

§ Vinheta §

[Ronco do motor]

No Brasil,
87% das pessoas
que usam
o transporte público,
usam o ônibus como principal
meio de locomoção.

Em 2014 foram registradas
382 milhões
de passagens de ônibus
em média por mês,
mas, no ano seguinte,
foram 34 milhões a menos.

Desde então, esse número
continua caindo.

Estudos mostram
que o brasileiro
vem sistematicamente
trocando o ônibus
por outros
meios de transporte,
principalmente
carros e motos,
que têm o custo
normalmente muito mais alto,
não só financeiro,
como também ambiental.

Isso tudo parece indicar

que os sistemas de ônibus,
no geral,
não estão agradando.

Resta saber por quê.

§ Fundo musical animado §

§

§

§

[Viviane]

Eu sou Viviane,
sou professora de História
aqui no Capão Redondo.
Moro no Jardim Danfer,
na Zona Leste,
e a gente tá saindo
aqui do Parque Santo Antônio
até aonde eu moro,
em Jardim Dunfer.

O percurso que vou fazer é
daqui ao Terminal Capelinha.

Do Terminal Capelinha
pego um ônibus...

do Largo São Francisco
até o Ibirapuera.

Do Ibirapuera, pego um ônibus
Terminal Parque Dom Pedro
até o Terminal.

Do Terminal, pego
um ônibus até a minha casa.

3h, 3h30,
depende do trânsito.

Às vezes eu como, porque não
dá tempo de comer na escola,
tenho que sair correndo,
porque quero chegar
em casa cedo,
então prefiro não fazer
o horário de almoço,
então, eu como no ônibus.

Raramente durmo,
porque não consigo dormir
em transporte público.

Às vezes ouço música
também.

Sinto falta de conversar
com as pessoas.

Na Zona Leste fazemos amizade
com o pessoal no ônibus,
aqui não tem muito isso.

Apesar de pegar sempre
os mesmos ônibus,
com as mesmas pessoas,
não tem esse contato.

§ Fundo musical suave §

§

[Pedro Vicente]

Um estudo divulgado
pela Associação Nacional
das Empresas
de Transportes Urbanos
registra que cerca de 32 milhões e 742 mil pessoas
pegam ônibus
diariamente no Brasil.

Distribuídas por
107 mil ônibus em circulação,
cada um com uma média
de 340 passageiros por dia,
somando perto de 16%
da população,
e representando 86,3%
de todo transporte
público coletivo no país.

Algumas cidades buscam
a eficiência no setor
com medidas
estratégicas como:

os corredores de ônibus
com pontos e paradas maiores
e circulação livre
para táxis com passageiros.

E o BRT,

ou "Bus Rapid Transit",
um sistema de corredores
de ônibus de alta performance.
Apesar do nome em inglês,
o BRT nasceu
de uma experiência brasileira
nos anos 70 do século passado.
Inicialmente chamado
"Expresso Curitiba",
projeto de um ex-prefeito,
urbanista,
e também ex-governador
do Paraná, Jaime Lerner.

A experiência curitibana
foi copiada e aperfeiçoada
em várias cidades
do Brasil e do mundo,
e se tornou
uma instituição mundial.
Por isso, o nome em inglês
que poderia ser traduzido
por "Trânsito Rápido
Para Ônibus Urbano".

Esse tubo de vidro
com visual futurista
é uma estação típica
do BRT curitibano,
funcionando desde 1974
com o nome de "Rede

Integrada de Transportes".

Mas o pioneirismo do
sistema de ônibus curitibano
não se resume
à invenção do BRT.

Ultrapassagem
nas canaletas,
adoção do maior
ônibus do mundo
como um novo padrão
nos corredores de transporte,
carga automática de créditos
dos cartões de transporte...
são inovações
que fazem de Curitiba
uma referência internacional
em termos
de transporte coletivo.
Mesmo assim, parece
que nem tudo são flores
no transporte público
curitibano.

[Goura]

A cidade, ela foi planejada,
desde os anos 70,
teve um olhar
pro transporte coletivo.

A gente teve
a criação desses eixos,

como a gente tá aqui.

A gente tá

na Av. João Gualberto,

que é um eixo que vai

do Centro ao Norte,

e a gente tem

o sistema do BRT,

que não era chamado

de BRT na época.

Chamamos aqui de "Expresso".

Curitiba, falando

do planejamento,

criou o Sistema Trinário.

Então, a gente tem

uma pista grande aqui

dividida

em 3 pistas menores.

A pista do meio

é a "Canaleta do Expresso",

a canaleta do ônibus,

que ele usa ali

exclusivamente.

E você tem as 2 pistas

chamadas de "Vias Lentas".

As Vias Lentas servem

de acesso aos edifícios.

Agora, atualmente, a gente

chama elas de "Vias Calmas",

porque elas têm

a bicicleta ali.

Pro carro ter um fluxo maior,

você tem outras pistas
que correm em paralelo
a essa daqui,
com 4, 5 faixas
pro automóvel apenas.

A cidade teve
esse planejamento
desde os anos 70,
mas eu vejo que,
nas últimas décadas,
o sistema tá
perdendo usuários.

Primeiro, tá se tornando pouco
atrativo andar de ônibus.

O conforto do usuário,
a gente não tem
o Bilhete Único,
a gente não tem
uma integração temporal.

A gente tem uma onda
de assaltos,
de roubos, de arrastões
dentro do transporte coletivo.

Acho que um ponto extremamente
pouco atrativo pro usuário
é a tarifa.

A gente tá falando
de uma tarifa de 4,25.

R\$ 4,25.

Esse ano de 2017,

a tarifa, por força de lei,
ela é reajustada todo ano,
o que também é algo estranho,
mas o reajuste foi além da inflação, aumentou R\$ 0,50.

Pra uma família,
pra um trabalhador,
pra uma pessoa
desempregada,
usar o transporte coletivo
pra fazer o que tem que fazer,
busca de emprego, de trabalho,
de ir pra escola...
se torna muito pouco
atrativo,
inclusive, com o peso
mesmo econômico.

[Silmara]

Eu sou a Silmara.
Estamos no momento
no bairro Campo Comprido.
Estou indo em direção
a meu trabalho secular.
Sou empregada doméstica.

[Pedro Vicente]

Vamos fazer um trajeto
até o bairro Santo Inácio,
onde você trabalha,
e vamos pegar 4 ônibus.

[Silmara]

Sim.

[Pedro Vicente]

E por que é necessário
você pegar 4 ônibus?

[Silmara]

Porque eu faço
a integração, né?

Não tem uma linha
que vá direto.

Então tenho que ir
até o próximo terminal,
pegar o ligeirinho,
descer e fazer uma conexão
no Santa Quitéria
pra pegar o outro ligeirinho
que vai até o Terminal.

Quanto tempo demora?

Cerca de 40 minutos.

Ah, 40 minutos?

40 minutos comparando
com São Paulo...

Normalmente as pessoas demoram
2h pra pegar 4 ônibus.

[Ronco do motor]

Mas... e por que que é...

É rápido.

Você falou ligeirinho.

Ligeirinho é o quê?

É um ônibus que tem
as paradas próprias,
então não faz paradas como

os ônibus convencionais.

Ele tem os tubos e só
para nas estações tubo,
então ele é
muito mais rápido.

O número de paradas
deles é bem menor.

[Silmara]

Boa tarde.

[Pedro Vicente]

Boa tarde.

E aí, você faz amizade
quando anda de ônibus?

Sim. Gosto muito
de conversar,
e como é sempre
no mesmo horário...

Acabo conhecendo muitas
pessoas e fazendo amizade.

Aqui não tem ninguém
que você conhece...

Nesse horário, não.

Eu paguei 4,25.

4,25 é 45 centavos
mais do que é
na minha cidade.

Como que é pra vocês
que usam regularmente?

Tem Bilhete Único?

Como é que funciona?

Tenho o "Cartão Transporte".

Ele é carregado

uma vez por mês.

Eu uso em torno

de 50 passagens por mês.

50... É livre

ou é contado?

É... 4 passagens

por dia o meu limite.

Mas tem uns que

são sem limite.

No meu caso é 4

porque não uso mais

que 4 passagens no dia.

[Burburinho]

[Viviane]

Geralmente quando entro

nesse ônibus me dá uma tristeza

porque lembro que tem

mais 3h pela frente.

E sexta-feira já tô bem cansada da semana toda,

então, dá um desânimo.

Às vezes eu fico chateada.

Aí, chega aqui,

acontece isso.

A desorganização do Terminal

é tão grande...

que é horário de almoço,

então os motoristas

estacionam os ônibus.

Quem tá tentando entrar

no Terminal não consegue,

quem quer sair

também não consegue.

Ó o tempo que

ficaremos parados aqui

pra tentar entrar

no Terminal.

Já tô cansada, chego aqui

e fica esse tempão

pra entrar no Terminal,

porque não há

logística pra organizar

os ônibus estacionados.

Muitas vezes perco meu ônibus ali porque fico parada aqui.

[Pedro Vicente]

Pra mim é um momento

histórico.

Primeira vez

que conheço

o sistema Ligeirinho

de Curitiba,

que eu ouço falar desde

que sou moleque.

Quando eu era criança,
ouvia falar daquele prefeito
Jaime Lerner, que implantou
um sistema inovador
em Curitiba e tal.

[Goura]

Queria mostrar aqui,
por exemplo...

A gente tá no Eixo
do transporte coletivo
onde é permitido
o adensamento.

Você pode ter edifícios altos
com muita gente morando.

Só que... o que aconteceu?

Esse é um paradoxo.

O preço da terra,
o preço dos imóveis
junto dos Eixos
do transporte coletivo
ficou muito caro.

Então, a população
de baixa renda
que utilizaria e utiliza
o transporte coletivo,
que depende
do transporte coletivo,
ela teve que morar longe
do transporte coletivo.

Ela teve que morar
em lugar
onde o cara vai ter
que pegar 2, 3 ônibus
pra conseguir chegar
até o seu destino.

Então, criou-se
esse paradoxo.

Esses imóveis,
esses edifícios, por exemplo,
têm 2, 3 vagas
na garagem.

Então, muita gente
que mora no Eixo do BRT
não utiliza o ônibus.

A cidade tem
1 milhão e 200 mil carros
e 1 milhão
e 800 mil habitantes.

E tem um número quase igual
de carros e eleitores.

E cria uma situação que,
em época de eleição,
o cidadão não vai votar
com a cabeça de cidadão,
ele vai votar
com a cabeça de motorista.

Ele tá pensando como
motorista, não como cidadão.

Então, acho que falta,

muitas vezes,
essa coragem política
pro enfrentamento,
um enfrentamento
que é necessário.
Um enfrentamento
que a gente
tem que pensar
nessa coletividade.
E acho que Curitiba, por ser
também uma cidade referência
pro país, pro mundo,
em muitas coisas,
ela deveria estar mais
na vanguarda dessa discussão.
E isso não tá
acontecendo.

O BRT foi inventado
em Curitiba, né?
Sim, sem esse nome.
Ele chamava... RIT...
Rede Integrada
de Transporte.
Você permitiu que
nos terminais de integração
o usuário chegasse
com outro ônibus,
um "alimentador"
que a gente fala,
e lá ele pegasse os ônibus

que vêm aqui nos Eixos.

Então aí ele tem

uma integração

sem precisar

pagar a passagem.

Mas a gente não teve

um acompanhamento

dessas inovações

nas décadas seguintes.

Então Curitiba vive muito

nesse eco...

dessa inovação

dos anos 70, dos anos 80.

Que Bogotá veio aqui,

se inspirou,

levou pra lá,

fez um Transmilênio lá.

Eu acho assim...

É uma visão também pessoal...

A gente tem

uma Grande Curitiba

com mais de 3 milhões

de pessoas.

Se a gente,

uma hora ou outra,

não começar

a pensar seriamente

num sistema de maior

densidade, como o metrô,

a gente vai perder

o timing disso.

Talvez não pra agora,
mas daqui a 10, 15, 20 anos,
eu acho que isso
vai ter que ser
uma realidade na cidade.

[Viviane]

Agora a gente tá aqui
no Terminal Capelinha,
vamos pegar
o Largo de São Francisco...
e agora começa
a viagem de fato.

Agora vai, mais ou menos,
1h17, 1h20...
até que eu possa descer
e pegar o outro ônibus.

[Rindo]

É a segunda parte
da viagem...

Eu já tive
diversas sensações!
Às vezes acho cômico,
às vezes acho triste...
Acabei me acostumando.
Mas eu penso muito nisso,
observo as pessoas
entrando e saindo,
e eu falo: "Caramba,
vou ficar até o final".

Quando a gente
atravessar a ponte ali,
começa a me dar
o desespero.
Porque o trânsito
é mais carregado
depois que passa a ponte ali
por cima do Rio Pinheiros.
Aquele pedacinho
até um pouco antes
do Shopping Ibirapuera é
a parte que me dá desespero.
Costumo fechar o olho
porque não quero ver.
Quando chega no Shopping
já começa a dar uma aliviada
porque tá mais próximo.

[Burburinho]

§ Fundo musical animado §

§

[Pedro Vicente]

Até 2012, São Paulo
tinha 90 kms
de faixas exclusivas
de ônibus.
Hoje, com mais de 500 km,
o tempo médio de viagem
dos passageiros foi reduzido

em 4h por semana,
e a presença das faixas
organizou a dinâmica
do trânsito em geral.
Mas ainda são muitos pontos
lotados na hora do rush,
e muitos quilômetros de faixas
e corredores de ônibus
ainda parecem necessários
para um avanço significativo.

§

Rapaz, esses corredor
ajudou muito.
Já pensou a gente tá
ali no meio dos carros, ó!

Agora taxista invade mesmo
o corredor,
ele pode agora, né?
Acho que táxi não é...
não é transporte
de massa, né?
O táxi é transporte pessoal.
O passageiro
quer chegar mais rápido, né?

§

[Yasmin]

Eu acordo por volta de 5h30.
Eu me arrumo, tomo banho,
tomo café da manhã.
Pego o ônibus

por volta de 6h30.

Eu pego um ônibus
até a Praça da Trindade.

Na Praça da Trindade pego
o ônibus até o Centro do Rio
e, no Centro do Rio,
pego outro ônibus
aqui pro Flamengo.

Eu levo por volta de 3h30
por dia nessa viagem pra vir.

Eu acabo ficando
ouvindo livros.

Eu baixei uns livros
no telefone...

Ou aproveito esse tempo
pra poder descansar
porque, como chego
em casa muito tarde,
às vezes durmo mais dentro
do ônibus do que em casa.

Agora vou pegar
um ônibus pra Niterói.
Fico em média de 1h30
até chegar na faculdade.
Assim que saio da faculdade,
por volta de 23h30,
vou pro
terminal de Niterói
pra pegar um ônibus

pra Trindade.

Eu chego em casa

por volta de 00h40.

Eu consigo chegar em casa

com o trânsito bom.

É óbvio que o sujeito

tendo opção de ter um carro,

ele vai sair

desse ônibus lotado,

desse ônibus que atrasa,

desse ônibus que é caro,

e ele vai pegar o carro.

Nem que pra isso

ele fique endividado

por um tempo, ele fique

preso no congestionamento,

mas, ainda assim,

ele aparentemente

vai se ver numa vantagem,

pelo menos,

num primeiro momento.

Mas você não acha que um

trabalho de conscientização

pode funcionar?

Não, eu acho que a gente

tem que ter duas coisas

que têm que

caminhar juntas.

É a questão de estrutura,

de infraestrutura,

de melhorias do sistema,
junto com

um trabalho cultural.

As pessoas falam

uma coisa ou outra.

Não. As duas coisas têm
que tá juntas ao mesmo tempo.

[Pedro Vicente]

É impressão, ou estamos
demorando mais que o normal?

[Silmara]

Não, estamos chegando.

Agora estamos chegando
no bairro Santa Quitéria.

Como chama?

Santa Quitéria.

Aí tem uma estação
que é feita a conexão
com o Inter 2.

[Pedro Vicente]

Esse sistema de ônibus
chamou muita atenção
quando foi

implantado, né?

Mas eu ouvi dizer...

que ele não tá
dando conta.

Não tá dando conta
porque a cidade cresceu,
e o Ligeirinho acabou

ficando pequeno diante do...

Mas você tá me dando uma boa

notícia, que tá funcionando.

Funciona. Inclusive,

ele já está ali.

Inclusive já chegou.

Cadê? Você sentiu,

é uma intuição.

[Silmara ri]

[Viviane]

Esse deslocamento influencia

demais no trabalho

porque eu acabo chegando

muito cansada.

São muitas horas

sentada no ônibus,

ou até mesmo

quando vou em pé.

É muito cansativo.

Então, chega,

eu já tô desgastada.

Não tenho mais pique.

São mais 50 minutos por aula

numa sala superlotada,

44 alunos.

Então é bem desgastante.

Estamos aqui próximo

ao Ibirapuera,

num servidor público.

Agora vou pegar
o Terminal Parque Dom Pedro.
Por sorte ele já tá
vindo ali.
Deve dar, em média,
uns 25, 30 minutinhos até lá.
Essa parte também é
um pouco mais rápida.

[Pedro Vicente]

Então, são 3 sistemas
diferentes de ônibus
que funcionam aqui.
O Biarticulado, o Ligeirinho
e o Mantenedor, é isso?

[Silmara e Pedro]

- Alimentador.

- Alimentador!

[Silmara]

Que é os que vêm dos bairros
até o Terminal.

[Pedro Vicente]

Olha, é um sistema
superelaborado, bem legal.

Como é que vocês
ficaram amigas?

[Silvana]

Ah, no dia a dia, né?
Não só ela, mas qualquer
outro passageiro
que a gente sabe que pega

com a gente todos os dias,
se a gente puder segurar
um pouco,
a gente consegue segurar...
pra poder chegar
em casa no horário.

[Pedro Vicente]

Isso é muito legal!
E é uma coisa que parece
tão natural,
mas às vezes,
é tão raro ao mesmo tempo.
Esse respeito,
essa gentileza...
com as pessoas que a gente conhece dessa maneira, né?
Ela é uma estranha, agora
não é mais uma estranha.

[Silvana]

Sim.

A gente acaba sendo amiga,
ela chega pra mim e fala:
"E sua filha?". Ela sabe
que tenho uma filha,
já conversamos...
"Ah, tá bem".
"E aí, como é
que você tá?".

Tchau, Silvana!

Tchau.

[Silvana]

Tchau.

Tchau, Mônica,

bom trabalho!

Tchau, Mônica.

Valeu! Obrigado!

[Pedro Vicente]

Nossa, isso é incrível!

Considerando que Curitiba

é uma cidade grande,

é uma coisa rara.

Em São Paulo, eu duvido

que isso aconteça.

Muito obrigado, Silmara,

por conversar com a gente,

mostrar esse lado

tão humanizado

do transporte público.

[Silmara]

Foi uma experiência diferente.

Valeu, viu?

Até.

Até mais!

Até.

Bom trabalho.

Obrigada.

Vocês também.

Valeu!

Tchau.

Tchau.

Estamos chegando no Parque
Dom Pedro, graças a Deus...
e vamos pra quarta
e última etapa,
que é pra mim
a mais cansativa...
e mais longa.

A gente pega um ônibus
e vai até a minha casa.

[Homem]

Quanto tempo
ainda de viagem?

[Viviane]

Vai depender do trânsito.
1h30 aí...

[Mulher no alto falante]

... e as máquinas
de autoatendimento.
Boa tarde!

Pegando 4 ônibus eu pago
um pouco menos da metade
do valor que o governo
me paga pro transporte.

Esse dinheiro que sobra
uso pra pagar outras contas,
o lanche do meu filho...

Às vezes as pessoas falam:

"Mas você gasta
tanto tempo no ônibus
pra economizar
60 reais, 30 reais?".

Mas pra quem ganha pouco
faz diferença 30 reais.
Eu uso pra fazer
outra coisa.

Ai, agora já tô extremamente
cansada, cheia de dor.
Essa hora já tô contando
os minutos pra chegar em casa.
Costumo nem olhar
muito aqui pra fora
porque fico focada
em chegar em casa logo.
Não aguento mais olhar!
Aqui também eu já enjoiei.

§

Mas aí eu fico pensando
nos meus pais.
A minha mãe fala...
Eles moravam
em Itaquaquetuba,
que é lá quase... longe.
E ela fala que atravessava
também pra ir pra Lapa,
pro Centro... e aquela época
era pior de condução.

Tinha só o trem
e olhe lá.
Então, se for
pensar nisso...

§ Fundo musical suave §

§

§

[Viviane]
Apesar de só estar
no ônibus,
acho que o estresse
é muito grande.
Trânsito, o barulho,
tudo...

Pelo menos pra mim vejo que
mexe com o meu psicológico.

[Ronco dos motores]
Quando eu trabalhava perto,
tinha mais ânimo
pra fazer as coisas.
Acho que o estresse
era menor.
Então, eu chegava
com mais disposição.
Hoje, já chego totalmente

desgastada,
não tenho ânimo pra nada.
Então acaba que minha vida
ficou só trabalho,
porque, pro lazer, não tenho
mais pique pra nada.

§ Fundo musical suave §

§

[Viviane]

Ceguei.

§ Fundo musical suave §

§

§

§

§

§

§