas: as comunitárias, atuando junto com a administração municipal, os conselhos populares, de setores de esquerda e oposição ao regime militar com diferentes papéis; e os institucionalizados, que incorporaram o movimento popular ao governo, concedendo-lhe o papel de aconselhamentos e deliberação e/ ou execução. Nos anos 80 o núcleo central nos conselhos populares era a participação popular reivindicada pela sociedade civil e movimentos populares. Dentre eles: a categoria participação pode ser compreendida “como esforços organizados para aumentar o controle sobre os recursos e as instituições que controlam a vida em sociedade. Esses esforços deveriam partir fundamentalmente da sociedade civil organizada em movimentos e associações comunitárias” (GOHN, 2004, p.6), sendo os atores fundamentais da participação popular, o povo. Ainda segundo Gohn (2004), a participação é uma demanda corriqueira dos movimentos e pode ser considerada um imperativo nas relações sociais para democratizar o Estado.

Entretanto, para Demo (1988 apud GOHN, 2004) a participação envolve não somente demandar, mas também a criação de canais, e a qualidade da participação. “O debate denotava que se estava passando de uma fase da participação como simples pressão pela demanda de um bem, e entrando numa outra fase em que havia uma certa participação qualificada” (DEMO, 1988 apud GOHN, 2004, p.6). Já nos anos 90, a novidade ficava por conta do caráter interinstitucional dos conselhos gestores que tinham como função ser instrumentos mediadores entre a sociedade e o Estado inscritos na Constituição de 1988 sob o princípio geral da cidadania e via democracia participativa (GOHN, 2004). Também neste ano, a participação estava sob um novo paradigma, a Participação Cidadã:

Baseada na universalização dos direitos sociais, na ampliação do conceito de cidadania e numa nova compreensão sobre o papel e o caráter do Estado. A participação passou a ser concebida como intervenção social periódica e planejada, ao longo de todo o circuito de formulação e implementação de uma política pública, porque as políticas públicas ganharam destaque e centralidade nas estratégias de desenvolvimento, transformação e mudança social (GOHN, 2004, p.7).

Conforme Gohn (2004, p.7) “os conselhos estão inscritos na Constituição de 1988 na qualidade de instrumentos de expressão, representação e participação da população na estrutura pública, integrando-se aos órgãos públicos”. Para Gohn (2004) coexistem diferentes conselhos, resultantes de demandas populares e pressões sociais; entre eles podemos apontar os conselhos gestores, representados tanto pela sociedade civil quanto pela sociedade política que vivenciaram a democratização dos órgãos e aparelhos estatais; conselhos comunitários, populares e outros, compostos somente por representações da sociedade civil, mobilização e pressão “sem cadeira” no Poder Público; os conselhos de notáveis representados somente por especialistas.

Sendo assim, Gohn (2004) aponta que:

Com os conselhos, gera-se uma nova institucionalidade pública, pois eles criam uma nova esfera social-pública ou pública não-estatal. Trata-se de um novo padrão de relações entre Estado e sociedade, porque viabilizam a participação de segmentos sociais na formulação de políticas sociais e possibilitam à população o acesso aos espaços em que se tomam as decisões políticas (GOHN, 2004, p.7).

Apesar da formação dos conselhos incluir o processo de gestão descentralizada e participativa com novos atores deliberativos e partidários, com frequência, eles têm sua ação restrita ao campo da opinião, do aconselhamento e da consulta e, sem poder de

decisão ou deliberação, apresentando apenas caráter consultivo. Nesse sentido é necessário reafirmar o caráter deliberativo e distanciar a ideia de instrumento nas mãos dos governantes, falando em nome da comunidade, sem atender aos mecanismos de controle e fiscalização dos negócios públicos (GOHN, 2004, p.8).

Desse modo, os conselhos podem e devem vigiar a ação da gestão pública, contribuindo desta maneira para maior transparência e cobrança das contas públicas sobre o Poder Executivo.

Por isso, certas questões são muito relevantes no debate atual sobre a criação e implementação dos conselhos gestores, tais como: a representatividade qualitativa dos diferentes segmentos sociais, territoriais e forças políticas organizadas – em sua composição; o percentual quantitativo, em termos de paridade, entre membros do governo e membros da sociedade civil organizada que o compõe; o problema da capacitação dos conselheiros mormente os advindos da sociedade civil; o acesso às informações (e sua decodificação) e a publicização das ações dos conselhos; a fiscalização e controle sobre os próprios atos dos conselheiros; o poder e os mecanismos de aplicabilidade das decisões do conselho pelo Executivo e outros (GOHN, 2004, p.9).

Ainda segundo Gohn (2004) a definição da participação nos conselhos, deve ser compreendida como o acesso de diferentes camadas sociais da população em igualdade de condições para participar nos espaços, e assim, definir e avaliar as políticas públicas. Entretanto, é preciso qualificar essa participação, considerando que os números não são suficientes, pois o fundamental é o conhecimento sobre a dinâmica e estruturas estatais e sobre a burocracia, para que se consiga exercer uma cidadania ativa e distanciar-se da cidadania regulada e passiva.

Em síntese, conforme Gohn (ibid) os conselhos são um novo modo de gestão pública, reivindicado desde 1980. Sendo assim, os conselhos gestores fazem parte de um novo modelo mundial de desenvolvimento da gestão pública estatal, com a participação da sociedade civil organizada, ou seja, a participação se expressa por meio da cogestão, estabelecendo a possibilidade da sociedade civil intervir na gestão pública por meio de parcerias com o Estado:

Novas arenas de intermediação e novos mecanismos decisórios implantados poderão ter a capacidade de incorporar uma grande pluralidade de atores e diferentes interesses (GOHN, 2004, p.10).

Para tanto, trata-se de um tipo de gestão em parceria que não transfere as responsabilidades individuais dos gestores para o conselho; a ele, fica definida apenas a “apreciação prévia dos atos do gestor público nos planos, orçamento, normas básicas,

avaliação de resultados para a população, devendo analisar os critérios para a organização da rede de serviços e habilitação nas condições de gestão, acompanhar e controlar a execução de serviços, mas não substituir o gestor” (GOHN, 2004, p. 10). Ou seja, os conselhos não substituem o Estado e sim fiscalizam. Além disso, atuam tanto na esfera do consumo, quanto na distribuição de bens e inclusive em equipamentos públicos, podendo intervir na produção, gestão e qualidade do serviço em educação, habitação e transporte coletivos e outros (GOHN, 2004).

Segundo Gohn (ibid), os conselhos são por lei, espaços de decisão, mas frequentemente vêm sendo utilizados como espaços virtuais. Assim, só se tornaram eficazes na medida em que houvesse: aumento efetivo de recursos públicos nos orçamentos, condição de acesso e de exercício da participação; entendimento do espaço em que vai atuar e outros; assim como, oferecesse cursos de capacitação ético-políticos e cursos de formação e atualização dos conselheiros já que os mesmos devem ser referências de cidadãos participativos, e que respeitam as diversidades culturais, étnicas e de geração.

Finalmente, os conselhos devem ter capacidade e poderes normativos de decisão e não devem ser implantados como meras instâncias consultivas e opinativas. Em médio prazo, eles necessitam instituir formas próprias de pensar a cidade e seus problemas para além dos “planejamentos estratégicos”, de caráter emergencial, que diagnosticam e selecionam/priorizam as urgências (GOHN, 2004, p.11).

No ano de 1990 um dos pontos centrais, no que diz respeito ao urbano, era o novo papel das cidades no processo de mudança social. Para Gohn (2002) "as cidades adquirem, cada dia mais, um forte protagonismo, tanto na vida política como na vida econômica, social, cultural e nos meios de comunicação" (CASTELLS; BORJA, 1996, p.152 apud GOHN, 2002, p. 25). Neste sentido, assim como é visto em Harvey, a gestão da cidade transformou-se em uma área estratégica nos projetos políticos, tanto no que tange à transformação, quanto na manutenção do status quo. Assim, os conselhos gestores da cidade surgem nesse momento e podem ser agrupados em quatro frentes: O primeiro relaciona-se com a questão urbana diretamente por meio da integração e configuração do espaço; o segundo diz respeito a prestações de serviços, como saúde, transporte e outros; o terceiro corresponde aos grupos etários e categorias específicas e o último, relaciona-se a cultura (GOHN, 2002).

Em síntese, apesar das quatro categorias atuarem e se situarem no meio urbano, para os objetivos do presente trabalho, ressalto a importância das duas primeiras, respectivamente, relativas à questão da moradia popular e o conselho de serviços que tem como ponto central o transporte público depois de várias lutas coletivas desde 1970 (GOHN, *ibid*). Nesse sentido, a luta por moradia tem sido o espaço com maior contingente de assessores e organizações qualificadas com especialistas e analista (Gohn, 2002, p.27), e aqui podemos salientar a presença do Fórum Nacional de Reforma Urbana (FNRU), que elevou a luta pela moradia a um novo patamar, onde o ideário requer o direito à cidade: “incluem-se não só os direitos especificamente urbanos que visam acabar com a injustiça social no espaço das cidades, mas também o direito de participação na gestão da coisa pública” (Silva, 1991 apud GOHN, *ibid*, p. 27).

Além do Fórum Nacional de Reforma Urbana - FNRU, um dos instrumentos jurídicos em destaque foi o Estatuto da Cidade, aprovado em 1999. Nele, consta a discussão sobre os conselhos, preconizando a gestão democrática com participação da população e organizações sociais, associações da comunidade e outros, na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano (GOHN, 2002).

Outros aspectos são também relevantes. Para Bonfim (2000 apud ALENCASTRO et al. 2007) os conselhos devem romper com a ideia de fim em si mesmo e apropriar-se destes espaços como meio de mudança. Entretanto, os conselhos não garantem que os governos deem atenção à sociedade, o que o conselho garante segundo o autor, é a apropriação dos canais (meios) para implementação das políticas públicas (fim). Ainda segundo este autor, é preciso ficar atento para a participação ativa ou não dos conselheiros, e para o compromisso dos governantes com a participação popular contínua que acabe em políticas públicas. Já Côrtes (2006 apud ALENCASTRO et al. 2007) analisa como os Fóruns participativos vêm influenciando as políticas públicas. Segundo Côrtes, existem dois pontos centrais: o primeiro seria o cético que não acredita no ideal democrático do fórum, já que não pressupõe acesso universal a todos; e o segundo, aponta que os interesses dos excluídos no processo de decisão passaram a ser absorvidos com o surgimento dos Fóruns, considerados representativos, porque corrigem as falhas de participação da democracia representativa.

Por fim, diferente de Gohn, Raichelis (2000 apud ALENCASTRO et al. 2007, p.34) acredita que “não se deve confundir a reforma do Estado que passa a fortalecer a

Sociedade Civil e promove políticas descentralizadoras com desresponsabilização do governo”. Para a autora, os conselhos apresentam problemas, dentre eles: a necessidade de existir um debate sobre a questão da paridade como mera questão numérica; além disso, parece que os Conselhos têm sido utilizados como o único espaço de participação na Sociedade Civil, o que consta como erro, já que os conselhos também precisam dos canais autônomos de participação. Desta forma, para Rangel (2004 apud ALENCASTRO et al. 2007) no Brasil a influência neoliberal propiciou a mercantilização das coisas e desconsiderou as políticas sociais. Dito isso, apesar dos diversos problemas, os conselhos reduzem os efeitos da mercantilização e influência liberal ao intervir em favor da sociedade civil que muitas vezes tem seus direitos violados e negados.

É preciso esclarecer desde logo que a discussão apresentada também por Gohn (2004) contribui significativamente para a compreensão da participação, operacionalizando essa análise, assim como Tatagiba (2006) e Dagnino (2004), com sua contribuição com a ideia de confluência perversa entre um projeto político democratizante, participativo, e o projeto neoliberal presentes nos dias atuais.

Para Dagnino (2004) no primeiro projeto políticos, democratizante e participativo, há um alargamento da democracia, expressa na criação de espaços públicos e crescimento da “participação da sociedade civil nos processos de discussão e de tomada de decisão nas políticas públicas”, a partir da constituição de 1988. Ou seja, consagra-se a participação política, há uma expansão da cidadania e aprofundamento da democracia, associada juntamente com uma luta importantíssima dos movimentos sociais. Noutro momento, com implementação do ajuste neoliberal, o Estado mínimo se isenta do seu papel de garantir direitos, reduz sua responsabilidade social e transfere para a sociedade civil na atualidade, lhes conferindo uma dimensão perversa a essa atual experiência.

Segundo a autora (2004) o avanço da estratégia neoliberal determinou uma mudança na cultura política do Brasil e América Latina, evidenciando desde a ausência de debate na “reestruturação do Estado e da economia que têm resultado da implementação desse projeto, quanto na redefinição de significados no âmbito da cultura que integram a transformação que têm se operado nos nossos países”. No Brasil essa estratégia neoliberal coloca-se diante do projeto político democratizante e participativo, encontra suporte em diferentes setores, e inspira a criação de novas instituições que

abrigassem seus princípios, tais como: os Conselhos Gestores também apresentados por Gohn (2004), os Orçamentos Participativos, etc.

Ou seja, o projeto neoliberal encontra no Brasil um antagonista capaz de construir um campo de disputa que estabelecem direções específicas às estratégias e formas de atuação das forças vinculadas ao projeto neoliberal em nosso país que, se não se afastam das direções adotadas no nível global, adquirem especificidade própria na medida em que são forçadas a estabelecer relações de sentido e um terreno de interlocução com o campo adversário. Conforme Dagnino (2004, p. 99) a necessidade dessa interlocução se destaca nos espaços públicos de participação do Estado e da sociedade civil quando os dois projetos estão diante um do outro. Assim, grande parte da interlocução entre o projeto neoliberal, que ocupa majoritariamente o aparato do Estado, com o projeto participativo se dá justamente através daqueles setores da sociedade civil que se engajam nessa aposta e passam a atuar nas novas instâncias de participação junto ao Estado.

Para os objetivos do presente trabalho, o que é possível verificar na análise do transcorrer da implementação do VLT/ monotrilho no subúrbio ferroviário de Salvador, é a existência de dilemas postos pela confluência perversa desses dois projetos políticos na atualidade. Apesar de ambos os projetos pedirem uma participação ativa e prepositiva, eles são antagônicos, há uma disputa política entre os projetos políticos, assim como, uma disputa semântica e de deslocamento de sentido dos termos participação, sociedade civil, cidadania e democracia.

Conforme Dagnino (2004) essas e outras coincidências de exigências escondem distinções, e divergências fundamentais. “Assim, o que essa “confluência perversa” determina é um obscurecimento dessas distinções e divergências, por meio de um vocabulário comum e de procedimentos e mecanismos institucionais que guardam uma similaridade significativa” (DAGNINO, p. 99, 2004). Para ela as noções de sociedade civil, participação e cidadania são elementos centrais desse deslocamento de sentidos que constitui o mecanismo privilegiado na disputa política na sociedade atual, como vimos nas discussões acerca da participação tanto de Tatagiba (2006) quanto de Gohn (2004). Se de um lado, essas noções consolidaram o projeto participativo, de outro, elas constituem os canais de mediação entre os dois projetos e são parte constitutiva da

implementação do projeto neoliberal no nível global. Entretanto, esse deslocamento não se caracteriza somente pela imposição global à implementação do modelo neoliberal.

Além da agência internacional, os diferentes governos locais têm papel fundamental nesse deslocamento da noção de sociedade civil, que conforme os projetos, “buscam parceiros confiáveis e temem a politização da interlocução com os movimentos sociais e com as organizações de trabalhadores, uma tendência alimentada pela mídia, com frequência por motivos semelhantes” (Dagnino, p. 101, 2004). Sendo assim, o que parece é que a redefinição da noção de sociedade civil e o que ele nomina pode ter concebido o deslocamento mais aparente no âmbito da hegemonia do projeto neoliberal e, evidencia a marginalização dos movimentos sociais, a mudança nas organizações e outros.

Na nossa análise, a relação do Estado com a sociedade civil, e organizações presentes no projeto VLT/monotrilho de Salvador, traz à memória a confluência perversa, que Dagnino (2004) discute. Para ela, a “confluência perversa” pode ser vista nas relações entre Estado e ONG, provida tanto de competência técnica, quanto de inserção social e interlocutores “confiáveis” entre os demais interlocutores na sociedade civil, sendo o primeiro interlocutor os parceiros ideais para o Estado, na transferência de suas responsabilidades para a sociedade civil. Existe, então, um predomínio das Organizações Não- Governamentais que mantêm de um lado o vínculo com estratégia neoliberal, ao responder à exigência determinada por ele e ao mesmo tempo abandona os movimentos sociais, tornando-se autônomas e “responsáveis perante as agências internacionais que as financiam e o Estado que as contrata como prestadoras de serviços, mas não perante a sociedade civil da qual se intitulam representantes, nem tampouco perante os setores sociais de cujos interesses são portadoras [...]” (DAGNINO, p. 101, 2004).

Outro ponto apresentado por esta autora foi a questão da representatividade. Segundo ela (2004) a noção de representativa pode ter várias formas e assumir diferentes facetas em vários setores da sociedade civil. Se por um lado, a capacidade de pressão se evidencia na realização de protestos e manifestações de massa que, assim como o número de participantes, sua capacidade de mobilização e sua capacidade de mobilização, atestam as suas respectivas representatividades, entendidas num sentido clássico. Nesse sentido há um deslocamento da representatividade pelo Estado e pela sociedade civil. (DAGNINO, p. 102, 2004).

Com bem argumentou Dagnino (2004), durante a convergência dos projetos democratizantes e neoliberal, há deslocamento das noções sociedade civil, já mencionada anteriormente, de representatividade, de participação e cidadania. No caso da noção da representatividade, esse deslocamento não é desprezioso, são intencionais e tem consequências políticas. Para ela, muitas vezes, as representações da sociedade civil se davam a indivíduos com visibilidade na sociedade e reduziam a visibilidade social, entendida, por sua vez, como espaço ocupado por diferentes pessoas e mídias. Conforme o processo de deslocamento, a noção de participação fundamental para o projeto participativo, ao mesmo tempo que redefine a participação com o desenvolvimento da “participação solidária” e a ênfase no trabalho voluntário e na “responsabilidade social”, tanto de indivíduos como de empresas.

Conforme Dagnino (2004) a redefinição de participação tem como princípio a perspectiva individualista e privatista e não o significado coletivo de participação social. Dessa forma, a participação nos espaços de discussão vai sendo substituída pela perspectiva privada ao invés da participação com significado político e coletivo. Para a autora (2004) o princípio individualista e privatista também vem promovendo a despolíticação da participação que dispensam os espaços públicos como lugar de debate político e coletivo, elemento crucial no projeto participativo e o substitui por formas individualizadas de tratar questões.

Na nossa análise, como pudemos ver nos ciclos de apresentações por bairro e/ ou Parada do Modal - a maioria dos moradores que seriam desapropriados estava na faixa do trem e no círculo de troca com os pescadores e a marisqueira do Subúrbio, estando presentes na reunião convocada pela Promotoria de Habitação e Urbanismo do MP-BA com a SEDUR, com a Companhia de Transportes do Estado da Bahia, o Consórcio Skyrail Bahia, lideranças e moradora (e)s do Subúrbio Ferroviário. De outro modo, as audiências abertas vieram em forma de audiência convocadas por deputados e vereadores.

Podemos comparar com a definição de Dagnino (2004), na qual os espaços abertos à participação “de setores da sociedade civil na discussão e formulação das políticas públicas com respeito a essas questões, estes se defrontam com situações onde o que se espera deles é muito mais assumir funções e responsabilidades restritas à implementação e execução de políticas públicas, provendo serviços antes considerados como deveres do Estado, do que compartilhar o poder de decisão quanto à formulação

dessas políticas”. Assim, a participação é reduzida à gestão. Ou seja, uma visão gerencialista e empreendedorista avança para Estado e contrapõe-se a ideia central do projeto participativo, marcada pelo compartilhamento, e partilha de poder entre o Estado e Sociedade, por meio de deliberação nos espaços coletivos.

Já no que diz respeito ao deslocamento de significados da cidadania, a autora (2004) argumenta ter sido o caso mais dramático, pois, é através dessa noção que o projeto participativo, ao fundar uma redefinição inovadora dos seus conteúdos que penetrou profundamente no cenário político e cultural da sociedade brasileira, foi apropriada pelo neoliberal. A nova cidadania, ou cidadania ampliada começou a ser formulada pelos movimentos sociais e se organizaram em torno de demandas de acesso aos equipamentos urbanos como, moradia, transporte, educação e saúde. Dito isso, essa concepção buscava implementar um projeto de construção democrática incorporando o papel das subjetividades, dos novos sujeitos sociais, à noção de direito e ampliação do espaço da política. Sendo assim, para Dagnino (p. 104, 2004), a nova cidadania assume uma redefinição da ideia de direitos, cujo ponto de partida é a concepção de um direito a ter direitos. Essa concepção não se limita a provisões legais, ao acesso a direitos definidos previamente ou à efetiva implementação de direitos formais abstratos. Ela inclui a invenção/criação de novos direitos, que surgem de lutas específicas e de suas práticas concretas (DAGNINO, p.104, 2004).

2.5 De Veículo Leves Sobre Trilhos ao Monotrilho

Depois da criação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) em 1957 e sua privatização em 1996, o trecho que já tinha se reduzido a ir até Simões Filho, e depois até Paripe, foi desmembrado e ficou sob responsabilidade da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), que foi criada em 1984, para administrar os sistemas ferroviários urbanos das cidades brasileiras - separando-os das ferrovias intermunicipais.

Entretanto, a CBTU só assumiu o sistema em 1988. Mais tarde, em 2005, voltou à administração municipal, descentralizando o sistema federal do país, através da Companhia de Transportes de Salvador (CTS). Já, no ano de 2013, a administração do

sistema foi transferida novamente para o governo estadual, juntamente com o Metrô. Em 2014 foi anunciado que o trem daria lugar a uma tecnologia nova e um novo sistema, o VLT -Veículos Leve Sobre Trilhos, posteriormente substituído para um Monotrilho. Isso criou resistências entre a população e os estudiosos, diante dos impactos sociais provocados pela alteração, a eficácia do modal, o que se refletiu na consulta à comunidade para tal mudança e a real necessidade de mudança do sistema.

A escolha da alternativa de um modo de transporte é uma decisão importante no planejamento, pois, ela define e influencia o papel do transporte na cidade e na região da implementação do modal. É preciso saber que tipo de cidade se quer no futuro, qual é o impacto no meio urbano, social, financeiro, ambiental, na vida da população e transformação da cidade, levando em conta as características da região, cidade e da comunidade e garantindo o serviço de qualidade. Desde seu lançamento em 2017, a justiça foi acionada diversas vezes para suspender o edital de licitação, tendo sua vigência expirada, o que acarretou um relançamento no mesmo ano de 2018.

O projeto inicial do VLT sofreu importantes modificações, tanto no campo do trajeto - de 13,5 km para 18,5 km, linhas e paradas - Paripe x Calçada para Paripe x Comércio, saltando de 10 para 21 estações, e conexão com a Estação Acesso Norte do metrô, totalizando 25 estações, quanto no campo da desativação do sistema ferroviário, já que antes as estações existentes seriam preservadas e houve mudança de modal do projeto de VLT para monotrilho. Para os especialistas, os movimentos sociais e alguns líderes comunitários, a escolha do monotrilho inviabiliza e finda o Trem do Subúrbio, pois não permite compartilhamento entre a linha férrea e o Monotrilho. Outra mudança foi o remanejamento do terminal Comércio, antes previsto para ficar na Av. da França, próximo ao Terminal Marítimo, mas realocado para a Praça Marechal Deodoro, por conta da interferência visual e paisagística, por ser elevado, na área tombada.

Conforme Brito (2020), a primeira suspensão ocorreu no mês de junho, depois de ser apontado o risco de um contrato com cláusulas prejudiciais ao patrimônio e aos interesses públicos. A segunda ocorreu em julho, sendo o governo notificado apenas em agosto e o motivo não foi divulgado. A terceira suspensão ocorreu em setembro e atendeu ao pedido de uma Ação Popular que também observou problemas no edital, o qual expirou em seguida. Com a republicação do edital em 2018, outra suspensão ocorreu, neste caso, o então o presidente do Tribunal de Contas do Estado, conselheiro Pedro Lino, determinou a paralisação das atividades, por entender que o objeto da licitação tinha sido

alterado, de VLT para Monotrilho, ou seja, o tipo de material rodante mudou. Entretanto, a decisão foi derrubada em janeiro de 2019, porque a desembargadora Rosita Falcão, do Tribunal de Justiça da Bahia (TJ-BA) considerou que a imprecisão das definições por especialistas não permite afirmar que houve ampliação do objeto da concorrência.

Daniel Brito e Mário Pinho (2021) apontam, para tanto, que os críticos ao projeto alegam que tantas modificações à proposta inicial da Parceria Público Privada deveriam ter provocado um novo processo licitatório, seguido de debates e de participação da população e especialistas em mobilidade urbana. No entanto, mesmo permeado por problemas referentes ao impacto do Monotrilho na paisagem da Orla da Baía de Todos os Santos, patrimônios públicos, processo autoritário de desapropriações, tarifa e outros, a participação da população não se deu de maneira consultiva como consta no projeto e nas falas dos responsáveis pela implementação.

Mas afinal, o que vimos? Apenas uma empresa interessada, o Consórcio Skyrail Bahia, integrado pelas empresas BYD e Metrogreen do Brasil, com tecnologia de monotrilho e a republicação do edital com a mudança do objeto da licitação de VLT para VLT, ou outro modal equivalente de transporte público urbano sobre trilho ou guia que o sustente, estabilize e guie, movido a propulsão elétrica, dava ensejo para outros modais, como Monotrilho. Segundo Hortênsia Pinho, promotora do Ministério Público, na ocasião, a empresa esclareceu ao governo que obtinha a tecnologia do Monotrilho e defendeu a implementação desse modal em detrimento ao VLT proposto no primeiro edital e o governo estadual aceitou.

O novo modal de Salvador gerou expectativa sobre aqueles que anseiam por um transporte público de qualidade e foi foco de discussões, incerteza e desconfiança dos especialistas, mas também, de alguns moradores em razão do seu método de implementação. Os dois modais, VLT e Monotrilho parecem se confundir nas falas dos gestores, no entanto, são distintos e carecem de uma breve discussão. Apesar do Governo do Estado da Bahia ter apresentado para intervenção no subúrbio o VLT, foi o Monotrilho que se afirmou enquanto modal a ser construído e implementado pela vencedora da licitação, a Skyrail Bahia⁵. A diferença, de maneira geral, consiste no fato do Veículo

⁵É importante salientar que na época da licitação o cenário político conhecido como Lava Jato envolvia uma série de empresas que a princípio poderiam concorrer à licitação, não fosse o fato político. Assim, não houve concorrência e a Skyrail Bahia venceu a licitação.

Leve sobre Trilhos - VLT trafegar pela superfície, no nível do solo, enquanto o Monotrilho trafega em cima de vigas de concreto.

Deve-se destacar que segundo o engenheiro eletricitista Petter Alouche, o Monotrilho e o VLT são diferentes. Enquanto o primeiro usa tecnologia ferroviária com tração elétrica, a tecnologia do monotrilho não é metro ferroviário, e apesar do nome sugerir, o veículo desse modal não circula sobre trilhos. “As vias são geralmente estruturas de concreto ou de aço, em elevado, e os veículos circulam com rodas de pneus, apoiados na estrutura ou suspensos nela” (ALOUCHE, 2019).

Para Peter Alouche, muito embora o Monotrilho e o VLT apresentem pontos em comum, são distintos, principalmente, em sua tecnologia, inserção urbana, desempenho, operação e manutenção. O autor critica a nomenclatura de VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS - VLT, adotado para o sistema sobre trilhos de média capacidade. Para ele, a referência é ao veículo e "não ao modo de transporte e, por não definir a via onde circula e o tipo de operação, dá margem a diversos entendimentos". E, quanto às distorções, como já vimos? Sobre o VLT usar tecnologia de tração elétrica:

Sua faixa de oferta varia de 5.000 a 35.000 passageiros por hora por sentido, dependente do grau de segregação da via. Quando circula como bonde em vias compartilhadas, chega a 15.000 com veículos acoplados. Atinge 35.000 passageiros por hora por sentido se a via para exclusiva, com veículos acoplados (900 passageiros por composição) e com intervalo de 90 segundos, ou seja, quando se torna um metrô leve (ALOUCHE, ABIFER News, 2019).

Segundo o especialista no transporte metro ferroviário, Alouche, o VLT pode ser de superfície, com segregação parcial, compartilhando a via com outros modos, até o LRT - Light-Rail Transit (dos americanos) ou o Tramway (dos franceses), com faixa reservada nas grandes avenidas e ruas, compartilhando a via com pedestres. No Brasil, encontramos as seguintes linhas de VLT: no Rio de Janeiro, circulando em via compartilhada, com uma tecnologia que não utiliza de rede aérea, numa extensão de 28 km, com 42 paradas e 32 composições; na Baixada Santista, há VLT operando em faixa reservada e sua linha é prevista de 26,5 km com 4 terminais, para uma demanda de 246 mil passageiros por dia, no Sistema Integrado Metropolitano, operando 11,5 km. Em ambos os casos, a implementação desses projetos está associada a renovação urbana, planejamentos de transportes e preocupações ambientais. No caso do Rio de Janeiro, incorporou revitalização da região portuária, com expansão imobiliária e integração dos bairros da região portuária ao Centro do Rio (ALOUCHE, 2019).

Uma das características atribuídas ao Veículo Leve Sobre Trilhos é sua adaptação ao meio urbano e a sua versatilidade, adequando-se a corredores específicos, a estrutura física e as condições operacionais, sendo um dos mais modernos e o mais sugestivo para uso quando já existem linhas ferroviárias desativadas. Para Alouche (2019), no geral, o VLT é articulado “devido à necessidade de flexibilidade para a circulação no sistema viário”, sua alimentação elétrica pode ser feita por rede aérea ou não, como respectivamente, no caso do VLT da Baixada Santista e caso do VLT do Rio de Janeiro.

Como já vimos, o Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) assemelha-se com os trens de superfície e agrega diferentes sistemas ferroviários urbanos, o bonde moderno e light rail - trem em nível mais elevado. Para Lunelli e Meyer (2017, p. 2908 apud PLAMUS, 2015; SANTOS; 2010; VLT Carioca, 2017) “Esta tecnologia surgiu para propor uma solução de menor custo em contraposição ao metrô. O VLT possui diversas vantagens ao proporcionar a população uma mobilidade urbana mais moderna e sustentável, em contrapartida seus custos caracterizam-se por serem elevados, dependendo do sistema, infraestrutura necessária e necessidade de adaptação com o cenário atual da cidade [...] (LUNELLI E MEYER apud PLAMUS, 2015).

Em contrapartida, o monotrilho circula em via segregada, frequentemente elevada e via de regra garantir uma oferta que varia de 10.000 a 35.000 passageiros por hora. Sendo assim, o monotrilho tem características operacionais que se aproximam de um metrô elevado, embora a capacidade seja menor. Portanto, a relação dos sistemas metro ferroviário e do VLTs é diferente, visto que, apesar do nome, o veículo do monotrilho não circula sobre trilhos. “As vias são geralmente estruturas de concreto ou de aço, em elevado, e os veículos circulam com rodas de pneus, apoiados na estrutura ou suspensos nela” (ALOUCHE, 2019).

O monotrilho necessita de pouco espaço para a implantação das vias, admite rampas máximas de até 8% e raios de curvaturas menores do que os do VLT. E apresenta como dificuldades os mecanismos dos aparelhos de mudança de vias, mais lentos e mais caros que os de um veículo ferroviário. A operação do monotrilho, por ter a sua via totalmente segregada. Pode operar em automação integral, sem condutor, atingindo intervalos entre composições de até 90 segundos ou menos, o que aumenta a sua oferta de transporte (ALOUCHE, ABIFER News, 2019).

Em resumo, o Monotrilho é um sistema de transporte que tem o trilho como guia para veículos de carga ou de passageiros e frequentemente circula por via elevada. O Monotrilho caracteriza-se por ser um trem relativamente menor que o metrô, e sua

construção utiliza pilares pré-fabricados (PLAMUS, 2015; SANTOS, 2010). No que se refere ao deslocamento e movimentação utiliza apenas um trilho e, opõe-se às ferrovias tradicionais que possuem dois carris paralelos superposta ou sobreposta em alguns casos a uma viga metálica ou de concreto armado, abraçada pelo sistema de rolagem do trem.

Em entrevista concedida a Daniel Brito, Denise Maria da Silva, engenheira civil e professora do Departamento de Engenharia de Transportes e Geodésia, da Escola Politécnica da Universidade Federal da Bahia (UFBA), ressalta as seguintes diferenças entre o VLT e o monotrilho. O primeiro, respectivamente, deriva dos bondes, utilizados até a década de 1950, quando se inicia a transição para os veículos sobre rodas. Essa modalidade, segundo ela, pode ser segregada ou compartilhar o tráfego com ruas, avenidas e outros espaços urbanos e aproveita redes de trilhos já existentes, reduzindo o custo de implementação. No que diz respeito às estações, podem ser construídas em nível de solo e promover maior acessibilidade. O impacto do VLT, argumenta, está na segregação de paisagens, modificação de ruas e avenidas, demolição de imóveis, caso tenhamos ausência de linha férrea em algumas áreas. Já o segundo modal, monotrilho, embora seja mais moderno, não existia anteriormente no Brasil. Para a pesquisadora, do ponto de vista da implementação, operação e manutenção do monotrilho, tudo é novidade, inclusive, sua experiência em longas distâncias e sua composição que trafegam por cima de vigas e utilizam pneus. Os impactos atribuídos ao monotrilho vão desde o impacto visual, por trafegar em cima de vigas e atrapalhar a visualização ao ambiental por emitir menos ruídos ao trafegar sobre vigas (BRITO, 2020).

Veja abaixo os prós e contras de ambos os modais, apresentados pela Mobilize Brasil.



Capacidade por composição

Custo por KM

Interferência urbana

Emissão de poluentes

Fabricação nacional

Capacidade por hora/sentido

Poliuição sonora

Eficiência na operação

MONOTRILHO

Até 1000 passageiros

Cerca de U\$ 35 a U\$ 70 milhões

Causam impacto ambiental por na maioria das vezes correrem em via elevada

Nenhum. São movidos a eletricidade

Existem fabricas no Brasil que produzem o modal

48 mil usuários (baseado na Linha 15-Prata)

Pouco impacto, já que correm sobre Pneus

O primeiro monotrilho de alta capacidade será testado em São Paulo

VLT

Até 400 passageiros

Cerca U\$ 20 e 30 milhões

Baixo impacto ambiental. São usados muitas veses para requalificação do espaço urbano

Nenhum, quando são movidos a eletricidade

Existem fabricas no Brasil que produzem o modal

35 mil usuários

Podem causar algum impacto já que correm sobre trilhos

Consagrada em todo mundo, sobretudo no continente Europeu

Elaborado pelo Mobilize Brasil⁶

Em entrevista ao Noticiário Bahia Meio Dia, exibido em 12 de fevereiro de 2021, Hortênsia Pinho disse:

Eu acompanho esse procedimento desde o momento da licitação e, naquele momento a licitação era para VLT, Veículos Leves Sobre Trilhos, ou seja, ferroviária que não tem nada a ver com o monotrilho da família rodoviária. É um equívoco o Estado insistir em dizer que é um VLT e dizer que é um Veículo Leve de Transporte [...].

⁶ Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/7113/monotrilho-ou-vlt-a-discussao-volta-a-tona.html>

Assim a empresa vencedora BYD (Build Your Dreams) detinha um conhecimento comum à tecnologia do monotrilho, em seu país, mas que é novo e incipiente no Brasil. O governo estadual passou a se referir ao sistema “VLT / Monotrilho de Salvador” ou “Veículo Leve de Transporte do tipo monotrilho”, dando a entender que o monotrilho fosse um tipo de VLT do sistema ferroviário e depois alterou o sentido do termo (VLT) de “Veículo Leve Sobre Trilhos” para “Veículo Leve de Transporte”.

Muito embora, o Monotrilho se aplique ao processo de intervenções terrestres, esse modal é mais conhecido pela sua implementação por via suspensa, em vigas de concreto. Para Pasqualetto e De Souza (2014) o monotrilho ultrapassa barreiras físicas mais facilmente por ter como característica a elevação e estrutura delgada. Outra característica é sua composição, que não cruza com outros modais de transporte, evitando acidentes. Segundo Zanutelli e Guedes (2007 apud PASQUALETTO; DE SOUZA, 2014, p.470), o monotrilho circula com pneus de borracha, em vez das rodas de ferro. Estes pneus rolam por cima e pelos lados do trilho, aumentando o atrito, estabilizando, movimentando o modal e reduzindo o ruído com propulsão silenciosa. E, por fim, necessitam de menos espaços na vertical e na horizontal, limitando-se ao uso do solo, e a construção dos pilares de sustentação para sua implementação. Outros aspectos da tecnologia monotrilho correspondem ao menor tempo e impacto durante o período de implantação de obras, ao utilizar de pré-moldados.

Apesar de todas as características apresentadas do VLT e Monotrilho, o modelo do monotrilho de Salvador não foi escolhido por ser o de menor impacto visual, ambiental e sonoro entre outros, mas, porque o ganhador da licitação apresentava interesses de expansão desse mercado de modal no Brasil, e Salvador, ao alterar o projeto, possibilitou que o mesmo se candidatasse a empresa para implantação do monotrilho no lugar do VLT. Então Salvador passou a ser uma grande vitrine da Parceria Público Privada para o Monotrilho e “Primeiro Skyrail do mundo”. “Os monotrilhos são vistos, muitas vezes, como parte de uma visão do futuro” (PASQUALETTO; DE SOUZA, 2014, p.48) e demonstra ser competitivo como o modal ferroviário tradicional e como o Bus Rapid Transit - BRT[...] (KENNEDY, 2007 apud PASQUALETTO; DE SOUZA, 2014, p.48).

Tudo indica que para escolher um sistema e o modal mais adequado, é fundamental analisar, através de uma Engenharia Financeira, os custos, os benefícios, o impacto no meio urbano, e as externalidades nas diferentes alternativas e retornos financeiros (Alouche, 2019). No entanto, o que vimos na escolha do Monotrilho para

Salvador foi que as características tecnológicas, os custos, mas principalmente, o meio ambiente, o entorno, a comunidade, os usuários e suas peculiaridades - trabalho, locomoção e vivência foram sobrepostos pela iminência da implementação do projeto “VLT/ Monotrilho de Salvador”. Nesse sentido, a discussão sobre a escolha do modal puramente técnica não deve ser central aqui, pois, por vezes, apresentou -se desassociada das comunidades e da cidade.

CAPÍTULO 3

O NOVO PROJETO: O ANTES, O DURANTE, E O DEPOIS?

Neste capítulo, apresentaremos resultados da fase de observação do processo de implantação do projeto descrito. Este consiste em leitura e análise de notícias de jornais, observações de reuniões, realizações de mesas e audiências, e contatos informais com alguns moradores.

Atendendo aos objetivos do presente trabalho apresentaremos a seguir o cronograma das Audiência que foram acompanhadas e analisadas antes do período Pandêmico de Covid- 19 que vivenciamos.

Primeiro, cabe lembrar que no ano de 2018 foram realizadas quatro audiências públicas promovidas pela Promotora de Justiça de Habitação e urbanismo, Hortênsia Gomes Pinho, como segue:

CRONOGRAMA DAS AUDIÊNCIAS E REUNIÕES

- Primeira audiência - ocorreu em 02 de agosto de 2018;
- Segunda em 08 de agosto de 2018;
- Terceira, em 09 de agosto de 2018;
- Quarta e última, em 23 de agosto de 2018;

No ano seguinte (2019) ocorreu a realização de duas audiências públicas:

- A primeira, ocorreu em 7 de outubro de 2019;
- A segunda, em 18 de dezembro de 2019.

Seguindo as diretrizes oficiais, durante esses dois anos as audiências contaram com a presença de diversos atores sociais entre eles: representantes da sociedade civil, lideranças locais e governamentais.

Além disso, também, ocorreram duas audiências na Assembleia Legislativa, no

auditório Jornalista Jorge Calmon:

- A primeira, promovida pelo Deputado estadual Hilton Coelho (PSOL), no dia 22 de agosto de 2019 e contando com militantes, representantes de conselhos de classe, entidades e movimentos sociais;

- A seguinte, por iniciativa da Frente Parlamentar em Defesa das Cidades e da Engenharia, no dia 12 de setembro e tendo como proponente a deputada estadual Maria Del Carmen e, contando com a presença de líderes comunitários, representantes do governo e da sociedade civil.

Além das audiências, houve algumas reuniões centralizadas, de acordo com informantes aleatórios, assim como, uma oficina “Direito ao Transporte e à Cidade: agora é Monotrilho?” realizada em 17 de agosto de 2019 pelas seguintes instituições:

- Associação de Moradores de Praia Grande; Faculdade de Arquitetura da UFBA; Grupo de Pesquisa Lugar Comum; Grupo Colapso; Observatório da Metrôpoles; Grupo de Pesquisa Desenvolvimento Municipal da UCSAL e com o apoio da Promotoria de Habitação e Urbanismo do Ministério Público do Estado da Bahia (MP-BA) das de 08h às 12:30h, no Instituto Araketu, Praia Grande- Salvador.

Nos dias 09 e 25 de setembro de 2019, o Grupo de Pesquisa Lugar Comum coordenado pela Prof^a Ana Fernandes, vinculado à Linha de Pesquisa Processos Urbanos Contemporâneos, e localizada na Casa de Extensão da FAUFBA, realizou também roda de conversa e debate “PPPs na Bahia: Experiências, possibilidades e limitações”, tendo como convidados Alexandre Barbosa - BYD; Bernardo Romano - FBDF e Eduardo Copello - CTB , contando também com a participação de estudantes de arquitetura e urbanismo da Universidade Federal da Bahia- UFBA e Universidade Católica de Salvador - UCSAL, professores de ambas as instituições, doutorando em Arquitetura e mestranda em Ciências sociais da UFBA afim de refletir sobre os grandes transformações do Estado e suas ações na produção da cidade desde 2004 quando o Brasil instituiu o instrumento de Parceria Público Privado em diferentes esferas, para a provisão de infraestrutura e serviços públicos.

Já em outubro de 2019, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Governo da Bahia propõe e executa os ciclos de apresentações, compostas por dez reuniões com representantes de mais de vinte comunidades, o ciclo de apresentações para os moradores

se encerrou em 22 de outubro de 2019, depois de ter detalhado o projeto do VLT que deverá ligar o bairro do Comércio, em Salvador, até a Ilha de São João, em Simões Filho, na Região Metropolitana da capital baiana.

Durante o ano de 2020, a Concessionária Skyrail Bahia por conta da Pandemia Mundial do COVID19, manteve as atividades o Plantão Social Home office, já as dúvidas, sugestões e comentários sugeriram acionar a equipe social voltada para a comunidade e a ouvidoria da Skyrail Bahia (SKYRAIL BAHIA, 2019). Como consta nos noticiários dos dias de 23 de março de 2020 e 24 de abril de 2020, a equipe social do projeto está:

Em contato com as famílias da Área Diretamente Afetada (ADA) e tem atendido às demais comunidades que buscam informações através da Ouvidoria Social. Em abril foram realizados cerca de 400 atendimentos às comunidades do Subúrbio através de telefone, WhatsApp e e-mail (SKYRAIL BAHIA, 2019).

Assim, estabeleceram comunicações também com representantes de cooperativas, associações e lideranças comunitárias. Segundo os noticiários dos Skyrail Bahia, após receber ligação da mesma, o líder comunitário Sidnei Chaves, da Associação Pesca Maravilhosa, da região do Lobato ficou contente com a intenção de continuidade dos trabalhos sociais pós a pandemia.

Dentro do processo de isolamento as lideranças tentaram se organizar e trazer questões sobre a obra do VLT para conversar com a equipe social assim que possível. Já levantamos temas sobre melhorias de estrutura da pesca, por exemplo. Temos também ideias para estimular o turismo daqui, destacou Sidnei Chaves (SKYRAIL BAHIA, 2019).

Em 29 de julho de 2020, foi promovida uma Palestra Virtual pela Universidade Federal do Vale do São Francisco (UNIVASF) na qual o consórcio Skyrail Bahia apresentou o projeto do VLT para a comunidade acadêmica. Nessa apresentação online chamada “Por dentro do VLT do Subúrbio”, o engenheiro da Skyrail Bahia, Renato Siqueira, efetuou um detalhamento do escopo técnico da obra e interagiu com o público presente, alunos da instituição, profissionais da engenharia e outros interessados.

3.1 Os Agentes: Notícias na Imprensa e TV

Acompanhando-se a divulgação pelos jornais locais, das informações sobre o Sistema Ferroviário existente até o momento, constatam-se algumas colocações dos moradores que estiveram presentes em audiências e encontros diversos, inclusive, por meio de redes sociais (WhatsApp), que indicam como a Rede Ferroviária vem passando por sucateamento e negligência ao longo dos anos. Isso pode ser observado uma vez que, só no ano de 2019 foram divulgados pela mídia vários episódios de falhas ocorridas na Rede, como acidentes, estouros de fusíveis de alta tensão, parada do trem por tempo indeterminado, redução da frota, entre outros.

Entretanto, nenhum dos eventos foi publicado no canal de notícias do site da Companhia de Transporte do Estado da Bahia - CTB, que é o órgão responsável por este serviço de transporte de Salvador, ou seja, estão sendo identificadas apenas notícias referentes ao Novo Projeto do Veículos Leves Sobre Trilhos.

Segundo os noticiários mais populares da Bahia: CORREIO e G1 Bahia, o Sistema Ferroviário do Subúrbio de Salvador tem apresentado falhas frequentes, que vão desde a explosão na rede elétrica, incêndios em fusíveis, até o descarrilamento e choque entre os trens. No caso deste último acontecimento, houve 47 pessoas feridas. No entanto, os passageiros seguem fiéis ao uso dos trens antigos. Na reportagem, por exemplo, alguns passageiros pontuaram que:

“Não pegamos o trem só porque ele custa R\$ 0,50” (CORREIO, 2019), mas também pela praticidade, rapidez e histórico sociocultural, em alguns casos.

Uma passageira, Dona Cristiane, revelou para o jornal: quando o sistema mudar para o VLT, ela acredita que a população vai sentir o impacto no bolso e acrescentou que não imagina como seria sua vida sem o trem do Subúrbio (CORREIO, 2019). Ainda segundo o jornal, há resistência do usuário à implementação do atual modelo que substituirá o trem do Subúrbio.

Por mim, continuava o trem e esquecia esse negócio de VLT, já que pretendem aumentar a passagem. A maioria das pessoas daqui são desempregadas, assim como eu, e não conseguem pagar o valor do ônibus todos os dias quando precisam se deslocar. Acredito que o certo seria consertar o trem, colocar um equipamento novo e permanecer

cobrando o mesmo valor", disse o morador do Lobato, Jorge, 52 anos (Correio, 2019).

Entretanto, existem aqueles que apoiam o novo sistema de integração física do VLT com o Sistema de Metrô de Salvador, por compreenderem que o novo sistema de transporte se adequa à lógica de mobilidade implantada pelo Governo do Estado ao viabilizar o funcionamento dos modais em um sistema de rede, através de serviços complementares (CTB, 2019).

Acompanhando-se os eventos, no dia 18 de janeiro de 2020, foi transmitido em rede estadual, no Programa Bahia Meio Dia, a reportagem: “Aperto no trem” sobre as condições do trem do subúrbio e a interrupção da circulação de um dos dois trens que circulam na rede ferroviária de Salvador. Este cenário agravou e expõe ainda mais a realidade da população que cotidianamente enfrenta filas, atrasos de mais 40 minutos, superlotação, calor e negligências as prioridades dentro dos vagões e sucateamento dos trens.

Dito isso, verificamos que as notícias jornalísticas mais recentes estão concentradas em discutir o início das obras do VLT: para isso houve uma reunião entre o secretário estadual de Desenvolvimento Urbano (Sedur), Nelson Pelegrino, o diretor da Skyrail, Alexandre Barbosa, o presidente da CTB, Eduardo Copello, a superintendente de Mobilidade (Sumob), Grace Gomes e o presidente da BYD, empresa que lidera a concessionária responsável pela implantação do modal, a Skyrail. Na reunião ficou acertado que as obras teriam início após a liberação dos alvarás de Salvador e Simões Filho entre março e abril. Houve nesse período uma tentativa de centralizar os esforços há uma demanda central nas discussões nas audiências, devido às desapropriações de 369 casa podendo ser ampliada (SEDUR, 2019).

Conforme Bákó Escritório Público de Engenharia e Arquitetura da UFBA, Ministério Público estadual e Tec&Mob, foi realizada uma pesquisa que identificou cerca de seis mil usuários do sistema ferroviário diários, sendo 42% destes usuários recebem menos que um quatro salários mínimo, 80 % deles chegam à estação de trem a pé, e 70% declararam que reduzirão ou deixarão de usar de usar a linha com a mudança do modal.

Os resultados da pesquisa apontaram ainda um crescimento no gasto com transporte, significativamente, ou seja, o valor mensal de transporte passaria de 20 reais

mensais (ida e volta). Com o trem atual, e tarifa de 0,50 centavos, passaria para 160 reais (ida e volta), e com a tarifa monotrilho de 4,00 reais.

Além disso, existe a preocupação acerca das remoções de 364 famílias ao longo da obra e suas indenizações abaixo do valor do mercado imobiliário. Em síntese, o impacto da tarifa do Monotrilho na região aponta para prejuízo socioeconômico e da mobilidade dos usuários do sistema ferroviário de Salvador (BRITO, 2020).

Para a promotora de Justiça de Habitação e Urbanismo, Hortênsia Pinho, o serviço do trem não pode ser interrompido, por isso fundamentou ação civil pública para que a Justiça impeça que a atividade do trem seja interrompida até que medidas compensatórias sejam estabelecidas a fim de mitigar o impacto socioeconômico da futura instalação do monotrilho, cujo projeto agora é de R\$ 2,5 bilhões (BRITO, *ibid*).

3.2 Alguns Agentes: as Declarações Oficiais

Destacando-se o governo do Estado, os investimentos em mobilidade tentam reverter um quadro semelhante às cidades onde existem os piores índices em mobilidade da América Latina. Para Dauster, ex. secretário da Casa Civil, o novo projeto dá continuidade às mudanças e transformações neste quesito da cidade “ao investir em mobilidade e criar condições de infraestrutura urbana, desenvolvimento econômico e qualidade de vida” (CTB, 2019). Em relação ao aumento do custo da passagem, o Governador, Rui Costa argumentou que o equipamento VLT/Monotrilho, cujo investimento é de 2 bilhões, vai valorizar e ressignificar o Subúrbio de Salvador. O governador destacou ainda que o preço do VLT/Monotrilho será o mesmo que o do Metrô (RODRIGUES, 2019).

Em consonância com as afirmações acima, a auxiliar de serviços gerais, Edvânia Fernandes, usuária contínua do Sistema Ferroviário “acredita que o VLT trará ganhos para a população”. “Vai melhorar muito. Se for de Paripe ao Comércio, vai ser ótimo para quem mora no Subúrbio” (CTB, 2019).

Além dos eventos ocorridos acima, podemos citar ainda as suspensões das atividades por fortes chuvas, problemas na tubulação e pane elétrica. No entanto, esses problemas parecem ser reincidentes e naturalizados pelos responsáveis, segundo colocações dos próprios moradores e, por vezes, as operações dos trens são suspensas e/ou interrompidas, ou comprometidas com a circulação de um único trem, ocasionando assim o dobro de tempo de espera entre Calçada-Paripe e Paripe-Calçada para cerca de 1h e 20 minutos.

3.3 Oficina e Outros

Além dos eventos já considerados, houve a realização de outras atividades que contaram com diversas participações. Segundo Lima (2019) o fortalecimento dos Conselhos, a realização de oficinas, consultas e audiências públicas, assim como, a disponibilização ampla e irrestrita de dados de forma simplificada, são medidas que podem garantir a participação e os direitos da população junto aos gestores públicos.

Diante de algumas informações de representantes das comunidades nas audiências públicas e em outros espaços, foi anunciado que o modal sofreu alteração, no que tange ao modelo: antes apenas VLT e agora de tipo Monotrilho, movido à propulsão elétrica, como consta nos noticiários (CTB, 2019). Essa mudança resultaria, segundo representantes da comunidade, em um impacto paisagístico na região e uma perda material da herança e da memória ferroviária que agora passaria a ser recordada apenas no Museu construído na Calçada. Entretanto, essa pauta foi sempre colocada pelos responsáveis como algo fora de questão.

Durante a realização da oficina “Direito ao Transporte e à Cidade: agora é Monotrilho?” no Instituto Araketu, Praia Grande- Salvador com a presença de cerca de 200 moradores de diferentes localidades do Subúrbio ferroviário como Itacaranha, Escada, Praia Grande e Periperi, Paripe, Rio Sena, Santa Luzia e Coutos, e lideranças comunitárias, Movimento Verde Trem, comerciantes locais, além de professora(e)s e estudantes da UFBA e da UCSAL.

Destacamos alguns argumentos dos participantes: Igor, estagiário da Promotoria de Habitação e Urbanismo, anunciou que o MP, através da Promotoria de Habitação e

Urbanismo, fez recomendações ao Governo Estadual para que o mesmo fizesse reuniões nas comunidades, uma vez que a última audiência pública sobre o VLT ocorreu em 2017 em Paripe. Diante disso, considerou-se a necessidade de discussão do novo projeto do Monotrilho. Com efeito, Igor esclareceu o direito à informação e a diretriz de gestão democrática da cidade, ressaltando a previsão do contrato do Monotrilho que exige a formação de comissões técnico-sociais para efetivar a tomada decisão coletiva conjuntamente com às comunidades não foram criadas e o espaço de discussão foi frustrado até aquele momento.

A professora Gloria Cecília, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFBA, em roda de conversa sobre o PPPs na Bahia: “Experiências, possibilidades e limitações”, apontou que a valorização em torno dos trens não pode ser definida totalmente pela ação do mercado, porque eles acabam se apropriando, fundindo processos especulativos nefastos socialmente. Neste sentido, questionou: “como e o que está sendo pensado nessa inserção pública no entorno das estações, pensando que sim, talvez estejamos construindo novas centralidades?”. Ressaltou ainda a importância da recuperação do trecho do trem e a implementação do VLT/ Monotrilho em outros trechos do projeto, a despeito de ter tido investimentos nas últimas décadas dentro de uma estrutura pré-existente que pode ser recuperada.

Outro participante, Daniel Caribé, pesquisador e coordenador do Observatório da Mobilidade Urbana de Salvador, chamou atenção para a instalação de um modal caro, com alta incentivo do governo, mas que até o momento não estabeleceu uma tarifa para a população, com risco de aumentar a exclusão dessas pessoas em relação ao acesso à cidade, assim como, o impacto tarifário desse novo modal, numa região pobre.

Em respostas a este e outros questionamentos Eduardo Copello, representante da CTB, no debate sobre as PPPs na Bahia, ocorrido na faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, no dia 9 de setembro, colocou que os dilemas sociais apresentados abaixo estão presentes em todos os empreendimentos públicos de forma geral, nesse sentido, não se configura algo específico a modelagem em PPPs:

Reparem: as remoções acontecem de formas diferentes, mas acontecem sendo PPPs ou não. A questão do subsídio, eles existem, as necessidades são as mesmas, disse Eduardo Copello.

Para o representante da CTB,

A imperícia de ir lá marcar com um (X) nas casas, elas acontecem nas obras públicas tradicionais, os dramas sociais todos eles, as desocupações, valorização imobiliário tem seus pontos positivos e negativos.

Nesse sentido, essas discussões não permeiam exclusivamente apenas os empreendimentos de PPPs, muito pelo contrário se aplicam a obras públicas, como o BRT e VLT, ou seja, em todos os empreendimentos, segundo ele, e reafirma que são dilemas das cidades, das metrópoles. Sobre os controles sociais, ele vai apontar que os controles sociais que existem sobre outros empreendimentos também recaem sobre os PPPs, entretanto, alguns elementos “incorporados” - audiências, consultas, ouvidoria e tudo aquilo que favorece como a população pode interferir no empreendimento públicos, também pode na PPPs, com alguns instrumentos mais sofisticados que garantem a eficiência do serviço e que incidem sobre eles.

Desse modo, entre os momentos criados para a discussão do PPPs, destaco o que ocorreu no dia 25 de setembro de 2019, promovido pelo Grupo de Pesquisa Lugar Comum sobre “PPPs na Bahia: Experiências, possibilidades e limitações”, contando com a participação do representante da Build Your Dreams – BYD Brasil, Alexandre Barbosa, que realizou uma exposição sobre a empresa. Importante trazer presente que desde 2012 o governo expressava suas intenções de “modernização” do trem do subúrbio, mas foi só em 2014 que se iniciou uma discussão “em cima” de outro projeto que foi modificado, assim como esse novo projeto. Sobre as questões sociais as responsabilidades ficariam a cargo da concedente, até a assinatura da licitação.

Ainda segundo ele, a BYD do Brasil teve seu início em 2012 com um escritório de representação. Em 2014, abre seu escritório no Brasil. No ano seguinte, entregam 10 ônibus elétricos em Campinas, inaugurando a primeira frota de ônibus elétricos no Brasil, fechando o ano de 2015 como a maior produtora de veículos elétricos e híbridos do mundo. Já em 2016, a BYD se lança no mercado de Monotrilhos e entrega a primeira linha em Shenzhen. No mesmo ano, a BYD inaugura a primeira unidade para montagem de chassis de ônibus 100% elétricos em Campinas. E em 2019 ganhamos aqui em Salvador a licitação do VLT por meio do Consórcio Skyrail Bahia, composto pelas empresas Build Your Dreams – BYD Brasil e Metrogreen.

Prosseguindo, no dia 25 de setembro, um dos participantes da roda de conversa supracitada, ressaltou que “o projeto foi feito de forma muito apressada”, no começo, tratava-se “de um Veículo Leve Sobre Trilhos que inaugurou um debate sobre o VLT que tem um tipo de impacto, entretanto, a licitação foi fracassada”. Segundo o interlocutor, a BYD propôs ao governo a implementação de um Monotrilho e a partir disso, “tudo se deu de forma muito apressada, por exemplo os cortes das linhas, as alterações das linhas um e dois”. No entanto, na perspectiva de Alexandre Barbosa, representante da Build Your Dreams – BYD Brasil não houve celeridade no processo, os trâmites ocorreram e foram respeitados.

Diante dos dois contrapontos apresentados na reunião, a Professora Dra. Ana Fernandes (UFBA) apresentou algumas considerações, “não é que vocês não estejam cumprindo o regulamentado, ou o combinado que foi assinado em fevereiro, estamos colocando que esse processo não foi minimamente amadurecido pelas comunidades socialmente”. E talvez seja em função disso que o Ministério Público tenha entrado como um interlocutor importante, assim como, as reuniões na Assembleia Legislativa e a Universidade.

A Professora recorda ainda que “a sociedade constituiu com muita garra todo o procedimento para regular os grandes projetos na cidade, afim de que se pudesse ter o melhor desses projetos com participação da população conferida pela Constituição Federal de 88 “ [...] de toda forma, sempre se pensou que essa articulação entre empresa, Estado e população fossem fundamentais [...] o Estatuto da Cidade aprovado no Brasil em 2001 tornou-se referência internacional em função de conjunto de coisas que foram se construindo para se chegar a ele”, destaca. Outra consideração realizada por Fernandes é que se espera que o governo cumpra seu papel e a empresa cumpra sua responsabilidade social que às vezes não estão atreladas ao contrato.

Entendo que o contrato é um instrumento privilegiado de articulação entre esfera pública e a privada ou entre privadas, mas eu diria que tem uma dimensão da relação empresa - sociedade que vai além do contrato, argumentou Ana Fernandes.

Conforme Alexandre Barbosa, citado acima, a princípio o empreendimento de transporte teria uma conexão com a Estação do Retiro, no entanto, a integração seria apenas a uma estação do Metrô pela Av. Sam Martins. Mas, estudando o projeto, a

demanda e os usuários, o Consórcio Skyrail apresentou à concedente outro trajeto, por meio da Via Expressa, com conexão com a Estação Acesso Norte, responsável por contar e distribuir passageiros para a linha 1 e 2 do Metrô.

Começamos a fazer os estudos e mostramos tecnicamente uma justificativa para a mudança. A primeira fase com 22 paradas, de Ilha de São João, Simões Filho, até o Comércio, Salvador e uma outra fase sairia de São Joaquim, até o acesso norte, esse e o traçado hoje, disse Alexandre Barbosa, representante da BYD Brasil.

Desse modo, a conclusão do participante da roda de conversa, é que este empreendimento é o primeiro grande projeto de Monotrilho da empresa e o VLT/ Monotrilho de Salvador seria como uma vitrine neste mercado de transporte de massa.

Com efeito, enfatizamos que as mudanças apresentadas nos discursos informais aqui identificados foram:

- A mudança no tipo de modal antes Veículo Leve Sobre Trilho;
- Depois VLT de tipo Monotrilho.

Conforme Eduardo Copello, o Monotrilho teria uma tecnologia de maior capacidade para o atendimento da população do Subúrbio, com os valores que estavam orçados. Entretanto, o que foi colocado por Alexandre Barbosa, representante da BYD Brasil foi “temos monotrilho, não temos VLT”.

Em outra reunião ocorrida no dia 21 de agosto de 2019, no Auditório Jorge Calmon, na Assembleia Legislativa da Bahia, tratou-se de uma audiência pública que foi conduzida pelo deputado Hilton Coelho do Partido Psol, tendo como objetivo debater o projeto de implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) no Subúrbio Ferroviário de Salvador no trajeto onde atualmente funciona o tradicional trem.

Segundo a Agência Alba que divulgou as informações, os destaques foram:

O impacto do equipamento, o valor da tarifa, as desapropriações das moradias do percurso do VLT e a desativação dos atuais trens foram debatidos por representantes da sociedade civil organizada e convidados que integraram a mesa da audiência (AMILTON, CARLOS, 2019).

Enfatizamos que esses pontos também foram centrais anteriormente na oficina ocorrida no Instituto Araketu.

Prosseguindo, para o deputado Hilton, a população local e os usuários deveriam ser ouvidos pelo governo do Estado e a concessionária:

A gente precisa valorizar o nosso trem. Esse debate aqui é muito importante, porque o Ministério Público já está convencido de que o processo tem que ser todo questionado e que há estudos apontando que o modal deve ser trem”, destacou o parlamentar (AMILTON, CARLOS, AgênciaAlba, 2019).

Na Audiência estavam presentes, além do deputado Hilton Coelho: o coordenador geral da Sociedade Nacional Trem de Ferro, Gilson Vieira; o presidente da Comissão de Desenvolvimento Sustentável da Câmara Municipal de Salvador; o vereador Marcos Mendes; o representante da Associação Nacional dos Engenheiros e Técnicos Ferroviários da Bahia e Sergipe, Rafael Vasconcelos; Adermes Pascoal Júnior; o arquiteto e urbanista Carlos Alberto Quirino; a ouvidora geral da Defensoria Pública do Estado da Bahia (DPE-BA), Sirlene de Souza; o representante da Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usuport) e o diretor do Sindicato dos Ferroviários, Pedro França entre outros.

Segundo o participante Gilson Vieira, há um receio com a provável elevação do valor da tarifa com as mudanças do modal. “O projeto não tem estudo de impacto ambiental, não tem estudo de vizinhança, nem de impacto social ou econômico. É preciso preservar o trem. Trem é passado, presente e futuro” concluiu Gilson Vieira (AMILTON, CARLOS, AgênciaAlba, 2019).

Já Rafael Vasconcelos, representante da Associação Nacional dos Engenheiros e Técnicos Ferroviários da Bahia e Sergipe, apontou o trem como o meio de transporte mais eficiente no mundo; para ele, os trens não são obsoletos e, mover-se dos trilhos para monotrilha parece radical, além de “jogar fora o patrimônio que ali já existe”, sugerindo que o VLT seja um modal para interligar o Metrô ao trem, ambos já existentes (AMILTON, CARLOS, AgênciaAlba, 2019).

Segundo a participante Sirlene de Souza, da Ouvidoria Geral da Defensoria Pública do Estado da Bahia (DPE), essas mudanças devem ser acompanhadas do desenvolvimento social, político, inclusivo. Nesse sentido, “é preciso repensar como será esse processo, porque deve ter escuta popular, tem que ouvir as lideranças; esse empreendimento pode afetar e levar consequências para o Subúrbio”.

Além deste, foram pontuados ainda outros aspectos relevantes e recorrentes nos discursos contrários aos Monotrilhos, a nova modalidade de transporte da região. Por exemplo, segundo o Representante da Usupport, Adermes Pascoal Júnior, “o Monotrilho desconfigura a estrutura já existente” (AMILTON, CARLOS, AgênciaAlba, 2019). Esse argumento foi reforçado por outros representantes presentes que reivindicavam um amplo debate sobre o fortalecimento e recuperação das ferrovias baianas já existentes.

Reiterando, a reportagem apresentada por Patrícia Oliveira, na Tv Alba, aponta que militantes e representantes de conselhos de classes e entidades e movimentos locais lotaram o auditório Jorge Calmon para a participação no debate sobre a modernização do transporte ferroviário de Salvador promovido pelo deputado estadual Hilton Coelho (TV ALBA, 2019).

Em entrevista para TV ALBA, argumentou:

Pense a integração do ponto de vista cultural com a região do recôncavo, nós Salvador somos historicamente recôncavo, estão precisamos recuperar isso daí e por outro lado nós teríamos uma reforma que não precisaria paralisar o trem, se fizer o monotrilho vão ter que paralisar, numa região que precisa do trem inicialmente por dois anos. Com a recuperação do trem isso não seria necessário e nós poderemos ter um número de passageiros muito maior que o do monotrilho então ao nosso ver é indubitável que o interesse público está ao lado da recuperação dos trens e é esse trabalho que a gente quer fazer aqui e estimular a sensibilidade do governo (Hilton Coelho).

Mas assim como o parlamentar, o Coordenador Geral do Movimento Sociedade Nacional Trem de Ferro, Gilson Vieira, vê mais desvantagens do que vantagens na implementação do VLT na capital baiana. Para ele, “o Monotrilho é um sistema utilizado em poucos países, inclusive, na Europa não o aceita, porque é tido como um transporte inseguro, por conta de suas estações elevadas”. Entretanto, a maior desvantagem colocada por Gilson Vieira é o fato do valor da tarifa, segundo ele, “vai pesar no bolso das pessoas que vão usar”.

Conforme Patrícia, os representantes dos setores de arquitetura e urbanização e engenharia reforçaram que a revitalização do sistema ferroviário é a melhor saída, para eles, requalificar é uma forma mais econômica de manter viva a história de Salvador (TV ALBA, *ibid*).

Já o engenheiro ferroviário, Rafael Vasconcelos, considera que a grande questão colocada nesse debate do VLT/ Monotrilho é exatamente a impossibilidade de um Monotrilho criar e manter a ideia de um trem regional. Para ele:

A complementação desse sistema com um sistema mesmo que ele não seja sobre trilhos, que ele seja um sistema monotrilho, é também interessante para agregar mais ao sistema, você pode, por exemplo, interligar Periperi, Plataforma e Lobato com o metrô e estendê-lo posteriormente até o incluir; atravessam as duas linhas do metrô tranquilamente, é perfeitamente, e os chineses vêm com essa tecnologia é ótimo, eles têm um certo domínio de quase todo tipo de tecnologia na área ferroviária e é uma tecnologia bastante aceitável (TV ALBA, 2019).

Por fim, Carlos Alberto Quirino, pesquisador e urbanista argumentou “que venha o Monotrilho, mas não para substituir o trem no seu traçado, porque isso teria impactos e nocividades múltiplas, portanto a defesa da figura do trem é orgânica, nada substitui, a não ser colocar o próprio trem” (TV ALBA, *ibid*).

3.4 O processo de participação

Analisando a forma como se deu a participação neste processo, como destacamos anteriormente, para Lima:

O envolvimento da população nos processos decisórios de definição das políticas de mobilidade urbana é central para a mudança da cultura em relação a transporte, mobilidade e trânsito, ao fomentar a participação dos diferentes atores sociais nos debates públicos (LIMA, 2019).

Gilson Vieira, citado acima, esclarece, no que tange às consultas públicas, que o governo fez a primeira audiência em 2017, em Paripe, onde apresentou o veículo ferroviário VLT que iria utilizar o leito da ferrovia existente. Entretanto, para ele, um dos mais ativos na defesa do trem, as pessoas ficaram com um imaginário que esse Monotrilho seria o apresentado em 2017, contudo “ele muda o projeto e muda o modal e não consulta as pessoas, provocando esse alvoroço”.

Em roda de conversa, já citada, Eduardo Campello, representante da CTB, evidenciou que as PPPs (Parceria Pública Privada) são precedidas de audiência, “fases muito importantes”, bem como seminários e multishows, para capturar sugestões e informações. O próprio Eduardo Copello atribui à participação uma relevância

fundamental para construção e elaboração de um empreendimento deste porte: “São bastante importantes no processo deste preparatório”, para ele o Leilão em Bolsa foi fundamental para uma maior transparência no processo licitatório.

Ao ser questionado sobre as PPPs, o representante disse: “Não acho que tudo deva ir para as PPPs, é uma minoria de empreendimentos que vai para a Parceria Pública Privada, no entanto, não acho que devam ser desconsideradas ou colocadas em situação que não devam ser utilizadas”. Para ele, segundo suas experiências a Parceria Público Privado tem algumas vantagens para outros tipos de empreendimentos, no que diz respeito à fiscalização e controle social, na medida em que a População, a Concessionária e o Estado observando.

Para a professora Ana Fernandes, já citada, a questão central foi o fato de “não termos tido nenhuma discussão pública sobre esse projeto”. No Brasil temos uma constituição cidadã que define os processos democráticos, não só de discussão, mas também da própria elaboração do projeto. Sendo assim, para ela, deveria ter ocorrido uma discussão desde o processo de elaboração e isso não foi colocado. A professora esclareceu que o interesse do grupo de pesquisa Lugar Comum é entender o papel das PPPs e os impactos no território popular. Para ela,

Existem modos e modos de como se produzir e operar a cidade” [...], no entanto, não verificamos em nenhum momento, como essa Parceria Público Privado, ou seja, esses conjuntos de empreendimentos aterram no território, os impactos que causam e como é o próprio processo de construção.

O caso mais dramático que a gente tem hoje é o Monotrilho que era VLT e virou Monotrilho e que as pessoas do subúrbio sequer sabem se vai ter isso e de repente acordam com “X” nas casas e portas” e que com argumentos que elas seriam retiradas - drama social (Ana Fernandes).

Muitas vezes, as questões sociais aparecem para qualificar o empreendimento, reafirmá-los e validá-los como novo empreendimento de transporte fundamental no processo de modernização do transporte.

Nesse sentido, a professora questiona: Como o Estado opera esses investimentos desconsiderando o modo de vida existente nesses locais? Cadê as avaliações independentes? Para ela, as questões sociais desaparecem, ou melhor, aparecem como: vai aumentar o fluxo, a qualidade – conforto e tempo de deslocamento. É claro, uma cidade não se faz sem investimentos no transporte, mas por outro lado, há um

descompasso com aquilo que vai acontecer no território. O Estado deve ter o mínimo de compromisso de construção democrática da cidade.

Um ponto importante observado na atual pesquisa, se refere ao fato de que as Audiências das PPPs, muitas delas providas pelo Ministério Público e pela Assembleia, tentaram estabelecer uma comunicação entre o projeto e a população, criando algum nível de participação, ouvindo as demandas da população, mas sem muita interferência no projeto. Como veremos mais adiante, a comunidade também participou de ciclos de conversas e reuniões centralizadas. No entanto, apresentaram dificuldades em acessar informações do projeto e, por vezes, não tinham suas sugestões capturadas pela PPP entre outras. A participação naquele momento, figurava qualificar, validar o empreendimento. Ou seja, as possibilidades de interferência no projeto sempre pareceram muito reduzidas, o que sugere a realização de reuniões de forma burocrática, apenas para cumprir as exigências legais.

Prosseguindo, a professora Ana Fernandes acrescenta: “as audiências das PPPs em geral têm como objetivo aprovar o edital de licitação e grande parte dessas audiências são tomadas pelas pessoas afetadas” diretamente afetadas pelo empreendimento de transporte Veículo Leve de Transporte de tipo Monotrilho. Ainda segundo outros argumentos apresentados na roda de conversa sobre “PPPs na Bahia: experiências, possibilidades e limitações”, no dia 09 de setembro de 2019, destaca-se Bernardo Romano, do Instituto Baiano de Direito Imobiliário (IBDI), que apontou:

Algumas estações ficam em difícil acesso, ou seja, foram projetadas em lugares sem qualquer micro acessibilidade [...]. Por fim, todos esses elementos deveriam ter sido pensados antes pela Parceria Pública Privado, mas não foram, nesse sentido, a ideia é fomentar a Universidade para que possamos pensar em alguma coisa que consiga trazer o desenvolvimento social que a gente quer e de alguma forma que seja atraente ao empresário.

Segundo ele, a implementação desses empreendimentos de transporte, como: VLT, BRT e o Metrô muitas das vezes são apresentados sem muita conexão com a sociedade.

O que temos que fazer como organismos sociais é intervir nesses momentos que estamos vivendo [...] de irregularidade, de equívocos, onde as casas foram pichadas com numerações sem justificativa, comunicação e interação com a população [...] para que isso se dê da forma mais tranquila possível (Bernardo Romano).

Delmário, membro da assessoria da deputada Maria Del Carmen, esclarece que algum tempo atrás a deputada citada designou alguns de seus assessores para acompanhar as diversas obras de Salvador, entre elas: Linha Vermelha, Amarela, 29 de março e o VLT/monotrilho. Ele segue dizendo: “nós conseguimos construir algumas plenárias em Plataforma, Itacaranha, Periperi, Paripe, Coutos, Lagoa da paixão e Calçada”.

Mas quero dizer o seguinte, ali tivemos a oportunidade doutor Bruno Dauster de observar a ansiedade destas famílias que lá moram, era exatamente a falta de comunicação, ou seja, as empresas entraram, marcaram as casas, mas não dialogaram da forma que deveriam.

E conclui sua argumentação dizendo que a angústia obviamente deixou toda comunidade e famílias aflitas, e uma séria especulação se estabeleceu, por falta de comunicação.

Segundo um dos interlocutores, em uma das reuniões centralizadas, os prazos previstos no contrato de apresentação dos projetos executivos e o cronograma de implantação são prazos bastante exíguos e não favorecem um debate e acompanhamento público da intervenção. Entretanto, em vários momentos diferentes o representante do Consórcio informou que o projeto executivo vem sendo aprovado por etapas.

Conforme a figura abaixo, foi apresentado no dia 07 de outubro, em reunião com a Promotora do Ministério Público da Bahia (MP-BA), Hortênsia Pinho, o calendário de reuniões ampliadas que segue abaixo:

Figura 2- Calendário das reuniões ampliadas

| REUNIÕES AMPLIADAS | | | | | |
|---------------------------------|---------|------------------|---------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| DATA | HORÁRIO | DEMANDA | PUBLICO | LOCAL* | ABRANGENCIA |
| 02/10/2019 Manhã Mobilização | 17:00 | Reunião ampliada | Geral | Capela de Nossa Senhora de Escada | Escada e Itacaranha |
| 03/10/2019 Manhã Mobilização | 17:00 | Reunião ampliada | Geral | Centro Cultural de Plataforma (Teatro) – Contato Casa Civil | São Braz, Plataforma e São João |
| 08/10/2019 Manhã Mobilização | 17:00 | Reunião ampliada | Geral | Lar Fabiano de Cristo | Coutos e Setúbal |
| 09/10/2019 Manhã Mobilização | 17:00 | Reunião ampliada | Geral | Instituto Araketu | Periperi e Praia Grande |
| 10/10/2019 Manhã Mobilização | 17:00 | Reunião ampliada | Geral | 1) Escola Estadual Almirante Barroso | Ilha de São João |
| 15/10/2019 Manhã Mobilização | 17:00 | Reunião ampliada | Geral | 1) Colégio da Polícia Militar | União, Lobato e Viaduto da Suburbana |
| 16/10/2019 Manhã Mobilização | 17:00 | Reunião ampliada | Geral | 1) Igreja Matriz Nossa Senhora das Dores | Santa Luzia |
| 17/10/2019 Manhã Mobilização | 17:00 | Reunião ampliada | Geral | 1) Colégio Estadual Dantas Júnior | Baixa do Fiscal |
| 22/10/2019 Manhã Mobilização | 17:00 | Reunião ampliada | Geral | 1) Escola Estadual Barros Barreto 2) Igreja Católica Nossa Senhora do Ó | Paripe e São Luiz |

* Local pode modificar em virtude de disponibilidade de data e horário dos parceiros e em virtude de decisões de governo;
 * Mudanças também podem ocorrer por questões de segurança em toques de recolher no contexto de atividades do tráfico ou de eventuais manifestações;
 * Os relatórios de todos os eventos, serão fornecidos com listas de presença e documentário fotográfico.

Fonte: Audiência no Ministério Público

De acordo como a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Governo da Bahia, após a realização das dez (10) reuniões com representantes de mais de vinte (20) comunidades, o ciclo de apresentações para os moradores se encerrou, com a última reunião, ocorrida em 22 de outubro de 2019, no Colégio Almirante Barroso, em Paripe, e teve como público preferencial, além de moradores do próprio bairro, residentes de São Luiz. Nesta reunião, foi apresentado o detalhamento do projeto do VLT, que deverá ligar o bairro do Comércio, na cidade baixa, Salvador, até a Ilha de São João, em Simões Filho, na Região Metropolitana.

Ao longo dos ciclos que tiveram início em 2 de outubro de 2019, na região de Escada e Itacaranha, a senhora Grace Gomes, Superintendente de Mobilidade da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano (Sedur), apresentou para os moradores destas comunidades do entorno do projeto, traçados, detalhes técnicos e questões referentes a desapropriações (SEDUR, 2019). Acrescentou que as dez reuniões

representaram uma oportunidade de apresentar o projeto, mas também de esclarecer as dúvidas das comunidades.

Com relação ao próprio equipamento, as áreas de lazer e a urbanização que virá acoplada a implantação desse veículo de mobilidade. E também quanto à remoção das famílias e da empregabilidade que esse projeto vai trazer (SEDUR, 2019).

Para a Superintendente, a avaliação dos ciclos de participação foi positiva, e houve uma boa recepção aos representantes e ao projeto do Governo do Estado:

Que está ampliando a mobilidade de Salvador, fazendo com que todas as áreas se comuniquem com um transporte estruturante, moderno, com conforto e segurança”, completou Grace. O Governo do Estado ainda realizará outras reuniões, desta vez, envolvendo grupos específicos, como pescadores, marisqueiras e quilombolas (SEDUR, 2019).

Similarmente, a CTB (2019) em 02 de outubro de 2019, relatou que os moradores dos bairros de Escada e Itacaranhã foram convidados a conhecer mais detalhadamente o projeto VLT. O encontro aconteceu na Capela de Nossa Senhora de Escada e na ocasião estavam presentes os representantes do Governo do Estado e da concessionária Skyrail Bahia. Este foi o primeiro de nove encontros que ocorreram nas comunidades do Subúrbio Ferroviário detalhando o projeto do modal de transporte até questões concernente a desapropriações, sendo o público "preferencial" formado por moradores de até três comunidades, mobilizados ao longo do dia.

Neste primeiro encontro local, Grace Gomes, já citada, salientou a importância do diálogo entre o Governo e as comunidades dentro das respectivas localidades envolvidas no projeto (CTB, 2019). Para a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado (Sedur) essa reunião só foi possível após a finalização e aprovação do projeto e teve como objetivo apresentar para as comunidades envolvidas, e que vão ser beneficiadas com a implementação, o que é o VLT, como vão utilizar o novo modal e os benefícios. No encontro ainda foi possível tirar dúvidas dos moradores. “Foi uma reunião muito boa, onde as pessoas receberam muito bem o projeto e nos acolheram de forma excelente”, destacou Grace:

O que queremos é dar um novo transporte, mas manter toda identidade cultural que existe aqui no Subúrbio, fazendo com que esse VLT passe também a integrar a vida das pessoas e seja parte desse patrimônio cultural que hoje a gente tem aqui (CTB, 2019).

Entre os participantes, Eliana Pitangueiras, moradora de Escada há mais de 45 anos, acredita que as reuniões devem esclarecer as dúvidas de moradores, pois, as pessoas encontram-se preocupadas, sem saber o que irá acontecer, sendo assim, este é um momento importante.

Desde o momento que recebemos o convite para essa reunião aqui na associação sabíamos que era o momento de ouvir de quem de direito o que vai acontecer. Acredito que esse projeto vai ser bom para todo mundo (CTB, *ibid*).

Como consta no cronograma apresentado, noticiários e informações, os ciclos seguiram-se ao longo do mês de outubro. No dia 3 de outubro de 2019, no Centro de Cultura de Plataforma, com moradores de São Braz, Plataforma e São João, como público alvo e continuamente, nos bairros de Coutos, Periperi e Ilha de São João. Na semana seguinte, ocorreram encontros em Lobato, Santa Luzia e Baixa do Fiscal, sendo a última no dia 22 de novembro, no Colégio Almirante Barroso, em Paripe.

No entanto, o que foi verificado no dia 07 de outubro de 2019 em Audiência convocada pela Promotora do Ministério Público da Bahia (MP-BA), Hortênsia Pinho, informou que muitos dos presentes sequer sabiam desse ciclo, sendo inclusive, apresentado para os convidados o cronograma de ciclo de debates e apresentações para as comunidades. Sendo assim, parece que essas reuniões ocorreram tardiamente ao processo e depois de muito embate entre a comunidade, governo e o contratado da PPP que permanecia sem muitos esclarecimentos e/ou com poucas e desconhecidas informações.

Vale pontuar, que após alguns meses da assinatura do contrato, em agosto de 2019, os líderes comunitários foram chamados para participar de uma reunião, no auditório da Secretaria de Desenvolvimento Urbano (Sedur), cujo objetivo era o repasse das informações acerca de como iriam funcionar as obras para instalação do equipamento de mobilidade em questão, com início previsto para outubro de 2019 (SANTOS, 2019).

Na sequência, em dezembro de 2019, a Sedur divulgou que o empreendimento (VLT) de Parceria Público-privada entre o Governo do Estado e a empresa chinesa Build Your Dreams (BYD) teve sua ordem de serviço assinada. Para os responsáveis pela parceria público-privada e para o Secretário de Desenvolvimento Urbano, Nelson Pelegrino, a integração do novo modal ao sistema de transporte de Salvador tem como objetivo facilitar o deslocamento dos baianos de forma mais rápida, eficiente, confortável

e segura. (SEDUR, 2019). Contudo, tal ordem de serviço diz respeito à primeira fase do empreendimento que corresponde a 19,2 km, com 21 estações, ligando a cidade baixa de Salvador, a partir do Comércio, à Ilha de São João, em Simões Filho. Enquanto isso, a segunda fase ligará e fará integração com o metrô, e corresponde, a região de São Joaquim ao Acesso Norte, com percurso de 4,08 km e mais 4 estações previstas (Op. cit).

Anteriormente, na apresentação ao Grupo Lugar Comum, na Faculdade de Arquitetura, dia 09 de setembro de 2019, Eduardo Campelo (CTB), por exemplo, sinalizou que as PPP devem ser precedidas de consultas e audiências públicas que, segundo ele, são fases muito importantes para a captura de sugestões dos atores atingidos. Entretanto, o que é possível verificar nos debates é a inconsistência desse argumento. Para os representantes das comunidades afetadas, tais consultas se deram de forma desordenada e tardiamente, provocando dificuldade de compreensão, inclusive, a quem recorrer e como recorrer.

Para Grace Gomes, já citada, a ideia foi formar um Fórum com líderes dessas comunidades a fim de acompanhar toda a dinâmica do VLT/Monotrilho. Segundo o repórter Tácio Santos (2019), para isso foi construído um calendário de visitas às localidades, como veremos logo a baixo.

Será uma oportunidade de conhecê-los e de fazer com que participem da implantação desse projeto”, explicou a superintendente de mobilidade da Sedur, Grace Gomes (SANTOS, 2019).

Para José Dalmo, líder comunitário de Itacaranha:

O fato de termos sido chamados aqui mostra que o Governo do Estado está empenhado em fazer desse projeto uma grande transformação para os moradores do Subúrbio. Essa obra irá trazer um desenvolvimento muito grande para nossa comunidade, principalmente para quem mora na região de Itacaranha e tem dificuldade de se locomover pela cidade, afirmou (Op.cit).

Um ponto importante observado na atual pesquisa é que a presença da população diretamente impactada pelo projeto tem sido cada vez maior, a qual tem comparecido aos eventos. No entanto, isso não garante sua participação na tomada de decisões, apesar das audiências proclamarem sempre seu caráter consultivo.

Somente em março deste ano, a equipe social da Empresa Skyrail Bahia realizou visitas a campo para o mapeamento de pescadores e marisqueiras existentes no Subúrbio Ferroviários, a fim de compreender as necessidades e características do trabalho dos

pesqueiros e marisqueiros, já apontados pela população, em audiências e reuniões. Conforme a Skyrail Bahia, essa ação faz parte do Projeto Técnico Social (PTS) que deverá ser executado no decorrer da instalação do empreendimento de transportes e obras. Essas palavras ilustram que a ação foi acordada durante as reuniões ampliadas citadas acima e deveria subsidiar a elaboração de um diagnóstico e possíveis soluções aos impactos que a obra venha a causar. No entanto, não houve definições de ações para mitigar esses impactos.

3.5 Discussões sobre Benefícios do Novo Projeto

No quadro a seguir apresento alguns dos critérios considerados no projeto como impulsionadores de desenvolvimento estabelecidos apresentados frequentemente as comunidades:

| Impulsionadores de | Desenvolvimento |
|----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Melhoria da qualidade de vida para a população. | Aumento da segurança de residentes vizinhos. |
| Valorização do Patrimônio Cultural. | Geração de empregos diretos e indiretos. |
| Aumento do conforto no transporte público. | Valorização do transporte não motorizado. |
| Aumento da acessibilidade à praia e integração espacial de comunidades isoladas. | Requalificação urbanística da área do entorno do empreendimento. |

De acordo com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Governo da Bahia, o novo modal terá capacidade de transportar aproximadamente 172 mil usuários por dia, será movido a propulsão elétrica e não emitirá agentes poluentes ao meio ambiente.

Rápido, seguro e confortável, o monotrilho será equipado com sistema de ar condicionado e wi-fi. A Fase 1 compreende 19,2 km, com 21 estações e vai ligar o bairro do Comércio, na cidade baixa da Capital, até a Ilha de São João, em Simões Filho, na Região Metropolitana de Salvador. Na fase 2, que liga a região de São Joaquim até o Acesso Norte (integração com o metrô), estão previstas mais 5 estações (SEDUR, 2019).

Do mesmo modo, a Skyrail Bahia relata que o novo modal terá capacidade de transportar 172 mil usuários por dia e promoverá integração rápida e eficaz com os outros sistemas de transporte de maneira inovadora, possibilitando maior mobilidade aos cidadãos de Salvador e Região Metropolitana. Além disso, os benefícios apresentados pelo Consórcio Skyrail estão no campo da atuação do equipamento que se dará de forma estável e silenciosa por conta da sua estrutura de liga de alumínio, equipado com eixo único, pneus de propulsão e pneus estabilizadores. Conseqüentemente, haverá desativação das estações antigas e construção das estações modernas, ventiladas e vazadas para iluminação natural.

Mencionam ainda como fator importante a construção do VLT do tipo monotrilho, elevado em relação ao solo cerca de 10 metros de altura, minimizando o impacto no tráfego de veículos, na mobilidade urbana e de pessoas. Informam que o tempo do percurso atual será reduzido de 40 para 25 minutos e o tempo de espera entre os trens também será reduzido. No que tange à circulação, percurso, tempo e acesso, considera-se que haverá ampliação de circulação dos pedestres e aproximação dos bairros e pessoas. Ademais, a construção do VLT, segundo ele, demandará uma faixa estreita na via, gerando menor impacto urbano ao longo da implementação e operação do empreendimento de transporte. Argumentam, inclusive que o novo modal vai contar com rede de ar condicionado e Wi-Fi e janelas amplas que devem possibilitar uma vista externa da cidade, contribuindo também para o turismo na região do Subúrbio, ou seja, seu potencial turístico (SKYRAIL, 2019).

Em entrevista à TV ALBA, o líder comunitário, Tiago Ferreira, 38 anos, morador de Alto de Coutos representante do mandato do deputado Robinson Almeida mostrou-se favorável ao projeto e salientou que o mesmo traria benefício à maioria da população do subúrbio. Para ele, “além da gente tirar um trem obsoleto que não representa uma qualidade no sistema, vai trazer um sistema novo para dar qualidade às pessoas, além de tudo, reduzir o tempo de as pessoas sair de um lugar para outro [...]”. Em plenária, o

mesmo colocou: “como morador do subúrbio, entendo que o VLT do Subúrbio é importante para o desenvolvimento do transporte na região”.

Já Bruno Dauster, Ex-Secretário da Casa Civil relatou:

Uma oportunidade como essas é uma oportunidade de ouro que nos permite fazer esclarecimentos e reduzir o desconhecimento que a população, ou que alguém possa ter sobre um projeto estruturante tão importante quanto o VLT, que vai levar um transporte de massa de qualidade para o Subúrbio Ferroviário, e com isso, levar dignidade para o sistema de transporte para as pessoas que usam este sistema de transporte.

Similarmente, conforme os noticiários, a empresa Skyrail durante as ações do Projeto Técnico Social (PTS) em março de 2020, foi bem avaliada por Carlito Xavier, diretor da Cooperativa de Pescadores Bahia de Todos dos Santos (Coopesbas), situada em Plataforma, que conjuntamente com outros cooperados encontram-se ansiosos pela chegada do VLT.

Acho que o VLT será uma coisa boa e acho que é muito importante que a empresa escute o que temos a dizer e entenda as nossas necessidades durante o período da obra, disse Carlito Xavier.

Enquanto isso, o pescador há 30 anos, Bomfim, 61 anos, compreende que a obra gera impacto, contudo, a melhoria da qualidade de vida do subúrbio é o ponto central (SKYRAIL, 2019). Vale frisar que muitos normativos pedem a participação dos cidadãos, assim como, a elaboração do Projeto Técnico Social (PTS) para estar em consonância com as definições do Estatuto da Cidade, da parceria público privada entre outros normativos. Isto parece reforçar mais o caráter meramente burocrático das ações.

Prosseguindo, em um dos eventos realizado no auditório Jorge Calmon e convocados pela Frente Parlamentar em Defesa da Cidade, mais de 200 moradores dos 22 bairros do Subúrbio presentes, demonstraram compreender os benefícios envolvidos com a implantação do VLT/ Monotrilho. Por exemplo, para D. Edna Paim, moradora da região de Escada:

É um grande benefício para todos nós, em termos de transporte, pois o trem já está muito sucateado e já era hora de mudança. Estou muito satisfeita (CTB, 2019).

Mas também deixaram claro suas angústias no que tange o aumento da tarifa, as trocas do modal, as desapropriações e as dificuldades de informações.

Na Audiência realizada no auditório Jorge Calmon que teve como objetivo a apresentação do projeto e discussão das etapas de implantação do VLT no subúrbio Ferroviário, promovido pela deputada estadual Maria Del Carmen, já citada, contou-se com a presença de representantes da Companhia de Transportes do Estado da Bahia, da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano e da Casa Civil do Governo, defensoria pública, líderes comunitários e representantes de sindicatos. Conforme a deputada, a frente parlamentar das cidades e engenharias trouxe o debate do VLT/ monotrilha para casa legislativa afim do governo apresentar mais uma vez tal projeto, esclarecer dúvidas, inclusive, as que estão surgindo, dos remanejamentos. A deputada reafirma,

Embora seja um importante equipamento para mobilidade e valorização do Subúrbio. Nesse sentido, nossa assessoria, realizou quatro audiências em diferentes pontos do subúrbio ferroviário preparando-os para o evento.

Além deste depoimento, outros se seguiram, como veremos ao longo desta seção. Dentre eles, podemos citar o Ex. Secretário da Casa Civil, Bruno Dauster, relatando que houve uma licitação VLT, porém receberam um VLT de tipo Monotrilha, de melhor qualidade e custando o mesmo valor. Segundo o ex-secretário as vantagens permeariam desde a elevação do modal e a inexistência de barreiras, a melhoria no tráfego, a existência de Parque Linear nos 14 quilômetros, “que irão beneficiar o Subúrbio com uma área verde que nunca teve proximidade na Baía de Todos os Santos”, equipamentos esportivos e áreas de lazer. Há também outro argumento para Dauster, o de que o novo modal se contrapõe às barreiras físicas existentes no atual sistema ferroviário, aos vagões de mais de 50 anos e ao péssimo estado de conservação. Conforme Dauster, o atual trem não é um transporte coletivo, porque não passa confiabilidade, e só continua rodando por conta de um trabalho artesanal feito pela equipe técnica da CTB: “Não tem como fazer aquilo um transporte de massa de qualidade”.

Ele ratifica ao longo do discurso, a redução significativa do tempo de deslocamento, a ampliação de capacidade e o aspecto silencioso e não poluente do novo modal; além disso, anuncia que o VLT de tipo Monotrilha tem custo de implantação baixo em comparação a outros modais e “facilidade de implementação pelo fato dele ser elevado, ter a redução do custo de desapropriação, e, essa redução não é só de custo financeiro, mas essencialmente de custo social”. Acrescenta que o número de desapropriações, em média 364 moradias, dado apresentado em uma da audiência, é

considerado um número reduzido, pelo fato de o Monotrilho ser em via elevada e estar na própria faixa de domínio do atual trem.

Entretanto, existem informações de que as casas que estão muito próximas da faixa de domínio serão deslocadas. A ordem, segundo Dauster foi que só seria retirada efetivamente aquelas unidades que estejam de alguma forma impedindo ou dificultando a evolução do equipamento, apenas por necessidade técnica. Segundo o Ex- Secretário da Casa Civil, qualquer processo de deslocamento da comunidade será evitado:

Nós não temos nenhum interesse em deslocar a comunidade de seus locais de moradia e vamos respeitar isso.

Em oposição às apresentações apenas benéficas do projeto e da parceria pública-privada, o representante do Conselho de Arquitetura e Urbanismo da Bahia - CAU/BA colocou que os projetos de mobilidade, metrô, ônibus, VLT e BRT têm uma preocupação muito técnica e esquecem a parte urbana e visual da cidade. No entanto, isso não pode ser esquecido, apesar de toda a praticidade e bem estar que o empreendimento de mobilidade urbana propicie ao cidadão. O representante conclui sua fala dizendo que estamos na contramão do mundo, enquanto outras cidades estão implodindo os visuais que agridem a paisagem da cidade, Salvador está num processo inverso.

Já Alan Paes, membro do Sindicato dos Engenheiros, entende o modal como um empreendimento de transporte importante, por representar uma escolha política de transporte coletivo em contraposição a política de mobilidade individual. Ele reafirma o apoio a esse tipo de processo, não a mobilidade em si, mas, a ideia de mobilidade mais ampla, de ocupação da cidade.

Para deputada Del Carmo, organizadora da audiência do dia 12 de setembro de 2020, a criação da Frente Parlamentar em Defesa da Cidade visa discutir o direito à cidade, e para ela:

É a primeira vez em longos anos que de fato se faz um projeto de mobilidade para a cidade. Pensar a cidade de forma mais ampla e não apenas fazendo uma intervenção localizada, buscando, portanto, um plano de mobilidade efetiva para a cidade, garantindo a população deslocamento urbano com mais conforto, segurança e rapidez.

Para a Deputada Olívia Santana é preciso estabelecer um debate qualificado sobre as intervenções urbanas em Salvador, que tem mudado a fisionomia da cidade e que têm

ajudado na integração da cidade e reduzindo a segregação. Para ela, o debate deve ocorrer e devem colocar as questões nos seus devidos lugares, porque no rastro desse novo modal do Subúrbio, há outros equipamentos e infraestrutura de serviços, que colocam um modal de alta capacidade para encurtar tempo de deslocamento das pessoas e da dignidade da população.

Conforme João Brito, representante da Associação Nova Aliança, não adianta mais ir em Audiências, o que queremos saber é quem vai ficar e quem vai sair, o que vai ser feito com a comunidade que está apreensiva no subúrbio inteiro.

Ninguém quer ver o gráfico, o mapa desse projeto, já vimos, queremos um projeto mais identificado, disse Brito.

Esse participante esclarece que a população não é contra o VLT e a nada que venha melhorar a vida do suburbano. Entretanto, a empresa Urbaniza pichou a casa de todo mundo, sem uma conversa, sem um diálogo, sem informar que isso iria acontecer e as pessoas estão apreensivas.

A gente está aqui para saber o que vai acontecer. Eu acho que o governo tem boas intenções, mas está falhando muito nessa parte de ir de encontro a todos nós, se o governo é democrático e popular, primeiro tem que fazer esse levantamento, sobre os marisqueiros, pescadores, etc e etc das pessoas que estão à margem do trem. O que nós precisamos é de transparência e que o governo vá dialogar dentro das comunidades. Quem tem que ir ao povo é o governo, não o povo vai ao governo, disse João Brito.

De modo similar, o morador do Edifício Walter Center diz: “somos a favor do VLT, compreendo que é uma vantagem para todo Subúrbio e que trará muita coisa boa para nós, porém tem algo que não está sendo claro com a população aqui”. Representantes do governo anunciaram que as famílias que forem retiradas e realocadas serão indenizadas, entretanto, em nenhum momento colocaram como e onde, sendo assim para ele, “é complicado apresentar um projeto desse tamanho e não saber exatamente o que vai fazer com o Subúrbio”. Por fim, o morador de Escada, seu Alvir, conclui:

O monotrilho é um bom transporte, e nós não podemos perder essa parceria com os chineses, que é muito importante para economia. Mas não é ali o lugar mais ideal do monotrilho.

Portanto, os resultados que foram apresentados nessa seção demonstram posicionamentos contrários e a favor da implementação do VLT, porém, os argumentos

que são evidenciados pela sociedade civil, e que corroboram com as análises realizadas até o momento, é de que as discussões sobre o empreendimento foram tardias e abruptas e, tiveram dificuldade em responder às demandas sociais e em esclarecer determinados pontos, como por exemplo, a tarifa do novo modal, a suspensão das atividades do trem do subúrbio, as desapropriações, as instalações ou não de vagões específicos para os trabalhadores da pesca e da feira, e os impactos paisagísticos.

Entretanto, os responsáveis foram na mesma medida pressionados pela população em responder de modo mais urgente sobre as desapropriações e relocações e sobre a ação do ministério público nos pontos técnicos, como os estudos de impactos, de vizinhança e ambientais, assim como, os citados acima.

Posto isso, ao acompanhar e analisar o filme de longa-metragem: “Qual a cor do trem?”, direção de Rodrigo de Carvalho e Deniere Rocha Silva, de 2020, no Festival de Cinema Baiano - FECIBA, foi possível verificar que discorre sobre a substituição do trem do Subúrbio Ferroviário de Salvador por um novo modal de transporte: o Monotrilho (VLT), os argumentos apresentados ali corroboram com a análise desta dissertação: nele foram apresentados, por meio de documentário, argumentos de moradores e líderes comunitários que questionavam a necessidade da obra, haja vista as remoções, a mudança na paisagem e o preço da passagem do VLT/Monotrilho.

Entre os entrevistados destaco:

- Gilson Vieira, que defende o resgate e reativação os trens de passageiros de Salvador para outros municípios e sua crítica a mudança de modal de VLT para Monotrilho, por conta da expertise da Skyrail, única interessada no projeto, sem consultar a população e desconsiderando as pessoas que serão excluídas do sistema e o governo;

- A SEDUR, representada por Grace Gomes que apresenta novamente o novo equipamento de mobilidade o Monotrilho como um tipo de VLT, mas com a característica de ser elevado e proporcionando a utilização dos espaços com Parque Linear, sem considerar os impactos do referido projeto;

- Lúcia, 42 anos, moradora do subúrbio há 15 anos, que enfatiza que o equipamento tem vários interesses: político, financeiro e todos os interesses, mas o menor deles é beneficiar a população e esclarece, no que diz respeito a desapropriação fomos a reunião apenas identificavam o número e afirmavam que a casa iria sair.

Com efeito, o governo chegou com o projeto, não dialogou e nem consultou a população sobre as mudanças e agora resta aceitar, pois, segundo João Brito, não teria mais jeito, vai ser implementado de qualquer maneira.

Até a conclusão desta dissertação, apenas alguns pontos tinham sido “esclarecidos”, ou melhor, tiveram uma definição:

- A tarifa do modal será a mesma que a praticada pelos ônibus, o que poderá levar a exclusão do grupo de menor renda;

- A suspensão dos trens já ocorreu de forma abrupta e sem negociação, como veremos na seção a seguir e os estudos sobre demanda não foram disponibilizados.

Enquanto isso, a reivindicação dos moradores sobre a instalação de vagões para os pescadores, marisqueiras e feirantes, ou outras medidas, não foram esclarecidas, assim como, a solicitação de tarifa social não foi atendida, os impactos sociais e ambientais foram minimizados e as desapropriações, assim como os cálculos do valor do imóvel não estão claros para a população.

CAPÍTULO 4

UM ADEUS: CONTURBADO E CHEIO DE MEMÓRIAS

O trem ferroviário recolhe os últimos corpos. Hoje, 13 de fevereiro de 2021, as portas emperradas da locomotiva se fecham para sempre...
Vendedores de peixe, picolé, bolinho de carimã, água mineral sonhos e esperanças...
Pelo caminho, destrói casebres, sub empregos, utopias...
Os trilhos se fecham como ostras, vomitam moedas de cinquenta centavos, sua fome agora custa quatro reais e vinte...
Vai despejando famílias, fechando encruzilhadas com tapume, silenciando a paisagem do mar de marisqueiras, e do mar de casinhas nas encostas...
O trem vai descarrilhando as pernas finas de José, as sandálias de dona Lindu, as mãos calejadas dos mestres e mestras de nossas memórias...
O trem segue desgovernado, aos solavancos, derrubando muretas, telhas de Eternit, deixando goteiras e lágrimas de saudade...
Os trilhos rangem, a luz vermelha sinaliza parada obrigatória, não importa o sangue dos ferroviários, o suor da espera na estação.
Sem velas, sem velório, a estrada de ferro se enferruja e é sepultada, soterrada e esquecida.
É preciso abrir caminho para a modernidade, para o Veículo Leve sobre Trilhos chegar. E nele não cabe pobreza, não cabe negritude, não cabe ancestralidade.

(DE JESUS, Valdeck. Última viagem do trem suburbano. Recanto das Letras, Salvador, 2021).

4.1 Trens do Subúrbio Ferroviário deixam de circular

Sem aviso prévio, sem considerar a opinião dos especialistas em mobilidade, e sem informar a população, durante a Pandemia de Covid-19 que impactou drasticamente os índices de renda, pobreza e desigualdades já comprometidas, dos mais pobres da população do Subúrbio, o Sistema Ferroviário de Salvador foi desativado em fevereiro de 2021 deixando essa população sem alternativa de mobilidade.

No decorrer desta seção apresento como a população reagiu às declarações de desativação do trem, as preocupações em decorrência disto e o fim melancólico entre uma rede de atores ligados ao trem do subúrbio.

Em janeiro do ano de 2021 os noticiários divulgaram que o Sistema Ferroviário de Salvador deixaria de circular em 15 de fevereiro de 2021, com o objetivo de viabilizar o isolamento da região para a retirada da parte eletrificada da ferrovia e em seguida, a colocação das estacas e dos pilares do Veículo Leve sobre Trilhos. Entretanto, sua última viagem com usuário ocorreu em 13 de fevereiro de 2021. Cabe aqui ressaltar que a divulgação dessa informação desencadeou uma série de contestações, tanto do Ministério Público, como da população, após decisão sobre as mudanças ocorridas 15 dias antes da desativação final, sem qualquer diálogo prévio com a população (G1 BA, 2021).

Com a interrupção imediata do sistema os impactos a população usuária do sistema vão desde o financeiro à imobilidade. No entanto, o secretário de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia, Nelson Pelegrino, minimiza, dizendo que a pesquisa de origem e destino dos usuários de transporte público naquela região revelou para onde os usuários dos trens se deslocam e quais as linhas do Sistema Integrado de Transporte Coletivo da região do Subúrbio Ferroviário devem atender e podem ser utilizadas em substituição ao trem (SEDUR, 2021), desconsiderando, inclusive a diferença do preço entre as passagens, mais ou menos, R\$ 3,50 mais cara.

Os usuários gastam em média R\$ 20,00 por semana e, com a modificação, passarão a gastar R\$ 160,00, reduzindo sensivelmente os níveis de acesso ao transporte. Assim, resta evidente que não foram adotadas as devidas e pertinentes medidas mitigadoras para salvaguardar a dignidade e o direito fundamental social da população vulnerável usuária de trem, ou, em outras

palavras, impõe aos usuários a imobilidade e o esvaziamento do direito fundamental ao transporte (BAHIA.BA, 2021).

Prosseguindo, a Secretária de Desenvolvimento Urbana da Bahia (Sedur) anuncia, no dia 26 de janeiro de 2021, que chega ao fim a circulação dos trens do Subúrbio de Salvador com apenas uma publicação: “*Para início de nova etapa das obras do VLT, trem do Subúrbio de Salvador deixa de operar em 15 de fevereiro*” e, a população usuária do trem do subúrbio passa a ter apenas os ônibus que estarão integrados ao sistema metroviário.

Conforme Nelson Pelegrino:

[...] o trem tem uma tarifa simbólica de R\$ 0,50 que não corresponde ao deslocamento da cidade. Esses usuários poderão pagar R\$ 4,20 numa tarifa integrada. Deixando claro que essa tarifa atual do trem só permite o deslocamento entre Paripe e a Calçada e caso o passageiro necessite ir até o Comércio, ou outras regiões centrais da cidade, o usuário paga mais R\$ 4,20, ou seja, R\$ 4,70. Já estudamos todos os roteiros e sabemos as distâncias do trem para as estações de ônibus e haverá toda uma sinalização e trabalho de informar a população para que entenda como poderá se deslocar neste período (SEDUR, 2021).

Podemos inferir através desta e de outras reportagens datadas do mesmo período, com argumentos similares ao texto acima, que houve falta de comunicação com a população no que diz respeito à paralisação do sistema de transporte, “trem do subúrbio”, que liga os bairros da Calçada-Paripe, extremamente importantes para seus usuários com renda inferior a um salário mínimo.

Sendo assim, após divulgação do encerramento das atividades, o Ministério público da Bahia (MP- BA), e o Grupo Ambientalista da Bahia (Gambá) acionaram a justiça e protocolaram uma petição para o governo assegurar o transporte da população do subúrbio durante o processo de implementação do Sistema Ferroviário do Subúrbio de Salvador, a qual foi encaminhada à relatora do processo, desembargadora Telma Britto, da 3ª Câmara Cível do TJ-BA. Em 2020 a desembargadora Telma Britto estabeleceu que o Estado, no prazo de 15 dias, comprovasse a realização de estudos, com participação do MP-BA e da sociedade civil, elencando o que foi chamado de “medidas objetivas mitigadoras”, ou seja, com a adoção de medidas necessárias para a realização de estudos

técnicos sociais sobre os riscos e danos da obra à mobilidade da população local, exigindo o respectivo cronograma de implementação. Entretanto, para o MP- BA e o Gambá, a medida não foi cumprida, ou seja, não houve apresentação de medidas objetivas que mitigassem a suspensão do funcionamento do Sistema Ferroviário de Salvador (BAHIA.BA, 2021). Para o Governo do Estado, a medida objetiva mitigadora reduz-se à oferta de transporte alternativo à população usuária do Sistema Ferroviário do Subúrbio de Salvador, enquanto para o MP-BA e o Gambá, devesse considerar a extrema vulnerabilidade socioeconômica dos passageiros.

Com a iminência da paralisação de trem no subúrbio, no dia 11 de fevereiro de 2021 o Ministério público da Bahia (MP- BA), por meio da promotora de Justiça Hortênsia Pinho, ajuizou uma petição para que a Justiça impedisse a paralisação definitiva do trem do Subúrbio, em Salvador (BA), no dia 15 de fevereiro de 2021. No entanto, a paralisação aconteceu. Para Hortênsia Pinho, a paralisação deveria ter ocorrido de forma escalonada e sua desativação divulgada pelo menos 30 dias antes, viabilizando uma adaptação dos usuários à tarifa do ônibus e seu impacto no orçamento das famílias. Mas, isso não ocorreu. O que demonstra desrespeito com os usuários do trem que necessitam do modal para se locomover. Assim como, desconsiderou-se uma das cláusulas do contrato de concessão que determinava a divulgação das notícias sobre o empreendimento em canais oficiais, disse Hortênsia Pinho (A TARDE, 2021).

Na Audiência Pública do dia 9 de novembro de 2021, promovido pela Frente Parlamentar Mista Ambientalista da Câmara Municipal de Salvador, estavam presentes, Gilson Vieira, Coordenador Geral da Sociedade Nacional Movimento Trem de Ferro, Ilce Marília Pinto, especialista em gerenciamento de transporte e professora da Ufba no Departamento de Engenharia de Transporte e Geodésia - DETG, o representante do Conselho Pastoral de Pescadores, da sociedade civil, vereadores, o representante da Sedur, e da CTB, e o pesquisador da mobilidade urbana e um dos coordenadores do Observatório da Mobilidade Urbana de Salvador, Daniel Caribé, que apresentaram de forma sólida elementos fundamentais à Implementação do VLT/ Monotrilho em confluência com o que vem sendo pesquisado e analisado na presente dissertação.

Nessa audiência, Ilce Pinto fez uma crítica ao uso indiscriminado pelo Marketing de um dos princípios da Lei de Política de Modalidade, o termo desenvolvimento sustentável utilizados nos diferentes projetos. Para ela, não obstante, acabam focando em apenas um dos três eixos, o ambiental, o econômico e o social, abordados no

desenvolvimento. Nesse sentido, esclarece Pinho, ao escolher um modo de transporte com frequência observa-se “primeiro a tecnologia, o custo dessa tecnologia, como viabilizar e implantar essa tecnologia, esquecendo que se tem mais dois eixos para se pensar”. Assim, os responsáveis tomam as decisões sem verificar o que a população quer. Para ela, no caso do Subúrbio ferroviário [...]:

Temos que rever essa opção de transporte com uma visão mais ampla, mais integrada e discutida antes de destruir o que já existe.

Prosseguindo, a especialista considera que cada modo de transporte deve ser avaliado, estudado e atender os três eixos do desenvolvimento sustentável, sendo ele; o trem, veículo leves sobre trilhos ou monotrilho, que não devem ser avaliados apenas pelos custos de implementação, é preciso estar atento ao custo repassado a população [...] “tem uma tarifa que vai ser colocada à população, como ela vai ser paga [...] quem vai se responsabilizar?” disse Pinto, em audiência do dia 9 de novembro de 2021.

Já o Vereador, Sílvio Humberto, argumenta a importância das audiências como elemento de participação, porém, para ele houve pouca margem de manobra só com esse instrumento, “mais que um bom debate é termos capacidade de intervenção”.

E completa, como é que ampliamos nossas redes de intervenção e temos capacidade de influenciar decisões?

4.2 VLT: Preocupa moradores do Subúrbio Ferroviário

Embora a alteração técnica do projeto seja importante, sem dúvida, os impactos sociais resultantes da implementação do Monotrilho são os fatores mais angustiante para a população. Entre esses impactos, encontram-se:

A construção das vigas de sustentação do modal, os moradores desapropriados, a tarifa de deslocamento e o acesso de trabalhadores da pesca e da feira ao modal.

Nesta seção evidenciamos as preocupações de moradores elencadas ao longo do processo de implementação do Monotrilho, Subúrbio Ferroviário de Salvador.

Por exemplo, para Daniel Caribé, pesquisador e coordenador do Observatório da Mobilidade de Salvador, independe do modal escolhido, VLT ou monotrilho, o governo poderia ter começado a obra pela fase cujo o trajeto ligará a região de São Joaquim ao Acesso Norte (integração com o Metrô), pela Via- Expressa, que é uma região deserta produzida pelo próprio governo do estado e que, assim sendo, o projeto do Monotrilho Elevado seria apenas mais um elemento de desertificação daquele espaço,

Porém com impactos muito menores do que na área do subúrbio ferroviário, majoritariamente negra e de baixa renda que está sem seu principal modal, o trem, concluiu Caribé.

Ainda segundo o pesquisador, Daniel Caribé, a escolha do modal de transporte para o Subúrbio Ferroviário de Salvador perpassa tanto questões técnicas, quanto questões sociais. Por isso, não se deve centralizar a discussão do debate apenas na questão técnica, qual modal a ser implementado, pois,

Ficamos centrados exclusivamente nas velocidades dos fluxos, nas tecnologias, na viabilidade econômica [...] e por vezes, despreza as questões sociais, as pessoas e cidades que são construídas e atravessadas por desigualdade, racismo, exclusão. [...] que deveria estar vinculada com a mobilidade para não correremos o risco de aprofundar as desigualdades (Daniel Caribé).

O pesquisador e coordenador do Observatório da Mobilidade Urbana de Salvador, Daniel Caribé, argumenta ainda que devemos desviar o debate dos transportes para a mobilidade urbana, visto que quando isso acontece:

Nós passamos a entender a mobilidade urbana como uma prática social socialmente construída e que se apresenta de diversas formas. A mobilidade das pessoas periféricas se dá de uma maneira, a mobilidade dos bairros nobres de salvador se dá de outra, a das mulheres, dos pretos, crianças, idosos [...] (Daniel Caribé).

Como já vimos, a diferenciação entre transporte e mobilidade é recente e foi associada as mudanças sociais sobre os indivíduos à dimensão espacial do deslocamento, vivência e experiência de mobilidade e implica em distanciar-se do caráter funcional do transporte. A Mobilidade urbana, atua de forma mais integrada, atendendo o sistema de transporte, às desiguais condições de uso do espaço (KAUFMANN, 2014 apud LUFT, 2002) e gestão pública do espaço urbano e possibilita uma construção de mundo social e prática social e econômica nos diferentes tipos de deslocamentos. Sendo assim, para Pereira e Alcântara (ibid, p.993, 2017) a mobilidade urbana não é apenas o deslocamento

de pessoas, ideias e coisas no espaço urbano e, vai além de um elemento técnico de introdução do transporte urbano na cidade. Enquanto, o vocábulo transporte caracteriza-se pelo ato ou efeito de levar, carregar, transportar e/ ou veículo é uma estratégia de mobilidade que envolve diferentes modais e meio de transporte e deslocamento (BRT, VLT, Metrô, Monotrilho, ônibus entre outros modais).

É importante ressaltar que se as mudanças no sistema de mobilidade dispõem a atender diferentes segmentos da sociedade, como me parece o caso da Parceria Pública Privada do VLT/ Monotrilho para o Subúrbio Ferroviário, talvez a exclusiva análise técnica não seja suficiente. As questões sociais devem ser também analisadas e não tem de estar em detrimento da questão técnica.

Nesta perspectiva, o debate se desloca de problemas como as velocidades e as questões técnicas, e incorpora acessibilidade, sustentabilidade e segurança. No que se refere à licitação e aos estudos de impactos da PPP do VLT/ Monotrilho, Caribé, já citado acima, aponta que, sem inaugurar uma nova licitação, o Governo do Estado da Bahia utiliza a mesma licitação do VLT e implementa o Monotrilho, sem refazer os estudos de impactos, de demanda e de viabilidade, mesmo o novo modal prevendo uma demanda a qual não sabemos se irá se viabilizar. À medida que ela não se viabiliza, o prejuízo será dos cofres públicos, já que como parceiro privado no processo de contrato de PPP, a empresa SkyrailBahia estaria isenta de riscos e o Governo do Estado da Bahia assume o risco de arcar com a diferença entre o que já foi projetado nesse estudo de demanda irreal e do preço tarifário que é praticado nos ônibus, desconsiderando o processo de exclusão social e racismo refletidos nos dados de mobilidade urbana de Salvador, disse Daniel Caribe, em audiência no dia 9 de novembro de 2021.

Preocupados com os trens e os valores cobrados no trem, que vai sair de R\$ 0,50 para o valor praticado nos Metrôs da capital baiana - de R\$ 3,90 tarifa única e agora, R\$ 4,40 no sistema de integração com os ônibus, moradores relatam:

Muitas pessoas pegam o trem para se locomover dentro do próprio Subúrbio, e que o aumento do valor pode representar uma grande parte do orçamento dos moradores, aponta Ana Cláudia Silva, moradora do Subúrbio de Salvador há mais de 30 anos (A TARDE, 2021).

Ainda no que se refere ao tema acima, o coordenador geral da Sociedade Nacional do Movimento Trem de Ferro, Gilson Vieira, em Audiência Pública, em 09 de novembro

de 2021, voltou a colocar a importância do trem e a necessidade de preservação ferroviária e implementação do Monotrilho na outra etapa. Sugerindo a implementação de um sistema misto a PPP - VLT / Monotrilho de Salvador. Para ele,

[...] A paralisação dos trens, superlotou os ônibus e aglomerou a população em plena pandemia de COVID-19. Só piorou para aqueles que ainda podiam pagar a passagem de ônibus e tornou ainda mais difícil a mobilidade dos pescadores, marisqueira, feirantes e outros.

Ainda segundo Gilson Vieira, na cidade de Salvador a passagem de ônibus é integrada, logo o Monotrilho terá o mesmo valor dos ônibus. No entanto, em outras capitais do Nordeste a passagem no VLT custa menos de 50% do valor do ônibus:

Não é justo que as pessoas passem a pagar integralmente e não use os trechos, como é o caso dos usuários do trem, disse Gilson Vieira.

Outro ponto destacado para a utilização dos trens é a região geográfica do Subúrbio, distante de diversos pontos da cidade de Salvador. Para Joceval Tibúrbio, representante do Movimento Trem de Ferro,

As pessoas que moram perto das ferrovias têm dificuldade de se deslocar para diversos pontos da cidade.

Esse representante frisa que os trilhos dos trens já foram renovados e não careciam de substituição e sim, de renovação das frotas de trens já existentes.

Mas é assim, eles deixam sucateados para a população achar ruim e querer que troque os trens (A TARDE, 2021).

Outra informante, Leona do Carmo, 37, usuária do sistema ferroviário (Casa x Trabalho > Lobato x Calçada), acrescenta:

Em 2013, o governo estadual da Bahia falava em revitalizar a linha férrea com a implantação de um VLT (Veículo Leve sobre Trilho). Porém, recentemente, a CTB (Companhia de Transportes do Estado da Bahia), responsável pela administração do sistema, tem divulgado que o projeto implantado será o de um monotrilho com estações elevadas (A TARDE, 2021).

Para ela, os moradores da região estão acostumados com o trem e os usuários do precisam dele financeiramente e, conclui: “Prefiro a linha férrea do que o concreto, mas o sistema está muito degradado”, observa (A TARDE, 2021). Neste sentido, demonstra

insatisfação com as condições do trem, tais como, preocupação com as mudanças das propostas e os custos aos usuários do Sistema Ferroviário de Salvador.

Mais uma vez, o morador da região de São João do Cabrito, peixeiro e usuário do trem do subúrbio de Salvador, demonstra preocupação com os custos que iriam enfrentar com a desativação do trem.

Vai ficar tudo mais caro. Como vai ficar nós pegamos o trem para trabalhar na feira de São Joaquim? E nós das comunidades, vamos ficar como? Se não temos dinheiro [...] indaga Maurício, 31 anos.

Outra informante, Dona Domingas Conceição, também moradora do Subúrbio, participou da Audiência, promovida pela Frente Parlamentar Mista Ambientalista da Câmara Municipal de Salvador, no dia 9 novembro de 2021 argumenta que embora o trem represente uma identidade para a população, “infelizmente isso não foi respeitado, por essa atitude de parada do trem de uma forma abrupta, sem aviso prévio” e esclarece:

Tem pessoas que sobreviviam do trem, [...] porque podiam pagar 50 centavos, essas pessoas, especialmente os pescadores e marisqueiros que saem para Plataforma, essas pessoas acordavam e tinham perspectivas de ir para o trem e de repente da noite para o dia foram interrompidos seus processos de sobrevivência (Domingas Conceição).

Para o já citado, coordenador do movimento Trem de Ferro, Gilson Vieira, 65 anos, há também uma outra insatisfação com o uso das nomenclaturas dos modais. Para ele:

A princípio o modal que o governo optou não é VLT. Este novo modal é uma monovia que usa pneu sobre uma guia de concreto elevado ao solo entre 5 e 12 metros [...], afirma (A TARDE, 2021).

Para Gilson, o projeto altera configurações importantes da região.

Tirar o trem elimina a ferrovia, destrói a identidade do Subúrbio e elimina a possibilidade de religar o porto de Salvador pela ferrovia para o resto do estado e também outros estados brasileiros, avalia (A TARDE, 2021).

Segundo esse participante, ao implementar o Monotrilho elevado, se elimina os trilhos e se constrói uma estrutura própria e com uma tecnologia tão específica que só pode ser usada pelo fabricante, a Skyrail Bahia. Entretanto, para o Governo da Bahia o modal (Monotrilho) foi escolhido pois oferece um transporte de qualidade e atende a

demanda de forma rápida e segura, reunindo todas as características para melhor atender ao Subúrbio Ferroviário de Salvador “sem ter que seccionar a população lindeira porque a rede é elevada. Além disso, o Monotrilho tem uma capacidade maior de transportar passageiros, com o conforto e rapidez que toda a cidade precisa ao se deslocar”, informa a Sedur - Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Bahia (A TARDE, 2021).

Conforme Brito (2020, p.42) para Hortênsia Pinho a mudança de nomenclatura do projeto, “não chamou a atenção do Ministério Público, apesar de dizer que é uma estratégia política do Estado”, para o MP-BA, o termo técnico atribuído ao novo modal, é Monotrilho. Entretanto, esse debate deveria ser feito por entes da sociedade civil, da academia e da imprensa.

Outra questão suscitada por Pinho foi a preocupação com possível processo de “gentrificação”⁷, onde ocorreria a valorização econômica do Subúrbio, com o aumento dos preços do mercado imobiliário, assim como, do custo de vida e conseqüentemente, levaria à expulsão da população local e instalação de empresas causando preocupação.

No que diz respeito ao retorno cultural à região do Subúrbio, José Eduardo Ferreira do Santos, 45 anos, Coordenador do Acervo da Laje, localizado no bairro de São João Cabrito/Plataforma, se diz preocupado com as devolutivas à comunidade na área cultural e artística; relembra e crítica as pichações feitas nas casas: “[...] que intervenção é essa em pleno 2020, com Pandemia, e nós não temos ciência do que pode ser?” (A TARDE, 2021). E, conclui dizendo:

Estamos abertos ao diálogo justamente porque para isso tem que haver uma contraposição cultural educativa de formação, de empregabilidade para nossa juventude, para os moradores daqui. Sem diálogo, haverá um impacto muito forte. Será que iremos perder a nossa identidade de Subúrbio Ferroviário? (A TARDE, 2021).

Também se configura preocupação para os moradores do Subúrbio Ferroviário:

- A suspensão da circulação dos trens;

⁷O termo refere-se a processos de mudança das paisagens urbanas, aos usos e significados de zonas antigas e/ou populares das cidades que apresentam sinais de degradação física, passando a atrair moradores de rendas mais elevadas.

Disponível em:

<https://ea.fflch.usp.br/conceito/gentrificacao#:~:text=Gentrifica%C3%A7%C3%A3o%20%7C%20Enciclop%C3%A9dia%20de%20Antropologia>.

- A falta de informação sobre as desapropriações de imóveis para construção do VLT.

Apesar de já terem sido informados sobre as desapropriações das casas, os moradores argumentaram que não existe nenhum detalhe de como isto irá ocorrer. “Ainda segundo os manifestantes, desde 2019 a empresa responsável pela obra faz visitas na localidade para fazer um cadastramento para indenizar as famílias. Mas não há informações sobre valores, nem o dia em que os valores serão pagos” (G1 BA, 2021).

Preocupações com a diminuição de postos de trabalho, redução e desativação de linhas de ônibus também são colocadas por Luiz Hamilton da Silva Moreira, Diretor do Sindicato dos Rodoviários da Bahia. Para ele, isso afeta diretamente diversas famílias:

Propomos a incorporação desses rodoviários que perderam e que perderão seus postos de trabalho com a implementação do Metrô e do VLT/ Monotrilho, mas até hoje nenhum foi admitido e/ ou incorporado, disse Luiz Hamilton, em audiência pública, no dia 09 de novembro de 2021.

Ao finalizar o debate na Audiência Pública do dia 09 de novembro de 2021, a Vereadora Maria Marighela concluiu dizendo o que ao longo da análise e observações pode se verificar:

Fica nítido que Salvador tem um problema central que é a ausência de participação nos diversos projetos, programas e ações da cidade. Precisamos discutir essa cultura política e de gestão que cria situações de projeto com a ausência da participação social. Participação é base de cidadania e democracia.

4.3 A despedida

Para os objetivos da presente Dissertação, nas últimas duas seções é possível acompanhar alguns depoimentos, observações, sentimentos e impressões da população do momento em que finda o Sistema Ferroviário de Salvador.

Após mais de 160 anos, o Sistema Ferroviário do Subúrbio de Salvador deixou de operar e despertou diferentes sentimentos e interesses na população soteropolitana e, gerou imensa saudade e despedida. De acordo com a Companhia de Transporte do Estado da Bahia (CTB), aos sábados, ou em dias normais, o fluxo de passageiros na primeira

estação (Calçada) gira em torno de 300 a 600 pessoas. Neste sábado, último dia de funcionamento do sistema, entre 5h45 até 12h, já foram contabilizados cerca de 1.217 passageiros na estação situada na sede da CTB no bairro da Calçada (G1, 2021).

Existem também aqueles que visitaram pela primeira vez o último dia do sistema de transporte, como por exemplo, o caso do morador do Cabula, para ele, as pessoas que trabalham e residem na Cidade Alta geralmente não usam o transporte [...].

Eu nunca tive a oportunidade de vir. Como eu soube que hoje é o último dia, vim me despedir, disse a passageira, Valéria, 40 anos, bacharel em direito e Paulo Henrique, 26, design de interiores (G1, 2021).

Sempre convidei meus amigos pra vir e nunca rolou. Percebo que tem muita gente que mora aqui e nunca veio. Não queria fazer parte disso e vim visitar, disse Valéria (G1, *ibid*).

Paulo Henrique teve os mesmos motivos para sair de casa rumo ao trem. Moro aqui há anos e nunca tive essa experiência. É um ponto histórico, que eu precisava ver pelo menos uma vez, explicou (G1, 2021).

Este sem dúvida foi um dos públicos observados que se apresentou naquele último sábado de circulação do trem, e aqueles que conheceram e se despediram do trem no mesmo dia. Para tanto, outros perfis também foram observados, incluindo essa pesquisadora.

Aqueles, para os quais o Modal marcou suas vidas de maneira constitutiva do “ser morador do subúrbio ferroviário”, incluindo aqueles que já não são moradores, mas continuam pertencendo àqueles espaços do subúrbio ferroviário, nasceram e/o cresceram ouvindo o som do apito do maquinista. Além da memória, alguns tinham nas estações de trem sua fonte de renda e o transporte mais acessível e democrático para transportar as mercadorias da feira para os bairros, à margem do Sistema Ferroviário e a pesca e mariscagem para escoamento desses produtos para a “cidade”.

Dito isso, mesmo no meio de uma Pandemia, o trem não ficou vazio, os moradores da região saíram de casa e foram se despedir do sistema ferroviário.

[...] Teve gente chorando, apresentando o trem para os filhos e, principalmente, tirando fotos para garantir, no último dia de existência do sistema ferroviário de trens da cidade, a sua lembrança eterna de um lugar guardado com muito carinho (JORNAL CORREIO, 2021).

Conforme o Jornal Correio (2021), a aposentada Maria Conceição Silva, 65 anos, moradora de Periperi, foi uma dessas pessoas que foram se despedir do trem e emocionada recordou das memórias e importância do sistema ferroviário em sua vida.

É muito triste, tô aqui emocionada dizendo adeus. Meu pai trabalhou nesse trem e, em uma época, minha família morou no trem porque nossa casa encheu de água, perdemos tudo. Moramos anos como outras famílias em vagões e, mesmo depois de morar, a ligação se manteve como transporte. Se eu vinha pra calçada, vinha de trem. Pra o hospital de Irmã Dulce, vinha de trem, tudo com ele. Vai deixar muitas saudades, faz parte da minha história e da de Salvador também, contou Conceição (JORNAL CORREIO, 2021).

Também em reportagem do Jornal citado, Dona Dinalva, 68, aposentada, moradora do bairro do Uruguai, declara:

Sempre que vinha visitar a família na capital com minha mãe, utilizava o trem. Naquela época, o trem ainda era movido a lenha. Um tempo muito bonito, que fui muito feliz. E acrescenta, hoje, trouxe minha neta pra andar de trem e contar nossa história no trem porque a memória é uma riqueza que ninguém pode nos tirar e precisamos passar (JORNAL CORREIO, 2021).

Por fim, o que vimos nessa despedida? Vimos diferentes atores sociais, indivíduos com experiências diversas com a cidade, a mobilidade urbana e, relações afetivas e simbólicas com o trem do subúrbio ferroviário. Tudo isso nos revelando que todos têm direito a esse trem, têm direito de conhecer, de ser informado sobre as mudanças, as substituições de modal e o “novo” projeto para o Subúrbio Ferroviário, mesmo morando em outro lugar, pois pertencemos a uma mesma cidade.

4.4 O amanhã sem o Trem de Ferro

Mesmo com as transformações da cidade ao longo dos anos, os aspectos relacionados à mobilidade, deslocamento e transporte do Subúrbio para o Centro de Salvador mostram-se precários e ineficientes e preocupam a população local. Entretanto, proclama - se que essa realidade mudará com a implementação do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), que vai substituir os históricos trens da região, em circulação desde 1860 (MOTTA; KUWANO, 2021).

Segundo o historiador Augusto Fiúza, até o final do século 19 a região do subúrbio ferroviário era completamente rural. Foi somente quando o Brasil deixou de ser Império que ocorreu o desenvolvimento e as instalações das indústrias no Subúrbio, que contribuíram para o processo e fundaram o primeiro sítio industrial do país. Então, “desde 1960 as pessoas em busca de emprego chegaram por lá para trabalhar nas fábricas e, posteriormente, no Porto de Aratu. Entretanto, após consolidação do Porto, o Subúrbio começa a ser ocupado pela população deixando de ser boemia”(MOTTA; KUWANO, 2021).

Segundo o historiador Carlos Nazaré, o trem transformou a maneira como as mercadorias eram transportadas e como as pessoas se movimentavam pela cidade ao inovar o método de transporte. Antes tínhamos cavalos, transportes marítimos, disse ele.

O trem inovou ao possibilitar, de maneira prática, o transporte robusto de mercadorias do Subúrbio Ferroviário para o centro de Salvador, um meio que não é só importante em um sentido histórico e cultural, mas também economicamente falando, enfatizou (CORREIO, 2021).

Com efeito, Motta e Kuwano (2021) em artigo do Jornal A Tarde ressalta que após a construção da Estrada de Ferro, o novo modal foi considerado inovador e contribuiria para o desenvolvimento da região. Entretanto, “por causa do alto custo da obra, pessoas pobres não puderam utilizar o meio de transporte logo no início”. Já os ônibus passaram a circular na década de 90 para complementar a área que o trem não contemplava.

Corroborando com as ideias de inovação e desenvolvimento para a região a Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano (Sedur) esclarece que a atual obra, com investimentos na ordem de R\$ 2,5 bilhões vai gerar, diretamente, 2.200 empregos além dos empregos indiretos em fase de execução, e 700 pessoas empregadas quando estiver em operação (G1, 2021).

Para o Governo, um dos legados da instalação do VLT é que vai gerar empregos no Subúrbio, ou seja, atividade econômica, “e essa é também a nossa contribuição para melhorar o problema social e aumentar a empregabilidade na região do Subúrbio Ferroviário” e oportunidade de novos negócios (G1, 2021).

Ainda segundo o secretário estadual de Desenvolvimento Urbano, Nelson Pelegrino, a viagem atual que durava em torno de duas horas, vai reduzir para 50 minutos;

concomitante a isso, reduzirá também o tempo de espera médio da população de duas horas ou mais para quatro minutos entre um trem e outro ao utilizar 28 trens com ar condicionado e wifi de forma rápida, segura, e de forma integrada (A TARDE, 2021).

Em 15 de fevereiro de 2021, após o processo de desativação da rede ferroviária, a Secretaria de Mobilidade (Semob) montou uma operação onde os agentes de trânsito e transporte observaram a demanda de passageiros e realizaram os ajustes para atender a nova demanda - para aqueles passageiros que puderam financeiramente passar a utilizar o ônibus para se locomover na região. Nesse sentido, oito veículos ao todo ficaram à disposição, em Paripe e no Largo do Luso, e mais oito no Terminal da França, para reforçar a frota de ônibus, neste primeiro momento, não havendo necessidade de criação de novas linhas, já que o itinerário dos ônibus atendia a região correspondente ao percurso do trem e diferentes regiões da cidade.

Agora, os usuários contam com a integração com outros modais pagando apenas uma passagem pelo período de 2 horas, utilizando o Salvador Card, opção que não contemplava a operação de trens, mas que deve contemplar o novo modal (VLT) (IBAHIA, 2021). Para tanto, segundo a reportagem do G1 Bahia, no primeiro dia sem o funcionamento do trem do Subúrbio, os usuários sentem o reflexo da falta do transporte e reclamam que a desativação provocará maior tempo de deslocamento para o mesmo trajeto dos trens e aumentará os gastos com transporte de ônibus. Dessa maneira, os passageiros terão que desembolsar na passagem de ônibus, em Salvador, de R\$ 4,20, diferente da passagem de trem que era de R\$ 0,50 (G1 BA, 2021).

Em entrevista ao G1 Bahia⁸, uma moradora, Geórgia Souza diz que utilizou o meio de transporte durante 20 anos, indo de casa, em Paripe, ao trabalho, que é um restaurante na Feira de São Joaquim, e argumenta que o gasto anterior com passagem era em média 24 reais ao mês, agora passará para 201,60 no mês.

Entretanto, cabe aqui salientar que os aumentos frequentes da tarifa dos ônibus implicarão em aumento no valor final do novo trem. Conforme a entrevistada, agora temos que sair mais cedo por conta do engarrafamento e o custo do transporte ficou

⁸ <https://g1.globo.com>

grande. Por isso: "Eu conversei com meu esposo, a gente está querendo alugar uma casa aqui nos Mares, na Calçada. A gente fez a comparação do transporte e o aluguel, vai sair a mesma coisa. A gente vai chegar mais cedo", disse (G1 BA, 2021).

Para trabalhadoras como marisqueiras e pescadores, a retirada do trem para a construção do Veículo Leve Sobre Trilhos - VLT dificulta a circulação e o deslocamento deles com seus produtos para a venda, os frutos do mar - peixes e mariscos.

Durante o período em foco, houve uma manifestação popular, em frente à Câmara de Salvador, com a participação de grupos que protestaram contra a interrupção do trem. Conforme o presidente da União de Bairros de Salvador, Joceval Tibúrcio:

O trem é uma ferramenta importante para a vida dessas pessoas. São 6 mil usuários. Somos contra o projeto inteiro, mas não se pode paralisar o serviço sem encontrar uma saída (JORNAL A TARDE, 2021).

Em outro momento, usuários do trem gritam palavras de ordem e reivindicam um transporte para os pescadores depois da suspensão da circulação dos trens em frente a antiga Estação de Paripe e denunciam a dificuldade de conseguir acessar o ônibus com suas mercadorias, além do valor da passagem.

Quando o trem parou, a gente não conseguiu mais nada, 'quebrou' nossas pernas. A gente não pode mais passar de um lado para o outro, não pode levar mais nada. Estamos sem saber o que fazer. Agora a coisa ficou mais difícil para gente, declarou um dos usuários na manifestação (FALCÃO, 2021).

Corroborando com os argumentos apresentados, outras mobilizações se seguiram, a exemplo, de protestos na Avenida Suburbana, onde um grupo de pescadores da região do Subúrbio faz protesto, reafirmando a dificuldade em se locomoverem com seus produtos, ou comprar outros para revender nos seus respectivos bairros, além da tarifa do ônibus.

Diante do ocorrido, quais foram as considerações do Governo frente a esta demanda sobre o valor do transporte e a locomoção dos marisqueiros e pescadores?

Para aqueles que não possuem o cartão, os promotores de venda ficaram no ponto de ônibus do Centro de Abastecimento de Paripe, na Estação do Trem de Periperi e no Largo do Luso entregando o Bilhete Avulso, que pode ser utilizado por qualquer pessoa sem a necessidade de uma identificação. A entrega será gratuita apenas para o cartão, que custa normalmente R\$5. Já as passagens devem ser adquiridas pelo usuário (IBAHIA, 2021).

Os manifestantes reivindicam também a colocação de sinalizações ao longo do trajeto do trem mostrando onde estaria o ponto mais próximo. Já no que tange a Tarifa Social, depois do impasse, de quem seria a responsabilidade por minimizar os impactos provocados pela desativação do trem, observou-se:

A prefeitura argumentou não ser possível a aplicação de tarifa social para aqueles que utilizavam os trens [...], que possuem uma tarifa muito abaixo do praticado pelos demais modais de transporte da cidade (IBAHIA, 2021).

Infelizmente a prefeitura não tem como arcar com uma tarifa social neste momento, visto que não há subsídio para as empresas de transporte de Salvador, que já estão passando por um momento difícil em decorrência da baixa demanda de passageiros, por conta da Pandemia, inclusive com uma das concessionárias sob intervenção, pontuou o secretário Muller (IBAHIA, 2021).

Outras preocupações apresentam-se, como a falta de trabalho depois da retirada dos sistemas ferroviários, como declaram vendedores e comerciantes, respectivamente. Como exemplo, Dona Maria, há 30 anos vendia bolachinhas, água e refrigerantes dentro da estação, nesta segunda-feira (15), com a desativação do Sistema Ferroviário de Salvador passou a ter dificuldades em vender a “guia”, seus produtos, fora da estação rodeada por outros trabalhadores e, levando-a dispensar o ajudante relatou no Jornal da Manhã (2021).

Também, segundo Sr. Moisés Souza, vendedor de queijo nas praias e morador da Base Naval, o aviso sobre o fim da circulação do trem foi tardio e não deu tempo para que eles, os usuários, pudessem se programar.

Não foi aberta uma negociação para que tivéssemos um transporte alternativo, que nos levasse, conduzisse até por um real seria viável, disse Souza (JORNAL DA MANHÃ, 2021).

Já os comerciantes de Paripe reclamam de redução de fluxo e queda nas vendas, além das incertezas se irão continuar naquela região, da Rua da Estação e ou o que irá acontecer.

Se iremos fazer parte do novo projeto ou indenizados. Entretanto seguimos com a incerteza do futuro (JORNAL DA MANHÃ, 2021).

Conforme informações históricas, Rafael Dantas, historiador, relata que a operação dos trens teve início em 1860 por um grupo empresarial inglês - Companhia do

São Francisco Railway. Na época, foi utilizado na construção da ferrovia o que existia de mais moderno e sofisticado. No princípio, a ferrovia chegava até o município de Alagoinhas, e depois até Juazeiro, e colocava Salvador no caminho do progresso e marco da modernidade, impulsionado pela Estrada de Ferro e a Estação da Calçada. Entretanto, com a chegada de outros modais, o Sistema ferroviário deixou de ser prioridade no Brasil. A modernidade foi cruel com a história sobre os trilhos. Ainda assim, os trens do Subúrbio mantiveram sua importância, principalmente, para as comunidades mais carentes, sendo a única opção de transporte viável para o público de baixa renda (TV Bahia, 2021).

Para esse historiador, o que estamos acompanhando, novamente, é o apelo à modernização e progresso do Subúrbio no que refere ao transporte. Vemos uma sobreposição do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) e o Sistema Ferroviário - de agora em diante, presentes nas memórias e nos registros das últimas viagens (Tv Bahia, 2021).

Em exibição no Bahia Meio Dia, em 12 de fevereiro de 2021, a Promotora de Justiça de Habitação e Urbanismo, Hortênsia Gomes Pinho esclarece:

A responsabilidade é do Estado da Bahia. [...] ao assumir o sistema de transporte do trem do Subúrbio, assume-se os trilhos, vagões e os usuários e, ao paralisar o sistema ferroviário, caberia ao Estado garantir solução alternativa para os usuários do modal. Entretanto não o fez e, responsabilizou a instância municipal a ofertar as soluções.

Conforme Pinho, o MP demonstrou que mais de 40% dos usuários estão abaixo da linha da pobreza. Em pesquisa já citada, realizada pelo Bákó- Escritório Público de Engenharia e Arquitetura da UFBA, Ministério Público Estadual e TeciMob, apontou-se também que:

- 90% dos usuários eram negros,
- 80% chegavam às estações a pé,
- E 70% dos usuários deixariam e /ou reduziam o uso da linha com a

mudança do modal.

A pesquisa apontou para o prejuízo socioeconômico, importante e decisivo no dia a dia da população e usuários de outrora, do trem - acessível e democrático – em comparação com o Monotrilho. Sendo assim, caberia ao Estado a busca de soluções alternativas determinadas pelo Tribunal de Justiça. No entanto, coube resumir e dizer que

os usuários do trem deveriam passar a usar o ônibus, mesmo demonstrando-se que a população não tem condições de pagar o valor da passagem.

Segundo a promotora citada acima, estudos sobre cobrança, pagamento e viabilidade da tarifa não foram feitos. O estudo realizado foi sobre o perfil dos usuários pelo Ministério Público, depois do Tribunal de Justiça determinar que o Estado o fizesse. Sendo assim, obteve-se a confirmação e o estudo concluiu que a população era realmente muito pobre, vivendo com meio salário mínimo. No entanto, apesar de saber a realidade socioeconômica da população usuária e tendo assumido o sistema do trem há 15 anos com tarifa de 0,50 centavos, o Estado paralisou o sistema de trens sem uma alternativa para as comunidades (BAHIA MEIO DIA, 2021).

Ainda segundo a promotora Hortênsia Pinho, para fazer o enfrentamento ao cumprimento da apresentação do cronograma e medidas alternativas compatíveis com a incapacidade financeira do usuário do trem, foi preciso oficializar a pauta com a mediação do Poder Judiciário, pois, os canais de negociação do Ministério Público com o Estado estavam esgarçados:

Desde 2018 a gente vem acompanhando isso e esgotamos todos os canais desse conflito de forma administrativa; foi necessário ingressar na justiça, disse Pinho, em entrevista ao Bahia Meio Dia, no dia 12 de fevereiro.

Para a promotora, esse é um projeto milionário, importante e necessário, mas que não pode desconsiderar os impactos negativos acarretados à população e outros.

[...] Um projeto dessa natureza e magnitude sem verificar os impactos negativos e principalmente para população economicamente vulnerável e dizer que não tem solução e informar que esgotou a possibilidade de estudos técnicos (Entrevista ao Bahia Meio dia, no dia 12 de fevereiro).

Conforme o secretário, Nelson Pelegrino, em reportagem divulgada em 08 de março de 2021, antes de fazer o encerramento do trem, foi feito um estudo de origem x destino, e as marisqueiras não apareciam enquanto usuárias do modal; se eventualmente apareciam eram de maneira sazonal, nunca ocorrendo transportes de peixe no sistema de transporte ferroviário. Se acontecia era em outro modal, o ônibus, esclarece.

Entretanto, essas informações são contestadas pela população e mobilizou várias ações após a desativação do trem. No entanto, o dado que levou Pelegrino a essa

conclusão, não foi apresentado à população e/ou sociedade pelo órgão estadual responsável.

Prosseguindo, ao ser questionado pela apresentadora do Jornal Bahia Meio dia sobre o custo com transporte da população que passaria de 0,50, trem, para agora 4,40, no ônibus, o Secretário argumentou que apenas 20% das pessoas pegavam o trem todos os dias - trabalhadores informais que trabalham na feira de São Joaquim e região. Para ele,

O problema é do sistema [...], é um problema social o que temos hoje, o problema de mobilidade em Salvador e no Brasil tem que ser enfrentado.

Para Pelegrino, só quem pode assegurar gratuidade no sistema Urbano e/ ou subsidiar a tarifa, é a Prefeitura. Entretanto, ao declarar isso, o secretário cita que o prefeito, Bruno Reis, diz não ter condições de estabelecer novo subsídio, porque ele gasta milhões de reais com a intervenção do Consórcio Salvador Norte, para a diminuição da crise que o sistema urbano está vivendo, disse Pelegrino (BAHIA MEIO DIA, 2021).

Continuando, afirma: “não nos negamos em discutir uma solução, mas essa solução tem que envolver, o Estado, a Prefeitura e Governo Federal, porque envolve subsídio, e envolve política de mobilidade, envolve intervir no transporte urbano e, não se pode intervir no transporte urbano, é a Prefeitura que administra o sistema urbano da cidade;

O que eu tenho para fazer é modernizar o trem do subúrbio, finaliza o Secretário.

Por fim, citamos um ato organizado em Paripe, no dia de agosto de 2021, no qual pescadores e marisqueiros voltam a protestar contra o encerramento do trem e buscam solução para as dificuldades encontradas para pagar a passagem dos ônibus, consideradas pelos manifestantes cara, e acarretando conseqüentemente menor circulação e reduzindo as vendas; já que, com o trem em circulação, o custo era mais barato e havia alguma mobilidade e circulação para vender a mercadoria (JORNAL DA MANHÃ, 2021).

Para concluir, apresentamos aqui algumas considerações levantadas no documentário “Trem no subúrbio, trilhos de resistências” de 2021, com direção de Carlos Pronzato. É interessante comentar que o documentário exhibe as reações da comunidade do Subúrbio de Salvador à desativação do Sistema Ferroviário de Salvador, pelo governo

do Estado da Bahia. O documentário também apresenta declarações e posicionamentos do Ministério Público, arquitetos, urbanistas, representantes de organizações sociais, lideranças comunitárias, moradores, pescadores e marisqueiras.

As considerações constataam os dados da análise feita até aqui. Assim, selecionamos algumas passagens que demonstram a percepção de cada um com a desativação dos trens, e posicionamento com a mudança de modal e os impactos.

Para Gilbert Lima Bahia, do Movimento Verde Trem, sua inquietação nas atividades diárias move-o a ir pegar o trem pela última vez em direção ao trabalho e verificar o sentimento de tristeza dos usuários naquele último dia.

Joseval Tiburcio, o Bau, presidente do Unibairros, argumenta que a população foi enganada, revelando que o projeto era VLT - não haveria troca da retirada da linha férrea - e agora passa a ser Monotrilho sobre pneus, eliminando a Via Férrea. Argumenta também a preocupação com exclusão das marisqueiras, pescadores e outros, do acesso ao novo modal, assim como acontece no Metrô.

Jamile Araújo, estudante, coloca que a modernização é bem-vinda, entretanto, o valor que eles estipulam vai pesar no bolso do morador periférico.

Ainda no que diz respeito ao valor da passagem, Edvalda, comerciante, e Maria, marisqueira, demonstram preocupação; para elas é inviável manter essa prática de ir ao Posto de Sardinha, em São João do Cabrito, se o trem for retirado e se o VLT/ Monotrilho tiver o valor do ônibus.

Joaquim, peixeiro questiona como as pessoas virão ao Porto? Não vão vir mais. Nesse sentido, me parece que em nenhum momento o governo comunicou a criação de uma Rede de Transporte, multimodal, com integração física e tarifária e desconsidera a população carente do subúrbio.

Já João Brito, Líder Comunitário, questiona a tomada de decisões sem consultar a população e de maneira apressada.

Corroborando com essa afirmativa Noemi, uma peixeira expõe que foi tudo decidido em cima da hora, as pessoas foram desprevenidas com a retirada do trem.

Em referência às audiências, para Marizete Pires, não foi explicado profundamente como seriam as paradas do VLT/Monotrilho as mulheres marisqueiras, peixeiros e feirantes.

Enquanto isso Lázaro Conceição, líder comunitário recorda que teve uma sequência de Audiências para falar do VLT, não do Monotrilho, para ele deveria ter ocorrido outras audiências para debater agora o VLT/ MONOTRILHO. É importante ressaltar que os custos de implementação são grandes, pois, primeiro se deve retirar os trilhos para depois instalar o VLT/Monotrilho, ao invés de manter o trem moderno e ampliar o transporte de passageiro e de carga caminhando junto com o desenvolvimento e preservando a história e a identidade cultural do subúrbio disse (Gilbert Lima e Joseval Tiburcio respectivamente).

Uma das reivindicações está relacionada com o fato da população expor a necessidade de ter um modal de passageiros e carga, que se comunicasse com o Porto de Salvador, e resgata-se a ferrovia entre os municípios, entretanto não foram atendidos.

Segundo o professor Carl Von Hauenschild a Monovia e/ou Monotrilho, não existe para transporte de carga.

Para Marivaldo Neves, do Mov. trem de ferro:

Não se sabe a quem atende um projeto dessa natureza, entretanto, o mais grave foi a propaganda enganosa, não é este o VLT previsto no programa de mobilidade urbana de Salvador, não foi esse o debatido.

Para ele, existe locação para o Monotrilho em Salvador, mas não é no Subúrbio. Com respeito a demanda, Hortênsia Pinho, Promotora do Ministério Público, foi previsto um média de 175 mil passageiros/ dia, caso isso não ocorra, o Estado vai ter que pagar (complementar) a diferença à concessionária.

Para Carlos Querino, e outros especialistas, esse volume de demanda não existe. Os cofres públicos vão para a operação que não terá nem retorno social nem econômico, conclui Carlos Alberto Querino, Arquiteto e Urbanista.

Sobre os impactos, colocou -se o problema paisagístico como visível, mas perceptivo por ser elevado e quebrar a lógica de mobilidade anterior, por trilho, e a social aos moradores que estão na faixa dos trilhos, desconsiderando suas necessidades econômicas e sociais.

Por fim, Hortênsia Pinho, promotora do Ministério Público, já citada, aborda mais uma vez a remoção de casas e de famílias:

A população está sendo retirada de maneira involuntária e coercitiva, é necessário o valor justo, que se inclua valores e cálculos, e exista uma definição sobre a permanência ou não no território, que se inclua a posse do terreno e permita a permanência do território. O que verificamos, no entanto é a indefinição.

Com efeito, concordamos que as transformações e as mudanças devem vir acompanhadas de participação, e devem ser deliberadas de forma a atender as demandas sociais.

Como vimos ao longo desta Dissertação, os dados apresentados corroboram entre si, muitos foram os pontos levantados pela sociedade, muitos foram os questionamentos e as imprecisões de informações. Entretanto, mesmo diante disso, a implementação do VLT/ monotrilha de Salvador vem ocorrendo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Situamos como ponto de partida o debate sobre a mobilidade urbana, o transporte público e as novas mobilidades de transporte integradas com outros modais que foram intensificadas pelas mobilizações de 2013, e pela Fifa⁹ com os jogos esportivos mundiais. Ao mesmo tempo, as pressões sociais e mobilizações pressionavam as instâncias governamentais para melhoria do sistema de transporte com participação social.

Nesse cenário, os estados e municípios tiveram um forte apelo global financeiro e esportivo, e da nova lógica neoliberal e de financeirização, estruturam um plano de mobilidade que integrava os diferentes transportes e modais a fim de atender as demandas sociais e reivindicatórias por transformações na mobilidade urbana e no cenário nacional e global.

Diante disso, muitas vezes com a justificativa de maior agilidade e rapidez na implementação e transparência, por ter vários atores envolvidos, e flexibilidade para soluções incompletas, a parceria pública- privada é acionada como modo operante desses empreendimentos de transporte, indicando uma cooperação entre os públicos e privados, compartilhamentos de serviços e os riscos de custo e benefícios, conduzindo a consultas e audiências.

A cidade de Salvador, primeira capital do Brasil, assimila tais transformações primeiramente com o Metrô, acompanhados do BRT e VLT. Vimos que os argumentos apresentados, nesse sentido, foram de integrar a cidade e seus vetores de expansão urbana e reduzir os deslocamentos. Para a parceria público- privada e o governo, o novo sistema de transportes prepara a cidade de Salvador para a nova reestruturação urbana da cidade.

Sendo assim, o presente trabalho analisou o processo de Consulta Pública à comunidade em torno da política pública de substituição do Sistema Ferroviário pelo sistema de Veículos Leves Sobre Trilhos (VLT) no trecho Calçada- Paripe, buscando mostrar:

- Os posicionamentos dos atores envolvidos na medida em muda toda a dinâmica social e experiência de transporte público dos suburbanos;

⁹Futebol. Sigla que se refere à Federação Internacional de Futebol (Associação); essa própria Federação.

- Os impactos verificáveis durante o processo de implementação do VLT/Monotrilho, a desativação do Sistema Ferroviário;

- E compreender o projeto de mobilidade urbana na atual organização sócio espacial do Subúrbio Ferroviário de Salvador e, na dinâmica de mobilidade o que incidirá decisivamente na ocupação, produção, reprodução e edificação desses espaços urbanos.

A essa pesquisa agregou-se a abordagem qualitativa, com a utilização de diferentes ferramentas de coleta de dados, tais como: Observação em audiências e eventos, pesquisa documental e relatório de audiência pública e trabalhos teóricos que deram conta de situar o leitor as discussões sobre mobilidade, participação, parceria público-privado. Acionamos também como instrumento de coleta de dados, os audiovisuais para elucidar a análise da presente pesquisa.

Enfrentamos os desafios durante as medidas restritivas e distanciamentos sociais fundamentais para diminuir a proliferação do vírus Covid 19 e, conseqüentemente, a redução de pessoas doentes e mortas, o que impactou em todos os setores da sociedade, inclusive na pesquisa. No entanto, todos os esforços foram despendidos com o objetivo de interpretar a presente análise, minimizando os riscos à saúde pública, e a pesquisadora.

Posto isso, nos últimos capítulos da presente pesquisa, foi possível acompanhar o processo de implementação do VLT/Monotrilho, os discursos e desenvolvimento desse projeto de PPP (segmento mobilidade) no Subúrbio Ferroviário de Salvador, assim como, verificar a participação da comunidade durante esse período.

Nesse momento, verificamos que os canais de participação da comunidade apesar de abertos pelo Governo não promoveram resultados concretos de participação, mas sim, instrumentalização dos espaços de participação e legitimação do governo. Revelou-se ainda, que o cronograma de operacionalização se deu de forma apressada, provocando inclusive constrangimentos entre as cooperações públicas e privadas rapidamente solucionadas com pedidos de desculpas da empresa responsável. Assim, o envolvimento da população da população durante o processo de implementação da PPP-VLT/Monotrilho se deu através de Audiências Públicas, ciclos e outros. No entanto, verifica-se, que a participação do setor popular no sentido de questionar e se fazer ouvir é extremamente difícil e, terem suas demandas atendidas é praticamente inexistente. A participação nesse contexto, significou garantir algum grau de escuta da população, conforme as leis e, a implementação do VLT/Monotrilho

Além disso, verificamos, que a utilização das normas, pelo poder público, que aparentemente estimulam a participação, por vezes, conduziu para se incorporar decisões de interesse específico. Já as pautas colocadas nas audiências, ciclos e outros assumem um caráter técnico e, a participação popular ficou desfavorecida e condicionada à presença, em vários momentos.

Apesar de evidenciarmos a insuficiência de debates públicos sobre o VLT/Monotrilho, faz-se necessário ressaltar que os atores sociais compareceram significativamente nas reuniões e audiências quando propostas, sejam elas promovidas pelo Ministério público ou por organismos políticos – Assembleia legislativa, universidade e governo.

Para tanto, as pressões das organizações não resultaram em alterações do projeto. As transformações ocorrem por pressões fora dos canais de participação. É preciso, qualificar a participação. Ressalto que o público quase sempre estava associado ao público diretamente afetado pelas desapropriações, lideranças e atores com articulações políticas. Nesse sentido o debate algumas vezes caminhava para a operacionalização das desapropriações que também não foram supridas.

Percebe-se que o neoliberalismo traz, em seu discurso, também, a participação popular para a construção democrática. Ou seja, apropria-se de um discurso progressista por grupos hegemônicos, deslocando seus sentidos e utilizando-se ao seu favor, validando a PPP - VLT/Monotrilho. Dessa maneira, a participação, atuou em sentido oposto ao que se esperava.

No entanto, foram as experiências recentes citadas a cima que viabilizaram as discussões acerca da mudança do modal, sem comunicação prévia à população, por exemplo. Porque, anteriormente ao ocorrido, a participação pareceu ainda mais sensível. Posto isso, a impressão é que o debate do projeto foi camuflado, pelas pichações nas casas, as desapropriações e remoções, indefinição de valores e o método de cálculo incompatível com o valor de mercado para indenização.

Enquanto algumas pessoas se mostravam convencidas do modo operante do empreendimento, repetitivas nos argumentos, com pouca participação e pouca possibilidade de mudança, ou seja, já estava dado, outros atores se posicionaram e criticaram essa participação. Conforme eles, o projeto estava apenas sendo apresentado, mas não houve uma discussão substancial. As demandas foram colocadas, mas nenhuma

tinha sido atendida ou levada em consideração, como por exemplo, as tarifas, a interrupção do trem, a substituição parcial pelo novo modal, o impacto paisagístico entre outros.

Restava apenas a escuta e em alguma medida mitigar os impactos do processo de implementação e outros, apesar de toda a luta e articulação dos moradores. Lembro aqui o percurso temporal, iniciado em 31 de julho de 2018, através do RESULTADO DO JULGAMENTO DA LICITAÇÃO - EDITAL N.º 01/2017 no qual a Comissão Especial de Licitação publicou para conhecimento público que, o Consórcio SKYRAIL BAHIA, era o vencedor do certame, para implantação das obras e sistemas, operação e manutenção do Veículo Leve Sobre Trilhos ou outro modal equivalente de transporte público sobre trilho, movido à propulsão elétrica no Subúrbio Ferroviário de Salvador.

No dia 10 de dezembro de 2019 foi assinada pelo governador Rui Costa a Ordem de Serviço para o início das obras do VLT do Subúrbio. Ou seja, com um lapso temporal curto para uma discussão mais efetiva e algumas chamadas de discussões com lideranças e um ciclo de apresentações aberto a toda a comunidade.

Destaca-se, ao longo da pesquisa, também a discussão sobre os impactos da implementação do projeto VLT/ Monotrilho advindos da mudança do modal proposta pela vencedora da licitação Skyrail Bahia e admitida pelo Governo do Estado da Bahia, sem ter sido discutido com a população, passando muitas vezes, a impressão que o Projeto aconteceria de qualquer forma.

Isto desloca o conceito de participação. Com efeito, no último capítulo, observamos o processo de desativação do trem. Nela, revelam-se angústia, medo, preocupação, desespero, memórias e descontentamento com a não participação da sociedade civil e/ da população nas tomadas de decisões sobre a desativação do trem em plena Pandemia, taxa de desemprego elevada e muitas pessoas tendo aquele como único meio de mobilidade para satisfazer suas necessidades de sobrevivência.

Para tanto, ao serem informados pelos jornais sobre a desativação dos trens sem diálogo com a população:

- Redes foram criadas para mitigar o processo e prorrogar o período de circulação do trem;

- Mas tais enfrentamentos com mobilizações de várias frentes; pescueiros, marisqueiras, sociedade civil, organizações, lideranças locais e Ministério Público não foram suficientes.

A desativação ocorreu sem considerar as comunidades que ali estão. Vemos ao longo dos processos como a participação é deslocada, passa a ter vários significados. Em alguns momentos a população é convocada e delibera coletivamente, outras individualmente, evidenciando questões individuais, em ambos os casos, mas não decide, em outros, ela é desconsiderada, ou assume um papel apenas normativo e institucionalizado, e assume um papel de escuta.

É importante dizer, que houve uma convergência entre a Pandemia e a questão política no Brasil. Saiu-se de um contexto de fortalecimento nos processos de participação e consulta nos grandes projetos para outro, de esvaziamento da participação nesses espaços. O governo acabou se inserindo nesse último contexto, de esvaziamento da participação, intensificada também pela questão da Pandemia.

Infere-se, portanto, que a participação recomendada nos instrumentos jurídicos ocorreu. Entretanto, verificamos que a participação assumiu um caráter instrumental nos espaços de participação. Assim, a gestão democrática e a institucionalização passaram a agir em um contexto neoliberal, havendo inclusive, o deslocamento do conceito de participação. Como vimos, as audiências apresentaram-se importantes, mas insuficientes. Pois, apesar da população ter sido chamada para participar, os debates se concentraram somente em apresentar o empreendimento, aumentar a escuta e validar o empreendimento. para parceria publica privada e escuta para a comunidade.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. **China mira investimentos em ferrovias e transportes urbanos no Brasil**. PODER360, 30.jul.2018. Disponível em: www.poder360.com.br/economia/china-mira-investimentos-em-ferrovias-e-transportes-urbanos-no-brasil/. Acesso em: 22 de novembro de 2019.

AGUIAR, Rodrigo. **Em protesto, grupo compara fim dos trens do Subúrbio ao coronavírus**. A TARDE. Salvador, 16 março. 2020. Disponível em: <https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/em-protesto-grupo-compara-fim-dos-trens-do-suburbio-ao-coronavirus-1113351>. Acesso em 28 mar. 2020.

ALCÂNTARA, José. **Pontos para uma análise sobre a legislação da mobilidade urbana de São Luís, MA**. Grupo de Trabalho: GR05 – Cidades no século XXI. 19º Congresso Brasileiro de Sociologia. UFSC, Florianópolis, 2019, 20p. Disponível em: http://www.sbs2019.sbsociologia.com.br/simposio/view?ID_SIMPOSIO=9. Acesso em: 3 de janeiro de 2020.

ALCÂNTARA; José; PEREIRA, Marcio. **A mobilidade e a expansão territorial na cidade de São Luís, MA: um novo paradigma social na ocupação do espaço urbano**. Cad. Metrópole, São Paulo, v. 19, n. 40, pp. 977-998, set/dez 2017. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S223699962017000300977&lng=pt&tlng=pt. Acesso em 14 de dezembro de 2019.

ALENCASTRO, Luíza et al. **Conselhos Gestores: Uma Bibliografia Anotada**. (Projeto Arranjos Participativos Locais), 2007, ABERS, Rebeca (Coord), IPOL, UnB, Brasília. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/participacao/images/pdfsconselhos/bibliografia_annotada_conselhos.pdf. Acesso em: 18 de março de 2020.

ANEXO 4 - **Projeto de Referência VLT do Subúrbio**. In: CONTRATO N° 01/2019, Contrato de Concessão Patrocinada para implantação e operação do VLT do Subúrbio. (TOMO I/III), Sedur, Salvador, 2019. Disponível em: http://www.sedur.ba.gov.br/arquivos/File/CONTRATODECONCESSAO_TOMOI_III.pdf. Acesso em: 13 ago. 2019.

Após mais de 160 anos, trens do subúrbio têm último dia de funcionamento neste sábado. G1 BA. Salvador, 13 fev. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/bahia>

/noticia/2021/02/13/ultima-viagem-do-trem-do-suburbio-ocorre-neste-sabado-sistema-deixa-de-operar-para-inicio-das-obras-do-vlt.ghtml. Acesso em: 16 fev. 2021.

BAHIA MEIO DIA. **Marisqueiras e pescadores fazem protesto e pedem a volta dos trens do subúrbio de Salvador.** In: Globoplay. Salvador, 8 mar. 2021. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/9329819/>. Acesso em: 11 mar. 2021.

BAHIA MEIO DIA. **MP aciona justiça para que o governo da Bahia não suspenda operação do trem na segunda.** In: Globoplay. Salvador, 12 fev. 2021. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/9263411/>. Acesso em: 18 fev. 2021.

BAHIA MEIO DIA. **Secretário de desenvolvimento urbano da Bahia comenta manifestação de pescadores.** In: Globoplay. Salvador, 8 mar. 2021. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/9329996/>. Acesso em: 8 mar. 2021.

BARBIÉRI, Luiz Felipe; MAZUI, Guilherme et al. **China cada vez mais faz parte do futuro do Brasil.** G1, São Paulo, 13. nov. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2019/11/13/bolsonaro-recebe-presidente-dachina-no-itamaraty-antes-de-cupula-de-lideres-do-brics.ghtml>. Acesso em: 13 de novembro de 2019.

BRASIL. 2004, **LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L11079.htm. Acesso em 7 de março de 2020.

BRASIL. 2016, **LEI Nº 13.334, DE 13 DE SETEMBRO DE 2016.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L11079.htm. Acesso em 8 de março de 2020.

BRITO, Daniel da Silva. **Do trem ao monotrilho: transformações históricas, técnicas e sociais no transporte do subúrbio de salvador.** 2020. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Comunicação com Habilitação em Jornalismo) – Faculdade de Comunicação, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/33389/1/Daniel%20Brito%20da%20Silva.pdf>. Acesso em: 6 set. 2021.

BRITO, Daniel; PINHO, Mário. **Monotrilho do Subúrbio: desapropriação e resistência.** Observatório da Mobilidade Salvador. Salvador, 16 de ago. 2021. Disponível

em: <https://www.obmobsalvador.org/post/monotrilho-do-sub%C3%93es-e-resistAAncias>. Acesso em: 18 de ago. 2021.

BRITO, Daniel; PINHO, Mário. **Porque não é correto chamar o Monotrilho do Subúrbio de VLT?**. Observatório da Mobilidade Salvador. Salvador, 7 ago. 2021. Disponível em: <https://www.obmobsalvador.org/post/por-que-n%C3%A3o-%C3%A9-correto-chamar-o-monotrilho-do-sub%C3%BArbio-de-vlt>. Acesso em: 14 ago. 2021.

BRITO, George. **Monotrilho no Subúrbio: Pesquisa aponta para prejuízo socioeconômico e da mobilidade de usuários do trem suburbano**. Ministério Público do Estado da Bahia. 06. mar. 2020. Salvador, 2020. Disponível em: <https://www.mpba.mp.br/noticia/50169>. Acesso em: 27 de abril de 2019.

CARTILHA FINAL – Conselho das Cidades. Participação cidadã na política de desenvolvimento urbano. Brasília, Ministério das Cidades, 2004.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (Org.). **Como Anda Salvador**. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2008.

CARVALHO, Osório Dias. **PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA NO MUNDO E NO BRASIL**. In _____. Parcerias Público-privadas como Instrumento de Implementação de Políticas Públicas. Brasília, 2014. XVII, pp, 17-45 Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Administração, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade (Face) – Universidade de Brasília.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2009. (Coleção Pensamento Crítico, volume 48).

CASTORE, M. Elena. Introdução. In CASTORE, M. Elena. **A fábrica e o bairro: um estudo sobre a paisagem industrial no bairro de Plataforma em Salvador**. 2013. Dissertação (Mestrado)- Faculdade de arquitetura da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2013.

CLEVIS, Flávio. **Concessões e PPPs em Transporte Público Coletivo de Passageiros: algumas reflexões. UITP - LatinAmerica**. São Paulo, 25 maio. 2016. Disponível em: <https://latinamerica.uitp.org/pt/concess%C3%B5es-e-ppps-em-trans-porte-p%C3%BAblico-coletivo-de-passageiros-algumas-reflex%C3%B5es>. Acesso em: 7 março. 2020.

COELHO, S. S.; SERPA, A. **Transporte Coletivo nas Periferias Metropolitanas: Estudos de Caso em Salvador, Bahia.** Geografia, Rio Claro-SP, v. 26, n. 2, p. 91-126, 2001.

CONTRATO Nº 02/2019. **Contrato de Concessão Patrocinado para implantação e operação do VLT do Subúrbio.** (TOMO II/III), Sedur, Salvador, 2019. Disponível em: http://www.sedur.ba.gov.br/arquivos/File/CONTRATODECONCESSAO_TOMOII_III.pdf. Acesso em: 13 ago. 2019.

CONTRATO Nº 03/2019. **Anexo 5 - Programa de Implantação e operação - PIO.** (TOMO III /III) Sedur, Salvador, 2019. Disponível em: <http://www.sedur.ba.gov.br/arquivos/File/CONTRATODECONCESSAO_TOMOIII_III.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2019.

CORREIO. **Choque entre trens deixa vários feridos no Lobato.** Correio, Salvador, 01. nov. 2019. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/choque-entre-trens-deixa-varios-feridos-no-lobato-veja-video/>>. Acesso em: 02 dez. 2019.

CORREIO. **Fora dos trilhos: soteropolitanos lotam trens do Subúrbio em despedida.** Salvador, 14 fev. 2022. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid//fora-dos-trilhos-soteropolitanoslotam-trens-do-suburbio-em-despedida/>. Acesso em: 20 fev. 2021.

CORREIO. **Princípio de incêndio em trem gera pânico e deixa feridos no Subúrbio.** Correio, Salvador, 04 set. 2019. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/principio-de-incendio-em-trem-gera-panico-e-deixa-feridos-no-suburbio/>. Acesso em: 02 dez. 2019.

CTB. **Contrato assinado para início das obras de implantação do VLT. Salvador.** 15. fev. 2019. Disponível em: <http://www.ctb.ba.gov.br/2019/02/327/Contrato-assinado-para-inicio-das-obras-de-implantacao-do-VLT.html>. Acesso em: 13 ago. 2019.

CTB. **Missão, Visão e Competências.** Salvador. Disponível em: <http://www.ctb.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=11>. Acesso em: 12 maio. 2019.

CTB. **Sobre a CTB. Salvador.** Disponível em: <http://www.ctb.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=6>. Acesso em: 12 maio. 2019.

CTB. VLT: Governo do Estado apresenta detalhes do projeto às comunidades do Subúrbio. 03 out. 2019. Disponível em: <http://www.ctb.ba.gov.br/2019/10/353/VLT-Governo-do-Estado-apresenta-detalhes-do-projeto-as-comunidades-do-Suburbio.html>. Acesso em: 05 dez. 2019.

CTB. Contrato assinado para início das obras de implantação do VLT. 15 fev. 2019. Disponível em: <http://www.ctb.ba.gov.br/2019/02/327/Contrato-assinado-para-inicio-das-obras-de-implantacao-do-VLT.html>. Acesso em: 05 dez. 2019.

CTB. Encontro sobre o VLT reúne gestores e moradores do Subúrbio. 13 set. 2019. Disponível em: <http://www.ctb.ba.gov.br/2019/09/349/Encontro-sobre-o-VLT-reune-gestores-e-moradores-do-Suburbio.html>. Acesso em: 05 dez. 2019.

CTB. Metrô e VLT do Subúrbio modernizam transporte urbano em Salvador. 01 abril. 2019. Disponível em: <http://www.ctb.ba.gov.br/2019/04/332/Metro-e-VLT-do-Suburbio-modernizam-transporte-urbano-em-Salvador.html>. Acesso em: 05 dez. 2019.

DA REDAÇÃO. Trem do Subúrbio faz última viagem neste sábado para início das obras do VLT. A TARDE. Salvador, 13 fev. 2021. Disponível em: <https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/trem-do-suburbio-faz-ultima-viagem-neste-sabado-para-inicio-das-obras-do-vlt-11146554#:~:text=SalvadorTrem%20do%20Sub%C3%BArbio%20faz%20%C3%BAltima%20viagem%20neste,in%C3%ADcio%20das%20obras%20do%20VLT&text=A%20Fase%201%20das%20obras,na%20Regi%C3%A3o%20Metropolitan%20de%20Salvador>. Acesso em: 16 fev. 2021.

DAGNINO, Evelina (2004). Sociedade civil, participação e cidadania: de que estamos falando?. En Daniel Mato (coord.), Políticas de ciudadanía y sociedad civil entiempos de globalización. Caracas: FACES, Universidad Central de Venezuela, pp. 95-110.

DE JESUS, Valdeck Almeida. Última viagem do trem suburbano. Poesia. In: Recanto das Letras, Salvador, 23 mar. 2021. Disponível em: <https://www.recantodasletras.com.br/poesias-do-social/7191050>. Acesso em: 23 mar. 2021.

DE SOUZA, Marcos. Em Salvador, o VLT não é um VLT. Mobilize Brasil. Salvador, 15 fev. 2021. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/12493/em-salvador-o-vlt-nao-e-um-vlt.html>. Acesso em: 15 fev. 2021.

DELGADO, Juan Pedro. **Organização social do território e mobilidade urbana. In: Salvador: transformações na ordem urbana metrópoles: território, coesão social e governança democrática.** Carvalho, Inaiá; Pereira, Gilberto (Orgs), Ribeiro, Luiz (coord). 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2014.

DIAS, Eduardo. **Ruim com ele, pior sem ele: passageiros explicam por que preferem andar de trem.** Correio, Salvador, 07 nov. 2019. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/ruim-com-ele-pior-sem-elepassageiros-explicam-por-que-preferem-andar-de-trem/> Acesso em: 02 dez. 2019.

ESPINHEIRA, Gey (Coord.); Regina T. LOPES; Antonio Mateus de C. SOARES; José Raimundo de Jesus SANTOS; Fernando C. LIMA NETO; Adailton B. G. FERREIRA. **Sociabilidade e Violência: criminalidade no cotidiano de vida dos moradores do Subúrbio Ferroviário de Salvador.** Salvador: Ministério Público do Estado da Bahia/Universidade Federal da Bahia, 2004, 204p.

FALCÃO, Camila. **Pescadores e marisqueiros realizam protesto contra desativação dos trens do Subúrbio Ferroviário.** RÁDIO SOCIEDDADE. Salvador, 23 fev. 2021. Disponível em: <https://sociedadeonline.com/pescadores-e-marisqueiros-realizam-protesto-contradesativacao-dos-trens-do-suburbio-ferroviario/>. Acesso em: 01 mar. 2021.

FALCHETTI, Cristhiane. **O Caráter Urbano dos Protestos de Junho de 2013: Um olhar sobre a cidade.** 18º Congresso Brasileiro de Sociologia, Grupo de Trabalho: GT-22 - Movimentos Sociais Contemporâneos, UnB, Brasília, 2017. 22p.

G1 BA. **Com desativação dos trens do subúrbio de Salvador, operação assistida de ônibus será implantada na segunda-feira.** Salvador, 12 fev. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2021/02/12/com-desativacao-dos-trens-do-suburbio-de-salvador-operacao-assistida-de-onibus-sera-implantada-na-segunda-feira.ghtml>. Acesso em: 12 fev. 2021.

G1 BAHIA. **Em 1º dia sem trem do Subúrbio, passageiros reclamam do valor da passagem de ônibus e deslocamento.** Salvador, 15 fev. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2021/02/15/em-1o-dia-sem-trem-do-suburbio-passageiros-reclamam-do-valor-da-passagem-de-onibus-e-deslocamento.ghtml>. Acesso em: 15 fev. 2021.

G1 BA. **Explosão atinge trem do subúrbio de Salvador e passageiros ficam feridos.** Salvador, 04 set. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2019/09/04/explosao-atinge-trem-do-suburbio-de-salvador.ghtml>. Acesso em: 02 dez. 2019.

G1 BA. **MP entra com ação para derrubar suspensão da operação do trem do Subúrbio de Salvador no dia 15 de fevereiro e solicita subsídio.** Salvador, 28 fev.2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2021/01/28/mp-entra-com-acao-para-derrubar-suspensao-da-operacao-do-trem-do-suburbio-de-salvador-no-dia-15-de-fevereiro.ghtml>. Acesso em:02 fev. 2021.

GARCIA, Antonia; SERPA, Angelo. Nem tudo é Rede. O Potencial Turístico do Subúrbio Ferroviário de Salvador sob a Ótica dos Moradores. In: **Fala periferia! Uma reflexão sobre a produção do espaço periférico metropolitano.** Salvador: UFBA, 2001. p. 235- 246. (Série UFBA em campo; Estudos).

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **ESTAÇÕES FERRÓVIARIAS DO BRASIL: SALVADOR (ESTAÇÃO CALÇADA).** Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_monte%20azul/salvador.htm. Acesso em: 14 out. 2017.

GOHN, M. da Glória. **Conselhos gestores na política social urbana e participação popular** Cadernos MetrÓpole n. 7, pp. 9-31, 1º sem. 2002. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/metropole/article/download/9257/6867>. Acesso em: 15 março de 2020.

GOHN, M. da Glória. **Os conselhos municipais e a gestão urbana.** In: SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos, RIBEIRO, Luiz César de Queiroz, AZEVEDO, Sérgio de (orgs). Governança democrática e poder local. Rio de Janeiro: Revan, Fase, 2004.

GOHN, M. da Glória. **TEORIAS SOBRE A PARTICIPAÇÃO SOCIAL: desafios para a compreensão das desigualdades sociais.** Caderno CrH, Salvador, v. 32, n. 85, p. 63-81, Jan/Abr. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.977/ccrh.v32i85.27655>. Acesso em: 13 março. 2020.

GONÇALVES, Jair. GOVBA. **Assinada ordem de serviço para início das obras do VLT.** Salvador, 10. dez. 2019. Disponível em: <http://www.ba.gov.br/noticias/assinada-ordem-de-servico-para-inicio-das-obras-do-vlt>. Acesso em: 16 de janeiro.

GONÇALVES, Jairo. **Para início de nova etapa das obras do VLT, trem do Subúrbio de Salvador deixa de operar em 15 de fevereiro.** Salvador, 26 jan. 2021. Disponível em: <http://www.bahia.ba.gov.br/2021/01/noticias/para-inicio-de-nova-etapa-das-obras-do-vlt-trem-do-suburbio-de-salvador-deixa-de-operar-em-15-de-fevereiro/>. Acesso em: 26 jan. 2021.

GONDIM, Linda M. P. “**Movimentos sociais contemporâneos no Brasil: a face invisível das Jornadas de Junho de 2013**”. Polis, Revista Latinoamericana Santiago v. 15, nº 44, 2016, pp. 357–379. Disponível em: <https://doi.org/10.4067/S0718-65682016000200016>. Acesso em: 18 março. 2020.

GOVBA. 27. ago. 2019. Disponível em: <http://www.ba.gov.br/noticias/vlt-e-apresentado-lideres-de-comunidades-do-suburbio-ferroviario>. Acesso em: 16 jan. 2020.

GUIMARÃES, Iracema et al. **Entre os Estudos Urbanos e Sociologia Urbana.** Revista Brasileira de Sociologia, Vol. 06, No. 12, Jan-Abr/2018. Disponível em: <http://www.sbsociologia.com.br/rbsociologia/index.php/rbs/article/view/358/207>. Acesso em: 5 de agosto de 2019.

HARVEY, David. **O NOVO IMPERIALISMO.** 2. ed. São Paulo, SP: Edições Loyola, 2005. 201 p.

JORNAL DA MANHÃ. **Comerciantes reclamam de falta de trabalho após retirada dos trens no subúrbio de Salvador.** In: Globoplay. Salvador, 16 fev. 2021. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/9272609/>. Acesso em: 17 fev. 2021.

JORNAL DA MANHÃ. **Funcionamento dos trens do Subúrbio termina neste final de semana, em Salvador.** Salvador, 12 fev. 2021. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/9262274/>. Acesso em: 16 fev. 2021.

JORNAL DA MANHÃ. **Ônibus substituem trens e se tornam principal opção de transporte no subúrbio de Salvador.** Salvador, 15 fev. 2021. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/9268959/>. Acesso em: 15 fev. 2021.

JORNAL DA MANHÃ. **Pescadores e marisqueiras realizam protesto e pedem volta dos trens no bairro de Paripe.** In: Globoplay. Salvador, 4 ago. 2021. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/9739624/>. Acesso em: 9 ago. 2021.

JORNAL DA MANHÃ. Trens completam uma semana sem funcionamento no subúrbio de Salvador. In: Globoplay. Salvador, 22 fev. 2021. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/9289289/>. Acesso em: 23 fev. 2021.

KUMANO, Yumi; MOTTA, Adriano. **Histórias e belezas do subúrbio**. Salvador, 03 jan. 2021. Disponível em: <https://atarde.com.br/muito/historias-e-belezas-do-suburbio-1141391>. Acesso em: 7 jan. 2021.

LEAL, Mari. **VLT/Monotrilho: 'Retrocesso tecnológico e de desenvolvimento'**. BAHIA NOTÍCIAS. Salvador, 29 jan. 2021. Disponível em: <https://www.bahianoticias.com.br/256185-vltmonotrilhoretrocessotecnologico-e-de-desenvolvimento-diz-urbanista.html>. Acesso em: 01 fev. 2021.

LIMA, Rafael. **Não há mobilidade urbana sem participação social**. 22 maio. 2019. Justificando. In: Questões Urbanas – uma coluna do IBDU e do BrCidades. Disponível em: <http://www.justificando.com/2019/05/22/nao-ha-mobilidade-urbana-sem-participacao-social/>. Acesso em: 2 ago. 2019.

LUNELLI, Paula; MEYER, Bernardo. **Mobilidade urbana e gestão de cidades: uma revisão bibliográfica sobre o tema**. CIDESP - I Congresso Internacional de Desempenho do Setor Público. Florianópolis- SC, 2017 P. 2092 - 2914.

MACHADO, Eduardo. **Projeto para o Subúrbio preocupa moradores**. A TARDE. Salvador, 08 dez. 2020. Disponível em: <https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/projeto-para-o-suburbio-preocupa-moradores-1138357>. Acesso em: 10 dez. 2020.

MACIEL, Camila. **Transporte público e planejamento urbano devem ser prioridade nos próximos anos**. BERALDO, Lílian (Edição). Agência Brasil, São Paulo, 09 ago. 2014. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2014-09/transporte-publico-e-planejamento-urbano-devem-ser-prioridade-nos-proximos-anos>. Acesso em: 27 novembro. 2019.

Moradores protestam contra desapropriação de imóveis para construção do VLT no Lobato, em Salvador. G1 BAHIA. Salvador, 12 fev. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2021/02/12/moradores-protestam-contradesapropriacao-de-imoveis-para-construcao-do-vlt-no-lobato-em-salvador.ghtml>. Acesso em: 14 fev. 2021.

MORENO DELGADO, Juan Pedro; DE SOUZA DO NASCIMENTO, Karina Albuquerque; SAMPAIO BAGGI, Márcia. AS DIMENSÕES DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL: SUBSÍDIOS PARA UM PROCESSO DE FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS INTEGRADAS. **Cadernos do CEAS: Revista crítica de humanidades**, [S.l.], n. 235, p. 93-111, dez. 2015. ISSN 2447-861X. Disponível em: <https://periodicos.ucs.br/index.php/cadernosdoceas/article/view/26/23>. Acesso em: 06 ago. 2022. doi:<http://dx.doi.org/10.25247/2447-861X.2015.n235.p93-111>.

MOURA, Rosa et al. **MOVIMENTO PENDULAR E PERSPECTIVAS DE PESQUISAS EM AGLOMERADOS URBANOS. SÃO PAULO EM PERSPECTIVA**, v. 19, n. 4, p. 121-133, out./dez. 2005.

MP-BA aciona Justiça para impedir paralisação de trem no subúrbio. A TARDE. Salvador, 12 fev. 2021. Disponível em: <<https://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/2157717-mpba-aciona-justica-para-impedir-paralisacao-de-trem-no-suburbio>>. Acesso em: 19 fev. 2021.

MP-BA aciona Justiça para que governo assegure transporte da população no Subúrbio. Bahia.ba. 27 de jan. 2021. Disponível em: <<https://bahia.ba/bahia/mp-ba-aciona-justica-para-que-governo-assegure-transporte-da-populacao-no-suburbio/>>. Acesso em: 30 jan. 2021.

NADALIN, Vanessa. **Localização de empregos formais e transporte público de massa.** IPEA. DIRUR DIRETORIA DE ESTUDOS E POLÍTICAS REGIONAIS, URBANAS E AMBIENTAIS. NOTA TÉCNICA. nº 13, Brasília: Ipea, 2018. Disponível em: <www.ipea.gov.br>. Acesso em: 4 abril. 2019.

O Caminho das Águas em Salvador: Bacias Hidrográficas, Bairros e Fontes. Santos, De Pinho et al. (orgs) Salvador: CIAGS/UFBA; SEMA, 2010. 486p.:il.;- (Coleção Gestão Social).

PASQUALETTO, A.; SOUZA, F. **A tecnologia do monotrilho para o transporte de passageiros.** Estudos, Goiânia, v. 41, especial, p. 43-55, 2014.

PELEGI, Alexandre. **Governo da Bahia assina contrato de "VLT Monotrilho elevado".** Mobilize Brasil. São Paulo, 13 fev. 2019. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11448/governo-da-bahia-assina-contrato-de-vlt-monotrilho-elevado.html>. Acesso em: 26 maio. 2019.

Pescadores e marisqueiras protestam contra o encerramento do serviço de trens do Subúrbio de Salvador. G1 BA. Salvador, 04 ago. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2021/08/04/pescadores-e-marisqueiras-protesta-no-suburbio-de-salvador-contr-o-encerramento-do-funcionamento-dos-trens-na-regiao.ghtml>. Acesso em: 04 ago. 2021.

Qual é a cor do trem?. CARVALHO, Rodrigo; ROCHA, Denière. idem. Salvador - Ba, Longa- Metragem, 1'25'', Doc, 2020.

RODRIGUES, Raul. **Projeto do VLT é apresentado na Câmara Municipal de Salvador.** CTB, 15. ago. 2019. Disponível em: <http://www.ba.gov.br/noticias/projeto-do-vlt-e-apresentado-na-camara-municipal-de-salvador>. Acesso em: 10 abril. 2019.

RODRIGUES; Juciano. **Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas.** R. TCEMG, Belo Horizonte, v. 34, n. 3, p. 80-93, jul./set. 2016.

ROSA, Victor. **Apesar de modernização, preços do VLT preocupam moradores do Subúrbio.** Salvador, 26 jan. 2021. Disponível em: [https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/apesar-de-modernizacao-precos-do-vlt-preocupam-moradores-do-suburbio-1144260#:~:text=Apesar%20de%20moderniza%C3%A7%C3%A3o%20pre%C3%A7os%20do%20VLT%20preocupam%20moradores%20do%20Sub%C3%BArbio,Publicado%20ter%C3%A7a%20feira&text=O%20sistema%20de%20Trens%20do,Leve%20de%20Transporte%20\(VLT\)](https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/apesar-de-modernizacao-precos-do-vlt-preocupam-moradores-do-suburbio-1144260#:~:text=Apesar%20de%20moderniza%C3%A7%C3%A3o%20pre%C3%A7os%20do%20VLT%20preocupam%20moradores%20do%20Sub%C3%BArbio,Publicado%20ter%C3%A7a%20feira&text=O%20sistema%20de%20Trens%20do,Leve%20de%20Transporte%20(VLT)). Acesso em: 01 de fev. 2021.

Salvador em outro foco. Subúrbio Ferroviário Sem os Trens. Salvador, 2011. Disponível em: <https://outrofoco.wordpress.com>. Acesso em: 17 out. 2017.

SANTOS, Jânio. Cidade em Movimento X Movimento na cidade. In: _____. **A cidade poli (multi)nucleada: a reestruturação do espaço urbano em Salvador.** Presidente Prudente: [s.n], 2008, p. 185-195.

SANTOS, Marcelo. **Monotrilho ou VLT? A discussão volta à tona.** Mobilize Brasil. São Paulo, 9 out. 2014. Disponível em: www.mobilize.org.br/noticias/7113/monotrilho-ou-vlt-a-discussao-volta-a-tona.html. Acesso em: 03 julho. 2021.

SANTOS, Tácio. **VLT é apresentado a líderes de comunidades do Subúrbio Ferroviário.** 27 ago. 2019. Disponível em: <http://www.ba.gov.br/noticias/vlt-e-apresentado-lideres-de-comunidades-do-suburbio-ferroviario>. Acesso em: 16 jan. 2020.

SEDUR. **Rui Costa assina Ordem de Serviço do VLT e Pelegrino destaca a integração do modal ao novo sistema de transporte Mobilidade Urbana.** GOVBA. 10. dez. 2019. Disponível em: <http://www.sedur.ba.gov.br/2019/12/1541/Rui-Costa-assina-Ordem-de-Servico-do-VLT-e-Pelegrino-destaca-a-integracao-do-modal-ao-novo-sistema-de-transporte.html>. Acesso em: 16 jan. 2020.

SEDUR. **VLT: Em Paripe, Governo do Estado encerra ciclo de apresentações para as comunidades.** 23 out. 2019. Disponível em: <http://www.sedur.ba.gov.br/2019/10/1526/VLT-Em-Paripe-Governo-encerra-ciclo-de-apresentacoes-para-as-comunidades.html>. Acesso em: 30 de out de 2019.

SEFAZ. PPP - Programa de Parcerias Público- Privadas. Salvador.

SEFAZ. Projeto Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), Salvador.

Sem trens, veja o que muda no transporte na região do Subúrbio. IBAHIA. Salvador, 15 fev. 2021. Disponível em: <https://www.ibahia.com/salvador/detalhes/noticiassem-trens-veja-o-que-muda-no-transporte-na-regiao-do-suburbio/>. Acesso em: 15 fev. 2021.

SERPA, Angelo. Morfologia Urbana e Apropriação Social dos Espaços Livres de Edificação Social dos Espaços Livres de Edificação na Periferia. In: **Fala periferia! Uma reflexão sobre a produção do espaço periférico metropolitano.** Salvador: UFBA, 2001. p. 235- 246. (Série UFBA em campo; Estudos).

SKARAIL BAHIA. 25 abril. 2020. **Plantão Social está ativo e atendendo comunidades do subúrbio.** Disponível em: <http://www.skyrailbahia.com.br/plantao-social-do-vlt-esta-ativo-e-atendendo-comunidades-do-suburbio>. Acesso em: 12 junho. 2020.

SKARAIL BAHIA. **Com atividades em home office, implantação do VLT segue avançando.** 25 abril. 2020. Disponível em: <http://www.skyrailbahia.com.br/com-atividades-em-home-office-implantacao-do-vlt-segue-avancando>. Acesso em: 12 junho. 2020.

SKARAIL BAHIA. **Skarail realiza mapeamento de pescadores e marisqueiros do subúrbio.** 3 mar. 2020. Disponível em: <http://www.skyrailbahia.com.br/skyrail-realiza-mapeamento-de-pescadores-e-marisqueiras-do-suburbio>. Acesso em: 10 junho. 2020.

SKARAIL BAHIA. **VLT: Conheça os detalhes do projeto que vai levar mais mobilidade ao subúrbio.** 25 nov. 2019. Disponível em: <http://www.skyrailbahia.com>.

br/o-que-e-um-vlt-conheca-os-detalhes-do-modal-que-vai-transformar-o-suburbio.

Acesso em: 10 junho. 2020.

SOUZA, Celina. Cooperação e Coordenação na Região Metropolitana de Salvador: o contexto institucional. In: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (Org.). **Como anda Salvador e sua Região Metropolitana**. 2. ed. Salvador; Edufba, 2008. p. 213-228.

Subúrbio Ferroviário Sem os Trens. Salvador em outro foco. Salvador, 2011. Disponível em: <https://outrofoco.wordpress.com>. Acesso em: 17 out. 2017.

TATAGIBA, Luciana; TEIXEIRA, Ana Cláudia. **Participação e democracia Velhos e novos desafios**. Civitas – Revista de Ciências Sociais, v. 6, n. 1, jan.-jun.2006. Disponível em: <http://revistaeletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/civitas/article/view/30>.

Acesso em: 11 março. 2020.

Trem do Subúrbio de Salvador deixará de operar em 15 de fevereiro para início de nova etapa das obras do VLT. G1 BA. Salvador, 26 jan. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2021/01/26/trem-do-suburbio-de-salvador-deixa-de-operar-em-15-de-fevereiro-para-inicio-de-nova-etapa-das-obras-do-vlt.ghtml>. Acesso em: 26 jan. 2021.

Trem do subúrbio, trilhos de resistência. PRONZATO, Carlos. Idem. Salvador - Ba, 50 '25", Doc, La Mestiza Audiovisual.

TV ALBA. 1 vídeo (1 min e 50 seg). **Frente Parlamentar em Defesa das Cidades e da Engenharia realiza debate sobre VLT**. Publicado pelo canal TV ALBA, 2019. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=uBsuC_quTGc&t=49s. Acesso em: 5 junho. 2020.

TV ALBA. 1 vídeo (8 min e 6 segs.). **TV ALBA Informa – implantação do VLT e Ginástica Laboral**. Publicado pelo canal TV ALBA, 2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=wxWaGgjGrt4>. Acesso em: 5 junho. 2020.

TV e Rádio Câmara Salvador. **Audiência Pública sobre Mobilidade no Subúrbio de Salvador**. In: Facebook. Disponível em: https://www.facebook.com/watch/live/ref=watch/live/?ref=watch_permalink&v=398706938620479. Acesso em: 10 nov. 2021.

Um pouco de História: A ponte. **Salvador em outro foco**. Salvador, 2012. Disponível em: <https://outrofoco.wordpress.com>. Acesso em: 17 out. 2017.

Um pouco de História: Subúrbio e Conselheiro. **Salvador em outro foco**. Salvador, 2010. Disponível em: <https://outrofoco.wordpress.com>. Acesso em: 17 out. 2017.

VILA-NOVA, Carolina. **China mira América Latina em seu maior projeto de influência exterior: Pequim deve usar reunião dos Brics no Brasil para propor adesão de países da região ao Beltand Road**. FOLHA DE SÃO PAULO, São Paulo, 24 mar. 2019.