

DA INTEGRAÇÃO REGIONAL À FRAGMENTAÇÃO DA METRÓPOLE: O CASO DO TREM DO SUBÚRBIO

Autor(01): Rodrigo Cabral Dias

Filiação institucional: UFBA

E-mail: rodrigo.cabral@ufba.br

RESUMO: Este trabalho, usando do método regressivo-progressivo lefebvreano, faz uma análise da condição de fragmentação da metrópole resultante do processo histórico de sucateamento e desativação da malha ferroviária do Subúrbio Ferroviário de Salvador. O estudo compreende a dinâmica regional que a malha ferroviária estava inserida em seu momento de criação e como essa integração foi desfeita e rearticulada a partir das rodovias no processo de metropolização. Essa regressão também cumpre o objetivo de identificar como a dinâmica do cotidiano da população do Subúrbio Ferroviário está ligada e dependente do uso do trem, constatando que a sua desativação acarreta em um isolamento e fragmentação dos moradores do lugar em relação aos centros de Salvador, problema que já se constata no presente.

Palavras-chave: Monotrilho; Mobilidade urbana; Metrópole fragmentada.

GT – 07: Geografia histórica urbana

INTRODUÇÃO

O Subúrbio Ferroviário de Salvador é um aglomerado de bairros populares situado na Cidade Baixa, ligado à baía de Todos os Santos. Este aglomerado se caracteriza pela continuidade geográfica, por uma história comum, pela influência da Baía de Todos os Santos como um elemento de ligação e pela ferrovia Calçada-Paripe enquanto outro grande fator aglutinador (FREITAS, 1965, p. 36). São bairros que nascem com a expansão da Cidade e com o aumento da população. Já em meados do século XIX, a ferrovia que faz a ligação Calçada-Paripe cumpre a função de indutora de algumas indústrias, atraindo uma população operária e, mais tarde, também se torna um vetor de expansão mais generalizado de outros

segmentos da população da Cidade (DIAS, 2016), entre eles: marisqueiros, pescadores e comerciantes populares.

Nessa parte da cidade identifica-se a concentração da população de baixa renda, com problemas de infraestrutura, baixa concentração de empregos formais e também baixo IDH-m. Além disso, existe a falta de conexão entre os bairros do Subúrbio Ferroviário e destes com o sistema viário estruturador da cidade, que nesta região apoia-se principalmente pela Av. Suburbana (PLANMOB, 2017). Dado esses elementos, o Subúrbio Ferroviário pode ser compreendido enquanto um aglomerado de bairros populares, no sentido que, como analisado por Dias (2016), apresenta uma fraca presença do Estado que garanta serviços públicos básicos como: infraestrutura de saneamento, saúde e educação ao mesmo tempo em que realiza relações de solidariedade e vizinhança como forma de resistência a essas ausências. Além disso, nos bairros populares, a violência também está presente no cotidiano, seja pela polícia, pelo tráfico de drogas e/ou por milícias. Por fim, o bairro popular também pode ser compreendido enquanto um lugar onde parte da população se encontra em condição de vulnerabilidade fundiária, ou seja, não passou por uma regularização fundiária, e está mais vulnerável a desapropriações e/ou remoções de suas moradias.

Dito isso, o processo de planejamento e construção do monotrilho (chamado de VLT pelo governo do Estado), no Subúrbio Ferroviário, ocorreu e está acontecendo de maneira bastante conflituosa e tensionada, marcado por diversos protestos e manifestações de moradores locais (G1 BAHIA, 2021). O tensionamento tem origem no fato de o Governo do estado, representado por Rui Costa (Partido dos Trabalhadores - PT), ter realizado audiências públicas e debates para a implementação de um VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), que iria preservar a linha ferroviária substituindo e modernizando o trem. Porém, após realizada a licitação, o projeto muda para um outro modal, o monotrilho, que prevê a destruição e descarte de toda a linha férrea, projeto que não foi debatido com toda a comunidade afetada (LUGAR COMUM, 2020).

Estes protestos têm como reivindicação principal o direito fundamental de mobilidade urbana, negado pelo aumento em mais de 900% do valor da tarifa (era de R\$0,50 e passa a ser R\$4,90 - valor do ano de 2022), assim como o direito à moradia, que será comprometido com as desapropriações previstas na obra, mesmo em tempos de pandemia, como a que vivemos

do COVID-19. Uma pesquisa coletiva realizada envolvendo Ministério Público, que está presente no processo de reivindicação junto aos moradores do lugar, por meio da promotora Hortênsia Pinho, afirma que: 40% dos usuários do trem têm uma renda per capita de $\frac{1}{4}$ de salário-mínimo ou menos (MP-BA, CIDADE POPULAR, BAKÓ, TEC & MOB, 2020). Dessa forma, esse aumento representa um impacto no acesso ao transporte por quase metade da população do Subúrbio que usa o trem. Dito isso, fica o questionamento: quem irá utilizar o monotrilho? A população do lugar está incluída nesse projeto de mobilidade?

Além disso, como já foi colocado, a construção desse novo modal de transporte prevê a desapropriação e remoção de famílias 364 (projeção inicial) que se encontram “no caminho” do trajeto idealizado pelo projeto (SKYRAIL BAHIA, 2019, p. 6). No documento de desapropriação, produzido pela empresa Skyrail, responsável pela obra e pelo projeto, já está previsto que 70 famílias das 364 serão apenas desapropriadas, sem direito a reassentamento, argumentando que essas famílias encontram-se ocupando uma área pertencente à União, no entorno dos trilhos. Já na Audiência convocada pelo Ministério Público, que ocorreu no dia 29 de abril de 2022, a empresa declara que serão 640 famílias desapropriadas (não houve distinção de quantas terão direito ao reassentamento). Porém, como colocado pela promotora Hortênsia Pinho (PRONZATO, min 10, 2021), essas famílias já estão a mais de 5 anos ocupando essas áreas, fazendo jus a Concessão de Uso Especial para Fins de Moradia (CUEM), previsto no artigo 1.225, inciso XI e XII do Código Civil. Não podemos esquecer que estamos, desde 2020, vivendo uma crise sanitária calamitosa causada pela pandemia, e que a retirada dessas famílias de suas casas aumenta exponencialmente os riscos desses sujeitos se contaminarem e as suas situações de vulnerabilidade como um todo.

Dito isso, o processo de desapropriação ocorre sem estar associado a um trabalho de assistência social, acompanhamento para o reassentamento e uma indenização justa, mesmo em uma situação que já é de remoção coercitiva, como também foi apontado pelo Ministério Público. Os moradores locais afirmam que não foram informados sobre o valor das indenizações e nem sobre o momento das desapropriações, estando desassistido pelo poder público e ficando em uma situação de insegurança em relação à permanência em suas moradias. Lefebvre (2016), destaca como o processo de produção do espaço ocorre de maneira contraditória, onde diferentes agentes e sujeitos entram em conflito, principalmente

ligados a interesses antagônicos relativos às suas posições de classe dentro da sociedade, as chamadas contradições do espaço.

Harvey (2005) analisa o processo de recriação do ambiente construído (transformações na paisagem e na produção do espaço) com o objetivo de atender a acumulação de capital. Nesse caso, a construção do monotrilho, causando a remoção de centenas de famílias, para garantir os interesses de acumulação de capitais americanos (empresa Metrogreen) e chineses (empresa Build Your Dreams – BYD), do consórcio Skyrail (LUGAR COMUM, 2020), responsáveis pela aplicação da tecnologia. As diversas manifestações contra o projeto demonstram as contradições ligadas a essa obra, principalmente na relação entre contemplar os interesses da população do lugar (diretamente afetada) e atender os interesses de acumulação capitalista (em escala global).

Dessa forma, está presente a contradição fundamental entre valor de uso e valor de troca na lógica empreendedorismo urbano, como apontado por Harvey (2005), em que o espaço também passa a ser uma mercadoria e a cidade um negócio. Nesse contexto, a população do Subúrbio quer manter o seu direito de deslocamento por um valor compatível com a sua renda, para a reprodução da sua vida na cidade, além do seu direito à moradia. Enquanto isso, o capital estrangeiro, por meio da mediação do Governo do Estado, garante a sua acumulação a partir da concessão do Estado e das transformações na morfologia do Subúrbio e da produção do espaço, por 35 anos (tempo previsto da concessão).

A importância do trem, o seu valor de uso, para a população do Subúrbio Ferroviário pode ser compreendida a partir dos próprios relatos desses sujeitos. No documentário, lançado em 2021, intitulado “TREM DO SUBÚRBIO: TRILHOS DE RESISTÊNCIA”, dirigido por Carlos Pronzato, é exposta a realidade dos pescadores e marisqueiros do subúrbio, que trabalham no Porto da Sardinha e usam o trem para levar as suas mercadorias para a feira de São Joaquim, e que serão diretamente afetados pelo aumento da tarifa, tal como relata o pescador Junior “o trem aqui é necessário. Não só pra mim, mas como pra todos os trabalhadores que não moram aqui por perto, pela redondeza. Cinquenta centavos já é alguma coisa. Mas querer tirar o trem pra botar de quatro e vinte aí já fica demais pra gente, né?” (PRONZATO, min 11, 2021).

A pescadora Edvalda também relata o mesmo problema: "Se não tiver o trem não é viável eu vir mais pra cá. Porque vai sair muito caro, entendeu? E eu não posso repassar isso pros meus clientes" (PRONZATO, min 11, 2021). Além da importância da tarifa acessível do trem, principalmente, para os pescadores, marisqueiros e comerciantes populares conseguirem manter os seus trabalhos, o trem também tem uma importância simbólica para a população do Subúrbio Ferroviário, como diz o Pio, membro do Centro Espírita Cruz da Redenção (CECRE/ Periperi):

"a rede ferroviária, pra mim, é um patrimônio do Subúrbio. Onde todos nós éramos beneficiados, e somos até hoje. Apesar de ser uma empresa sucateada, desprezada... Se eles mantivessem uma boa manutenção, não precisaria gastar tanto dinheiro com outro tipo de transporte" (PRONZATO, min 18-19, 2021).

Outro morador do lugar, José Baleiro, comerciante, também relata: "Tem que ser tombado. Isso aí é um patrimônio do povo" (PRONZATO, min 19, 2021). Dessa forma, é possível compreender as diversas determinações envolvidas no valor de uso do trem para a população do Subúrbio, tanto pela dimensão da mobilidade urbana, quanto pela dimensão imaterial e simbólica.

O espaço urbano, assim como a sociedade urbana, apresenta uma qualidade distinta da sociedade industrial, pois o processo de produção do espaço ganha uma nova centralidade na reprodução da sociedade capitalista. Lefebvre (2016) analisa que, na reprodução da sociedade urbana, a construção civil e os processos de expansão e reconstrução das cidades adquirem uma maior relevância para a reprodução das relações capitalistas de produção, pois há uma maior concentração de capital variável (força de trabalho) nesses processos, alterando a composição orgânica (relação entre o valor da força de trabalho e o maquinário somado às matérias primas necessárias à produção) do capital. Ou seja, também como apontado por Harvey (2005), uma das alternativas para a garantia da acumulação, encontrada pelas classes dominantes nas metrópoles, representadas principalmente pelo capital financeiro e de construção civil, é o processo de produção do espaço por meio de obras de infraestrutura nas cidades. Essas obras contêm uma maior presença de capital variável (força de trabalho), e assim consegue garantir a retomada das taxas de lucro com a produção de valor na realização desses trabalhos pelos operários de construção civil, além da transferência do dinheiro público para essas frações do capital, nas assim chamadas Parcerias Público Privadas (PPP).

Nesse sentido, a investigação deste processo de desapropriação e produção do espaço, marcado por conflitos de interesses que se manifestam na vida cotidiana, implica a compreensão dos agentes e sujeitos beneficiados e impactados por esta obra. Para isso, será necessário compreender o processo histórico de sucateamento do trem do Subúrbio, que se inicia desde a década de 50 e se intensifica na década de 90, com a aplicação das políticas neoliberais no planejamento urbano (LUGAR COMUM, 2020). Dessa forma, foi realizada uma análise histórica do processo de sucateamento do trem e amputação da malha ferroviária até a desativação do trem do Subúrbio a partir de um movimento regressivo-progressivo, em que se regrediu ao passado do objeto para compreender a sua condição no presente (MARTINS, 1996). Por fim, esse trabalho irá, como parte do processo de investigação dessa contradição presente no Subúrbio, analisar os fatores históricos que levaram à desarticulação regional e a um processo de fragmentação da metrópole (SANTOS, 2019).

EXPORTAÇÃO DE CAPITAIS E A FORMAÇÃO DA VIA FÉRREA

O período de instalação da via férrea, pela companhia inglesa “*Bahia and San Francisco Railway*”, na Bahia, se insere em um contexto global do capitalismo monopolista e das primeiras gerações das grandes exportações de capitais. A ferrovia se enquadra enquanto um capital exportado, nesse caso do trem do Subúrbio, havia o controle financeiro e tecnológico estabelecido pela Inglaterra. Lenin (2012, p. 93) faz uma precisa análise do processo de formação do monopólio inglês, que se torna fornecedor de produtos manufaturados para o mundo, enquanto países como o Brasil aprofundaram o seu papel de fornecedores de matérias primas. O autor coloca como as políticas protecionistas que surgiram durante os processos de independência do século XIX gerou um excedente de capital nos países industrializados que levou a um processo de exportação de capitais enquanto estratégia para continuar o processo de acumulação.

Os investimentos estrangeiros relativos à exportação de capitais para América Latina na construção de ferrovias também é identificado por Hobsbawm (1979) quando ele diz que a extensão da rede aumentou consideravelmente de tamanho. Além disso, essa instalação da ferrovia veio acompanhada de um processo migratório de trabalhadores especializados da Europa e se tornou um fator de atração dos migrantes no período. Nesse contexto, a

Grã-Bretanha se estabeleceu enquanto o maior exportador de capitais, de serviços financeiros e comerciais "invisíveis" e de serviços de transporte (HOBBSAWM, 1988, p.64).

A dinâmica imperialista vinculada à exportação de capitais diz respeito, principalmente, à transferência financeira. Essa transferência ocorre pois a propriedade da ferrovia continua pertencendo ao seu país de origem, nesse caso, inglês. Ou seja, mesmo estando em território brasileiro, os lucros provenientes da circulação do trem, serão transferidos para o país de origem daquele capital. Esses contratos são estabelecidos apenas em condições particularmente vantajosas para os capitais externos, com garantias especiais de rendimento (LENIN, 2012, p. 134).

Dessa forma, o período do fim da dominação colonial foi seguido por uma dominação financeira, que, na Bahia, lucrava com o fluxo de mercadorias e cargas da produção do açúcar, tabaco e algodão. Além do transporte de cargas, o trem cumpria um importante papel no transporte de passageiros, tendo surgido como uma opção acessível à população e que ligava o litoral (Salvador) ao sertão (Alagoinhas) da Bahia (SAMPAIO, 2011) e agindo na integração regional do Recôncavo Baiano (LUGAR COMUM, 2020). Azevedo (2011) identifica como as vilas que gravitam em torno do porto de Salvador tiveram a sua importância potencializada com a criação da estrada de ferro que teria estações nessas vilas, na segunda metade do século XIX.

A Companhia do Trem foi nacionalizada em 1901. Com a expansão da ferrovia até Sergipe, Minas Gerais, permitindo acessar o Rio de Janeiro, São Paulo, Espírito Santos e Goiás, além da duplicação e eletrificação da linha férrea (LUGAR COMUM, 2020). Santos (2012, p.44) coloca que nesse período o Estado da Bahia está na vanguarda quanto ao desenvolvimento ferroviário no Brasil e que a via férrea segue praticamente o traçado das estradas tradicionais de gado, é a antiga Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro.

A Estação de Calçada, em Salvador, é o ponto inicial da Viação Férrea Federal Leste Brasileira (VFFLB), principal ferrovia baiana que integra a Rede Ferroviária Federal S/A. Sendo assim, originada em um posto marítimo, onde termina a planície estreita e rasa da Cidade Baixa, que se estende encostada à escarpa de Salvador, a VFFLB prova ser uma estrada típica de penetração. Dessa forma, sua posição orientou para o centro e avanço das

estradas de ferro na metade oriental do Estado, atingindo também os Estados de Sergipe, Piauí, Pernambuco e Minas Gerais (FREITAS, 1965, p. 39).

Na escala regional, a ideia de uma estrada de ferro que saísse da capital da então província da Bahia e alcançasse a margem direita do São Francisco era defendida por políticos influentes, que tinham interesses comerciais na região. Nessa época, alcançar o rio era uma questão de importância nacional (REBOUÇAS, 2011). Essa importância se dava tanto na função social de integrar os sertanejos com a capital, retirando-os do isolamento, na exportação dos produtos agrícolas para os latifundiários locais, e em relação a facilitação do processo de acumulação dos capitais ingleses, que agora poderiam distribuir seus produtos manufaturados em novos territórios (REBOUÇAS, 2011, p. 150).

A relevância político-social que o trem cumpriu no sertão é bem sintetizada por Rebouças (2011, p.150-151) quando escreve que:

“Para os políticos, representava um instrumento de poder na região mais árida da Província da Bahia, com uma população castigada pelas secas constantes que assolavam periodicamente o sertão e que foram, com frequência, utilizadas em campanhas eleitorais. O trem levava para aquela região sofrida a esperança de vida, cumprindo um papel humanitário. Por isso, as ferrovias, mesmo com intenções político-partidárias, eram tão importantes para o povo do sertão.”

Em Salvador, a mobilidade urbana das cidades ainda era bastante artesanal. Eram usados cavalos e mulas, mas, principalmente, os pés nus dos homens negros, escravizados ou não (SAMPAIO, 2005, p.97). Poucos conseguiam recorrer aos carros de bois, devido ao relevo da cidade que é composto de ruas estreitas, tortuosas, desniveladas e com muitas ladeiras. Sendo assim, após a chegada do trem, esse passou a ser o transporte preferido: era mais moderno, cômodo e rápido.

Após instalada e operando, a ferrovia atuou enquanto um novo centro gravitacional de concentração de ocupações e loteamentos. As estações do trem foram um fator condicionador da evolução do bairro através da via férrea como traço de união do bairro, com os subúrbios, o interior e outros estados (FREITAS, 1965). Santos e Viana (1965, p. 67) descrevem como o fator de facilidade de transporte, com preço mais acessível que em muitos bairros dentro da capital, que favoreceu o avanço da ocupação residencial em Paripe (bairro do Subúrbio

Ferroviário). A maioria da população desse lugar vive em função do centro da capital, onde trabalha, estuda e se abastece, deslocando-se diariamente nos trens.

Entre os anos 30 e 40 do século XX, a Bahia vivia uma instabilidade política devido a transferência do eixo central político econômico para o sudeste. Frente a essa crise, os poderes públicos estaduais e municipais realizaram obras de infraestrutura visando reinserir o Estado nos circuitos mais dinâmicos da economia do país (FERNANDES, 2011). Esses investimentos se materializam no Subúrbio em obras de ampliação da via férrea, com a duplicação do trecho até Paripe, construção da ponte São João sobre a enseada dos Cabritos e chegada de 3 locomotivas diesel/elétrica (SANTURIAN, 1992). O aglomerado de bairros do Subúrbio Ferroviário tem a concentração de uma população operária, devido a presença de indústrias no lugar, mas que também passa a ser mais amplamente ocupada por pescadores, marisqueiros, além dos ferroviários, passando por um período de crescimento demográfico (DIAS, 2019).

PETROBRAS E A NOVA HEGEMONIA DO MODAL RODOVIÁRIO

Mesmo com os investimentos dos políticos locais, a economia de Salvador em particular, e do Nordeste em geral, não consegue se recuperar da crise que se consolida com a mudança do eixo regional político-econômico para o sudeste. Porém, essa decadência se iniciou, em escala global, desde a consolidação de Cuba e das Antilhas como os principais exportadores de cana no século XIX, retirando o protagonismo do nordeste brasileiro (OLIVEIRA, 1987). Esse período é equivocadamente chamado de “enigma baiano”, como se tratasse de um fenômeno que não tivesse suas causas identificadas, mas que é analisado por Oliveira (1987) em sua obra “O elo perdido”, mostrando as limitações das ações da SUDENE em superar essa crise.

No começo da década de 50, Salvador começa a ser sacudida de sua longa letargia pela instalação das atividades da PETROBRAS (OLIVEIRA, 1987, p. 17). No ano de 1957, todas as ferrovias regionais foram encampadas pelo Governo Federal, criando a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), vinculada ao Ministério dos Transportes. Entre o período de 1940 a 1970 o Brasil e a Bahia passam por um processo de desenvolvimento industrial e grande crescimento demográfico relacionada com as políticas econômicas

desenvolvimentistas, tendo São Paulo como dirigente dessa expansão capitalista no Brasil (OLIVEIRA, 1987, p. 41).

Com a implementação da indústria automobilística nacional em meados do século XX, o processo de urbanização se acelera com a consolidação das novas redes urbanas que se formam nos enclaves das via férreas e rodovias, marginalizando as antigas vilas-Portos. Esse novo cenário econômico não contempla o Recôncavo Tradicional do tabaco, do açúcar e da farinha de mandioca (AZEVEDO, 2011). Dessa forma, o que inicialmente era uma malha ferroviária que agia enquanto indutora de uma integração regional, começa a ser sucateada em detrimento da hegemonia imposta pelo modal rodoviário no país, no que tange às condições gerais de reprodução capitalista, cumpre a função de circulação de mercadorias.

Em Salvador, nesse período, com o crescimento do modelo rodoviarista no país, a chegada da PETROBRAS e a construção do Centro Industrial de Aratu (CIA) na Bahia, são implantadas em Salvador as primeiras avenidas de vales, emergindo um processo de metropolização. Além disso, também ocorre a desativação dos bondes como transportes públicos, dando início ao predomínio do transporte por ônibus e forçando a população ao uso desse modal, consolidando a nova hegemonia do sistema rodoviário em detrimento do ferroviário (ROCHA, 2011). Santos (2019) fala desse processo dizendo que não apenas no Brasil, mas em outros países da América Latina, o desenvolvimento do sistema ferroviário foi abortado pela implantação de um modelo rodoviário que iria dominar tanto a configuração territorial do país como a configuração urbana.

APROFUNDAMENTO DO SUCATEAMENTO DO TREM E A FRAGMENTAÇÃO DA METRÓPOLE

O aborto do desenvolvimento do sistema ferroviário em geral, que integrava diferentes regiões do país, e o processo de sucateamento dos trens do Subúrbio em particular já começa a manifestar seus sintomas. A partir de 1972, também em decorrência da privatização da Rede Ferroviária Federal, o trecho da linha que ia até o município de Simões Filho foi sendo abandonado aos poucos, restando nos anos 80 somente o trecho que ligava os bairros da Calçada a Paripe em Salvador, a partir de então passando a realizar somente o transporte de passageiros (ROCHA, 2011).

O sistema é gerido pela CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, constituída em 1974. O Trem é desconectado do interior do Estado, em função da priorização do transporte rodoviário em todo o país. Nessa época, o tempo de espera chegava até 15 minutos. O trem movimentava, então, cerca de 30 mil passageiros por dia (LUGAR COMUM, 2020). Como perdeu a sua importância para as oligarquias locais no transporte dos produtos agrícolas produzidos para exportação, devido a nova concorrência e predominância do modal rodoviário, o uso do trem passou a ser majoritariamente para o transporte de passageiros (FREITAS, 1965). E desde a década de 60 que a maior parte da população utiliza o trem nas viagens centro-subúrbio ou vice-versa é constituída por estudantes, operários e trabalhadores cujos salários são modestos (população de baixa renda) (FREITAS, 1965).

Peixoto e Caldas (1965) descrevem como o trem era o único meio de transporte disponível para a população de Periperi (bairro que pertence ao aglomerado do Subúrbio Ferroviário), que usava o trem para chegar em Salvador. As autoras também identificam como, mesmo com a inauguração das rodovias e das linhas de ônibus, a população do lugar continuou preferindo o transporte ferroviário, e justificam isso, essencialmente, pela diferença significativa no valor entre ambos, sendo o trem muito mais barato e acessível.

Outro elemento importante destacado por Santos e Viana (1965) é que, em muitas localidades do Subúrbio, como em Paripe, o transporte rodoviário sequer é uma alternativa, visto que não existe linha de ônibus para os bairros do centro de Salvador, sendo o trem a única opção de transporte público disponível. Esses elementos possibilitam constatar que a ampliação das rodovias e estradas não veio acompanhada de um serviço consistente no setor de transportes coletivos (SOARES, 1965), vide a restrição de linhas de ônibus presente em diversos bairros do Subúrbio Ferroviário.

Em 1984, a RFFSA passava por problemas financeiros e operacionais que levaram o Governo Federal a afastá-la, e por meio do Decreto-Lei nº 89.396 de 1984, constituiu-se a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), empresa vinculada ao Ministério das Cidades que fica responsável pela operação e manutenção do transporte ferroviário de passageiros em todo Brasil. Em 1988 a operação da linha ferroviária Calçada - Paripe passa para a recém-criada CBTU. Segundo Rocha (2011) é com a desativação do trem “Marta

Rocha” que fazia a linha Salvador-Senhor do Bonfim que se encerra a operação dos transportes ferroviários regionais de passageiros.

Ainda segundo o autor, as ferrovias do estado da Bahia em decorrência do processo de desestatização em 1996, passaram à concessão para Ferrovia Centro Atlântico (FCA), resumindo: a jurisdição operacional dos trens de passageiros da CBTU passa a ocorrer somente em Salvador, restrita ao trecho Calçada – Paripe. Em seu trabalho de conclusão de curso sobre as mudanças no trem do Subúrbio, Brasil (2020, p. 7), coloca que:

“[...] desde a década de 1980, sobrou apenas o trecho do bairro de Paripe, no subúrbio da capital baiana, até a Calçada. Isso limitou a capacidade de transporte de passageiros e fez com que a população precisasse ir em busca de modais rodoviários, a exemplo de ônibus urbanos e carros particulares.”

A estrutura do sistema comportava então até 60.000 passageiros/dia. Tem avanço o processo de sucateamento. Os trens param de rodar aos finais de semana e inicia-se o processo de transferência da gestão do Trem para o município (LUGAR COMUM, 2020). Nesse período, no ano de 1986, é fundada a Sociedade Nacional Movimento Trem de Ferro, em defesa da melhoria e revitalização do transporte ferroviário de passageiros na Bahia e no Brasil. Seis anos depois, em 1992 surgiu o Projeto Ver de Trem, a partir de uma articulação entre moradores do Subúrbio contra todo o sucateamento que vinha ocorrendo com o transporte ferroviário, que estava afetando a vida da população do lugar. Sobre as mudanças na ferrovia nesse período, Rocha (2011, p. 78) descreve que:

“Durante seis anos, desde a criação da CBTU, o Programa de Modernização da Ferrovia é implantado, até que, em 1990, é criado o Plano Nacional de Desestatização (PND). Para o transporte ferroviário de cargas, o PND dividiu a malha da Rede Ferroviária em sete lotes e os transferiram, através de leilão, às concessionárias privadas. Para o transporte de passageiros, o PND implantou o Programa de Estadualização dos Sistemas de Transportes Urbanos de Passageiros sobre Trilhos. O Programa de Estadualização consistia em recuperar e modernizar todos os sistemas operados pela CBTU, transferi-los da União para governos estaduais e, após a transferência, privatizá-los. Resultante do processo de desestatização em 1996, as ferrovias no estado da Bahia passaram à concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), ficando a jurisdição operacional dos trens de passageiros de Salvador restrita ao trecho Calçada-Paripe.”

Esse período, em que globalmente emergia o neoliberalismo enquanto forma política dos Estados capitalistas, também apresenta os seus reflexos na reprodução do espaço e no planejamento urbano. Esse espaço passa a ser gerido e produzido de forma cada vez mais setorizada (SAMPAIO, 2011). Nesse contexto, se acelera o processo de acumulação flexível do capital, com segmentação de mercados e desregulamentação urbana, em um espaço adensado e com fluxos intensos. Essa situação gera uma aceleração do tempo na cidade e expõe a mobilidade em crise, onde não há espaço para os que se deslocam a pé, o transporte coletivo é ineficaz e todos os incentivos são voltados para o uso do automóvel individual (SAMPAIO, 2011).

Esse período é analisado por Harvey como sendo a consolidação do empreendedorismo como a forma de governança urbana (HARVEY, 2005, p. 164). Essa forma de governança está ligada à ideologia do “Estado Mínimo”, apelação a racionalidade de mercado e as privatizações (vide o surgimento do PND) e também ligados ao neoconservadorismo, passando para um regime de “acumulação flexível”. Nessa conjuntura em diante, vão surgir as Parcerias-Público-Privadas (PPP), que são os contratos que colocam as empresas na linha de frente dos projetos de infraestrutura das cidades, de forma cada vez mais segmentada/fragmentada.

Localmente, o Programa de Descentralização para o Sistema de Salvador, amparado na união dos governos Estadual e Municipal, previa a participação da iniciativa privada no financiamento dos investimentos e na concessão dos serviços concomitantes à transferência (ROCHA, 2011). Conclui-se a transferência da gestão para o município, através da Companhia de Transporte de Salvador (CTS) em 2005, empresa pública municipal criada no ano 2000. Nesse período, na gestão do então prefeito João Henrique (2004-2012) ocorreu a compra de 3 trens elétricos de fabricação Toshiba, que inicialmente pertenciam a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), estes foram reformados e implantados na linha de trem do Subúrbio de Salvador. Porém, o processo geral continuou sendo o sucateamento, que já estava em curso ainda na gestão da CBTU. Infraestrutura degradada, falta de manutenção e reposição. Dos 12 veículos que o sistema chegou a ter, restavam apenas 2 em atividade. O percurso antes feito em 25 minutos chega a levar 1 hora e 20 minutos, além do tempo de espera de até 01 hora (LUGAR COMUM, 2020).

Em 2010, o Governo do Estado ratificou o Trem Regional no Sistema Integrado de Transporte Metropolitano. Devido à interdição da Ponte São João em maio de 2010, a operação dos trens encontra-se interrompida entre as estações de Lobato e Almeida Brandão (Plataforma), e a interligação destes dois trechos está sendo feita com a utilização de micro-ônibus. No ano seguinte é realizado um convênio entre a CTS e a CBTU para melhorias no Sistema de Trem do Subúrbio, investimentos de 70 milhões de reais para a restauração da Ponte São João, construção de muros e passarelas e aquisição de trens com ar-condicionado.

No ano de 2012, o Governo do Estado contrata um estudo de viabilidade do Trem Regional, em convênio com a Universidade Federal da Bahia (UFBA) e o Ministério dos Transportes, que é concluído no ano seguinte, com parecer favorável a viabilidade do Trem Regional. Porém, mesmo após a reforma, a partir do ano de 2013:

[...] os trens passaram a circular com portas abertas, devido a superlotação, não havia fiscais nem monitores nas estações para supervisionar o seu funcionamento. Os trens estão sucateados, são velhos e estão em manutenção constante (PEREIRA; OLIVEIRA, 2017, p. 200).”

A gestão do trem é transferida para o Estado (Companhia de Transportes do Estado da Bahia - CTB), após um acordo entre os governos municipal e estadual, com o objetivo de agilizar a construção do metrô. Os trens climatizados são retirados de circulação após transferência da gestão para a CTB. A CTB elabora proposta de um VLT (Veículo Leve sobre Trilhos).

Para a proposta de VLT, Consórcios formados pela OAS, Odebrecht e Headwayx; e EMPA, SOMAFEL e Sisten Engenharia se qualificam para a Empreitada RDC-I do VLT. O edital do projeto do VLT do Subúrbio, que garante não apenas a instalação do modal, mas também a integração física com o metrô, foi suspenso diversas vezes desde o seu anúncio em 2015. As razões são diversas, mas pairam na ausência de clareza quanto ao projeto que será lançado (LUGAR COMUM, 2020).

Após o Impeachment presidencial de 2016 e a crise da Lava Jato, o Ministério das Cidades retirou o aporte de 552 milhões de reais do projeto do VLT, com valor total de 1,05 bilhões de reais. Os consórcios e as empresas qualificadas desistem do certame. No primeiro

momento se argumentava a necessidade de realizar ajustes técnicos solicitados pela prefeitura, no segundo, com o edital marcado para ser lançado em 2016, precisou ser adiado devido à mudança no regime financeiro da obra. A intervenção de R\$1,5 bilhão seria custeada com recursos do governo federal, por meio do Programa de Aceleração e Crescimento -PAC. O envio da verba acabou sendo suspenso pela esfera federal e a modalidade de contratação foi alterada para Parceria Público-Privada PPP.

Dessa forma, o governo adapta o projeto do VLT para um modelo de PPP. O vencedor da licitação para a implantação do VLT do Subúrbio Ferroviário de Salvador é o consórcio Skyrail Bahia, liderado pela empresa Build Your Dreams, da China (BYD), com filial brasileira, com a participação da empresa americana Metrogreen. O Consórcio Skyrail Bahia venceu a licitação da PPP do VLT, mas propõe o modal monotrilho. Dessa forma, o projeto foi mais uma vez suspenso pelo Tribunal de Contas do Estado, pois não havia clareza entre os modais. O principal questionamento dos relatores era em relação à alteração do objeto da licitação.

No início, o projeto previa apenas o VLT, mas após alterações nos editais, o projeto passou a admitir outros modais. A alegação do Tribunal de Contas implicaria então em rever a viabilidade financeira do projeto. O Ministério Público de Contas – MPC, afirma que a mudança do modal de VLT para Monotrilho torna inviável a licitação, pois há diferenças entre os diferentes tipos de modais: VLT, trem, metrô e monotrilho. O governo do estado alega que o monotrilho é um tipo de VLT, sendo assim, não haveria nenhum equívoco na licitação. O MPC afirma então que o edital dá ao licitante o direito de definir que tipo de modal será implantado, como se o estado estivesse licitando o contrato e não o objeto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do que foi posto, identificou-se que o motor inicial de desarticulação e sucateamento do trem foi o movimento nacional do Estado brasileiro de priorização do modal rodoviário, a partir da década de 50, com a criação da PETROBRÁS e da indústria automobilística, em detrimento do uso das ferrovias, abortando a expansão e integração regional e nacional do Brasil que estava avançando com as ferrovias (SANTOS, 2019). Após isso, há um longo período de sucateamento, abandono e amputação da malha ferroviária e dos

trens, processo que se acelera com o Plano Nacional de Desestatização (PND), na década de 90 (ROCHA, 2011), sendo parte da política econômica neoliberal da época. Da mesma forma, da década de 80 em diante, a população do Subúrbio começa a se manifestar contra o sucateamento do trem e de como isso tem afetado a vida desses moradores, nesse período é criado o Movimento Ver de Trem, que surge exatamente com esse objetivo de luta pela restauração do trem.

O período entre 2014 e 2017, se passou a Copa do Mundo (2014), crise da Lava Jato (início em 2014) e o Impeachment presidencial (2016), foi decisivo para compreender as motivações que levaram à realização de uma obra via PPP assim como a própria mudança do modal para monotrilho. Esse processo levou a uma mudança drástica na política econômica do país, dentre essas mudanças estava o corte da verba do Governo Federal que iria financiar a obra, de R\$1,5 bilhões, que viria via PAC (Programa de Aceleração de Crescimento), programa suspenso após a saída de Dilma. Mesmo com a mudança no modal do projeto que não estava prevista no contrato, o Governo do Estado aceita a condição colocada pela empresa e muda o modal do projeto. É acertado apontar uma postura colonizada do Governador, que aceita passivamente qualquer imposição do capital externo, mesmo que essa mudança prejudique diretamente a população do lugar.

A mobilidade urbana dos pobres se mostrou como uma contradição latente dentro da problemática deste projeto. Os estudos do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (2017), constata que a população que vive nos bairros do Subúrbio Ferroviário já está em uma condição de mobilidade reduzida, ficando isolados em relação ao centro da cidade, por falta de opções de transporte. A pesquisa realizada pelo Ministério Público que constata que 40% dos antigos usuários do trem tem renda per capita de $\frac{1}{4}$ de salário-mínimo ou menos (MPBA, CIDADE POPULAR, BAKÓ, TEC & MOB, 2020) e os estudos de Freitas (1965) Santos e Viana (1965) e Peixoto e Caldas (1965) também confirmam isso. Dessa forma, a paralisação do trem, que tinha uma tarifa acessível à população, impediu que uma parte dessa população continuasse se deslocando, privando essas pessoas ao acesso a serviços básicos como: saúde e educação, já que essas pessoas não tem condições de arcar com os novos custos de deslocamento para o centro da cidade. Esse isolamento da população pobre que vive nos bairros periféricos, sem o acesso a mobilidade urbana, é um processo que se repete não apenas

em Salvador, mas em dezenas de metrópoles dos países periféricos do capitalismo, como coloca Santos (2019, p.88):

[...]as camadas inferiores da sociedade urbana estão subordinadas a meios de locomoção frequentemente precários e pelos quais devem pagar uma parcela cada vez maior dos seus ganhos. Essa vocação é agravada por dois fatores concomitantes: a expansão territorial da cidade e a diversificação do consumo das famílias. [...] O desenvolvimento econômico do país é acompanhado pelo incremento no uso do automóvel particular como meio de transporte urbano.

Em seguida, Santos (2019) fala sobre o fato de a fixação da população na periferia não ter sido acompanhada de uma ampliação do sistema de transporte coletivo de forma adequada, fato que se traduz na perda de qualidade de vida destas populações, tendo seus deslocamentos cada vez mais custosos. Esse baixo poder aquisitivo da maioria das populações periféricas é o responsável pela sua relativa imobilidade nas metrópoles,

“[...] os pobres se tornam praticamente isolados ali onde vivem, podemos falar da existência de uma metrópole verdadeiramente fragmentada. [...] são prisioneiros do espaço local, enquanto outros apenas se movem para trabalhar no centro da cidade, fazer compras ou utilizar os serviços quanto tem a possibilidade e os meios.” (SANTOS, 2019, p. 99)

Por fim, a partir do que foi colocado, percebe-se como as proposições teóricas de Santos (2019) convergem com a realidade da metrópole soteropolitana e da população do Subúrbio Ferroviário. Há um isolamento dessa população em seu lugar de moradia, causando diversos impactos negativos na vida cotidiana dessas pessoas devido às restrições de mobilidade. Dessa forma, o que surge enquanto um projeto de integração nacional e regional, com os primeiros grandes traçados da ferrovia no território, se torna um projeto de fragmentação das metrópoles, com ações empresariais cada vez mais setorizadas na cidade.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Pedro Ormino de. Recôncavo, da marginalização à reintegração: envolvente multimodal ou *by-pass* rodoviário? In: A urbanização de Salvador em três tempos: colônia, império e república. Org: Hugo Gama e Jaime Nascimento. IGHB, 2011.

BRASIL, Alana Victória Bittencourt e SILVA, Daniel Brito. Do trem ao monotrilho: as transformações no transporte do subúrbio de Salvador. Memorial descritivo. Faculdade de Comunicação, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2021.

DIAS, Clímaco. Práticas Socioespaciais e Processos de Resistência na Grande Cidade: Relações de Solidariedade nos Bairros Populares de Salvador. 2017.285 f. Tese (Doutorado – Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFBA) - Universidade Federal da Bahia, Instituto de Geociências, 2017.

FERNANDES, Ana. Autoritarismo, Urbanismo e Esfera Pública. Salvador, Bahia, 1935-1945. In: A urbanização de Salvador em três tempos: colônia, império e república. Org: Hugo Gama e Jaime Nascimento. IGHB, 2011.

FREITAS. Norma Maria Ramos de. CALÇADA A ESTAÇÃO E O BAIRRO. In: Boletim Baiano de Geografia. Org. Milton Santos. Ano IV, V e VI – Nº 9,10, 11. Volume 8, UFBA, Salvador-Bahia-Brasil, 1965.

G1 BAHIA. Moradores protestam contra desapropriação de imóveis para construção do VLT no Lobato, em Salvador. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2021/02/12/moradores-protestam-contradesapropriacao-o-de-imoveis-para-construcao-do-vlt-no-lobato-em-salvador.ghtml>>. Acesso em: 15 de março de 2022.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. – São Paulo: Annablume, 2005.

HOBSBAWM, Eric J. A era do capital: 1848-1875; tradução de Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2º ed. 1979.

HOBSBAWM, Eric J. A era dos impérios; tradução de Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo; revisão técnica de Maria Celia Paoli. - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

LEFEBVRE, Henri. Espaço e política: o direito a cidade II. Tradução: Margarida Maria Andrade, Pedro Henrique Denski e Sergio Martins. – 2. Ed. Rev. E ampli. – Belo Horizonte: Editora UFMG, 2016.

LENIN, Vladimir Ilitch. Imperialismo, estágio superior do capitalismo: ensaio popular. – 1. ed. – São Paulo: Expressão Popular, 2012.

LUGAR COMUM (org.). DOSSIÊ COLETIVO AI TREM COISA. Salvador, 2020.

MARTINS, José de Souza.(org.). Henri Lefebvre e o retorno à dialética. São Paulo: Editora Hucitec, 1996

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA (MP-BA) - PROMOTORIA DE HABITAÇÃO E URBANISMO, CIDADE POPULAR, BAKÓ, TEC & MOB. Pesquisa de avaliação do impacto socioeconômico da tarifa do VLT/monotrilho na vida do usuário do sistema ferroviário do subúrbio de Salvador - BA. Salvador, 2020

OLIVEIRA, Francisco de. O Elo Perdido: Classe e Identidade de Classe. São Paulo: Brasiliense, 1987.

PEIXOTO, Célia Simões; CALDAS, Euda Maria. O SUBÚRBIO DE PERIPERI E A EXPANSÃO RECENTE DA CIDADE DO SALVADOR. In: Boletim Baiano de Geografia. Org. Milton Santos. Ano IV, V e VI – Nº 9,10, 11. Volume 8, UFBA, Salvador-Bahia-Brasil, 1965.

PEREIRA, A. DOS S.; OLIVEIRA, F. V. Planejamento Dos Trilhos E Sua Integração Na Cidade De Salvador-Bahia (2011-2016). RDE - Revista de Desenvolvimento Econômico, v. 1, n. 39, p. 191, 2017.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE SALVADOR (PlanMob Salvador), 2017. Site. Disponível em <<http://www.planmob.salvador.ba.gov.br>>. Acesso em maio, 2022.

PRONZATO. C. 1 Vídeo (50 min). TRENS DO SUBURBIO, TRILHOS DE RESISTENCIA | Documentário completo de Carlos Pronzato. Publicado pelo canal Carlos Pronzato, 2021. Disponível em: < <https://www.youtube.com/watch?v=PLYJj3zoMk4>>. Acesso em: 28 abril 2021.

REBOUÇAS, Etelvina. Bahia and San Francisco Railway: o caminho para o sertão. In: A urbanização de Salvador em três tempos: colônia, império e república. Org: Hugo Gama e Jaime Nascimento. IGHB, 2011.

ROCHA, Pedro Souza. Avaliação multicritério de alternativas de integração para melhoria da eficiência do sistema de trens de subúrbio da cidade do Salvador. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal da Bahia. Escola Politécnica, Salvador, 2011.

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

SAMPAIO, Heliodoro. Do EPUCS e PLANDURB ao não-planejamento. In: A urbanização de Salvador em três tempos: colônia, império e república. Org: Hugo Gama e Jaime Nascimento. IGHB, 2011.

SANTOS, Neyde Maria Sanches; VIANA, Nair. NOTAS SOBRE PARIPE, SUBÚRBIO DORMITÓRIO DE SALVADOR. In: Boletim Baiano de Geografia. Org. Milton Santos. Ano IV, V e VI – Nº 9,10, 11. Volume 8, UFBA, Salvador-Bahia-Brasil, 1965.

SANTOS, Milton. MetrÓpole Corporativa Fragmentada: o Caso de São Paulo. – 2. Ed., 1. reimpr. – São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2019.

SANTOS, Milton. O centro da cidade de Salvador: Estudo da Geografia Urbana. – 2 ed. 1 reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SANTURIAN, Alexandre. O trem suburbano de Salvador, 1992. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Bahia/suburbios/Trem-Suburbano-Salvador-1992.shtml>> Acesso em: 15 de março de 2022.

SKYRAIL BAHIA. Estudo das Áreas Passíveis de Reassentamento e Desapropriação no Alinhamento do Monotrilho do Subúrbio. Salvador, 2019.

SOARES, Douracy. NOTAS DE GEOGRAFIA HUMANA SOBRE ÁGUA COMPRIDA - Ba. (ATUALMENTE SIMÕES FILHO). In: Boletim Baiano de Geografia. Org. Milton Santos. Ano IV, V e VI – Nº 9,10, 11. Volume 8, UFBA, Salvador-Bahia-Brasil, 1965.