



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS, COMUNICAÇÃO E ARTES - ICHCA
CURSO DE JORNALISMO

MAYKSON DOUGLAS SANTOS DA SILVA

RELATÓRIO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO DO
DOCUMENTÁRIO: “ME DEIXA PASSAR!”

Maceió

2023

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS, COMUNICAÇÃO E ARTES
CURSO DE JORNALISMO

MAYKSON DOUGLAS SANTOS DA SILVA

**RELATÓRIO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO DO
DOCUMENTÁRIO: “*ME DEIXA PASSAR!*”**

Relatório de Trabalho de Conclusão de Curso
submetido ao Curso de Jornalismo da
Universidade Federal de Alagoas como requisito
para obtenção do título de bacharel em Jornalismo.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Raquel do Monte

Maceió

2023

Catálogo na fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca Central
Divisão de Tratamento Técnico

Bibliotecário: Marcelino de Carvalho Freitas Neto – CRB-4 – 1767

S586r Silva, Maykson Douglas Santos da.
Relatório de trabalho de conclusão de curso do documentário : “Me deixa passar!” / Maykson Douglas Santos da Silva. – 2023.
38 f. : il.

Orientadora: Raquel do Monte.
Monografia (Trabalho de conclusão de Curso em Jornalismo) – Universidade Federal de Alagoas. Instituto de Ciências Humanas, Comunicação e Artes. Maceió, 2023.

Bibliografia: f. 36-38.

1. Documentário. 2. Mobilidade urbana. 3. Transporte público. I. Título.

CDU: 070:656.121



UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS (UFAL)
Instituto de Ciências Humanas, Comunicação e Artes
(ICHCA) Curso de Jornalismo

ATA DE APRESENTAÇÃO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
TCC para obtenção do grau de Bacharel em Jornalismo

Aos 26 dias do mês de junho do ano de 2023, das 17h29 às 18h33 , realizou-se no Curso de Jornalismo, da Universidade Federal de Alagoas (Ufal), a sessão de apresentação do Trabalho de Conclusão de curso (TCC), intitulado "*Me deixa passar*" do graduando Maykson Douglas Santos da Silva, matrícula 15213403, do Curso de Jornalismo, como parte dos requisitos para obtenção do Grau de Bacharel. A banca foi composta por **Janayna Ávila** (1ª examinadora) e **Caroline Almeida** (2ª examinadora) e **Raquel do Monte** (orientadora). Após exposição oral sintetizando o TCC, o(a) graduando(a) foi arguido(a) pelos membros da banca e em seguida respondeu aos questionamentos levantados. Ao fim da sessão, a banca se reuniu em particular o TCC foi considerado:

- (X) Aprovado, atribuindo-lhe a nota 10,0
() Reprovado
() Aprovado, condicionado a reformulação, devendo o graduando entregar uma segunda versão de seu trabalho em prazo não superior a _____ dias úteis.

Subscrevemo-nos

Documento assinado digitalmente
gov.br RAQUEL DO MONTE SILVA
Data: 26/06/2023 20:08:42-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Raquel do Monte (orientadora)

Documento assinado digitalmente
gov.br JANAYNA DA SILVA AVILA
Data: 21/07/2023 12:38:30-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Janayna Ávila (1ª examinadora)

Documento assinado digitalmente
gov.br ANA CAROLINE DE ALMEIDA
Data: 21/07/2023 11:59:36-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Caroline Almeida (2ª examinadora)

Dedico este trabalho a todos os trabalhadores que financiam a universidade pública e realizaram o sonho de um menino de Sirinhaém/PE se tornar jornalista.

AGRADECIMENTOS

A Deus.

À minha avó Maria Jaidete (in memoriam) por ter me sonhado. É tudo culpa sua, mãe. Sigo lutando para realizar nossos sonhos. Ao meu avô e pai, Amaro. Obrigado por ter sido pra mim.

À Ana Olívia, minha mainha, meu maior exemplo de força e resiliência. Sendo mãe solo, moldou, sozinha, a pessoa que sou hoje. Não tinha muito, mas me deu tudo. É minha maior incentivadora em enveredar pela educação para mudar minha realidade. O conhecimento é o caminho para a mudança.

Aos meus irmãos, Darllan e Maryana, parceiros de uma vida e de lutas. Obrigado por aturarem a chatice do irmão mais velho de vocês. À Silvânia, ex companheira de meu pai e minha amiga, Celiane e Gleice, irmãs de coração, valeu pela torcida. Aos meus outros irmãos, sobrinhos, tios (Tiago, Williames, Célia, Joselma e Maria) e primos. Ao meu pai Marcos.

A todos os professores que também me sonharam durante toda minha trajetória escolar, em especial Lêda Oliveira, que cuidou das minhas asas e me ensinou a voar. Você fez muito por mim. Gratidão por me apoiar e acreditar tanto no meu potencial.

À minha orientadora Raquel do Monte, por sua paciência, incentivo e por todo o auxílio nessa trajetória incrível de tanto aprendizado. Você ampliou meus horizontes. O audiovisual me impulsiona.

É preciso enfatizar que sou cria das políticas de ações afirmativas. Sem elas, talvez eu não teria chegado até aqui. Minha gratidão aos governos Lula e Dilma que abriram as portas da universidade para os filhos da classe trabalhadora e pintaram a academia de povo. É preciso mais! Gratidão à Ufal e suas políticas de assistência estudantil por terem mudado minha vida completamente. A meta é seguir lutando para que os meus também consigam acessar o ensino superior público. É solitário ser o primeiro a ter chegado até aqui.

Na oportunidade, agradeço a Ayran, Edson e Álvaro, que dividiram as dependências da Residência Universitária Alagoana (RUA) comigo, assim como Pamela, Alanna, Roberta, Daniele, Eridiany, Patrícia, Érika e Edivaldo. Juntos, nos acolhemos e tornamos nossas jornadas fora de casa menos solitárias.

Aos meus amigos “do ensino médio pra vida”: Caren, Célio, Estevão, Iêda e Gisele (e ao nosso mascote e integrante mirim, Bento). Também estendo minhas gratulações aos Felipes, Alves e Félix, Talita e Lorena. Peço perdão pelas ausências. Eu estava longe realizando sonhos, mas vocês sempre estiveram comigo em meu coração e em pensamentos. Somos irmãos que nos escolhemos. Eu amo muito cada um de vocês.

A quem dividiu vivências no estágio comigo: Layla, Laize, Uadson e, mais tarde: Tati, Mary, Renato e Joyce. Minha formação profissional também passa pelas mãos de vocês. Nossas trocas foram muito valiosas.

A Idalécio, gratidão pela ajuda e parceria na elaboração deste trabalho tão importante para mim. A Túlio, meu amigo e irmão de alma, e aos interioranos Josivânia, João, Neto e Edja. Vocês também são minha família.

A todos os amigos, professores e demais trabalhadores da Ufal, em especial a Thalís, Dayvson e Esmerino. Juntos integramos o quarteto e desbravamos as tempestades e as calmarias na nossa trajetória da graduação. À Lisa, minha parceira de grupo de pesquisa. Você me motiva e inspira

tanto, minha amiga. A Felipe Lopes, Leonardo e Thayla Paiva. Sou grato por nossas trocas e incentivos.

Aos personagens deste documentário, por dividirem suas histórias e conhecimento comigo. Por fim, aos trabalhadores que, juntos, financiaram este meu sonho. Minha eterna gratidão e admiração. Minha formação em Jornalismo é em prol de todos vocês.

RESUMO

“Me deixa passar!” é um documentário audiovisual experimental que versa sobre a mobilidade urbana e o serviço de transporte público em Maceió, capital de Alagoas. O filme tem o intuito de discutir a problemática, partindo das vivências e dificuldades dos usuários do sistema que se deslocam diariamente aos seus locais de trabalho. “Me deixa passar!” nasce como uma súplica do transporte público em meio à grande concentração de veículos nos corredores viários da capital. Ecoa, ainda, como um grito do usuário dos coletivos urbanos em meio à superlotação e a necessidade de romper a multidão.

Palavras-chave: Documentário; mobilidade urbana; transporte público.

ABSTRACT

“Me deixa passar!” (Let me through!) is an experimental audiovisual documentary that deals with urban mobility and the public transport service in Maceió, capital of Alagoas. The film aims to discuss the issue, starting from the experiences and difficulties of system users who travel daily to their workplaces. “Let me through!” was born as a plea for public transport in the midst of the large concentration of vehicles on the capital's road corridors. It also echoes as a cry from the user of urban collectives in the midst of overcrowding and the need to break through the crowd.

Keywords: Documentary; urban mobility; public transportation.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. JUSTIFICATIVA	10
3. OBJETIVOS	11
3.1 Geral.....	11
3.2 Específicos	11
4. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	12
4.1 Mobilidade urbana, transporte público e o direito à cidade: o caso de Maceió	12
4.2 A mobilidade ativa como uma solução possível: o desafio de ampliar a infraestrutura cicloviária e incentivar o uso de bicicletas.....	14
4.3 O documentário como instrumento de criação de narrativas	15
5. PROCEDIMENTOS TÉCNICOS METODOLÓGICOS.....	18
5.1 Ideia e desenvolvimento do tema	18
5.2 Pré-produção do roteiro.....	19
5.3 Captação.....	25
5.4 Pós-produção.....	28
5.5 Sequências.....	30
5.6 Finalização	31
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	32
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	33
8. REFERÊNCIAS FILMOGRÁFICAS	35

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade é um tema cada vez mais urgente e desafiador nas médias e grandes cidades por todo o mundo. Frente a isso, a não priorização do transporte público coletivo, a falta de planejamento adequado de infraestrutura das cidades e a concentração excessiva de veículos particulares têm contribuído para o crescimento desordenado dos centros urbanos. Os aumentos populacional e do número de veículos nas ruas têm gerado problemas que prejudicam a mobilidade urbana, a qualidade de vida das pessoas e causado impactos ambientais.

Neste cenário, os veículos de comunicação e/ou imprensa são de extrema importância na fiscalização de serviços públicos e na garantia de direitos assegurados, sendo voz das pessoas, cobrando e denunciando o poder público com vistas a alcançarmos melhores condições na prestação do serviço para os cidadãos.

“Pensar qualidade de vida sem pensar em mobilidade e acessibilidade é impossível, pois são elas que garantem a autonomia ao cidadão, são também elas que se tornam presentes no movimento de ir e vir, seja ao deslocar-se para o emprego, seja na busca de uma forma alternativa de entretenimento fora de seu bairro. É indispensável promovê-las com autonomia e segurança, melhorando, conseqüentemente, a qualidade de vida de todos os usuários do espaço urbano e garantindo o exercício de uma real cidadania”.
(MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004)

Para realização deste trabalho, foram executadas duas frentes: primeiro por uma revisão bibliográfica acerca da mobilidade urbana e a definição de documentário. Já a segunda, enveredou por uma produção audiovisual desenvolvida no campo da “não-ficção”.

Discutiremos a problemática da mobilidade urbana, especialmente do transporte público em Maceió, partindo das dificuldades enfrentadas por usuários do sistema que se deslocam diariamente aos seus locais de trabalho. A produção busca colocar luz no caso da capital alagoana, com o objetivo de compreender os desafios enfrentados pelos usuários, bem como apontar soluções para uma mobilidade mais eficiente e sustentável.

2. JUSTIFICATIVA

De acordo com dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), em dezembro de 2022, Maceió possuía 395.710 mil veículos. De acordo com o Censo 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a capital de Alagoas possui 957.916 mil habitantes. 542 coletivos operam no transporte público de pessoas. Não há metrô e o VLT que circulava por algumas cidades da região metropolitana teve sua operação comprometida pelo afundamento dos solos, ocasionados pela mineração de sal-gema realizada pela empresa Braskem¹.

Considerado o maior desastre socioambiental urbano em andamento no planeta, o episódio resultou na saída de cerca de 60 mil vítimas de suas casas, ocasionando numa crise em diversos aspectos, a exemplo de moradia, já que as pessoas precisam mudar de bairros e de mobilidade, já que uma parte da cidade teve seu trânsito e operação de linhas de ônibus interrompidos.

A realização deste trabalho se justifica pela necessidade de evidenciar, analisar e propor soluções para os problemas de mobilidade em Maceió, buscando tornar o deslocamento das pessoas mais ágil e cômodo. Entremeio a isso, a mobilidade tem impactos diretos na qualidade de vida das pessoas. Congestionamentos, longos tempos de deslocamentos, poluição atmosférica e sonora são apenas alguns dos agravantes. É imprescindível se situar na complexidade da questão e identificar oportunidades e soluções de promoção de uma cidade mais eficiente e sustentável.

¹ Em março de 2018, tremores foram sentidos por moradores e rachaduras surgiram em paredes de residências nos bairros do Pinheiro, Bebedouro, Mutange, Bom Parto e Farol, em Maceió/AL. O fenômeno que gerou instabilidade no solo é motivado pela extração de sal-gema em poços subterrâneos, incorporados e operados pela petroquímica Braskem desde 2002, que haviam entrado em colapso. O desastre que tornou a região inabitável é considerado uma das maiores tragédias urbanas socioambientais do país. Disponível em: <https://acesse.one/JRx0v>.

3. OBJETIVOS

3.1 Geral

Discutir a mobilidade urbana em Maceió, a partir da perspectiva dos trabalhadores que utilizam o transporte público coletivo para se deslocarem às suas atividades, apresentando o transporte de massa e a mobilidade ativa como alternativas para a melhoria da qualidade de vida das pessoas.

3.2 Específicos

- Entender os principais problemas de mobilidade em Maceió;
- abordar as dificuldades enfrentadas pelos usuários do transporte público;
- investigar as iniciativas do poder público para sanar a problemática e otimizar o serviço;
- apontar para a mobilidade ativa como uma das possibilidades de resolução da problemática.

4. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

4.1 Mobilidade urbana, transporte público e o direito à cidade: o caso de Maceió

Em 3 de janeiro de 2012, foi instituída pelo governo brasileiro, a lei nº 12.587, que dispõe sobre diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com o intuito de contribuir para o acesso universal à cidade, integrar diferentes modais de transporte, aprimorar a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e de cargas nos municípios. De acordo com o texto, mobilidade urbana é definida como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.

Para Cardoso (2008), a mobilidade está relacionada com os deslocamentos diários de determinada população no espaço urbano – ainda que não apenas sua efetiva ocorrência, mas também a possibilidade ou facilidade de ocorrência dessas viagens. Segundo Gomide (2006), compreende a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, tendo em vista a complexidade das atividades econômicas e sociais nela envolvidas.

Ainda de acordo com a já referida lei, cidades com mais de 20 mil habitantes podem acessar recursos federais destinados a obras de mobilidade urbana, como serviços de metrô, circulação de ônibus, trens, automóveis e ciclovias. Mesmo promulgada há 11 anos, diversas cidades ainda não possuem o Plano. Para que os municípios acessem os recursos, é necessário que elaborem e aprovem o Plano de Mobilidade Urbana, cujo prazo havia-se encerrado em 2019. Em maio de 2020, o limite de apresentação foi estendido até 12 de abril de 2022 para municípios com mais de 250 mil habitantes. Maceió não elaborou o documento e não acessa os recursos.

O artigo 6º (sexto) da Constituição Federal de 1988, a Carta Magna brasileira, estabelece o transporte como um dos direitos sociais. O artigo 30º (trigésimo), por sua vez, complementa que o serviço público tem caráter essencial e compete aos municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão.

Em Maceió, três empresas atuam no transporte de passageiros. São 95 linhas que, nos dias úteis, realizam, em média, 240 mil embarques. Ao todo, são 542 ônibus. Na capital de Alagoas, a tarifa do transporte coletivo custa R\$ 3,49 para quem utiliza o cartão de bilhetagem oficial do Sistema Integrado de Mobilidade de Maceió (SIMM), o Vamu. Já para quem opta por pagar com cartão de crédito, o valor sobe para R\$ 4,00. Os estudantes desfrutam de 44 (quarenta e quatro) embarques mensais gratuitos (Passe Livre), e os usuários da modalidade

“Cidadão” do bilhete se deslocam gratuitamente aos domingos, benefícios garantidos graças ao repasse de R\$ 4,5 milhões mensais da prefeitura às empresas concessionárias. A cidade conta com 65 ônibus climatizados.

Apesar dos benefícios, os passageiros se queixam de longas viagens por causa do congestionamento, tempo de espera pelos coletivos nos pontos e superlotação. Por outro lado, a gestão municipal, seguindo tendência de outras cidades, aponta uma queda no número de passageiros. Segundo Araújo *et al.* (2011), problemas na infraestrutura de transporte e a qualidade do próprio transporte utilizado comprometem a mobilidade das pessoas e, conseqüentemente, a capacidade de transitar delas”.

Dentre as principais hipóteses para a queda no número de passageiros do sistema público estão: o acesso a veículos individuais como carros e motos e a adesão ao transporte clandestino. Esse movimento é acompanhado com o aumento de congestionamentos nas vias, comprometendo o deslocamento de quem se desloca dos ônibus urbanos, mesmo Maceió contando com 30 km de faixa dedicada exclusivamente ao transporte coletivo nos principais corredores viários.

A acessibilidade ao sistema de transporte público está relacionada com as distâncias que os usuários caminham quando utilizam o transporte coletivo, desde a origem da viagem até o ponto de embarque e do ponto de desembarque até o destino final. Quanto menos o passageiro caminha, melhor é a acessibilidade ao sistema de transporte público. (ARAÚJO *et al.* 2011, p. 577)

O direito à cidade não é um direito individual, é coletivo. Historicamente, o ambiente urbano acaba por ser palco de uma luta de classes. Isso se justifica pelo fato de que a população que tem renda mais baixa está concentrada nas periferias. Quem possui maior poder aquisitivo, por sua vez, reside em áreas mais centralizadas, próximas de equipamentos urbanos de qualidade e serviços essenciais. Nesse contexto, o poder econômico isola e distancia quem está à margem, dificultando o acesso das pessoas, sobretudo da classe trabalhadora, a direitos fundamentais como o de ir e vir, bem como a atividades culturais, de esporte e lazer.

O Brasil é um país desigual e essa iniquidade não é apenas de renda e oportunidades, mas também de acesso aos serviços públicos essenciais. Nos transportes urbanos isso não poderia ser diferente. Os mais pobres têm menor acessibilidade urbana, já que o raio de alcance físico dos equipamentos sociais e oportunidades de trabalho ficam restritos à sua capacidade diária de custeio

do transporte coletivo ou de caminhada. (ARAÚJO et. al, 2011, *apud* GOMIDE, 2006)

Desta forma, ao poder público, cabe ofertar opções de deslocamentos à população, priorizando o transporte coletivo em detrimento do individual, a fim de reduzir a emissão de gases poluentes e os congestionamentos viários, bem como estimular a mobilidade ativa e incentivar boas práticas ambientais e de saúde.

4.2 A mobilidade ativa como uma solução possível: o desafio de ampliar a infraestrutura cicloviária e o incentivar o uso de bicicletas

Vários são os estudiosos que se debruçam sobre o consenso moderno de que os impactos ambientais e a piora na qualidade de vida das pessoas foram causados pela valorização de veículos motorizados ao longo da história da humanidade (Lynch, 1980; Sennett, 1988; Ascher, 2010; Jacobs, 2014; Gehl, 2015). Ao mesmo tempo, também se tem vasto entendimento e legislações que apontam para caminhos alternativos, como é o caso da ideia de mobilidade ativa ou não-motorizada, sempre conectadas às visões da sustentabilidade. A própria Organização das Nações Unidas (ONU) em muito contribuiu em tornar a questão uma discussão mundial ao consolidar os novos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), incentivando que as cidades se tornassem “[...] assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (United Nations, 2015).

O Brasil também se articulou, ainda em 2012, quando criou a lei nº 12.587, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, atribuindo prioridade aos meios de transporte não-motorizados. E já em 2007, os documentos oficiais do país indicavam o mesmo entendimento ao expressarem que

O incentivo à mobilidade por bicicleta pode trazer benefícios para os usuários e para o meio ambiente urbano. Para tornar esta afirmativa uma prática corrente é preciso enfrentar as dificuldades estruturais e buscar a mudança de comportamento. É possível promover mudanças, desde que haja vontade política, planejamento, distribuição equitativa dos espaços de circulação e educação para o trânsito. [...] Alguns aspectos das cidades representam pontos de permanente conflito para a livre circulação das bicicletas. Em verdade, constituem desafios a serem removidos ou contornados, para a formação de uma nova ordem na mobilidade urbana que inclua em larga escala os ciclistas (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p. 69).

Nessa perspectiva, o uso da bicicleta e a ‘caminhabilidade’ surgem como protagonistas na lógica de melhoria de vida das sociedades, principalmente por contribuir não só do ponto de vista urbano com o desafogamento do trânsito por carros, mas também no aspecto individual, quando se pensa nos custos financeiros e de saúde que os motores geram para as pessoas.

Mesmo com todo esse cenário, Maceió, cidade com pouco mais de 1 milhão de habitantes, conta, segundo dados oficiais da prefeitura, com apenas 60,09 km de malha cicloviária, o que, segundo entidades organizadas de ciclistas, leva a capital a ter entre 5% e 7% da infraestrutura que necessita. Outro problema apontado envolve a falta de conectividade entre os trechos, indo contra uma das premissas do transporte público, que é se integrar e funcionar em rede. Fora isso, uma parte considerável está danificada ou fisicamente imprópria para o tráfego de bicicletas.

A bicicleta é um meio de transporte sustentável que deve ser levado em consideração na organização de qualquer cidade que se pense moderna e preocupada com sua contribuição sustentável. E a capital de Alagoas não deve perder de vista os benefícios que tais incentivos públicos poderiam trazer para os maceioenses.

4.3 O documentário como instrumento de criação de narrativas

Os meios de comunicação como os conhecemos são ferramentas que nos possibilitam inventar, experimentar e até mesmo transformar a sociedade. Exemplo disso é a criação da prensa de tipos móveis, idealizada por Johann Gutenberg, por volta de 1450, na Europa. A criação deu o pontapé inicial no que viria a ser a imprensa e as publicações no mundo e revolucionou o modo como nos comunicamos e consumimos livros até hoje.

Filmes são obras desenvolvidas na perspectiva de um tripé criativo que envolve técnica, estética e narrativa, possibilitando a harmonia entre o que é visto e o que é subjetivo, trazendo sentido à mensagem que se pretende ser passada por quem o realiza. Entretenimento, campanhas políticas, publicidade de guerras e outras barbáries, nos exemplificam os múltiplos usos que um filme possui, e que, por vezes servem a interesses políticos e econômicos, nos convocando a ser persuadido, ou não, pelo que está sendo exibido.

Eduardo Coutinho, considerado o pai do documentário brasileiro, em entrevista à revista *Galáxia* (2003) aborda que, para ele, documentário é provocar a fala, o que considera extraordinário e, sobretudo, um ato da palavra. Ainda em sua entrevista, Coutinho defende que uma característica básica do documentário é o que lhe distingue da reportagem, tendo o

primeiro vida longa e a segunda uma longevidade mais breve. Para ele, o documentário é feito para durar.

Além disso, a reportagem se esforça para parecer objetiva e pretensamente mostrar o “real”. O documentário, ao contrário, pauta pelo questionamento dessa objetividade, dessa possibilidade de dar conta do real. O grande documentário não apenas é baseado nesse pressuposto, como também tematiza essa própria impossibilidade de dar conta do que quer que se chame de real. Frente a esse “real”, todo documentário, no fundo, é precário, é incompleto, é imperfeito, e é justamente dessa imperfeição que nasce a sua perfeição. O documentário é sempre uma visão subjetiva. (FIGUEIRÔA *et al.* 2003, p. 215)

Na comunidade de cineastas, não existe uma unanimidade sobre o conceito de documentário, mas é consensual que o cinema é documental desde seus primeiros passos.” Enquanto o documentário é identificado com uma posição inocente, que traz em si a representação especular do real, toda espessura da representação é depositada no lado da ficção.” (RAMOS, 2001, p. 4).

O exercício de montagem de um filme não deve ser encarado puramente como técnico, que busca trazer para a produção audiovisual, a combinação de planos que traduzem o roteiro que foi pensado para ser executado. Originalmente, a montagem possui quatro funções fundamentais: combinar, reduzir, corrigir e criar e, todos os processos são extremamente importantes e resultam na criação de uma narrativa que dá sentido para a obra.

“A montagem é essencial no processo de realização de um filme (ou de uma obra audiovisual) uma vez que é o momento em que se organizam os materiais e se define a estrutura da narrativa no jogo que se instaura na associação de imagens e sons. Vista como um momento de criação, ela se impõe e passa a ter um papel central criativo. (MOURÃO, 2006, p. 231)

Nesse contexto, um filme não é constituído por sequências de imagens soltas e despreziosas. Entretanto, por se tratar de uma produção jornalística, firma-se um compromisso ético e um pacto de verdade com o espectador. “Os documentários mostram aspectos ou representações auditivas e visuais de uma parte do mundo histórico”. (NICHOLS, 2005, p. 30). As produções audiovisuais seguem um roteiro que foi pensado inicialmente, e que nem sempre funciona,

especialmente no cinema documental, mas que é um ponto de partida para o produto. Sobretudo no documentário, este nasce quando se está sendo feito, e a experimentação é quase sempre bem-vinda.

“Me deixa passar!” foi escolhido para ser trabalhado no formato audiovisual, mais precisamente como um documentário, dispositivo marcado pela criação de uma narrativa a partir da óptica escolhida pelo seu realizador, com base na sua leitura do mundo.

Apesar do senso comum ter em seu imaginário que um documentário pode ser definido simplesmente como o registro da realidade, sua caracterização é bem mais ampla. Aliás, estes filmes não pretendem reproduzir o real, mas falar sobre ele, nos apresentando novas perspectivas e representações para que possamos refletir sobre elas. Para Bill Nichols, (2005, p.47), em geral, definem-se pelo contraste com filme ficção ou filme experimental e de vanguarda. Ainda segundo o teórico, se fosse meramente uma reprodução da realidade, esses problemas seriam menos graves: Teríamos uma cópia de algo existente.

Isso nos leva a concluir que há no fazer documental, aspectos e elementos da ficção, e que um gênero pode, naturalmente, incorporar características de outro pois não existe uma proibição e que tem a ver com as preferências estéticas e visões de mundo de seu realizador.

Por não ser considerado um gênero, as produções documentais costumam ser caracterizadas por componentes que costumam apresentar, mas que não é uma regra geral, já que não existe uma fórmula ou estilo definidos, pois diferente do cinema de ficção, jamais precisou de adequar a qualquer padrão narrativo ou estilístico. Seu conceito é extremamente amplo e a não objetividade costuma ser um elemento frequente nos filmes documentais.

Nos documentários, encontramos histórias ou argumentos, evocações ou descrições, que nos permitem ver o mundo de uma nova maneira. A capacidade da imagem fotográfica de reproduzir a aparência do que está diante da câmera nos compele a acreditar que a imagem seja a própria realidade rerepresentada diante de nós, ao mesmo tempo em que a história, ou o argumento, apresenta uma maneira distinta de observar essa realidade. (NICHOLS, 2005, p.28)

Em síntese, o documentário “Me deixa passar!” busca reunir os diversos agentes que estão inseridos na problemática da mobilidade urbana, mais especificamente no transporte

público. Para abordar problemas e colocar luz sobre possibilidades de resolução, foram abordados diversos aspectos.

5. PROCEDIMENTOS TÉCNICOS METODOLÓGICOS

Neste capítulo será descrito todo o processo pelo qual o projeto passou, desde o surgimento de sua ideia, sua roteirização, passando pela filmagem e, posterior finalização.

5.1 Ideia e desenvolvimento do tema

Quando pensei em convidar a Prof. Dr^a Raquel do Monte para me orientar no processo criativo deste trabalho, já tinha em mente que pretendia falar sobre mobilidade urbana em meu TCC, e que seria um documentário, afinal, ao longo da graduação tive vivências audiovisuais. Por ser um tema de relevância social, por eu ser usuário do transporte público em Maceió e, por ter uma experiência de estágio em transportes e trânsito, acompanhei discussões sobre os problemas da capital e sobre soluções. Enquanto usuário, vivenciei as dificuldades de quem depende do sistema público coletivo para se deslocar para as atividades.

Para além da cobertura ordinária dos telejornais locais, sentia falta de um material que abordasse outras nuances e questionasse a ausência de um plano de mobilidade. Por se tratar de um assunto amplo e com infinitas possibilidades, uma das dificuldades foi fazer um recorte, sob pena de abordar muitas questões e cair na superficialidade.

Ao conversarmos sobre o tema, possíveis caminhos e dimensões de abordagem, defini que a discussão partiria da perspectiva e vivências da classe trabalhadora, que se desloca diariamente nos coletivos urbanos e entende as necessidades de atendimento e da oferta. Entretanto, especialistas e o poder público também teriam local de fala para refletir, problematizar, propor soluções e apontar o que tem sido feito para dar mais qualidade ao transporte público na capital alagoana.

Nesse sentido, o argumento que nortearia a produção foi definido. Em síntese, o trabalho discorreria sobre a necessidade de se priorizar o transporte público de massa em detrimento dos veículos individuais. O próximo passo seria a busca por personagens, negociação de disponibilidade e início do processo de captação de imagens de apoio e entrevistas.

5.2 Pré-produção do roteiro

Antes da finalização do roteiro, o trabalho de produção do “Me Deixa Passar” foi iniciado. Consultei amigos sobre a indicação de personagens com o perfil desejado: pessoas que trabalhassem longe de casa e que precisassem acordar bem cedo para chegar ao seu destino e que se disponibilizassem a contar suas histórias. A ideia era acompanhar e registrar esse deslocamento no transporte coletivo.

As indicações foram chegando e o contato prévio foi realizado por aplicativo de mensagens. Nas ocasiões, expliquei sobre o que se tratava o projeto e como funcionaria. Também questionei sobre quais dias eram mais interessantes para que eu fizesse o acompanhamento. Com o aceite, retornei o contato para elucidar dúvidas e definir o cronograma de gravações.

Por se tratar de uma produção universitária, independente e com orçamento limitado, convidei amigos para que me ajudassem no processo. O auxílio compreendeu desde o empréstimo de equipamentos e disponibilidade para gravar comigo, passando pela disponibilização de veículos para as diárias que requeriam acordar na madrugada, quando o atendimento do transporte por aplicativo seria incerto. A assistência com veículos também seria necessária para otimizar as gravações, tendo em vista que elas dividiriam espaço com minha rotina de trabalho, ou seja, muita coisa precisaria ser feita antes das 8h, quando eu inicio meu expediente.

Amigo pessoal e *filmmaker* escolhido, conversei mais de uma vez com Idalécio Lucas para passar a ideia, definirmos equipamentos e nos organizarmos para os dias de filmagem. Também elencamos imagens de apoio que precisariam ser captadas para a cobertura das entrevistas.

A primeira entrevista foi realizada em 16 de março de 2023, uma quinta-feira, na Praça do Centenário, no bairro do Farol. A entrevista aconteceu perto das 16h e durou cerca de uma hora. Aproveitamos para captar imagens de chão e de drone da movimentação de veículos, ciclistas, e de pessoas aguardando para embarcar e voltar para casa. As gravações foram até por volta das 20h30, fim do horário de pico. A última gravação ocorreu em 31 de maio de 2023, no estacionamento de Jaraguá, com o diretor-presidente do Departamento Municipal de Transportes e Trânsito (DMTT), André Costa.

Para a condução das entrevistas, optei pelo método semiestruturado. Mesmo tendo elencado perguntas a serem feitas, existia a liberdade de que, conforme o entrevistado falava, outras questões pudessem ser incluídas à lista.

Os personagens escolhidos para fazer parte do filme foram:

- Antônio Facchinetti: ciclista, representante da Associação Alagoana de Ciclismo e professor aposentado da Universidade Federal de Alagoas;
- André Costa: diretor-presidente do Departamento Municipal de Transportes e Trânsito (DMTT);
- Carlos André: cuidador e usuário do transporte público. Mora no conjunto Cidade Sorriso, Benedito Bentes, e trabalha no Trapiche da Barra. Acorda 03:30 e embarca em dois ônibus para chegar ao local de trabalho;
- Jéssica Lima: professora universitária e doutora em transportes e,
- Josepha Cícera: auxiliar de serviços gerais há 12 anos. Mora no Benedito Bentes e trabalha em um residencial na Ponta Verde.

Com os personagens definidos, foi elaborado um roteiro de perguntas a serem feitas. Abaixo, segue a lista de questionamentos feitos aos entrevistados.

PERGUNTAS PARA ANTÔNIO FACCHINETTI:

- Por que o senhor é ciclista e como é ser ciclista em Maceió?
- Que tipos de dificuldades são enfrentadas por quem se desloca de bike aqui na capital?
- Falando sobre infraestrutura cicloviária... a malha de Maceió é bem pequena, são apenas 60,09 km. Além disso, elas não se conectam. Como vocês ciclistas enxergam isso?
- Estamos bem próximo da ciclovia da Avenida Fernandes Lima, um dos principais corredores de transportes da cidade. As obras ainda estão acontecendo, aparentemente em fase de conclusão. Já venceu o prazo de entrega. Como vocês acompanham essa obra que promete beneficiar 200 mil ciclistas, de acordo com informações da prefeitura?
- Problemas com mobilidade não é uma situação exclusiva de Maceió. O senhor acompanha de perto as discussões sobre o plano diretor? Em que situação está?

- Mesmo sem plano diretor, algumas vias estão sendo entregues. Por não existir esse Plano, essas obras não correm o risco de ficarem defasadas?
- Dados de dezembro de 2022 apontam que Maceió possui 395.710 mil veículos. É um número grande. O senhor acha que muitos desses condutores poderiam se locomover de transporte público ou de bicicleta?
- O que poderia ser feito para melhorar o trânsito e o compartilhamento de vias em Maceió?
- A gente tá aqui e a situação não é muito favorável, mas falando de futuro... O que o senhor vislumbra? É um futuro legal? Qual sua esperança para o futuro?

PERGUNTAS PARA ANDRÉ COSTA:

- André, a mobilidade urbana é um dos desafios das cidades. Nesse contexto, como é que Maceió está inserida?
- Como priorizar o transporte coletivo em detrimento do privado?
- Você falou sobre os benefícios do transporte público e, há algum tempo, a prefeitura anunciou também o projeto de BRT. Em pé está isso aí essa implantação aqui na capital?
- Uma das medidas que podem reduzir veículos nas ruas é a questão do investimento em mobilidade ativa. Eu conversei com alguns ciclistas e eles falaram da pouca malha cicloviária aqui em Maceió que é de 60.09 km. O que a prefeitura, a gestão municipal tem feito para ampliar essa possibilidade de deslocamento na cidade?
- Alguns pesquisadores já falam em subsídio cruzado também, que seria realmente colocar de alguma forma uma barreira pro transporte individual. Estacionamento rotativo, pedágio, rodízios... E todo o valor que seria arrecadado iria para um fundo do transporte que financiasse o transporte coletivo. Isso seria eficaz aqui em Maceió? O que que você como diretor-presidente de transporte de trânsito fala sobre?

- Pro futuro, como você imagina Maceió e como diretor presidente do DMTT, como você queria, como você imagina que será o seu legado?
- Só mais uma pergunta. Essa mais objetiva. Explica por que o transporte público tem que ser priorizado?

ENTREVISTA COM CARLOS ANDRÉ:

- Que horas você acorda pra chegar aqui nesse horário?
- Por qual motivo você acordar esse horário? E por que prefere pegar o primeiro ônibus?
- Como é depender do transporte público em Maceió?
- Os ônibus que você pega são sempre assim ou depende do dia?
- Pegar cedo pra evitar transtornos?
- Como é tua rotina? Que horas você dorme?
- É uma rotina cansativa, requer muito esforço físico. Tem toda essa energia que você gasta no trabalho, mas também tem toda essa questão do transporte. Como é?
- O que você acha da quantidade de ônibus e de linhas?
- A Prefeitura fala que tem trabalhado para priorizar o transporte público. Como usuário, como pessoa que depende do transporte público para se locomover pela cidade. Qual é a tua percepção sobre isso?
- Se você fosse um gestor público, o que faria para resolver essa questão do transporte?

ENTREVISTA COM JÉSSICA LIMA:

- Eu gostaria que você começasse falando sobre o que seria a política nacional de mobilidade urbana.

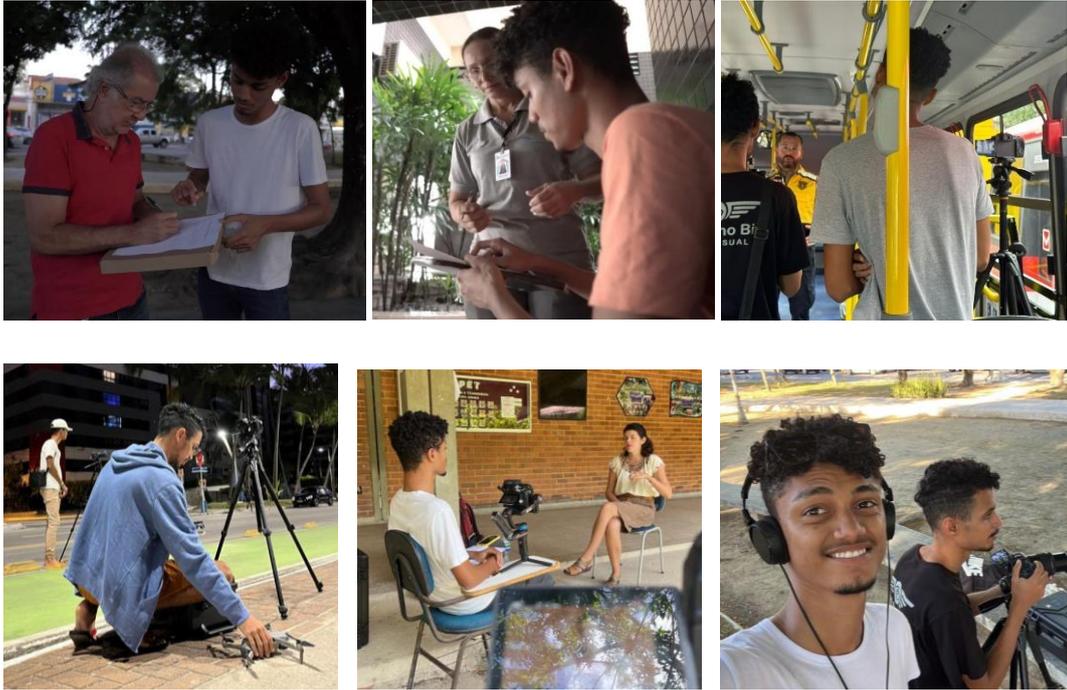
- Nesse sentido, a questão da mobilidade urbana é um problema que envolve todas as cidades, é um problema das cidades. Com tudo que a senhora falou, como é que Maceió está inserida? Como é que tá o caso de Maceió?
- Maceió não tem plano diretor, nem de mobilidade. Fora isso, de uns anos pra cá, tem enfrentado a questão dos bairros que estão se afundando por conta da mineração da Braskem... Uma via que era importante e que as pessoas usavam pra sair da parte alta para a parte baixa, foi perdida. E o que não era tão bom já... de alguma forma ficou pior, que é a questão da Avenida Fernandes Lima, já que as pessoas estão usando para se deslocar junto com a Avenida Menino Marcelo. O que a senhora falaria sobre isso?
- O documentário foca na dificuldade que as pessoas enfrentam todos os dias no transporte público de Maceió. E, atualmente, são apenas ônibus com o sistema integrado mantido pela prefeitura por meio de concessão para empresas. Só que, a gente percebe a questão da superlotação, do intervalo entre as viagens... A senhora como especialista em transportes, qual o diagnóstico que a senhora faz do sistema de Maceió?
- A Prefeitura anunciou um projeto de BRT. O que seria e qual sua percepção enquanto especialista sobre o projeto?
- Alguns autores já falam em subsídio cruzado, que é justamente dificultar esse acesso para veículos... estacionamentos pagos, a questão de pedágios, rodízios... O dinheiro oriundo desses dispositivos iria para um fundo que melhorasse a questão do transporte público. Seria viável?
- Como estimular a mobilidade ativa? A malha cicloviária corresponde a 60,09 km.
- Qual a sua expectativa pro futuro e enquanto pesquisadora, professora da academia, como é que a universidade pode contribuir com essa mudança?

ENTREVISTA COM JOSEFA CÍCERA:

- Todo dia é assim ou costuma demorar mais?
- Como é seu trabalho? O que você faz? Como é sua rotina?
- Você tem que decidir entre mais congestionamento ou um ônibus mais lotado?
- Como cidadã, como trabalhadora... Como é depender do transporte em Maceió?
- Quais são os principais problemas que a senhora enfrenta?

- Na sua opinião, a quantidade de linhas e o número de ônibus é suficiente?
- Hoje, por exemplo, eu vi que o ônibus estava lotado e que, em alguns pontos, as pessoas preferiram não entrar. É sempre assim?
- A prefeitura fala que investe, que prioriza o transporte. A senhora percebe isso no dia a dia?
- Se a senhora fosse gestora pública que cuidasse dessa questão do transporte público. Como seria?
- A senhora tem esperança de que no futuro a situação possa ser melhor?

A partir do material coletado nas entrevistas, foi realizado o processo de transcrição. O procedimento foi realizado com ajuda de um software que transcreve áudios. O site possui diversas falhas, nesse sentido, tudo precisou ser revisado. Nesse momento, foram selecionados os trechos que correspondiam ao roteiro prévio, mas com abertura para que novas pontos pudessem entrar. A decupagem total das entrevistas totalizou 2 (duas) horas e 30 (trinta) minutos. Ao todo, foram 416 GB (446.757.289.984 *bytes*) de arquivos brutos, dentre entrevistas, imagens de apoio e sons, totalizando 5.577 arquivos. Todo o material foi gravado em 4K 24fps (*frames* por segundo) 120 *bitrate* (taxa de *frames* por segundo). As imagens de telefone foram gravadas em 60 fps.



Bastidores de parte das diárias de gravações. Fonte: Maykson Douglas

5.3 Captação

As gravações foram realizadas entre os dias 16 de março e 31 de maio de 2023. Sete diárias foram classificadas como mais relevantes e demandaram mais atenção e logísticas específicas, sendo elas:

16/03/2023 – Entrevista com Antônio Facchinetti, das 16h às 17h, além de imagens de apoio e de drone da região da Praça do Centenário, no Farol; das 17h30 às 20h30.

28/03/2023 – Entrevista/acompanhamento da ida ao trabalho com a personagem Josefa Cícera. As imagens começaram às 05h50 (Benedito Bentes) e seguiram até às 7h30 (Ponta Verde);

10/04/2023 – Entrevista com a professora e especialista em Transportes, Jéssica Lima,

24/04/2023 – Entrevista/acompanhamento da ida ao trabalho com o personagem Carlos André. As gravações começaram às 4h (Benedito Bentes) e seguiram até as 6h30 (Trapiche da Barra).

05/05/2023 – Imagens de apoio do amanhecer no totem “Eu Amo Maceió”, na Ponta Verde; imagens de destruição no Pinheiro; e de ônibus e bicicletas na Avenida Fernandes Lima; das 4h30 às 9h;

09/05/2023 – Imagens de apoio da movimentação, embarque, desembarque e saída de ônibus no terminal do Benedito Bentes; das 6h às 8h;

31/05/2023 – Entrevista com o diretor-presidente de Transportes e Trânsito de Maceió, André Costa, no estacionamento de Jaraguá, das 13h às 13h30.

No intervalo entre as datas, imagens de apoio mais simples foram realizadas, mas sem grandes logísticas, em diversos pontos e em ônibus da capital. O intuito era ter imagens de dentro dos coletivos, bem como em pontos de ônibus da cidade para mostrar a movimentação e a espera das pessoas.

Para as filmagens, tive acesso a equipamentos profissionais, cedidos pelo meu amigo e *filmmaker* Idalécio Lucas e outros de minha propriedade. Foram utilizadas duas câmeras, sendo uma principal (Sony A7iii) e uma secundária (Canon RP), um drone Drone Dji Mavic Air 2, um kit de microfone lapela Hollyland Lark 150 e um Gravador Zoom H1n. Também foram usadas duas lentes 24mm f2.8 e 50mm f1.8, respectivamente, além de uma Go Pro series 3, um iPhone 13 e um gimbal Zhiyun Webill-s.

Fig. 1 – Equipamentos usados para as gravações



Fonte: Maykson Douglas

Fig. 2 – Drone Dji Mavic Air 2



Fonte: Maykson Douglas

Fig. 3 – Gravador Zoom H1n



Fonte: Maykson Douglas

Fig. 4 – Go Pro series 3

Fonte: Maykson Douglas

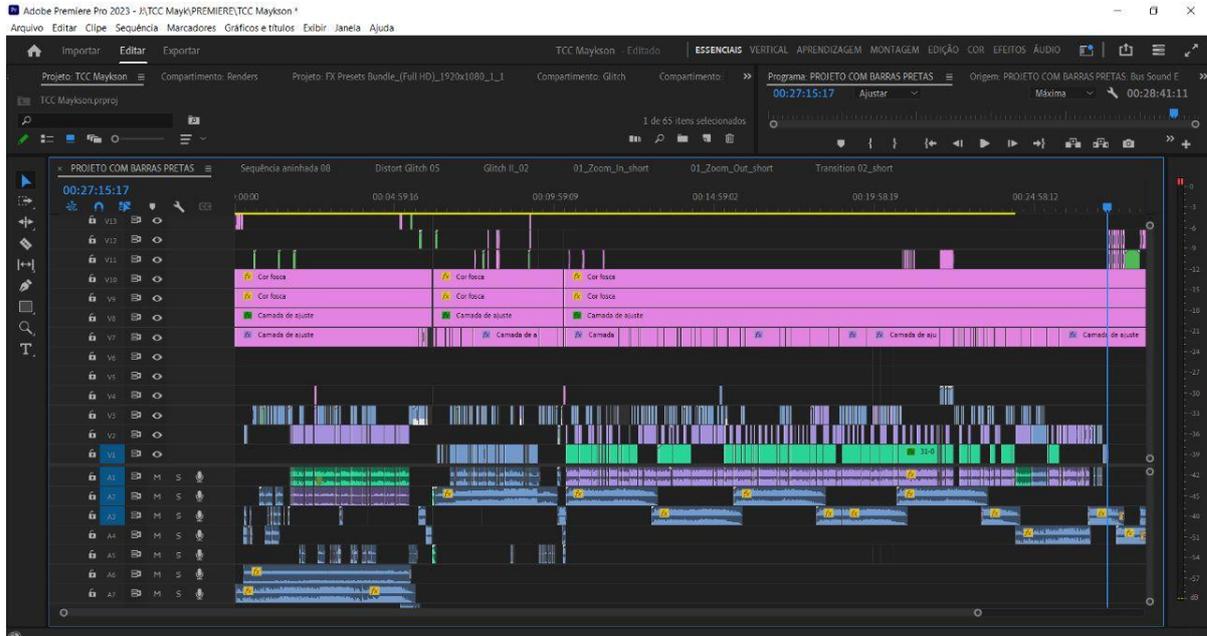
5.4 Pós-produção

Com o término das filmagens, durante uma semana, foi analisado o material gravado com vistas a um recorte que atenderia ao roteiro planejado previamente. Nesse sentido, as entrevistas resultaram em 2h30 de material bruto. Por possuir afinidade com o Adobe Premiere Pro, *software* de edição de vídeo, meu amigo Idalécio Lucas, importou todas as entrevistas para a *timeline* e eu executei o primeiro corte. Ao selecionar o que fazia sentido para a narrativa que eu havia idealizado, o primeiro corte foi fechado em 47 (quarenta e sete) minutos, ainda que desordenado. A edição foi realizada num *notebook* Dell G15, 16 gigas de memória RAM, 500T de SSD, processador i7 (11ª geração) e placa de vídeo RTX 3060.

Depois desse passo e com a transcrição do primeiro corte em mãos, foi realizada a impressão de todas as falas. O procedimento foi realizado para facilitar a visualização, construção da narrativa e o novo corte, que após finalizado, resultou em 33(trinta e três) minutos. Neste momento, já se tinha uma narrativa, mesmo que sem imagens de cobertura, apenas as falas dos personagens. Com o intuito de reduzir o tempo e identificar repetições de pensamentos e partes que pudessem ser descartadas sem prejuízo à história, o material foi revisto algumas vezes e mostrado para outras pessoas próximas. Após alguns dias, o material foi trabalhado juntamente com Idalécio, que possui mais habilidades, e executou a cobertura das falas, inseriu transições, trilha sonora e demais elementos à produção, refinando e

finalizando o produto, sob minha supervisão. O filme foi finalizado com 28 minutos e 41 segundos. Ao todo, foram 32 (trinta e duas) horas de edição.

Fig. 5 – Programa Adobe Premier Pro. utilizado na edição do documentário



Print da tela do software de edição - Fonte: Maykson Douglas

Para além da técnica de sobreposição, para camuflar os cortes das trocas de imagens, foram utilizadas as técnicas chamadas J-cut e L-cut, para aliviar a transição de áudio e suavizar as transições de áudios. Para reduzir os cortes bruscos de imagens, optamos pela cobertura de imagens e uso de imagens da câmera secundária. Em determinados *takes*, foram usadas máscaras de recorte que permite mesclar imagens e suavizar as transições. Foram utilizados recursos de estabilização de distorções em imagens trêmidas.

Em outros momentos, a decisão foi deixar a imagem trêmula para ajudar na narrativa que estava sendo passada e proporcionar mais realismo. A trilha de sons utilizados no documentário é composta pela música *Nighthawk*, de Mateus Alves e Tomaz Alves Souza, além de outras obtidas em *sites* de livre acesso e sem direitos autorais (*no copyright*). Também foram inseridos efeitos sonoros (*sound effects*), a exemplo de sons ambiente, vibração para o despertador, solicitação de parada de ônibus e sirene de viatura.

5.5 Sequências

SEQUÊNCIA 1 (00:00 a 05:46)

Apresentação e acompanhamento do personagem 1 ao seu local de trabalho. Para a cobertura, acompanhei o trajeto de casa até o trabalho e embarquei nos dois ônibus necessários para o deslocamento

SEQUÊNCIA 2 (05:47 a 06:16)

Transição entre a apresentação dos personagens. Para este momento, foi definido o amanhecer num cartão portal numa área nobre da cidade. A ideia é mostrar que, enquanto a cidade já estava em movimento e a classe trabalhadora já se deslocava ao trabalho logo cedo, pessoas que residem em uma área mais rica praticavam atividades físicas ao ar livre.

SEQUÊNCIA 3 (06:17 a 10:06)

Acompanhamento da personagem 2, que acorda mais tarde, ao trabalho. Partindo de um bairro periférico na parte alta da cidade, até seu local de trabalho, um residencial localizado num bairro de elite, onde trabalha há 12 (doze) anos.

SEQUÊNCIA 4 (10:07 a 22:30)

Nesta parte, entram as vozes especialistas. A professora Dra. em Transportes, Jéssica Lima; o diretor-presidente de transportes e trânsito, André Costa; e o professor aposentado e presidente da Associação Alagoana de Ciclismo, Antônio Fachinetti. Na ocasião, os personagens mergulham no caso de Maceió, discorrem sobre os problemas e apresentam possíveis soluções. As entrevistas foram gravadas, propositalmente em ambientes que tivessem a ver com entrevistados.

SEQUÊNCIA 5 (22:31 a 24:24)

Esta é a sequência que aponta para a mobilidade ativa, em especial a bicicleta e o investimento na adequação e ampliação da infraestrutura cicloviária como possibilidade de mudança do cenário na capital.

SEQUÊNCIA 6 (24:25 a 27:19)

Neste momento do filme, todos os personagens apontam suas expectativas para o futuro e a esperança (ou a falta de) para melhorias.

SEQUÊNCIA 7 - FINAL (27:20 a 28:43)

A professora Jessica Lima finaliza como última personagem e fala sobre sua falta de perspectiva. Após isso, imagens de usuários de ônibus nos pontos de ônibus pela capital aparecem, a ideia é passar a mensagem de que enquanto a situação não se resolve, as pessoas seguem enfrentando filas e embarçando em ônibus superlotados para conseguir voltar para casa depois de um dia repleto de atividade. A tela escurece e sobem os créditos.

5.6 Finalização

O processo de edição foi iniciado entre 1 e 3 e 9 e 12 de junho de 2022. Na primeira parte, foi esquematizada a parte de narrativa. Na segunda, por sua vez, foi trabalhada toda a parte de cobertura com imagens de apoio, tratamento criativo e inserção de elementos, a exemplo de sons, transições e créditos.

Fig. 6 – Finalização das edições com Idalécio Lucas



Fonte: Maykson Douglas

Com o roteiro de cobertura de imagens finalizado, nos dias 9,10 e 11 de junho de 2023, a última rodada de edições. Neste momento, foi definida a escolha das fontes, técnicas de transição de imagem, coloração e os ajustes nas faixas de áudio. Ao todo, foram 32 (trinta e duas) horas de edição até a versão final do documentário.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando tudo o que foi exposto no documentário, podemos apontar para a necessidade de que Maceió invista em políticas públicas de mobilidade urbana. Se faz necessária, ainda, a elaboração e efetivação, em caráter, de urgência de um plano diretor e de mobilidade, sob pena da continuidade de um desenvolvimento sem planejamento, gerando ainda mais problemas futuros.

A situação atual do trânsito e dos transportes na capital exige que sejam pensadas e implementadas alternativas para elucidar a problemática do deslocamento de quem depende do transporte público na capital. É imprescindível, também, a elaboração de um plano a longo prazo que priorize o transporte coletivo e desestimule o uso de veículos individuais. Tal medida contribui para menos veículos nas vias, redução de congestionamentos, fluidez nos corredores de transportes e uma cidade mais sustentável para as pessoas.

Por fim, urge a necessidade de investimentos na adequação e ampliação da infraestrutura cicloviária. A medida provoca um estímulo à mobilidade ativa e se mostra um caminho para promover e popularizar novos modais de transportes e formas de circular pela cidade, estimulando boas práticas ambientais e de saúde.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, M. R. M., Oliveira, J. M., Jesus, M. S., Sá, N. R., Santos, P. A. C., & Lima, T. C. (2011). **Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida**. *Psicologia & Sociedade*, 23(2), 574-582.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **A mobilidade urbana no planejamento da cidade, Cartilha**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2005.

BRASIL (2012). Lei nº 10.257, de 19 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Brasília, DF, Brasil. Ministério Das Cidades. Instrução Normativa Nº 41: Regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – PRÓ- TRANSPORTE. Brasília. Disponível em: http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/in_41_consolidada_06012015.pdf . Acesso em: 12 jun. 2023.

Brasil (2005). **Ministério Das Cidades**. Programa de Financiamento de Infraestrutura para Mobilidade Urbana – PRÓ-MOB. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/transporte-emobilidade/progrmas-e-aco-es-semob/140-secretaria-nacional-de-transporte-e-damobilidade/programassemob/2027-pro-mob> . Acesso em: 12 jun. 2023.

BRASIL (2012). Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acessado em 07 de junho de 2023.

BRIGGS, Asa. BURKE, Peter. **Uma história social da mídia: De Gutenberg à Internet**. Trad. Maria Carmelita Pádua Dias. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2016. ISBN: 978-85-3781-513-7

CARDOSO, C. E. P. (2008). **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. Tese de Doutorado, Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, SP.

FIGUEIRÔA, Alexandre; BEZERRA, Cláudio; FECHINI, Yvana. **O documentário como encontro: entrevista com o cineasta Eduardo Coutinho**. In: Galáxia: Revista do Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Semiótica. PUC-SP, v.6, São Paulo, 2003. pp. 213-229. ISSN: 1982-2553.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo, Perspectiva, 2013.

GOMIDE, A. A. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. Políticas sociais: acompanhamento e análise**. (2006). 12, 242-250.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. (2004). **Diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasília, DF: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana.

MOURÃO, M. D. (2006). **A montagem cinematográfica como ato criativo**. Significação: Revista De Cultura Audiovisual, 33(25), 229-250. <https://doi.org/10.11606/issn.2316-7114.sig.2006.65628>

NICHOLS, Bill. **Introdução ao documentário**. tradução Mônica Saddy Martins – Campinas, SP: Papyrus, 2005. (Coleção Campo Imagético);

RAMOS, Fernão Pessoa; CATANI, Afrânio (orgs.), **Estudos de Cinema SOCINE 2000**, Porto Alegre, Editora Sulina, 2001, pp. 192/207.

SILVEIRA, M. O. **Mobilidade Sustentável: A Bicicleta como um meio de transporte integrado**. Dissertação (Mestrado). Universidade Estadual do Rio de Janeiro, RJ: 2010.

VASCONCELOS, E. A. (1985). **O que é o trânsito**. São Paulo: Brasiliense.

8. REFERÊNCIAS FILMOGRÁFICAS

RIO DOCE/CDU. Direção: Adelina Pontual, 2013, Brasil

TI SUFOCO. Direção: Globo Recife, 2019, Brasil.