



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO**  
**CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**ESCOLA DE COMUNICAÇÃO**

**ENTRE O TREM E A PLATAFORMA: PRODUÇÃO DE CURTA-METRAGEM NOS**  
**TRENS DO RIO DE JANEIRO**

Gabriel Ferreira Góes de Souza

Rio de Janeiro/ RJ

2017

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO**

**ENTRE O TREM E A PLATAFORMA: PRODUÇÃO DE CURTA-METRAGEM NOS  
TRENS DO RIO DE JANEIRO**

Gabriel Ferreira Góes de Souza

Monografia de graduação apresentada à Escola de Comunicação da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Comunicação Social, Habilitação em Radialismo.

Orientador: Prof. Dr<sup>a</sup> Consuelo da Luz Lins, ECO/UFRJ

Rio de Janeiro/RJ

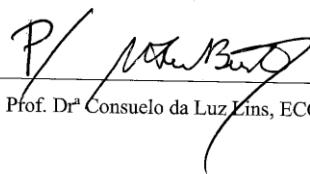
2017

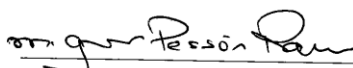
**ENTRE O TREM E A PLATAFORMA: PRODUÇÃO DE CURTA-METRAGEM NOS  
TRENS DO RIO DE JANEIRO**

Gabriel Ferreira Góes de Souza

Trabalho apresentado à Coordenação de Projetos Experimentais da Escola de Comunicação da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Comunicação Social, Habilitação Radialismo.

Aprovado por

  
Prof. Drª Consuelo da Luz Eins, ECO/UFRJ

  
Prof. Drª Maria Guiomar de Pessoa de Almeida Ramos, ECO/UFRJ

  
Prof. Dr. Diego Paleólogo Assunção, ECO/UFRJ

Aprovada em: 14/12/2017

Grau: 9,5

Rio de Janeiro/ RJ

2017

DE SOUZA, Gabriel Ferreira Góes.

ENTRE O TREM E A PLATAFORMA/ Gabriel Ferreira Góes de Souza – Rio de Janeiro; UFRJ/ECO, 2017.

33 f.

Relatório técnico (graduação em Comunicação) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola de Comunicação, 2017.

Orientação: Consuelo da Luz Lins

1. Documentário. 2. Camelô 3. Trem.

I. LINS, Consuelo da Luz (orientador) II. ECO/UFRJ III.

II. Radialismo

III. IV. ENTRE O TREM E A PLATAFORMA

## **DEDICATÓRIA**

Aos camelôs e artistas de rua

## **AGRADECIMENTO**

Agradeço aos meus pais por terem me criado com afeto e responsabilidade e por estarem sempre ao meu lado nas minhas escolhas. Aos bons professores que passaram pela minha vida e com seus ensinamentos permitiram que eu esteja me formando em uma universidade federal. À Natasha Bretas, com quem criei esse curta-metragem do qual tenho muito orgulho e com quem ainda quero criar muitas coisas juntos. Ao Marcus Valga que nos deu um filme. A todos os camelôs e artistas com quem cruzamos nesse ano de produção. Às forças da natureza. Aos meus amigos pela paciência e por estarem sempre ao meu lado. À Consuelo Lins pela orientação nesse projeto.

DE SOUZA, Gabriel Ferreira Góes. **ENTRE O TREM E A PLATAFORMA**: Produção de curta-metragem nos trens do Rio de Janeiro. Orientadora: Consuelo da Luz Lins. Rio de Janeiro, 2017. Relatório Técnico (Graduação Em Comunicação Social, Habilitação em Radialismo) – Escola de Comunicação,UFRJ.

## RESUMO

Este relatório aborda o processo de produção do filme de curta-metragem *Entre o Trem e a Plataforma*, do início da pré-produção no fim de 2016, ao período de gravação e a pós-produção, finalizada em novembro de 2017. *Entre o Trem e a Plataforma* é um documentário sobre a experiência dos ambulantes que trabalham nos trens cariocas da Supervia. O personagem principal do filme é Marcus Valga, um camelô que há mais de 30 anos vende produtos no trem. Sua entrevista dá um panorama do que é ser camelô na cidade do Rio, o que mudou desde que ele começou, e sua visão sobre a importância dessa profissão para ele e outras pessoas que dependem desse trabalho para viver e prosperar. O relatório se aprofunda em especial nos processos de direção, captação de som, desenho de som e correção de cor.

**Palavras –chave: documentário, trem, camelôs**

## ABSTRACT

This report describes the filmmaking process of the short-length film *Entre o Trem e a Plataforma*. *Entre o Trem e a Plataforma* is a documentary film about the experience of the street vendors who work on the trains of the Supervia train system. The protagonist is Marcus Valga, a street vendor that for more than 30 years has been selling products on the train. His interview gives a perspective of what it means to be a street vendor in the Rio de Janeiro city, what has changed since he started and his point of view about the importance of this profession to him and other people that depend on it to live and to thrive. The report delves especially into the directing, sound capture, sound design and color correction processes.

**Key-words: documentary, train, street vendor**

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>10</b>
1.1 Contexto do Trabalho.....	10
1.2 Objetivo.....	11
1.3 Justificativa da Relevância.....	12
1.4 Organização do Relatório.....	13
1.5 Processo de Pesquisa.....	13
1.6 Concepção da Obra.....	15
<b>2. PRÉ-PRODUÇÃO.....</b>	<b>16</b>
2.1 Conhecendo o Objeto de Estudo do Filme: O Trem.....	16
2.1.1 Visitas às locações.....	17
2.1.2 Pesquisa de Personagens.....	18
2.2 Desenvolvimento do Produto Audiovisual.....	19
2.2.1 Aquisição de Direitos Necessários.....	19
2.2.2 Infraestrutura Necessária.....	20
2.2.3 Orçamento e Fontes de Financiamento.....	20
2.3 Planejamento e Organização das Gravações.....	21
2.3.1 Definição dos Personagens.....	21
2.3.2 Definição das Locações.....	23
2.3.3 Definição da Equipe Técnica.....	24
2.3.4 Cronograma de Gravação.....	24



<b>3. PRODUÇÃO.....</b>	<b>25</b>
3.1 Direção.....	25
3.2 Produção.....	26
3.3 Fotografia.....	27
3.4 Captação de Som.....	28
<b>4. PÓS-PRODUÇÃO.....</b>	<b>29</b>
4.1 Montagem.....	30
4.2 Desenho de Som.....	30
4.3 Correção de cor.....	31
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>32</b>
<b>6. REFERÊNCIAS.....</b>	<b>33</b>

## **1. INTRODUÇÃO**

Este capítulo discute o período inicial da criação do curta-metragem *Entre o Trem e a Plataforma*, a concepção da obra e o contexto no qual ela está inserida. Além disso, trata também da justificativa da existência de tal trabalho, a escolha pelo formato documentário e o objetivo da produção desse filme.

### **1.1 Contexto do Trabalho**

O transporte público é parte essencial da vida de grande parcela da população do Rio de Janeiro. Os trabalhadores, especialmente os que moram longe de seus postos de trabalho, gastam muitas horas por dia nesse deslocamento. E cada tipo de transporte reflete um pouco o perfil social do passageiro que utiliza tal meio. Por estarem presentes em abundância por toda a região metropolitana da cidade, os ônibus têm um amplo espectro de passageiros, com muitas classes sociais distintas. O metrô apresenta uma grande diferença de perfis se compararmos a linha 2 que tem como destino final o bairro da Pavuna, localizado na Zona Norte e vizinho da Baixada Fluminense, com a linha 4 que transita apenas pelos bairros da Barra da Tijuca e Leblon, por exemplo. Os trens, no entanto, se fazem presente majoritariamente em bairros da Zona Norte e municípios da Baixada Fluminense e o contraste de classes não é tão evidente quanto nos outros meios de transporte citados.

A experiência dos passageiros de trem do Rio de Janeiro é um pouco diferente da vivida pelos que se locomovem através de outros meios de transporte público. Nos trens há um tipo de comércio em que camelôs vendem os mais diversos produtos aos passageiros. Nos ônibus também é possível encontrar ambulantes, mas em menor escala e com a venda focada em produtos específicos, como doces em geral. Esses ambulantes fazem parte da cultura do trem e, com a ajuda de frases de efeito e bom humor, deixam sua marca em cada viagem e sustentam suas famílias com o dinheiro que arrecadam na venda de mercadorias.

Nas plataformas ficam os ambulantes legalizados que possuem autorização da Supervia, órgão privado que é responsável pela operação e manutenção da malha ferroviária da região metropolitana do Rio de Janeiro. A maior parte desses ambulantes vende bebidas

geladas, doces e biscoitos. A concessionária determina quais produtos têm venda permitida e onde eles devem ser comprados. Entretanto, a maioria dos ambulantes não possui autorização da Supervia para vender ali e trabalha na informalidade. Os ambulantes sem autorização se concentram dentro dos vagões do trem para evitar a fiscalização sempre presente nas plataformas. Já foi pior para os camelôs, mas hoje há um acordo velado entre esses ambulantes e a Supervia, ou pelo menos seus funcionários, que permite que eles possam trabalhar com suas devidas restrições.

Por ser um ambiente repleto de gente o dia inteiro, com camelôs e artistas de rua transitando pelos vagões, uma viagem de trem se mostra uma experiência rica nos aspectos sonoros e visuais. É nesse contexto que o documentário de curta-metragem *Entre o Trem e a Plataforma* foi pensado. Com ele buscamos retratar esse ambiente e, mais especificamente, a vivência dos camelôs que ali trabalham, por meio de uma entrevista com um deles e do retrato desse encontro de sons e imagens.

## 1.2 Objetivo

Após o surgimento da ideia do projeto, pesquisamos na internet filmes e referências que dialogassem com o tema que pretendíamos tratar. Encontramos alguns documentários no Youtube sobre os ambulantes de trem, mas todos tinham um viés educativo, com voice-over ou que se assemelhavam a matérias jornalísticas. Não encontramos nenhum trabalho já realizado que dialogasse com os ambulantes de forma próxima e com um viés pessoal, que era o tipo de projeto que pretendíamos produzir. Portanto, um dos objetivos do filme seria realizar um projeto que ainda não foi levado a prática por ninguém.

Também produzimos o filme com o objetivo de dar voz a esses trabalhadores, um grupo social marginalizado por boa parte da sociedade. A documentarista Consuelo Lins trata do tema no livro *Filmar o Real*:

Se nos anos posteriores à ditadura as imagens televisivas continuaram mostrando um Brasil harmonioso, rico, branco, saudável, higienizado, em imagens estáveis, enquadradas, de boa qualidade, coube ao documentário se voltar para grupos urbanos até então praticamente invisíveis nesta produção audiovisual: a população carcerária, os moradores de rua e de favelas, pivetes e mendigos, prostitutas e trabalhadores do lixo. (LINS, 2008, p.44)

Os grupos marginalizados vêm ganhando mais espaço com a popularização da internet e de mídias alternativas, mas o legado do descaso dos grandes meios de comunicação com

esses grupos não é superado tão facilmente. Dito isso, o documentário é um meio importante de exposição da experiência de vida de pessoas que ainda não tiveram oportunidade de ter o alcance de sua fala expandido para fora do meio em que estão inseridas. Portanto, devido à falta de material produzido sobre o ambiente dos trens e seus trabalhadores, nós acreditamos que *Entre o Trem e a Plataforma* ajudará a desmistificar a imagem que o público sem contato direto com esse local possa ter.

### **1.3 Justificativa da Relevância**

Analisando o meio audiovisual, não encontramos filmes que retratem os ambulantes de uma forma mais íntima e realista. Os camelôs que trabalham no trem são personagens que a história e a grande mídia deixaram de lado. E quando os retrata, costuma ser através de estereótipos e pré-julgamentos. Existem pessoas com todo tipo de antecedente trabalhando nos trens; há quem tenha trabalhado por toda a vida em um emprego com carteira de trabalho e, devido à crise e ao desemprego, foram obrigadas a buscar novos meios de ganhar dinheiro enquanto aguardam o dia em que vão voltar ao mercado de trabalho formal; tem aquelas que trabalham desde criança nos trens para ajudar a família e não se imaginam trabalhando em outro lugar; ex-presidiários que encontraram nos trens uma maneira de sustentar a família longe do crime, entre tantos outros. Definitivamente, esse grupo de trabalhadores não é uma massa amorfa que possui as mesmas características e aspirações. As particularidades que movem cada um a estar ali todos os dias fazem com que o trem seja um ambiente cheio de histórias para serem contadas e que ainda não foram ouvidas.

Nossa intenção com esse trabalho é dar oportunidade a esse grupo marginalizado e sem espaço na mídia para que falem por si sobre suas experiências no trem. Escolhemos como porta-voz desse grupo, Marcus Valga, um camelô que trabalha há mais de 30 anos nos trens. O relato dele compreende tanto sua experiência nos trens, quanto uma análise da posição em que se encontra o seu trabalho perante a sociedade. A palavra falada do ambulante é o que move o filme. E acreditamos que a forma como isso é conduzido é atraente para o espectador e o envolve na narrativa que apresentamos. As experiências, curiosidades e reflexões acerca daquele lugar merecem chegar aos ouvidos de mais pessoas.

## 1.4 Organização do Relatório

O relatório pretende descrever os processos de pré-produção, produção e pós-produção que realizamos no filme *Entre o Trem e a Plataforma*. Na pré-produção entraremos em detalhes da concepção do projeto, como desenvolvemos a ideia e pesquisamos sobre o tema, o ambiente e personagens que iríamos tratar e questões mais técnicas como organização do cronograma e equipe do curta. Já na produção descrevemos todo o processo de gravações, como pensamos em realizar cada etapa para que o resultado final fosse o desejado por nós e os erros e acertos na realização do projeto. Ao final, na pós-produção, contaremos sobre o processo de escolha do material final a partir dos brutos de áudio e vídeo, da montagem de ambos e da finalização do projeto como um todo.

## 1.5 Processo de Pesquisa

O processo de pesquisa se iniciou logo quando confirmamos o tema que iríamos abordar no trabalho prático de conclusão. Inicialmente, buscamos na internet se já existiam outros trabalhos que abordassem o ambiente do trem e seus trabalhadores. Encontramos alguns, porém nenhum seguia a linha narrativa que estávamos planejando construir no nosso filme. Ainda assim aquelas referências já nos ajudaram a desenvolver o rumo que daríamos ao curta.

Durante a fase de pesquisa, começamos a buscar qual o tipo de documentário mais se encaixaria com nossa proposta. Nosso objetivo era conseguir dar uma liberdade controlada aos entrevistados para que eles se sentissem à vontade para falar sobre o que quisessem - para obter depoimentos mais sinceros - mas quando preciso guiar a entrevista para um rumo que fosse mais interessante para o nosso trabalho. Além disso, nossa intenção nunca foi de obter um relato totalmente fiel à realidade, pois no momento em que a câmera é ligada o contexto muda e inevitavelmente aquele momento perde um pouco de sua verdade. A verdade contida ali é a verdade que surge através da interação entre diretor e entrevistado e tal verdade não existiria se a câmera não estivesse ali. (NICHOLS, 2010, p.155)

Os curtas já realizados sobre o ambiente dos trens cariocas e seus trabalhadores invariavelmente seguem o formato expositivo. Esse modo de documentar, segundo Nichols

(2010), “agrupa fragmentos do mundo histórico numa estrutura mais retórica e argumentativa do que estética ou poética” (p.142). Nosso desejo não era realizar um filme nesse formato porque “o documentário expositivo facilita a generalização e a argumentação abrangente” (p.144).

Como alternativa ao modo expositivo, buscamos utilizar outro modo. Silvio Dá-Rin cita o modo interativo de documentário na obra *Espelho Partido: Tradição e Transformação do Documentário*:

O modo interativo enfatiza a intervenção do cineasta, ao invés de procurar suprimi-la. A interação entre a equipe e os “atores-sociais” assume o primeiro plano, na forma de interpelação ou depoimento. A montagem articula a continuidade espaço-temporal deste encontro e explicita os pontos de vista em jogo. Ao contrário de um texto impessoal em off, a voz do cineasta é dirigida aos próprios participantes da filmagem. A subjetividade do realizador e dos atores sociais é plenamente assumida. (DÁ-RIN, 2004, 135).

Esse formato acabou se encaixando melhor com nossa proposta de assumir a interação com nossos entrevistados já que ele permite que o filme transmita mais facilmente um ambiente de naturalidade e mais próximo do real. Nele não existe a preocupação em esconder a participação do diretor no momento da gravação e nem o fazer fílmico.

Com o modo de documentário decidido, iniciamos as pesquisas sobre o universo dos trens e, mais especificamente, sobre os camelôs que trabalhavam ali. Pesquisamos sobre a situação dos trabalhadores ilegais nos trens, e sobre o funcionamento da regularização desses ambulantes. Em pesquisa de campo, estudamos se os mesmos viam esse processo como benéfico e como se dava a fiscalização realizada pelos guardas da Supervia. Entramos em contato com a assessoria da Supervia por considerar que eles poderiam tirar algumas de nossas dúvidas sobre o trabalho dos ambulantes, mas eles nos direcionaram para o Fale Conosco geral da empresa. A resposta dada pelo Fale Conosco foi muito genérica e não respondia nossas questões, logo buscamos outras formas de conhecer mais sobre os trens.

Entramos em contato com Lilian Ribeiro, mestranda em Comunicação Social pela UERJ, que escreveu o artigo “Modernidade à Brasileira: socialidade nos trens da Supervia”. No artigo ela analisa as interações entre passageiros e ambulantes. Para escrever o artigo com mais propriedade, Lilian realizou uma pesquisa de observação nos trens da Supervia. Ela nos

contou um pouco sobre como foi o processo e nos alertou para possíveis obstáculos que poderíamos enfrentar na gravação do curta.

Começar as visitas de pesquisa ao trem nos ajudou a entender melhor como se dá a relação dos passageiros e dos ambulantes com aquele meio. Prestamos atenção na interação entre esses grupos e dos camelôs entre si. Conhecemos os tipos de produtos vendidos, como eram vendidos e quais eram os mais comuns de serem encontrados nos vagões. Durante esse período, conversamos com alguns camelôs e os entrevistamos, filmando com a câmera de um celular, na intenção de botar em prática o método de entrevistas que pretendíamos usar no filme. As visitas nos deram conhecimento e vivência que não conseguiríamos obter através de artigos ou matérias sobre o assunto e foram fundamentais para ampliar nossa familiarização com o trem carioca. A pesquisa de campo se iniciou em abril e se estendeu por um mês.

Em paralelo, reassistimos alguns filmes de Eduardo Coutinho, nossa principal referência para o filme. Assim como ele fazia em seus documentários, nós estávamos trazendo figuras marginalizadas pela mídia para frente das câmeras. Outros pontos em comum seriam a presença do diretor como ator social, sem esconder do espectador sua presença no filme, e a abertura para o acaso no momento das gravações. Nossa intenção era de que, mesmo com o tema do filme sendo sobre o trem e seus ambulantes, os personagens se sentissem à vontade para falar sobre o que desejassem. Reassistir esses filmes analiticamente após ler textos sobre seu método de direção, nos auxiliou no nosso modo de dirigir. Adaptamos à nossa realidade o modo que Coutinho conduzia entrevistas e criamos um método próprio a partir disso.

## **1.6 Concepção da Obra**

A ideia do documentário começou a ser concebida em 2016. Eu e Natasha já havíamos feito o *RJtp*, um curta sobre a situação do transporte público carioca, composto somente de imagens de arquivo para a disciplina de Edição. Estávamos preparando a proposta de um curta de ficção para ser nosso trabalho de conclusão de curso, mas com o passar do tempo nosso interesse pelo projeto foi diminuindo e decidimos que não seguiríamos com ele. Foi então que Natasha teve a ideia de retomar o tema do transporte público e fazer um filme sobre os trens do Rio, com foco nos camelôs que trabalham lá. Faríamos um filme calcado em entrevistas, com inspiração no cinema de Eduardo Coutinho, sobre a vida e o trabalho desses vendedores.

O ambiente da Supervia era pouco familiar para mim antes de começarmos a trabalhar no filme, mas nas poucas vezes que andei de trem anteriormente, já me chamava atenção a particularidade dentro do Rio de Janeiro da experiência de pegar um trem. Não há nada na cidade, especialmente em termos auditivos e visuais, parecido com uma viagem de trem e os camelôs são parte integral disso. Por isso, abracei a ideia do documentário imediatamente e começamos a pensar juntos no filme. Todo o filme foi desenvolvido em dupla, do início da concepção até a pós-produção, com alguns aspectos de responsabilidade maior de um ou do outro, como detalharei mais a frente. Por ser um filme produzido inteiramente por apenas duas pessoas, certos aspectos da produção foram mais difíceis do que seriam caso a equipe fosse maior, mas na maior parte do tempo isso não atrapalhou o resultado final, pois sempre trabalhamos tendo em mente essa limitação.

O filme mudou bastante durante sua concepção. A influência de Coutinho se manteve até o fim, mas o resultado final é bem mais diferente de um filme dele do que havíamos pensado originalmente. Acho que isso fez bem ao filme, pois partimos dessa inspiração inicial para no final produzirmos uma obra mais singular, sem tantas amarras com a nossa admiração pelo diretor.

## **2. PRÉ-PRODUÇÃO**

A pré-produção de *Entre o Trem e a Plataforma* ocorreu entre novembro de 2016 e março de 2017. Este capítulo aborda o período de estudo e preparação do projeto, incluindo as visitas às locações e a pesquisa de personagens. Trata também do desenvolvimento do produto audiovisual, assim como o planejamento das gravações.

### **2.1 Conhecendo o Objeto de Estudo: O Trem**

O ambiente ferroviário da região metropolitana do Rio de Janeiro é um espaço que, até então, não era tão familiar para nós. Costumávamos nos locomover por outros meios de transporte e a necessidade de utilizar o trem sempre foi esporádica. Um dos nossos temores ao escolher o tema do documentário foi de que acabássemos retratando os trens de uma forma distante da experiência vivida pelos passageiros e ambulantes da Supervia, ou pior, generalizando os temas que propusemos apresentar ou estereotipando nossos personagens. Por



conta disso, achamos que a melhor maneira para conseguir retratar o local de forma fiel era com uma pesquisa eficiente sobre o ambiente e as pessoas que transitam ali, em especial os camelôs.

### **2.1.1 Visita à locação**

Assim que fechamos o tema e a abordagem que pretendíamos dar ao curta, iniciamos as visitas à nossa única locação, os trens. As visitas começaram no mês de março e se estenderam até o início das gravações. O nosso único dia disponível para visitas era sábado, mas tentávamos ir até lá em horários diferentes para notar mudanças, como a diferença na quantidade de passageiros e ambulantes ao longo do dia, por exemplo. Estar lá em diversos momentos do dia nos ajudou a escolher qual horário seria o melhor para as gravações e para contato com os camelôs.

Com essas visitas também decidimos quais estações seriam as melhores para nossas gravações. Serviram como base as estações de Madureira e Deodoro. Madureira é um ambiente mais caótico, com muita gente circulando, carros e ônibus passando do lado de fora da estação. É também a única onde encontramos muitos camelôs vendendo na própria plataforma. Como ela é uma estação de muito movimento, eles a usavam como base e vendiam apenas para os passageiros que passavam por ali. Em contraponto a estação de Madureira, a de Deodoro é mais pacata. Apesar de ser uma das principais, o movimento de pessoas naquela estação é bem menor. O ambiente ao redor dos trilhos também é diferente do de Madureira. A região não é tão urbanizada, cheia de prédios e comércios como a outra e é onde melhor se vê o trem vindo à distância.

Observar o ambiente ao nosso redor nos ajudou a esquematizar nossos planos para a produção e perceber o que funcionaria para o filme ou não. Conversando com os ambulantes descobrimos quais linhas eles preferiam viajar para vender seus produtos e a partir daí escolhemos em quais trens iríamos gravar as cenas indoor. Notamos que no sábado o movimento dos camelôs e dos passageiros começa a diminuir a partir de 16h, salvo dias em que são realizados eventos próximos as estações, como jogos de futebol no Maracanã ou Engenhão. Percebemos também que era menos vantajoso gravar em feriados porque o movimento de passageiros era muito maior e dificultava nossa passagem pelos vagões, o que poderia ser um problema caso estivéssemos gravando. Fora a maior quantidade de passageiros, a fiscalização também aumentava e junto dela crescia o risco de algum fiscal interromper nossas filmagens.

Nas primeiras visitas observamos também que um de nossos maiores receios não iria nos causar tanto problema quanto imaginávamos. Os fiscais da Supervia trabalham nas plataformas e quase nunca entram nos vagões. Mesmo quando estávamos com a câmera nas plataformas só fomos interrompidos três vezes em todo nosso período de gravação. Como mantivemos a maior parte de nossas gravações dentro dos vagões essa questão não foi um obstáculo para nós. Os únicos planos que talvez gerassem problemas eram os das entrevistas, que estávamos planejando gravar na estação de Deodoro. Apesar do tempo de duração da gravação ser curto, é inevitável chamar a atenção de quem passa ao redor. Nesse caso precisaríamos contar com a sorte de não ter nossa gravação paralisada caso um fiscal nos abordasse.

### **2.1.2 Pesquisa de Personagens**

A pesquisa de personagens foi mais longa que a das locações. Apesar de termos separado uma parte do cronograma para estudar os ambulantes, sempre que conversávamos com um novo camelô ele nos dava uma perspectiva diferente de como era trabalhar ali. E com isso, estávamos constantemente pesquisando aquele grupo social, pois cada conversa trazia uma particularidade que nos ajudava a repensar qual seria a melhor forma de retratar aquelas pessoas.

Inicialmente, apenas observávamos os ambulantes trabalhando, a interação com seus colegas de trabalho, o modo que vendiam os produtos e quais vendiam. Esses aspectos nos ajudaram a entender a relação do camelô com seu ambiente de trabalho e a ter uma ideia mais realista sobre quem retrataríamos no documentário.

Durante a fase de observação, começamos a conversar com eles perguntando sobre sua rotina diária nos trens. Gravamos pequenas entrevistas com alguns camelôs que não iriam entrar na montagem do filme. As imagens serviriam apenas como material de pesquisa e análise. Nessa etapa, conversamos com ambulantes legalizados também, mesmo que nosso foco no filme fosse os que trabalhassem de forma irregular. Essa parte foi um tanto difícil para nós, pois ficávamos com receio de atrapalhá-los com a entrevista durante sua jornada de trabalho. Com os camelôs que trabalhavam dentro dos vagões, nós conseguíamos evitar o incomodo falando com eles nas plataformas enquanto esperavam o próximo trem chegar. Devido à inexperiência e ao receio de estar atrapalhando, as entrevistas com os ambulantes legalizados acabaram não rendendo tanto.

Além de nos ajudar a conhecer mais a fundo a rotina dos camelôs, as entrevistas iniciais nos serviram como laboratório para sabermos quais perguntas geravam respostas mais interessantes, e quais eles pareciam não ter tanto interesse em responder. Assim, apesar de não planejar um roteiro fechado para as perguntas aos entrevistados, nós conseguíamos planejar de forma mais efetiva como conduzir as entrevistas principais. As entrevistas iniciais também nos ajudaram a ganhar confiança no ato de entrevistar, já que esse foi o primeiro documentário com entrevistas em que eu e Gabriel participamos.

## **2.2 Desenvolvimento do Produto Audiovisual**

A vontade de fazer um filme com os camelôs que trabalham nos trens do Rio, já existia antes de começarmos a pensar no nosso projeto final na ECO. Com a decisão de fazê-lo como trabalho de conclusão de curso, designamos as funções que cada um teria no filme e fizemos um planejamento que permitiu que não dependêssemos de uma equipe, ainda que, caso fosse preciso, tínhamos a ideia de chamar alguém para ajudar na produção temporariamente. Chegamos a ter ajuda em duas ocasiões para entrevistas marcadas mas, como nenhuma destas se concretizou, no final acabamos sendo os únicos a participar ativamente da produção do filme.

Não fizemos um roteiro para o filme, mas no meio da produção esboçamos uma decupagem – da qual nos distanciamos consideravelmente durante a montagem – para termos algo para nos guiar em relação ao que faltava ser filmado. Apesar de o resultado final ter sido bem diferente, essa guia inicial foi fundamental para terminarmos as gravações confiantes de que tínhamos material para um curta-metragem.

### **2.2.1 Aquisição de Direitos Necessários**

Devido à condição ilegal do trabalho dos camelôs do trem, preferimos não pedir que assinassem uma autorização de uso de imagem. Não tínhamos uma contrapartida financeira nem comprovação concreta de que estávamos fazendo um projeto de faculdade. Temos o contato de todos os principais personagens do filme e decidimos que, se eventualmente quisermos enviar o filme para um festival ou utilizá-lo de alguma forma em que se mostre necessário, iremos contatá-los com o filme já pronto e convidá-los a assinar uma autorização.

Não é ideal mas foi o modo que encontramos de não perder a confiança dos camelôs durante o processo do filme.

Por outro lado, provavelmente jamais conseguiremos autorização do uso de “Tente Outra Vez” de Raul Seixas e Paulo Coelho, portanto teríamos que utilizá-la sem ferir a lei do direito autoral de acordo com a legislação brasileira. Para isso, teríamos que alterar essa cena ou retirá-la completamente do filme

### **2.2.2 Infraestrutura Necessária**

Para a realização do filme, utilizamos alguns equipamentos próprios e outros emprestados da Central de Produção Multimídia da ECO. Para a gravação de vídeo foram usadas uma câmera Cannon T3i e duas lentes da Cannon de 50mm e 18-55mm, equipamentos próprios. Para o som usamos um gravador Tascam, dois cabos XLR e um microfone shotgun da Seinnheiser, todos da CPM, com exceção de um dos cabos, comprado para a produção do filme. Também pegamos emprestados duas lapelas e um tripé da CPM, mas estes acabaram não sendo utilizados no projeto final.

### **2.2.3 Orçamento e Fontes de Financiamento**

Os equipamentos pessoais utilizados no filme custaram cerca de 2400 reais somados mas somente um cabo XLR de 30 reais foi comprado especificamente para o trabalho. Além disso, pagamos passagem de ônibus e trem para chegar e partir das locações. Não houve financiamento externo. Dito isso, o filme não teve um orçamento alto para um projeto audiovisual de faculdade: desconsiderando os equipamentos adquiridos previamente, foram gastos menos de 300 reais na produção.

## **2.3 Planejamento e Organização das Gravações**

O planejamento das gravações começou no início do primeiro semestre de aulas de 2017. Uma das primeiras decisões sobre a produção foi escolher sábado como nosso dia de gravação, uma das poucas ideias iniciais que não foi mudada durante a produção. O dia se mostrou ideal por ser essencial que gravássemos entre a manhã e a tarde para aproveitar a luz do sol e porque só dispúnhamos desse horário nos fins de semana. Preferimos o sábado ao domingo por ser um dia de trabalho e estudo para um número maior de pessoas, inclusive camelôs e passageiros do trem, e por isso um dia que representa melhor a experiência média de uma viagem de trem.

Começamos a ir às estações em meados de abril – sem microfone, só câmera – para observar o ambiente do trem e das estações e decidir uma série de fatores em relação ao filme, como o modo de abordar os camelôs para conversar e o local que faríamos as entrevistas. Na prática, o planejamento durou boa parte das gravações, pois tivemos que mudar de método de abordagem diversas vezes após percebermos que o método anterior poderia ser melhorado ou simplesmente não daria certo. Regularmente, planejamos a gravação do sábado seguinte tendo em vista nossos erros e acertos do fim de semana anterior. Apesar da incerteza que isso causava, em retrospecto, essa experiência de tentativas semanais teve um saldo bem positivo mais tarde, pois ela nos ajudou a encontrar uma forma mais produtiva de organizar os dias de gravação. Com isso, nossa experiência com as gravações e produção do curta foi muito melhor no segundo semestre do ano do que no primeiro.

As gravações começaram de fato no final de abril e duraram até o final de setembro, com uma grande pausa entre junho e julho. Além disso, ocorreu mais uma gravação em outubro para captar alguns planos e sons específicos que consideramos importantes no processo de montagem do filme.

### **2.3.1 Definição dos Personagens**

A escolha dos personagens que representáramos no filme variou algumas vezes durante as gravações e a decisão final só veio durante a montagem. No início da produção, tínhamos em mente fazer um filme com três entrevistados, de preferência de grupos demográficos distintos para contemplar perspectivas diferentes da experiência de trabalhar no trem. Por isso, nossa meta era conseguir pelo menos três boas entrevistas para o filme. Para chegar a esse número, nas primeiras idas ao trem, a nossa abordagem com os camelôs

consistiu em se apresentar falando sobre o nosso projeto e, caso eles tivessem interesse, pedir um contato para que marcássemos um encontro na semana seguinte. Escolhemos esse método para termos um tempo de preparação para a entrevista e para gravá-las sempre no mesmo ponto de encontro, o que permitiria uma unidade na luz e no ambiente das entrevistas do filme. Todos esses contatos iniciais, porém, ou não responderam nossas ligações e mensagens ou pararam de responder depois de algumas mensagens. Acreditamos que alguns estavam com vergonha de falar em frente à câmera e outros ficaram desconfiados das nossas intenções.

A exceção foi Eduardo, um camelô já na faixa dos 60 anos com quem mantivemos contato por cerca de um mês. Apesar de sua boa vontade, houveram três tentativas de encontro que não deram certo. Na primeira, ligamos para ele no dia anterior para confirmar, mas ao chegarmos ao trem no sábado, ele nos informou que tinha esquecido de avisar que não ia para o trem nesse dia. Uma semana depois, não pudemos ir à entrevista já marcada porque a Natasha ficou doente naquela semana. Por fim, no sábado seguinte, estávamos aguardando Eduardo e preparando a câmera e o tripé quando um funcionário da Supervia pediu para que parássemos de filmar. Como estávamos a semanas com a ideia de filmar as entrevistas naquele ponto de Deodoro, achamos melhor cancelar a entrevista pois não sabíamos para onde poderíamos remarcar. Esse mês de tentativas de encontrar Eduardo foi um dos motivos para a gente adiar o término do curta para o fim de 2017, pois no final desses desencontros já faltava somente um mês para a data de entrega.

Nessa época em que tínhamos a expectativa de encontrar com Eduardo, decidimos mudar a estrutura do curta. Ao invés de três, resolvemos tentar fazer o filme com quatro entrevistados divididos em duas duplas de camelôs. Essa mudança aconteceu porque tanto Eduardo, quanto Ismael, outro camelô com quem estávamos mantendo contato nessa época, tinham amigos que também eram camelôs e estavam dispostos a participar. Especialmente no caso do nosso primeiro contato com Eduardo, quando vimos ele e o amigo conversando e contando histórias um do outro, nos fez perceber o potencial de uma entrevista mais rica, baseada nessa relação entre os personagens. Aliado a isso, o fato de Ismael e o amigo terem vinte e poucos anos e os outros dois já terem mais de sessenta, traria ao filme uma dualidade interessante na experiência de duas gerações diferentes com o ambiente ferroviário. Infelizmente não conseguimos concretizar as entrevistas com nenhum dos dois.

A partir de agosto de 2017, inspirados pela nossa experiência ruim no primeiro semestre, resolvemos mudar a nossa abordagem. Passamos a convidar os camelôs para uma entrevista

ali na hora, sem uma preparação. Desse jeito finalmente conseguimos entrevistar pessoas com câmera e microfone adequados e pudemos ter uma percepção melhor dos temas que poderíamos abordar no filme, de acordo com as falas dos entrevistados. Ao fim das gravações resolvemos que utilizaríamos duas entrevistas: com Marcus, um camelô que trabalha desde os 13 anos nos trens cariocas e Jean, um palhaço que se apresenta em vários lugares, entre eles o trem. No fim, mantivemos só a entrevista com Marcus no filme. Essa escolha se deu em prol de uma mudança na abordagem da obra, mudança que se tornou possível devido ao caráter do depoimento de Marcus. O filme deixou de ser ostensivamente sobre o entrevistado e passou a ser também sobre o camelô dos trens de uma maneira mais ampla. Acrescentar outras entrevistas enfraqueceria essa nova abordagem, e percebendo a possibilidade de sua entrevista carregar o filme inteiro, decidimos manter somente a fala de Marcus no filme.

### **2.3.2 Definição das Locações**

*Entre o Trem e a Plataforma* só recebeu esse nome no período de montagem, mas desde sempre tínhamos a ideia de manter a ação do filme nesses dois ambientes. Evitamos filmar fora dessas locações, nos arredores ou até mesmo na bilheteria. A única catraca que aparece é a do primeiro plano do filme e mesmo assim, essa dá direto na plataforma de Madureira, não é aquela catraca tradicional que fica ao lado da bilheteria. Portanto, desde o primeiro plano já estamos na plataforma.

Após as primeiras visitas aos trens, decidimos que concentraríamos nosso trabalho nas estações de Madureira e Deodoro. A primeira sequência do filme, que aparece antes do título foi gravada em Madureira, com um plano adicional de São Cristóvão. Boa parte dos planos de plataforma que aparecem no resto do filme é de Deodoro, alguns planos são de Madureira e outros de São Cristóvão. Tínhamos a intenção de fazer as entrevistas em Deodoro, mas a entrevista que está no filme foi gravada na estação de Oswaldo Cruz. Para as gravações dentro dos trens, escolhemos os ramais de Japeri (um dos nomes que pensamos originalmente para o filme foi *Central x Japeri*) e Santa Cruz. Observando o movimento e conversando com camelôs, percebemos que esses ramais eram os mais movimentados e por isso, eram priorizados por eles.





Entrega do filme										X	
Defesa											X

## 1 PRODUÇÃO

A produção de *Entre o Trem e a Plataforma* ocorreu entre abril e outubro de 2017. Este capítulo analisa o período de gravações do projeto. Trata do processo de direção, das escolhas artísticas relacionadas a ela e do estudo para as entrevistas. Versa também sobre o trabalho de produção, de captação de som e de fotografia do filme.

### 3.1 Direção

O trabalho de direção do filme foi dividido entre eu e Gabriel Góes. As principais decisões relacionadas à direção foram tomadas em conjunto. Durante a produção, tivemos outras funções além da direção. Na maior parte do tempo, Gabriel gravou o áudio e eu captei as imagens. Além disso, eu conduzi as entrevistas e Gabriel participou mais discretamente, fazendo algumas perguntas pontuais.

Se tivesse que resumir o filme em uma linha, pode se dizer que este é “um filme sobre os camelôs que trabalham nos trens do Rio de Janeiro”. Isso não mudou desde que tivemos a primeira ideia para o projeto. O que mudou foi como abordamos o assunto. Nossa ideia inicial para o filme era que este fosse sobre os entrevistados. Pensamos em ter por volta de três depoimentos e com eles contar histórias de pessoas que trabalham no trem. A entrevista com Marcus Valga, porém, nos possibilitou que mudássemos o enfoque e até a estrutura do filme. Seu discurso sobre a situação do trem, a importância dele para as pessoas que ali trabalham, as mudanças que ocorreram desde que ele começou a trabalhar lá, nos abriu novas possibilidades. Esperávamos com as entrevistas conhecer e entregar no produto final boas histórias sobre nossos personagens, aprender um pouco mais sobre aqueles indivíduos. Marcus, porém, nos concedeu uma entrevista sobre mais do que sua própria vida, nela ele fala sobre preconceito, oportunidade, a relação dos ambulantes com o resto da sociedade, entre outros aspectos, sempre do ponto de vista de um camelô. Isso faz dele tanto um narrador

quanto um entrevistado, tanto o personagem principal do filme quanto um especialista sobre esse personagem.

Decidimos retratar somente os camelôs em condição de trabalho ilegal por alguns motivos. Um deles é a particularidade dos camelôs que trabalham dentro do trem. Não só por não haver nada parecido com o trabalho e o ambiente de trabalho deles na cidade do Rio de Janeiro, mas também pela “lábria”, como eles dizem, própria de cada um para vender seus produtos. Outro motivo importante é que sempre tivemos a intenção de dividir a ação do nosso filme entre a plataforma das estações e os vagões do trem. Seguir os camelôs ilegais é uma ótima forma de fazer esse movimento, graças ao constante trânsito deles por esses ambientes. Os ambulantes legais, por outro lado, trabalham na plataforma do trem, sempre parados em uma barraca de venda.

A sequência em que Marcus Valga põe para tocar “Tente Outra Vez” pode ser considerada o clímax emocional do filme. Não terminamos o curta com esse trecho, por uma vontade de evitar que o filme tivesse um final previsível. Preferimos quebrar a expectativa do espectador e concluir o filme na cena seguinte, mais contida, mas com uma fala de Marcus que conclui bem os temas tratados no filme. Ele fala sobre a oportunidade que o trabalho no trem proporciona para pessoas que, caso contrário, não teriam muitas opções. Também recebemos esse tipo de depoimento de outros camelôs. Ouvimos que muitas pessoas que trabalham no trem já estiveram presas, inclusive um antigo chefe de tráfico. Não só isso mas a chance que o trem dá para jovens fugirem do mundo do tráfico e crescerem na vida, foi um tema recorrente nas nossas conversas. Por tudo isso, esse depoimento ressoou bastante conosco e consideramos um bom modo de acabar o filme.

### **3.2 Produção**

Não tivemos produtores encarregados no filme, todo trabalho de produção foi feito por nós. No início do trabalho, entramos em contato com a Supervia para verificar a possibilidade de produzir o curta com permissão de filmagem. Não conseguimos resposta e por isso tivemos que produzir o curta sem autorização. Somente três vezes fomos interrompidos por funcionários da Supervia, um problema que contornamos mudando de estação. A única vez que esse problema de fato prejudicou o trabalho foi quando estávamos preparando uma entrevista e pediram que nós não filmássemos ali. Como tínhamos nos apegado àquela

locação, resolvemos adiar a entrevista e filmar outro dia no mesmo local. Infelizmente, depois desse dia, não conseguimos mais contatar os camelôs que seriam entrevistados.

O trabalho de produção principal foi o de abordar os camelôs e artistas do trem e de manter contato com eles por telefonemas ou pelo aplicativo de celular Whatsapp. No decorrer do trabalho o método de abordagem mudou bastante. Começamos pegando o contato dos camelôs com o intuito de marcar uma entrevista na semana seguinte. Com a falta de sucesso desse método, passamos a convidá-los para que fossem entrevistados no momento do primeiro contato, o que se mostrou mais eficiente, mas, em contrapartida, impossibilitou a escolha de uma locação específica para as entrevistas.

Antes de começar a montagem, decupamos os vídeos e áudios que gravamos para ficar mais fácil a procura do material que utilizaríamos na edição. Durante o processo de edição de vídeo e desenho de som, enquanto um estava trabalhando no software, o outro ajudava encontrando os arquivos organizados na decupagem.

### **3.3 Fotografia**

A operação de câmera e fotografia do filme foi de responsabilidade da Natasha. No início da produção tínhamos uma série de ideia de como abordar a fotografia do curta. Testamos usar uma câmera de celular para copiar a estética de gravações de celular que fazem parte da cultura dos trens. É fácil encontrar dezenas de vídeos de artistas de trens e camelôs com algum sucesso no Youtube. Além disso, muitos artistas pedem para que passem o vídeo para eles, para que postem em suas redes sociais, como aconteceu conosco algumas vezes. Não seguimos com a ideia porque a câmera do celular nos trazia muitas limitações e nenhum controle da imagem que estávamos filmando. Optamos pela Cannon T3i que pertence à Natasha e ela se tornou a câmera usada por toda a produção.

Pensamos em filmar as entrevistas sempre no mesmo lugar, em uma parede da plataforma de Deodoro. Com a dificuldade que tivemos de marcar entrevistas, tivemos que deixar essa ideia de lado e passamos a gravar as entrevistas onde estivéssemos. Essa opção nos trouxe alguns problemas. Antes, tínhamos em mente chamar alguém para ajudar nas gravações de entrevistas. Com a mudança de prática, não podíamos mais contar com alguém lá, pois qualquer fim de semana poderia ser aquele em que conseguiríamos uma boa entrevista e não tínhamos quem chamar para ir ao trem conosco todos os sábados. Além disso, também

levaríamos um tripé, mas sem entrevista marcada fica inviável, pois ele dificultaria muito nossa travessia pelas estações e vagões. Por isso, e porque decidimos que a Natasha seria a responsável principal pelas entrevistas, eu operei a câmera durante as entrevistas.

### **3.4 Captação de Som**

Captamos o som para o filme com um microfone shotgun e um gravador da marca Tascam. Eu fui responsável pela captação de som em quase todo o processo, com exceção das entrevistas, quando nós invertemos os papéis e eu fiquei com a câmera e Natasha com o microfone.

Decidimos bem cedo na produção que o som teria papel fundamental na ambientação das plataformas e dos trens. Gravar o som ambiente nos trens ou na plataforma de propósito era um grande desafio. Nas plataformas, os autofalantes tem um volume altíssimo e não costumam parar mais de 10 segundos sem que outra informação ou propaganda seja anunciada. O problema é um pouco menor nos trens, mas dependendo do dia, é difícil gravar muitos segundos de som ambiente sem que um ambulante ou o alto-falante apareça em primeiro plano. Por isso, já que o gravador tem um espaço de memória bem mais generoso do que a câmera, eu o deixava muitas vezes ligado por vários minutos seguidos, captando o som ambiente enquanto captava outros sons que precisaríamos ter no filme. Então, quando eu queria captar algum som específico, como o trem chegando ou partindo ou o a voz de um camelô vendendo seu produto, eu aproveitava para continuar gravando para ter material suficiente de som ambiente sem interferências.

Durante a produção, havíamos pensado em começar o documentário com uma tela preta e um silêncio que seriam aos poucos substituídos pelo título do filme e pelo som do trem chegando à plataforma, respectivamente. Isso não ficou no corte final, mas acabamos nos inspirando nessa ideia para o momento em que o título aparece. Se tratando de captação de sons específicos, o que foi mais difícil de conseguir foi esse som do trem chegando à plataforma. Em alguns casos, a captação de som da câmera ficou melhor do que a do microfone externo. Ao se aproximar muito dos trilhos, o som perde clareza e mal parece o que ouvimos quando um trem passa. Se afastando, o problema vira a grande quantidade de fontes de sons, especialmente dos alto-falantes, disputando o protagonismo com o trem passando pelos trilhos da plataforma. A solução encontrada foi ir para a ponta da longa plataforma de

Deodoro, onde costuma ter menos pessoas e os alto-falantes já estão afastados a uma distância que os deixa bem menos audíveis. O som não ficou tão claro como gostaria, mas perdeu a interferência de outros ruídos e é mais claramente o som de um trem chegando à plataforma.

Outros sons presentes nos trens e plataformas da Supervia foram bem mais fáceis de captar. O som dos alto-falantes, tanto dentro quanto fora da plataforma, pessoas conversando, camelôs vendendo seus produtos, são presença recorrente e estavam sempre a nossa disposição para serem captados. O único problema foi na captação dos camelôs ou pessoas que a Natasha filmava. Na maioria das vezes dava certo mas em alguns momentos eu poderia estar captando um som específico enquanto a Natasha um camelô falando sobre seu produto e eu não captar esse som. Em duas ocasiões em que isso aconteceu e queríamos usar a imagem no filme, tivemos que usar o som da câmera. Consideramos que isso não comprometeu o filme, pois os planos são usados por poucos segundos e conseguimos disfarçá-lo mesclando com o som ambiente do trem captado pelo gravador.

Optamos por manter o microfone shotgun até mesmo nas entrevistas, quando poderíamos ter optado pela lapela. Fizemos testes em que o som da voz ficou mais cristalino com shotgun e, além disso, era mais prático fazer a entrevista com o mesmo microfone em que captava sons para o filme. A escolha pelo shotgun se concretizou quando decidimos que passaríamos a fazer entrevistas com pessoas que conhecêssemos na hora e deixaríamos de marcar entrevistas com antecedência. Com a lapela eu precisaria trocar o shotgun por ela e prendê-la na camisa do entrevistado e, nesse cenário, é melhor estar com tudo pronto para começar a gravar e não atrapalhar a hora de trabalho do entrevistado.

## **2 PÓS-PRODUÇÃO**

A pós-produção do filme ocorreu entre os meses de outubro e novembro de 2017. Este capítulo aborda o processo de finalização do filme e as mudanças feitas no projeto durante a pós-produção. O capítulo é dividido em três partes: montagem, desenho de som e colorização.

### **4.1 Montagem**

O trabalho de montagem foi conduzido pela Natasha no Premiere CC 2017, enquanto eu colaborei com a decupagem do material e com assistência durante o processo. Antes de começar a montar, decupamos todo o material para que ficasse mais fácil de selecionar os vídeos que entrariam no projeto. Terminada a decupagem, começamos o trabalho de edição. Natasha editou o filme no Premiere CC 2017.

Inicialmente pensamos em ter três entrevistados no filme, mas durante a montagem percebemos que uma das entrevistas tinha gerado material suficiente para um curta-metragem completo e que manter somente ela no filme o deixaria mais coeso. As cenas do filme se revezam entre externas (nas plataformas da Supervia) e internas (dentro dos vagões). A estrutura do filme se baseia no movimento que o camelô está sempre fazendo durante sua jornada de trabalho: da plataforma para o trem, do trem para a plataforma.

## **4.2 Desenho de Som**

O desenho de som do filme foi realizado no Premiere CC 2017, depois da montagem ter sido finalizada. Eu fui responsável por essa área do filme e tive assistência da Natasha durante o processo.

Nosso principal objetivo com o desenho de som foi captar a atmosfera das nossas locações. A experiência de uma viagem de trem no Rio é caracterizada pelos sons presentes ali. A voz do alto-falante, o som dos trilhos do trem, artistas se apresentando, às vezes dois grupos diferentes a poucos vagões de distância, e os camelôs, alguns com microfone para não forçar a voz. Por isso, nas duas sequências do filme que se passam dentro do trem, fizemos um trabalho com o som que tenta passar esse encontro sonoro. Na primeira sequência, mais realista, todos os sons citados acima aparecem, desde música ao som dos informes da Supervia, com um enfoque nos camelôs. Na segunda sequência, experimentamos mais com as possibilidades do desenho de som e colocamos três apresentações artísticas, que são parte importante da cultura dos trens cariocas, no mesmo trem em um embate pela atenção do espectador.

Enquanto o resto do filme tem quase sempre mais uma faixa de áudio além do áudio principal, para a entrevista com Marcus Valga optamos por um destaque absoluto na captação

original, para que seu depoimento seja facilmente compreendido, já que a captação do som original da entrevista já contém um som externo considerável que às vezes é um pouco mais barulhento do que gostaríamos. Na sequência de “Tente Outra Vez”, tivemos que emendar o som da canção original ao som de quando o Marcus põe a música para tocar em sua caixa de som. É outro um momento em que é importante que o foco do áudio fique na música. Para que essa transição não ficasse estranha, aumentei o ruído no som da música para ficar mais parecido com o som captado de uma caixa de som. Dessa forma, a passagem de um áudio para o outro ficou mais natural e se tornou mais fácil tratar a música em conjunto com o resto do filme.

### **4.3 Correção de cor**

A correção de cor se dividiu em duas etapas principais, conhecidas como correção primária e secundária. Em todo o processo foram utilizadas ferramentas do Premiere CC 2017, em especial o Lumetri Color. Na correção primária, padronizamos a cor do filme. Isso inclui alterar a saturação, equilibrar o espectro de cor de cada plano e amenizar a diferença entre planos mais claros e planos mais escuros. Sem essa etapa mais técnica e objetiva não seria possível fazer a correção secundária, quando podemos alterar a cor do filme de acordo com nossa visão artística.

Na correção secundária, optei por um filtro naturalista, sem imprimir uma estilização desnecessária para o tipo de filme que fizemos. Percebi que em alguns pontos as cores mais quentes (especialmente quando presentes nos pedregulhos do trilho do trem, na pele das pessoas e nos detalhes vermelhos da plataforma de Madureira) estavam se destacando de maneira distrativa e por isso esfriei suavemente a cor do filme. Quando fizemos a correção secundária da sequência do filme com as apresentações artísticas, percebemos que, devido ao revezamento constante entre planos que ocorrem em três momentos distintos, a diferença de cor e luz a cada corte ainda estava muito evidente. Por isso, precisei voltar à correção primária e ajustar a colorização desses planos com mais cuidado para depois concordar essa sequência com o resto do filme.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Refletir sobre *Entre o Trem e a Plataforma* em retrospecto, para mim é perceber o quanto ele poderia ter sido diferente. Um filme que inicialmente me empolgava muito, a produção desse filme teve no primeiro semestre do ano diversos momentos frustrantes e eventualmente atrasou minha formatura, o que me fez desanimar um pouco ali pelo meio do ano. Felizmente, mudamos nosso método no segundo semestre e os resultados logo apareceram. Agora fazíamos entrevistas com camelôs e artistas a cada semana e eu não sentia mais que o projeto estava estagnado. A mudança para as entrevistas feitas de imediato, em contraponto à tentativa de marca-las durante primeiro semestre do ano, nos fez perder o tempo de preparação que teríamos para a entrevista e a possibilidade de utilizar equipamentos mais pesados, como o tripé – e isso fica claro na entrevista com Marcus Valga – mas mais fundamentalmente, nos abriu inúmeras possibilidades para o filme. A partir dessa mudança, meu interesse pelo filme cresceu novamente e hoje tenho muito orgulho do projeto como um todo.

Acredito que nosso objetivo com esse filme foi cumprido. Considero que ele faz jus a nossa proposta de trazer visibilidade a esse grupo invisível para a maior parte da sociedade. Com a entrevista de Marcus Valga, penso que o projeto é estruturalmente melhor do que seria com nossa ideia inicial de ter múltiplos entrevistados, inspirada pelos filmes de Eduardo Coutinho. Pela curta duração e a predominância de sequências sem entrevista, ter três entrevistados mitigaria a fala de cada um e isso enfraqueceria o filme como um todo. Por isso fico muito feliz de termos mudado nossa abordagem, pois ela nos proporcionou a possibilidade de entrevistar Marcus. Ele não foi o único camelô que encontramos com jeito de que daria uma entrevista que sustentaria um filme inteiro, mas foi o primeiro que encontramos já preparados para fazer a entrevista na hora. O trabalho de câmera não está bom e talvez pudéssemos ter aproveitado melhor o tempo que tivemos com ele para obtermos outros excelentes depoimentos, mas nenhum desses detrimientos se compara à satisfação de ter feito esse filme. O caminho foi tortuoso, mas o resultado final me deixa feliz.

## 6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERNADET, Jean-Claude. **Cineastas e Imagens do Povo**. Companhia das Letras. Rio de Janeiro, 1ª edição, 2003.



DA-RIN, Silvio. **Espelho Partido: Tradição e Transformação do Documentário**. Azougue Editorial. Rio de Janeiro, 1ª edição, 2004.

LINS, Consuelo. **Filmar o real: Sobre o Documentário Brasileiro Contemporâneo**. Editora Zahar. Rio de Janeiro, 1ª edição, 2008.

LINS, Consuelo. **O documentário de Eduardo Coutinho: televisão, cinema e vídeo**. Editora Zahar, Rio de Janeiro, 1ª edição, 2004.

NICHOLS, Bill. **Introducao ao Documentário**. Papirus Editora. Campinas, 2010, 5ª edição.

RIBEIRO, Lilian; MAIA, João. **Modernidade à Brasileira: socialidade nos trens da Supervia**. In: Congresso Internacional de Comunicação e Consumo, 5, 2015, São Paulo, ESPM, 2015, 12 p.

OHATA, Milton. (Org.). **Eduardo Coutinho**. Cosac Naify. São Paulo, 1ª edição 2013.

## 7 FILMOGRAFIA

SANTO Forte. Direção: Eduardo Coutinho. Rio de Janeiro: Cecip, 1999. 80 min, cor.

Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=CsoHSrxtjvo>>. Acesso em: 03 dez. 17.

EDIFÍCIO Master. Direção: Eduardo Coutinho. Rio de Janeiro: Bretz Filmes, 2013. 1 DVD (110 min) NTSC, cor.

PARIS is Burning. Direção: Jennie Livingston. EUA: Miramax Films, 1990. 78 min, cor. Disponível em: <<https://www.netflix.com/watch/60036691?trackId=13752289>>. Acesso em: 03 dez. 17.