

*DIA DE CHUVA E O ÔNIBUS LOTADO. O primeiro desafio é embarcar ao mesmo tempo em que se procura fechar a sombrinha. Não é sequer uma tentativa de evitar ficar molhada, porque isso é inevitável, o difícil mesmo é conseguir recolher o emaranhado de arames em que se transformam rapidamente essas mercadorias de camelô. Bom, depois que a porta fecha e o motorista arranca com toda a suavidade de quem conduz uma carreta, é hora de passar a catraca. Pelo menos tentar. Se em dia de sol essa tarefa já é quase impossível, quando chove vira milagre.*

Seja em dia de chuva ou com sol, 54% da população de Porto Alegre utiliza o ônibus como principal meio de transporte. Desta, 40% o usa para se dirigir ao trabalho e 27%, à escola ou universidade. Nos horários de pico, esses índices parecem insuficientes, até porque não contabilizam as sacolas e mochilas que avolumam ainda mais os corredores, tornando-os muitas vezes intransponíveis. Enquanto isso, os 46 usuários que conseguiram um lugar para sentar abstraem-se totalmente do que se passa a sua volta.

Mas se é ruim com ônibus, pior sem eles. Desde as manifestações de junho de 2013, o cenário urbano de diferentes capitais brasileiras tem sido subtraído – total ou parcialmente – desse que é um de seus mais importantes elementos: os ônibus. Independentemente de ser a causa ou a consequência das mobilizações, quando esse transporte coletivo permanece nas garagens, a paisagem metropolitana se transforma. Paradas ficam cheias, as vias são invadidas por mais automóveis, transportes clandestinos aparecem do nada. Se, por um lado, o ruído diminui pela ausência dos barulhentos motores e do para e arranca, por outro, avoluma-se toda sorte de reclamações porque, se não há ônibus, a rotina da cidade se altera.

Entretanto, ainda que eles não circulem, alguns aspectos resistem no cotidiano do transporte mais coletivo do que qualquer outro. Durante os 15 dias de paralisação dos rodoviários, no início do ano passado em Porto Alegre, quando nem mesmo os grevistas sabiam quando voltariam ao trabalho, Mari, cobradora do carro 2222 da linha Cohab, que atende à zona sul da capital, telefonou mais de uma vez para os 30 passageiros que constam da agenda de seu celular pessoal para avisar que não haveria ônibus. Como são seus primeiros passageiros do dia, entre os horários das 5h30min e 7h, não queria deixá-los empenhados à sua espera: “Me ponho no lugar deles”, justifica-se.

Essa história verdadeira contrapõe-se à ficcional do início do texto, ainda que soe mais insólita pelo inusitado. Ambas dão o tom desta edição do CAJU, que aborda alguns aspectos que retratam a situação atual do sistema de ônibus de Porto Alegre. Quem anda de coletivo certamente tem uma (ou várias) *crônica(s) passageira(s)* para contar.

## Coletivo de histórias

TEXTO JACIRA CABRAL DA SILVEIRA FOTOS FLÁVIO DUTRA



# De um ponto

## Vida alheia

*GARANTO QUE NÃO SOU UMA PESSOA FUXIQUEIRA nem curiosa quando o assunto é a vida alheia. Existem situações, entretanto, que nos induzem a essa condição. Ainda ontem estava indo de ônibus até o centro, pensando em nada muito especial enquanto olhava pra rua. Como já passava das 8h, não havia ninguém de pé e tudo seguia na mais santa paz. Até que rasga o silêncio o toque insistente de um celular que começa a aumentar de volume. Embora de costas, percebo ser de uma mulher que vasculhava o fundo da bolsa à procura do aparelho. Até o final da conversa não descobri o nome dessa passageira, mas sei*

*que falava com Sheila, colega de trabalho.*

*Confesso que fiquei com pena da garota, tão nova e já com problemas com o patrão. Como é que alguém pode tratar assim uma pessoa como a Sheila? Amiga, dedicada. Não, não está certo. Tã bom que pedir pra sair mais cedo dias seguidos, numa semana de movimento na loja, e chegar queimada nos plantões é abusar da paciência de qualquer um. Mas não precisavam fazer aquilo com ela... Fazer o quê? Não sei, a mulher desceu do ônibus e levou consigo o segredo de Sheila. E eu fiquei ali, sentada, com um gostinho de fofoca mal resolvida.*

## Passageiros

De acordo com motoristas e cobradores de ônibus, há, grosso modo, dois tipos de passageiros: os habitués e os outros. Estes podem ser também os chamados usuários de integração, que vêm do primeiro coletivo e ficam esperando o Cohab para os levar ao seu destino. Geralmente são personagens de presença passageira na vida uns dos outros, como os protagonistas da história de Sheila, sem endereço ou consequência.

Não, nem tanto, existem consequências em algumas situações. Há cinco anos fazendo a linha 165-Cohab, o cobrador Cristiano até hoje não encontra explicação para um fenômeno que ocorre em sua linha quando chega à Avenida Icarai, no sentido zona sul/centro – perplexidade compartilhada com seus colegas. Conhecida por ser uma região com vasta oferta de linhas de ônibus, as paradas ficam cheias até o momento em que o Cohab aponta na curva da Avenida Campos Velho para entrar na Icarai. As pessoas aglomeram-se para entrar neste ‘objeto de desejo’ que, àquela altura do percurso, já está absolutamente lotado: “Eles

esperam pra pegar o nosso”, gesticula admirado. Certamente essa é uma das razões que fazem a linha 165 ser a que mais conduz passageiros da Viação Teresópolis Cavalhada, integrante do consórcio STS. As demais campeãs são as linhas 520-Triângulo/24 de outubro, do grupo Conorte, e a 346-São José, do Unibus. Mas nenhuma delas ultrapassa os 22 mil passageiros que cada uma das linhas T4 e T11, da companhia Carris, transporta diariamente.

Conforme dados da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) de Porto Alegre, de segunda a sexta-feira cerca de 1,1 milhão de pessoas trafega pela capital a bordo dos coletivos. Esse número cai drasticamente aos finais de semana, chegando a 290 mil passageiros aos domingos – isso porque a oferta de horários é substancialmente reduzida. A linha 270-Grutinha (STS), por exemplo, que durante a semana tem um intervalo de 12 em 12 minutos entre um ônibus e outro, aos domingos circula a cada hora. Por outro lado, há linhas que sequer oferecem horários aos finais de semana, como é o caso da 815-Saran-

di/Cairu (Conorte), que de segunda a sexta pode chegar a passar apenas de meia em meia hora. Ou seja, passeio com a família nem pensar.

Essas, no entanto, não são as principais reclamações que chegam à central de atendimento da EPTC pelo número de telefone 118. É como se aquelas pessoas solitárias nas paradas de ônibus já fizessem parte da paisagem dos bairros mais periféricos. Os problemas são outros: falha no cumprimento do horário; recusa do embarque de passageiros; dirigir com excesso de velocidade ou com imprudência; falta de urbanidade do cobrador.

“A EPTC age com essas informações, realizando trabalhos periódicos sobre os tempos de viagens das tabelas, fazendo redimensionamento a intervalos regulares, convocando as tripulações quando identificadas, orientando-as quanto aos procedimentos corretos e realizando a operação radar nas vias públicas e nos corredores exclusivos”, esclarece de forma atenciosa ao telefone o engenheiro Flávio Tomelero, gerente de planejamento de transporte da empresa pública.

## Tripulação

J. Almeida é um homem alto, elegante e de expressão tranquila. Enquanto conversa com a equipe de reportagem, não deixa de acompanhar o embarque dos passageiros, interrompendo a entrevista para cumprimentar os conhecidos. São homens e mulheres arrumados para começar o dia.

São pouco mais de seis e meia da manhã e os ônibus seguem chegando e saindo de cinco em cinco minutos, e sempre encontram uma fila já formada com não menos de dez pessoas por vez. “Isso aqui já foi muito diferente”, comenta o motorista debruçado sobre o volante pouco antes de dar início a uma nova viagem ao centro da cidade, trajeto que, nos horários de pico, pode chegar a durar quase uma hora. Ao longo dos 18 anos em que trabalha na empresa, viu melhorar tanto o bairro – que leva o nome do conjunto habitacional onde fica o final da linha – assim como as condições dos veículos, hoje equipados com câmera de segurança e ar-condicionado.

Aparentando pouco menos de 50 anos de idade, o motorista da Cohab tem como parceira de viagem a cobradora Mari, com quem está casado há 20 anos. Eles chegam para trabalhar por volta das cinco horas da manhã na garagem da VTC. J. Almeida verifica os pneus, a gasolina, o óleo; Mari confere e retoca a faxina já realizada pelo pessoal da limpeza. “O ônibus é a nossa segunda casa”, diz ela, como se precisasse verbalizar. Certamente o carro de Mari e J. Almeida é exceção no quesito limpeza. Mesmo próximo a um novo acesso de chão batido, que permite aos moradores da Vila Nova usarem a linha, não há sequer um papel jogado no piso.

Mari é uma mulher de altura mediana, cerca de 1 metro e 60, não usa

maquiagem e tem os cabelos presos. O uniforme deixa o sorriso ainda mais formal. Durante a viagem, conversa com Rosane, uma das passageiras que está sentada próximo à roleta. “A gente se conhece faz tempo, né Mari?”, diz ela, fazendo questão de deixar clara sua intimidade com a tripulação. Rosane foi uma das pessoas para quem a cobradora telefonou diariamente para avisar se haveria ou não condução durante a greve dos rodoviários do início de 2014.

Em contrapartida, quando é ela que precisa de ajuda, tanto Rosane quanto os demais habitués estão prontos a auxiliar. No dia da entrevista, ao final da viagem que chegou ao centro próximo das 7h, na parada defronte à Faculdade de Direito da UFRGS, uma passageira sentada antes da roleta pede para descer pela frente, pois acreditava ter esquecido o cartão TRI em casa. Depois disso, a sequência dos fatos quebra o clima de tranquilidade experimentado até então.

De uma hora para outra, encolerizada, a mulher, que anunciara estar com três meses de gravidez, salta a roleta depois de tentar agredir Mari e Rosane com a mochila que trazia ao ombro. Nesse momento, outra passageira entra na história. Calmamente segura o braço da jovem e a acompanha até a calçada. Após conversar por alguns minutos com ela, bem próximo e em voz baixa, a mulher, aparentando mais serenidade, segue em direção à Santa Casa, do outro lado da Avenida Salgado Filho. Ao retornar ao ônibus, a apaziguadora informa a Mari seu nome e número de telefone: “É que têm as câmeras, tudo fica registrado”, e é necessário comprovação, o que implica arregimentar testemunhas perante a empresa para se precaver contra possíveis consequências.



# a outro

A reportagem acompanhou o trajeto da linha 165-Cohab, desde o embarque dos usuários na primeira parada do conjunto habitacional até a chegada ao fim da linha no centro da capital, conversando com personagens, como a passageira Rosane, e o casal formado pelo motorista J. Almeida e a cobradora Mari

## Inércia

JÁ FAZ TEMPO, OUVI UMA PIADA de bêbado que me deixou pensando se o valor da passagem de ônibus deve ser o mesmo pra todos. Imaginem a cena: o coletivo arranca, e o cidadão na roleta revira os bolsos à procura de moedas. Paga a passagem, resmunga algo e libera o caminho com a ajuda da inércia. Esclarecendo: inércia é uma propriedade da matéria que, no caso, é o corpo do bêbado. De acordo com esse princípio da Física, todo corpo permanece em seu estado de repouso ou de movimento, a não ser que seja levado a mudar esse estado. Ou seja, quando o ônibus arranca, os passageiros tendem a ir para trás, permanecendo em repouso. Da mesma forma, quando ele freia, as pessoas deslocam-se para frente e continuam na velocidade em que vinha o veículo.

É depois de idas e vindas como essas, para frente e para trás, numa caminhada interminável pelo corredor do ônibus, que o bêbado grita pro motorista lá do fundo, já perto da porta: “Paguei passagem e vim a pé, p\*#¥\$≈”.

Concordo. Acho até que devia haver mais de um tipo de TRI: um pra quem viaja sentado, outro pra quem viaja em pé e o TRI Inércia, pros bêbados ou vítimas de motoristas pé de chumbo que param e arrancam só no solavanco.

## Pé de chumbo

Dona Zilá tem 64 anos e há 42 trabalha de babá. De segunda a sexta-feira ela embarca no T8, da empresa Carris, e vai do bairro Agronomia até à Avenida Protásio Alves, no bairro Três Figueiras, onde fica a casa de Leonardo e de Arthur, meninos que acompanha nas atividades extraescolares ou para levá-los às consultas médicas: “Hoje já não faço comida nem cuidado da casa, só acompanho as crianças”, as demais tarefas são desempenhadas por outros profissionais que também trabalham para a família.

Nas férias, Dona Zilá aproveita para viajar com o marido. Num dos passeios que fez a Camboriú, em Santa Catarina, achou muito bonita a atitude de um motorista que, além de parar o ônibus para dar passagem a uma senhora que levava dois filhos pequenos, desceu do veículo e ajudou os três a atravessarem a rua. “Lá eles esperam a gente sentar para arrancar. Aqui, se tu não te cuidar, cai no chão. A gente mal entra e o motorista já arranca. É um perigo”, reclama, citando como exemplo as linhas T1

e T2: “São terríveis, porque é muito longo o trajeto e, se a gente não se segura, cai mesmo”.

Por outro lado, a simpática senhora reconhece que “o povo briga muito, anda nervoso, e tem pessoa que já sai mal-humorada de casa”. Paulo, motorista há 14 anos, concorda com a babá, por isso assegura que é necessária muita paciência para cumprir 44 horas semanais de trabalho, especialmente para ele que atua numa das linhas de ônibus mais concorridas da capital. Atualmente, estressado com a rotina, ele faz o horário chamado corujão, que termina por volta da meia-noite. Paulo não vê a hora de se aposentar daqui a dois anos. “Trabalhar com público é difícil”, comenta com olhar cansado. Esgotamento que se reflete na hora de ir ao supermercado com a esposa, ficando do lado de fora: “Não consigo ficar no meio da multidão”, preserva-se.

Segundo a coordenadora da Unidade de Atendimento Psicossocial da Carris, Liziane Marques, são realizados de cinco a seis atendimentos diários

entre motoristas e cobradores. Os motivos vão desde agressões verbais e físicas de passageiros, passando por acidentes, assaltos e chegando aos conflitos do trânsito. Conforme a condição do profissional, ele pode ser afastado por alguns dias, trocado de linha ou mesmo levado a atendimento médico. Atualmente, a Carris tem 715 motoristas que recebem um salário base de R\$ 2.008,10 e cumprem jornada diária de sete horas e dez minutos, com direito a uma folga semanal.

Liziane conta que, no início de 2014, houve dois casos que ilustram o quanto esse trabalho pode ser estressante. Um deles ocorreu em 14 de março, quando um motorista da linha T5 abandonou o veículo após discutir com uma passageira que estava muito irritada pela demora do ônibus. O segundo episódio aconteceu quatro dias depois, com um carro da linha T7, quando o condutor também desembarcou do coletivo após discussão com usuários que reclamavam do atraso e da superlotação do veículo.

## Vias saturadas

Em novembro de 2014, a General Motors alugou um espaço no autódromo do Velopark, em Nova Santa Rita, na Região Metropolitana de Porto Alegre. A intenção da montadora era encontrar um lugar onde pudesse depositar os cerca de quatro mil veículos 0 km que ainda não haviam sido vendidos. Para o engenheiro João Fortini Albano, esse excedente de produção reflete um movimento de mercado iniciado com a relativa estabilidade econômica vivida a partir de 2008.

Conforme o professor do Departamento de Engenharia de Produção e Transportes da UFRGS, uma das medidas adotadas pelo Brasil para combater a recessão foi reduzir os impostos para veículos automotores, buscando manter os empregos especialmente junto às montadoras. Com o incremento das vendas, as empresas

do setor se expandiram, chegando a um inchaço que tem represado os veículos nos pátios das montadoras.

Mas não é apenas no pátio da indústria automobilística que se aglomeram os automóveis. “O número de carros tem aumentado nos últimos anos”, foi o comentário da maioria dos entrevistados, sejam profissionais ou usuários dos transportes coletivos. E a cidade estava preparada para essa invasão de veículos particulares? Não, responde Albano, uma das referências nacionais em assuntos relacionados a trânsito e mobilidade urbana. De acordo com o especialista, há uma saturação do sistema viário: “Estamos vivendo o para e anda que acarreta três grandes prejuízos: perda de tempo dos usuários, poluição e maior gasto energético, porque, mesmo parado em função dos congestionamentos, o

carro está consumindo combustível”.

Com base em seus estudos, Albano afirma que diminuiu o uso do ônibus, tanto pela expansão do uso do automóvel em decorrência do aumento do poder aquisitivo das pessoas como pela inserção das motos no trânsito, especialmente a partir de 2010.

Entretanto, o crescimento da produção de veículos e o favorecimento do transporte individual em detrimento do público beneficiam uma minoria, gerando a deterioração da qualidade de vida de quem não tem carro. “Quem mais sofre são as camadas desfavorecidas da sociedade, submetidas aos meios de locomoção precários pelos quais devem pagar uma parcela cada vez maior dos seus ganhos”, identifica o doutor em Serviço Social pela USP Carlos Cardoso. Segundo ele, um sistema de transporte

coletivo planejado aperfeiçoa o uso dos recursos públicos, permitindo investimentos em setores de maior relevância social e uma ocupação mais racional do solo urbano, pois exerce papel de fixador do homem no espaço metropolitano, podendo influenciar na localização das pessoas, serviços, edificações, rede de infraestrutura e atividades desenvolvidas na cidade.

Nesse sentido, Albano destaca o papel de uma análise aprofundada das condições atuais do sistema de transporte e a definição da posição relativa das cidades em comparação a outras de mesmo porte, para assim descobrir os pontos fracos da situação atual de cada uma. “Identificados os problemas que afetam o setor de transportes, a análise deve ser estendida a outras áreas da vida urbana, como a saúde pública, criminalidade, etc.”.



Há 15 anos, o bem-humorado Beleza sai de casa diariamente para vender bilhetes da Quina dentro dos ônibus da capital, atividade que lhe permite sustentar sua família

## Constatação

JÁ REPAROU QUE PASSAMOS cerca de 40 horas dentro de um ônibus por semana? Isso se considerarmos apenas o deslocamento para ir ao trabalho, o que dá mais ou menos uma hora pra ir e outra pra voltar, calculando com o tempo na fila. Isso me faz lembrar a época que vivi em Florianópolis. O coletivo naquela cidade era tão caótico que costumava dizer que morei nove anos em Floripa, sendo que, destes, sete passei dentro dos ônibus ou esperando por eles.

Sério. Mas em Porto Alegre não é muito diferente, principalmente pra quem mora ou trabalha na Região Metropolitana. Se formos pôr na ponta do lápis, perceberemos a importância desse verdadeiro fenômeno social no cotidiano do povo brasileiro, e por que não dizer na formação de

seu caráter. Estou até pensando em encaminhar uma sugestão aos poderes públicos: de agora em diante passa a ser obrigatório que cada senador, deputado, etc. utilize ônibus pelo menos uma vez na semana. Talvez assim aprendam como vive e pensa o povo que dizem representar.

Mas, para levar a ideia adiante, vai ser necessário fazer antes uma consulta popular. Sabe como é, o pessoal tem medo de ladrão dentro dos ônibus, e se colocar muito político junto aumenta o risco de baterem a carteira da gente. Ou talvez queiram carregar parente de graça, e aí que não sobra lugar pra mais ninguém. Por outro lado, acho até uma heresia político dentro de ônibus. Afinal de contas, é lugar de gente que trabalha e tem compromisso.

*Vilmar e seus colegas trabalham vendendo bilhetes de loteria nos coletivos que fazem o trajeto da Avenida Cavallhada, na zona sul, até a Borges de Medeiros, no centro da cidade. A escolha se deve à constatação de que é nessa região que os passageiros compram mais*

## Beleza

Em abril, Vilmar vai completar 15 anos trabalhando dentro dos ônibus de Porto Alegre, mais especificamente naqueles que fazem o trajeto da Avenida Cavallhada, na zona sul, até a Borges de Medeiros, no centro da cidade. Tanto ele quanto seus colegas de ofício constataram que essa é a região em que as pessoas são mais generosas, ou seja, compram mais. É que Vilmar vende bilhetes da Quina, embarcando e desembarcando de um veículo a outro, indo e voltando do centro. “São cartões mais baratos, só dois reais, assim tem mais possibilidade de sonho”, argumenta sorrindo.

Ou seja, se boa parte dos usuários de transporte coletivo passa em média 40 horas semanais dentro de um ônibus, esse número é multiplicado enormemente no caso de Beleza, apelido que adotou a partir de uma de suas primeiras viagens como vendedor. Depois de ter conversado com os passageiros e vendido seus bilhetes, ao descer ouviu do motorista: “Beleeeza”, elogiando o comportamento do jovem ao abordar as pessoas no interior do ônibus. E o apelido pegou. Seja quem for: motorista, cobrador, velho, criança, estudante, moça com filho no colo, homem de terno ou de calça jeans, todo mundo é despertado do isolamento quando ouve “Beleeeza”. É hora de comprar bilhete, parecem pensar, ainda que não o façam.

Cabelos claros, olhos azuis e um inesgotável bom humor

acompanham o vendedor, assim como a bengala que o ajuda no deslocamento por causa de sua baixa visão. Aspecto, no entanto, que não o impede de perceber o sorriso dos passageiros quando escutam sua conversa animada, cheia de palavras de otimismo e gratidão pela vida. “Essa é a Quina da Loto, é a chance de mudar a sua vida. Beleeeza!”, repete ao concluir sua propaganda. Acreditando ou não, as pessoas vão esticando os braços e chamando por ele: “Mais uma aqui”. E assim Vilmar vai vendendo sonhos. Ele conta que, certa vez, um senhor o chamou para agradecer ter recuperado o ânimo após tê-lo escutado. Em outra ocasião, um casal gastou quase todo o pequeno prêmio que ganhara com um bilhete vendido por ele, colocando gasolina num fusca: “Eles estavam à minha procura pra me dar uma gorjeta”, relata satisfeito. “E teve ainda uma moça da Restinga que ganhou dez mil com um bilhete que vendi pra ela.”

Por essas e muitas outras histórias, Beleza sempre canta a mesma música quando desce dos ônibus: “Não adianta nem tentar me esquecer, durante muito tempo em sua vida eu vou viver”, sorri, e acrescenta: “Adoro o rei”. No carnaval, tira uma semana de férias porque a cidade fica muito vazia, abalando as vendas. No restante do tempo, sustenta a família vendendo seus bilhetes de um ponto a outro nos ônibus da capital.