

As percepções da comunidade acadêmica sobre os meios de transporte para frequentar a Universidade de Brasília.

Julia Lucia Helena Lauriola*

*Graduanda em Ciências Sociais, pela Universidade de Brasília.

Resumo

O seguinte artigo busca retratar as percepções da comunidade acadêmica da Universidade de Brasília acerca dos transportes utilizados cotidianamente para chegar até o campus Darcy Ribeiro. Os diferentes meios de mobilidade implicam em diferentes vivências e, em alguns casos, dificuldades. A maioria dos entrevistados usam ônibus e afirmam que o meio de transporte afeta sua permanência e seu bem estar mental. Compreender melhor a dinâmica destes deslocamentos parece

importante para pensar soluções alternativas que ajudem na melhoria deste quadro. Pensar porque este fator afeta tanto o cotidiano, pensar na configuração urbana de Brasília e nos seus meios de transporte a partir das entrevistas e da antropologia urbana é objetivo importante para essa pesquisa.

Palavras-chaves: Mobilidade, transporte, bem estar mental, ônibus, antropologia urbana.

Abstract

The article seeks to portray the perceptions of the academic community of the University of Brasília about the transportation used daily. The different means of mobility imply different experiences and, in some cases, difficulties. Most of the interviewees use buses and claim that the means of transport affects their permanence and their mental well-being. A better understanding of the dynamics of these displacements seems important to think of alternative solutions that help to



improve this situation. Thinking about why this factor affects daily life so much, thinking about the urban configuration of Brasília and its means of transport based on interviews and urban anthropology is an important objective for this research.

Key-Words: Mobility, transport, mental health, bus, urban anthropology.

1 Introdução

Este artigo tem como foco a percepção da comunidade acadêmica sobre os meios de transporte utilizados para chegar até a Universidade de Brasília, especificamente o Campus Darcy Ribeiro. Esse é um aspecto que influencia diretamente o cotidiano das estudantes, professoras e trabalhadoras da Universidade, além de estabelecer vivências diversificadas dentro do ambiente acadêmico.

Ao entrevistarmos uma aluna do curso noturno de História, uma pergunta do roteiro que, até então, não havia nos

chamado muito a atenção, nos saltou aos olhos como um fator importante para nossa pesquisa coletiva. Trago o trecho do respectivo diálogo:

Pesquisadora: Qual o seu meio de transporte pra chegar aqui?

Entrevistada: Ônibus.

P: E você acha que isso afeta sua relação com a UnB?

E: Sim.

P: Em que sentido?

E: De ser cansativo mesmo, como eu fico aqui muito tempo e pro outro lado da cidade geralmente não tem ônibus depois das 19h. Por outro lado, já tem um pouco mais, pro PSUL, Guará. Só que pra Sobradinho 2 nunca tem. Então, geralmente eu dependo de carona, às vezes né? Se a aula realmente for até 22h20, porque geralmente eu faço [as disciplinas no turno] noturno, mas eu chego mais cedo pra ficar estudando.

P: Seu curso é noturno?

E: É, só que eu também pego aula no diurno.

P: Quanto tempo você passa mais ou menos no ônibus?

E: Umm, acho que total é sempre duas horas assim... ida e volta.

(...)



P: E o que você acha que poderia tornar a vida mais fácil, mais agradável aqui na UnB?

E: Ah, eu fico pensando nesse momento só em facilidades! (risos) Não sei, ter mais ônibus por exemplo, é uma coisa que eu sempre penso assim...

(Estudante do curso de História, moradora de Sobradinho)

Tendo em vista este depoimento, começamos uma discussão sobre os diferentes meios de transporte para chegar até a Universidade e os diferentes efeitos e experiências derivados disso. Percebemos que a questão do transporte público surgia diversas vezes em diferentes entrevistas e muitas pessoas diziam ser afetadas cotidianamente por isso. Logo, buscamos compreender melhor a dinâmica dos deslocamentos dos estudantes até chegar à UnB e como eles se sentem em relação a isso. Foi assim que surgiu a escolha de um tema que fizesse dialogar a mobilidade e bem-estar mental na UnB. A maioria dos estudantes entrevistados utilizam o ônibus para chegar à Universidade e expressaram claramente o meio de transporte

como um fator que afeta a permanência, o rendimento e o bem-estar mental.

Os transportes públicos, muitas vezes, fazem parte do cotidiano dos estudantes por um período considerável de tempo a depender do trajeto. Visto que as distâncias percorridas e os trajetos feitos cotidianamente são diferentes, estes podem implicar vivências diversas dentro do ambiente acadêmico. É importante ressaltar que nesta pesquisa as pessoas que mais são afetadas pelas dificuldades do transporte são as mulheres, e por isso em alguns momentos do texto faremos um diálogo com aspectos e questões de gênero.

Nesse sentido, avaliamos ser extremamente importante compreender melhor como se dão os deslocamentos no intuito de entender o motivo pelo qual o transporte é apontado como um fator que afeta, refletir sobre os porquês dessa afetação em maior ou menor medida para o conjunto entrevistado e, finalmente, propor ideias que possam modificar esse quadro. Para



tanto, neste artigo apresento os resultados e análise de uma pesquisa coletiva. Assim, mostro em alguns momentos reflexões de minha própria autoria, falando no singular e em outros falando no plural, destacando ideias realizadas coletivamente com a turma. Falarei da metodologia utilizada e do diálogo com autores da antropologia que pensam a problemática urbana.

2 Metodologia

Em nosso roteiro, haviam duas perguntas sobre transporte: “Qual o seu meio de transporte pra chegar aqui?” e “Você acha que isso afeta sua relação com a UnB?”. O objetivo era conhecer o tipo de transporte predominante e sua repercussão na relação com a universidade. Buscamos compreender se essa afetação se relaciona com o tipo de transporte e local de moradia das estudantes, além de perceber quais as categorias acionadas para falar dessa afetação.

Separei todas as respostas dadas às duas perguntas e também possíveis menções à temática do transporte que surtiram em outros momentos das entrevistas, a partir da busca com as seguintes palavras chaves: ônibus; bus; metrô; intercâmbio; bicicleta; bike; carro; trânsito; transporte; transporte público e mobilidade. Depois, contei quantas pessoas afirmaram que o meio de transporte afetava e não afetava a relação com a universidade. Classifiquei o uso dos diferentes tipos de transporte, sendo a grande maioria dos entrevistados usuários do transporte público, especialmente o ônibus, e comparei com as respectivas razões pela afetação sentidas. Busquei uma bibliografia que dialogasse os temas de saúde, bem-estar mental e transporte, mas foi difícil encontrar algo que abordasse especificamente a vivência dos universitários nesse âmbito. Assim, decidi pensar sobre a questão do transporte a partir da análise da formação e construção de Brasília. Tal perspectiva, determina as vivências espaciais de deslocamento e pensar so-



bre como ela, estrutura as experiências elencadas em termos da relação com o transporte. Ao mesmo tempo que se torna local propício de intervenção para pensar encaminhamentos que busquem atuar na saúde mental da comunidade acadêmica.

3 Brasília: centro e entornos

Visto que a maioria das estudantes entrevistadas moram longe do campus Darcy Ribeiro, onde foram realizadas as entrevistas, e conseqüentemente gastam muito tempo no transporte diário para e da Universidade, parece ser importante refletir sobre a configuração espacial de Brasília e do Distrito Federal.

Brasília, por ter sido um polo econômico forte e por abrigar funções administrativas, atraiu muitas pessoas que buscavam empregos e serviços. As regiões próximas ao Plano Piloto absorveram um contingente grande dos outros trabalhadores que também vieram, mas não conseguiram se

estabelecer profissionalmente e tiveram que buscar moradia mais distante do centro. Nesse sentido, por mais que Brasília tenha projetado soluções inovadoras no papel, a segregação sócio-espacial foi crescente e tem demonstrado como o projeto democrático que se esperava da região era uma utopia.

Caiado (2005) percebe que o processo de estruturação urbana e distribuição populacional do Distrito Federal e Entorno não pode ser dissociado daqueles de urbanização e desenvolvimento nacional, visto que todas as metrópoles estão submetidas ao mesmo processo econômico e à mesma formação social, base da ideologia individualista que permeia as sociedades capitalistas.

A autora, em seu texto sobre a estruturação intra-urbana na região do DF e Entorno, percebe a expansão urbana a partir da distribuição desigual de renda, a qual fragmenta a cidade socialmente e espacialmente. Essa desigualdade de renda está ancorada na acumulação capitalista e implica na segregação



das camadas populacionais com menor poder aquisitivo nas periferias urbanas, onde muitas vezes o acesso à infraestrutura básica é limitado. Dessa forma, esse segmento da população depende de deslocamentos diários até o centro da capital para suprir demandas de trabalho, educação, lazer etc.

O modelo de ocupação da área metropolitana de Brasília, dominado pelos eixos viários, consiste em núcleos urbanos dispersos, separados por longas distâncias, com densidades e características diversas, interligados por uma grande rede de rodovias. Além disso, a utilização massiva do automóvel e a expansão da rede viária permitiram a fixação de áreas residenciais ainda mais distantes dos lugares de trabalho, o que induziu cada vez mais padrão de ocupação disperso. Considero que esse modelo gerou efeitos negativos para a mobilidade urbana, pois provocou ocupações cada vez mais distantes dos lugares de trabalho. É o que Taís Furtado Pontes (2010) chama de modelo urbano de segregação socioespacial

planejado.

O Distrito Federal é composto por 31 Regiões Administrativas (RA). Para termos uma ideia, os dados citados por Caiado (2005) afirmam que Brasília (RA I), onde se localiza o Plano Piloto, abriga apenas 6% da população regional, sendo este o grande centro de atividades para o qual as pessoas se direcionam diariamente. Esse número indica como é desigual o acesso à moradia e ao trabalho no DF e como a segregação espacial estrutura uma dinâmica de deslocamentos de longas distâncias por grande parte da população diariamente, chamada de mobilidade pendular. Isto é, todos os dias, as pessoas vêm para o centro durante o dia e voltam para suas casas distantes a noite.

Além da dispersão da periferia outros aspectos da estrutura urbana da área metropolitana de Brasília como a concentração de renda nas áreas centrais e a dependência de modos motorizados para o deslocamento diário agravam os problemas sociais da falta de acesso da população aos benefícios da urbanização



restando-lhes arcar com as externalidades negativas geradas pelo modelo de deslocamento. (Pontes, 2010, p.7).

A maioria das estudantes com as quais conversamos se insere nessa dinâmica de mobilidade pendular diária, a qual determina vivências urbanas e de saúde mental muito específicas. Portanto, o transporte público, além de um direito, deve ser visto como investimento e não como gasto ou despesa. Percebi, também, que a maioria dos transportes elencados pelas entrevistadas são motorizados, mesmo que coletivos. Há um número muito pequeno de pessoas que se deslocam a pé ou de bicicleta. Esse dado pode estar relacionado com a distância entre casa e universidade, mas também com a estruturação urbana que prioriza um tipo de mobilidade em detrimento de outros.

Alguns estudos apontam que “as políticas públicas de transporte e trânsito têm, ao longo da nossa história, investido mais recursos no apoio ao deslocamento por automóveis, tor-

nando precárias as condições de circulação a pé, em bicicleta ou em ônibus.” (IPEA, 2011, p.66). Desse modo, a mobilidade urbana no Brasil ainda é tratada como tema do planejamento de transportes ou da engenharia de tráfego. Estas visões tradicionais não estão se mostrando suficientes para lidar com todas as questões relacionadas à mobilidade urbana. É preciso considerar também as questões sociais, econômicas e ambientais através de um planejamento de transportes urbano integrado e de inclusão social.

4 O ônibus intercampi

O intercampi é um micro-ônibus que a UnB oferece gratuitamente para os alunos e funcionários da UnB poderem transitar entre os seus quatro campi. Existem ônibus que saem do campus Darcy Ribeiro e vão para o campus da Ceilândia (a 36 km), Gama (a 43 km) e Planaltina (a 70 km) e vice-versa. Na pesquisa realizada em 2012, pelas antropólogas Cristi-



na Patriota de Moura e Larissa de Vasconcelos (2012), a descrição a respeito dos intercâmpis mudou bastante. Na época eram realizados cerca de oito percursos por dia entre os campi e geralmente eles se encontravam vazios pois poucas pessoas sabiam de sua existência. Atualmente, estudantes e funcionários afirmam ser necessário chegar no mínimo 30 minutos antes para conseguir entrar no ônibus, visto que o número de lugares é limitado (de 42 a 46 assentos), o que evita a lotação do veículo, já que não se pode viajar em pé, como nos ônibus.

O intercâmpis possui assentos mais largos, acolchoados, cintos de segurança, ar condicionado, e oferece, portanto, um conforto maior para seus utilizadores. A tentativa de reduzir a precarização do transporte oferecido pela cidade e possibilitar um maior conforto corporal é extremamente importante para um deslocamento e percurso mais longo, que faz parte do cotidiano da comunidade acadêmica. Mas a ampliação destes benefícios não parece acompanhar a crescente demanda por

ele.

Uma vez fui acompanhar uma colega até a parada do intercâmpis e ela me explicou um pouco da dinâmica: as pessoas fazem filas com suas mochilas e os que vão chegando depois contam a quantidade de mochilas ou então perguntam para a pessoa que está mais próxima do final da fila: “Qual o seu número?” se a resposta for maior que “40”, na maioria das vezes, os que chegaram depois procuram outro meio de transporte para percorrer o trajeto ou esperam o próximo intercâmpis. Um estudante do curso de Gestão Ambiental, que mora em Planaltina, afirma:

[Afeta] um pouco porque o intercâmpis a demanda muito maior que a oferta e isso me faz, por exemplo pensar em mudar de curso é essa a coisa que mais pesa, o fato de por exemplo se tiver que ter aula amanhã eu pego um ônibus cheio ou intercâmpis e ainda tenho que acordar 4:30 entendeu? Isso pesa muito. (Estudante do curso de Gestão Ambiental, morador de Planaltina)



Esse ano, os horários e as viagens deste meio de transporte foram reduzidos, enquanto que sua demanda continua crescendo. Em 2017, o intercampi realizava 34 viagens por semana. Em 2018 ele realizava apenas 16 viagens por semana. Este ano, 2019, o intercampi continuará realizando 16 viagens por semana. É possível observar uma queda de mais de 47% da oferta dos intercampis. Uma notícia do Secom UnB (2018) afirmou que as linhas e os horários do intercampi foram alterados para priorizar os períodos e itinerários de maior demanda. A demanda pelo intercampi, porém, continua aumentando. Os cortes de recursos para UnB se aceleram e prejudicam o acesso à infraestrutura de mobilidade e por isso reforçar a relevância do intercampi é prezar por um acesso à universidade mais digno, igualitário e humano para toda a comunidade acadêmica. É extremamente importante ressaltar a necessidade concreta de mais intercampis para os alunos que moram distantes dos campi onde se localizam seus cursos.

5 Afeta ou não afeta?

Mesmo que alguns relatos inicialmente mostram que o meio de transporte não afeta a relação com a universidade, depois são narrados fatos que parecem fazer referência à um tipo de afetação. Por isso, nós reparamos que alguns desses “não afetam” são relativos. Por exemplo:

P: Qual seu meio de transporte pra chegar aqui?

E: Eu tenho carro.

P: Isso afeta sua relação com a universidade? Você acha que isso afeta de alguma forma?

E: Não... Eu acho que assim, claro que é mais fácil pra mim chegar aqui.

(Estudante do curso de Ciências da Computação, morador de Brasília)

Neste caso, uma estudante do curso de Ciências da Computação que mora em Brasília diz não se afetar, mas também aponta a facilidade que o carro proporciona para mobili-



dade até a universidade. Ou seja, diz que ter carro é sim uma vantagem e isso afetaria positivamente sua relação com a universidade. É interessante pensar como a categoria da afetação muitas vezes é associada a algo pejorativo ou negativo e nunca pensado como uma afetação positiva. Nesse sentido, trazemos também outro relato de um estudante do curso de Administração que mora em São Sebastião:

P: E você sente que vir de ônibus afeta sua relação com a universidade de alguma forma?

E: Não. Não sei, talvez se eu viesse de carro seria menos é, (pausa) teria mais rapidez, seria menos cansativo, não sei, não sei se seria esse o termo. Não, eu acho que a maioria vem de ônibus né, mas, por exemplo, eu já venho direto pra cá, eu não preciso pegar dois ônibus, não preciso ir pra rodô [rodoviária], eu já venho direto, aí tem gente que já vai pra rodoviária e da rodoviária pra cá, mas não é uma coisa que assim afeta meu desempenho aqui não.

(Estudante do curso de Administração, morador de São Sebastião)

Ademais, o estudante afirma que como quase todos vem de ônibus, por ele ter que pegar um ônibus só, já é um alívio. Ou seja, mais uma vez o tipo e a quantidade dos transportes necessários para chegar até o campus modificam a relação do estudante com a universidade. Percebe-se que aqui o intercâmbio facilitaria muito sua rotina, pois implicaria a utilização de apenas um meio de transporte direto para chegar ao campus.

Outro fato relevante é que apenas três pessoas pontuaram que o trajeto até a universidade seria mais positivo quando feito de ônibus.

E: No meu sentido, apesar de eu chegar mais cansada, acho que dá mais garra, pra pessoa vir. Eu já passei por tudo, peguei um ônibus lotado, um metrô lotado, eu tô aqui, agora quero aula. Aí a concepção muda de quando eu venho de carro. (Estudante do curso de História, moradora de Brasília).

E: Ah dá pra conhecer uma galera no ônibus às vezes, conversar com algumas pessoas, eu me sinto mais social nos dias que eu venho de ônibus. (Estudante do curso de História, moradora de Brasília).



E: Acho até melhor por causa do trânsito (Técnico Educacional, morador do Riacho Fundo)

E: Quando eu andava de ônibus, eu tinha mais essa proximidade com a UnB, de andar no campus, de ficar mais tempo na universidade, de aproveitar os espaços, principalmente a biblioteca pra estudar e tal. Com o carro muda bastante, um pouco. (Estudante, morador de Brasília)

6 O que muda?

Em geral, o transporte é fonte de acréscimo de cansaço físico e mental na rotina diária, como lembram esses diferentes estudantes:

E: Eu chego cansado e irritado porque é lento e tem trânsito... (Estudante do curso de Geografia, morador de Brasília).

E: E também a questão do transporte, porque eu já chego aqui cansada, né?! Tanto pra ir quanto pra voltar também, que demora bastante. (Estudante do curso de Serviço Social, moradora de Ceilândia).

E: Eu chego aqui exausta porque tenho que pegar dois ônibus pra vir, dois ônibus pra voltar... Cansa. (Estudante

do curso de Filosofia, moradora de São Sebastião).

Depender de transporte público muitas vezes significa ter que passar mais tempo na universidade. Isso torna mais complicado voltar para almoçar em casa ou voltar para casa entre os intervalos ou simplesmente se deslocar. Na maioria das vezes, isto é visto como algo negativo porque mais cansativo.

E: Chego super atrasada na aula, cansada demais, tem professor que não entende. (Estudante do curso de Serviço Social, moradora de Riacho Fundo).

Alguns estudantes apontaram para a falta de compreensão dos professores com relação aos eventuais atrasos causados pelos transportes coletivos. Este é um quadro que precisa mudar. É relevante solicitar ao menos alguns minutos de tolerância de atraso para estes alunos.



Na pesquisa de Patriota de Moura e Larissa Fernandes (ano), que pensa o cruzamento dos eixos biográficos e cotidianos com a dimensão da expansão do acesso ao ensino superior no Brasil em termos urbanos e sociais, aponta para a mesma dificuldade. Uma de suas entrevistas, à época, contou:

“Ser negra e moradora de Ceilândia significa, de um lado, ter alcançado uma vitória em relação à família, vizinhos e ex-colegas de escola, mas, de outro, traz uma série de dificuldades, das quais a quase impossibilidade de chegar às aulas pontualmente é uma delas. (Patriota e Fernandes, 2012, p.106).”

Em uma de nossas entrevistas, além do estudante afirmar que utiliza dois ônibus para chegar ao campus e que isso afetaria bastante, ela relatou também que a universidade provocaria uma certa “incapacidade” em relação a própria universidade.

P: Para você, quais são os principais motivos que podem

provocar essa incapacidade?

E: A carga de estudo, a falta de diálogo da UnB com os alunos em relação a mobilidade, classe, gênero, o período das aulas que é bem intenso; falta um diálogo aberto na verdade. (Estudante do curso de Comunicação Social, morador de Taguatinga).

O diálogo é necessário e sua falta, segundo este relato, gera uma certa “incapacidade”. Incapacidade de falar, de agir, mudar e possivelmente melhorar. O diálogo em relação à mobilidade é uma demanda urgente percebida por diversos alunos que são atravessados por essa questão cotidianamente.

Em outra entrevista, um estudante do curso de Ciência da Computação que mora em Águas Claras e vem de carro, diz que este meio de transporte é uma condição para sua permanência na UnB. Sem carro, ele diz: “Eu acho que nem conseguiria estudar aqui porque tem que se locomover rápido de um canto para o outro”. Outra estudante, do curso de Comunicação Organizacional, que mora no Lago Norte e afirma ter



aulas e atividades em diferentes locais do campus diz que: “O carro pra mim facilita muito, quando eu tenho que resolver alguma coisa urgente”.

Além disso, a limitação dos horários dos transportes públicos também pode prejudicar a socialização em eventos da UnB como, por exemplo, nos Happy Hours que acontecem em horários mais tardios. Dessa forma, é como se a UnB e a própria experiência universitária se resumissem à um lugar apenas de produção acadêmica, como se a interação e o convívio social fossem uma coisa a parte.

O próprio princípio interdisciplinar da universidade, onde o estudante tem maior liberdade de construir sua grade horária, tem a possibilidade de fazer matérias de outros cursos e outros campi, pode fazer com que as pessoas se encontrem e dispersem rapidamente. Toda essa abertura, ao mesmo tempo que proporciona conhecer diversas pessoas, para alguns, dificulta a manutenção de vínculos como, por exemplo, a “turma”

representa.

Tentamos reforçar aqui a importância de espaços e eventos onde a “turma” possa se reencontrar, e através disso, quem sabe, se manter. Pois, construir uma rede de apoio pode ser mais difícil quando se tem horários tão limitados para viver a universidade. Estamos falando também nos finais de semanas ou nos feriados, quando a quantidade de ônibus também diminui, como lembrou uma jovem funcionária terceirizada: “[Eu venho] de ônibus e afeta muito, principalmente nos fins de semana. Quando venho trabalhar no domingo demora muito pra passar ônibus, aqui fica vazio e quando fica escuro é complicado”.

7 Quando a noite cai, quando sou mulher

P: Qual o seu meio de transporte para chegar aqui?

E: ônibus

P: isso afeta sua relação com a universidade?



E: sim, porque é bem cansativo, tipo essa coisa de você vim e dependendo da hora que você sai acaba perdendo o último ônibus e tem que dormir na rodoviária.

P: você já dormiu na rodoviária?

O perigo e o medo evidenciados neste relato, de uma estudante do curso de História, falam por si. Todas as entrevistadas que demonstraram insegurança, medo na hora de pegar ônibus dependendo do horário, eram mulheres. Não é novidade que as mulheres são o público mais vulnerável à violência urbana e de gênero. Assédio, olhares e distâncias que invadem nossos corpos, são aspectos que estão cotidianamente na experiência das estudantes e trabalhadoras nos transportes públicos. Cleomar Manhas (2018) nos lembra que hoje, numericamente, as mulheres são as que mais se deslocam pelas cidades, mas as agressões não cessam. Isso reflete a sociedade machista e patriarcal em que ainda vivemos.

A antropóloga Leila Saraiva Pantoja (2014), em sua

monografia defendida no Departamento de Antropologia da UnB, trouxe a temática do ciclismo e gênero. Ela nos lembra: a rua é dos carros, a rua é dos homens. Nesta pesquisa, as mulheres que pedalam em Brasília são suas principais interlocutoras e um enorme desafio enfrentado por elas é a associação da bicicleta com o perigo. Ainda segundo esta autora:

Uma série de discursos, midiáticos e familiares, por exemplo, atribuem continuamente esta característica à bicicleta: sua vulnerabilidade em relação ao carro, muitas vezes marcando o próprio pedalar como uma escolha arriscada. Os discursos e reações ouvidas por minhas entrevistadas, no geral, reafirmam continuamente, como se o risco fosse intrínseco à bicicleta, sem relacioná-lo com a convivência em um trânsito deseducado para lidar com o compartilhamento de distintos tipos de veículos. Este discurso de estímulo ao medo da bicicleta é tão forte, que chega a afastar uma série de possíveis ciclistas. (...) A junção deste discurso com uma concepção de feminilidade hegemônica, que conecta corpos femininos à fragilidade, vulnerabilidade e incapacidade de lidar com os riscos, torna a experiência de começar a andar de bicicleta enquanto meio



de transporte ainda mais desafiadora. São discursos, inclusive, que contribuíram para o processo de afastamento das minhas entrevistadas da bicicleta. (Pantoja, 2014, p. 89- 90).

O assustador é que estes discursos chegam até a culpabilizar as mulheres por eventuais acidentes ocorridos quando estão sob duas rodas. Usar a bicicleta em Brasília é um ato de resistência, não apenas pelos obstáculos do espaço físico da cidade em si, que não oferece uma infraestrutura segura para ciclistas, mas também por contrapor-se ao discurso moral machista e hegemônico que reforça estereótipos de feminilidade e está repleto de preconceitos sobre o papel da mulher no trânsito. Dentro de uma cidade inteiramente projetada e construída para o carro, ir sobre duas rodas para a universidade é muito raro. Apenas um estudante dos nossos entrevistados vem de bicicleta para UnB.

8 Estresse no trânsito...

“Fé em Deus e pé na Tábua”, livro do antropólogo Roberto da Matta (2010), nos lembra que por mais que desejamos uma movimentação igualitária no espaço público, ela pode ser na maioria das vezes enervante, perturbadora e arriscada. O movimento de sair de casa para a rua e entrar em contato com desconhecidos - paradoxalmente iguais perante a lei -, é tido cada vez mais como perigoso. Segundo o autor, vivemos “numa sociedade que até hoje não conseguiu equacionar anonimato, igualdade, respeito e civilidade pelo outro” (Da Matta, 2010, p. 36).

Da Matta caracteriza a vida movimentada do tráfego urbano como um caos. Aqui, se está constantemente calculando o próximo movimento do outro. O autor descreve a forma que os brasileiros se relacionam no trânsito, sem respeitar as normas de modo igualitário, tentando sempre ultrapassar os outros carros de modo agressivo e hierárquico. “Percebe-se uma impaciência crônica movida a raiva e indignação quando



se é obrigado a esperar no trânsito” (Da Matta, 2010, p. 78).

Agora, porque esses sentimentos comuns de agressividade, nervos, pressa, stress e impaciência excessivos num engarrafamento? Da Matta explica que essa exagerada negatividade no trânsito nasce do sentimento de superioridade, intrinsecamente ligado ao modo “barbeiro” brasileiro de dirigir, e ao caráter hierárquico brasileiro que se reflete em todas as esferas da vida social, inclusive no trânsito: “O resultado deste choque entre igualdade e desigualdade promove muitas saídas. No trânsito, é frequente o salve-se quem puder. (...) Neste ambiente, ciclistas e pedestres correm o risco do atropelamento” (Da Matta, 2010, p. 79).

Todas estas perspectivas apontam para uma forte possibilidade de afetação da saúde mental das pessoas que circulam nos ambientes urbanos. O trânsito e o tempo gasto também é uma das reivindicações dos estudantes. As questões do tráfego porém, nos remetem novamente à infraestrutura e à logística

do planejamento da cidade de Brasília. Programas educacionais que prezam por um novo tipo de comportamento no trânsito, com respeito e cuidado maior com ciclistas e pedestres são extremamente importantes para mudar esse quadro caótico da vida urbana no Brasil.

9 Raul Aragão, presente

Ao falar de bicicletas, carros e conflitos no trânsito é quase impossível não relembrar o episódio devastador do estudante de ciências sociais Raul Aragão. Morto criminalmente por um motorista que dirigia à 95 km/h numa pista de 60km/h. Raul estava saindo do restaurante universitário junto com um amigo e foi bruscamente atropelado. Raul era um grande ciclista e ativista de movimentos que incentivam o uso da bicicleta como transporte alternativo. Raul também era voluntário da ONG Rodas da Paz, que busca reagir ao crescente número de acidentes, mortes e violência no trânsito, incentivando o uso



da bicicleta por meio de atividades e maratonas, ensinando diversas pessoas a pedalar.

Sua morte foi um choque para todos nós. De acordo com o laudo pericial Raul não teria como ter visto o carro na pista e se o motorista tivesse dentro da velocidade permitida, o acidente poderia ter sido evitado. Mesmo depois dessa atrocidade, ainda surgiram polêmicas e comentários absurdos como: “Mas ele estava na pista dos carros. Foi muito imprudente.” Aqui percebemos, como ainda é fortemente presente, uma mentalidade em que os carros dominam as ruas e sua potência justificaria uma submissão automática dos mais frágeis.

A máquina impositiva do carro e a enorme quantidade de acidentes gera um medo que bloqueia e inviabiliza muitas pessoas a se arrisarem em duas rodas. Se os ciclistas e os pedestres fossem respeitados, dentro de uma esfera menos hierárquica e mais horizontal dos tipos de transportes. E se a infraestrutura das cidades permitissem a circulação dos mesmos

com mais segurança e tranquilidade, andar de bicicleta talvez fosse menos assustador. O colega Raul sempre dizia: “Acenda o farol, reduza a velocidade e deixa a minha bike passar”.

10 Trajetórias e Experiências urbanas

Tornquist (2007) defende a ideia de que o trânsito é um local de sociabilidade urbana visto que propicia uma interação mais heterogênea entre diferentes pessoas, além de ser um meio no qual os meios de transporte são reveladores das posições sociais dos sujeitos. Acreditamos ser interessante pensar à partir da perspectiva da autora, visto que a maior parte de nossas interlocutoras pensam a sociabilidade a partir da limitação imposta pelos horários do transporte público. Esses horários lhes impedem de viver a Universidade em sua dimensão relacional e social, para além das aulas e produção científica. O transporte é ressaltado apenas por uma estudante de graduação como momento de sociabilidade.



Ademais, pensamos sobre como o sentimento de afetação sobre os quais indagamos para as entrevistadas pode estar relacionada à essa posição social dos sujeitos, como mencionada por Tornquist. O deslocamento diário é atravessado por questões de cunho social, econômico e ideológico. A (falta de) escolha por um meio de transporte específico e sua vivência nele é marcado por fatores que extrapolam, portanto, a mobilidade urbana, mesmo que esta determine vivências diferentes e específicas na Universidade.

Para uma maior reflexão da experiência da mobilidade urbana, trago também a antropóloga Janice Caiafa (2009): “A descrição da produção subjetiva nas diferentes configurações urbanas é uma tarefa da etnografia das cidades e importante para que se entenda a especificidade da experiência urbana” (Caiafa, 2009, p. 92).

Ela inicia um de seus artigos com a seguinte frase: “Habitar uma cidade é experimentar de alguma forma a vizin-

hança de estranhos” (Caiafa, 2009, p. 91). Além de poética, a frase é muito verídica. Estar em uma cidade ou locomover-se nela significa estar em constante contato com o desconhecido, com a alteridade. Movimentar-se no trânsito urbano exige uma nova dinâmica subjetiva, que, de acordo com a autora, tem o caráter do choque. Pois, o meio heterogêneo da cidade nos expõe à uma variedade de experiências subjetivas e singulares. O contato com o imprevisível ou com o perigoso pode se intensificar neste contato com o outro. O que parece implicar novas dinâmicas e novos problemas: “A possibilidade de ser afetado por estranhos é uma marca da vida urbana, uma imposição ou uma oportunidade no espaço das grandes cidades. (...) Deixar-se afetar por estranhos é de certa forma já mudar ou sair um pouco de si” (Caiafa, 2009, p. 96).

Para reforçar seu argumento, Caiafa (2009) descreve a construção da categoria do outrem, que exprime um mundo possível: “De alguma forma outrem me tira de mim, ele me dis-



traí. (...) Outrem é “um operador de diferenciação, que dissolve as identidades, as desterritorializa, leva-nos para longe de nós ao nos distrair com outros mundos possíveis” (Caiafa, 2009, p. 97). Não é possível ter uma antecipação do que poderá ocorrer nesse trânsito. Tudo está em jogo, em desequilíbrio e só é possível contar com o imprevisível. Esses fluxos produzem a desterritorialização das identidades, possibilitam uma maior criatividade subjetiva e uma comunicação mais transversal. Isso pode produzir também imobilidade, pelo excesso de exposição ou de velocidade. Por exemplo, num assalto, o encontro pode ser violento e às vezes o eu permanece paralisado, em estado de choque. Não há dúvidas que nas cidades estamos sujeitos à risco, tanto positivos quanto negativos. A força criadora da diferença, a experiência da alteridade é o maior atrativo de uma cidade: “O habitante da cidade tem mais chance de cruzar com uma passante desconhecida e olhar dentro de seus olhos, se deixar afetar.” (Caiafa, 2009, p. 98).

Cidade é um ponto de conexão de diversas trajetórias momentaneamente, fluxos que trazem estranhos constantemente. O meio urbano é um lugar em movimento de deslocamentos, circulação e dispersão. Porém, esses fluxos também se territorializam. Determinam-se marcas, códigos que delimitam e hierarquizam. De acordo com a autora, um sentimento característico dos meios urbanos é a noção de inquietude, que aponta mais para aspecto positivo da curiosidade: “Nos faz desejar ir além do reconhecimento das pequenas vizinhanças, desejar ir a rua para nos misturar, para experimentar os encontros e enfrentar os riscos” (Caiafa, 2005, p.5).

Por outro lado, em nossas entrevistas este aspecto positivo e curioso que pode gerar o transporte coletivo não pareceu estar tão presente. Seria necessário formularmos outras perguntas para estas questões. Por mais que o ônibus também possa ser visto como um lugar para socializar, a equipe de pesquisa de Cristina Patriota e Larissa Fernandes (2012) por exemp-



lo, que realizaram pesquisas nas paradas e dentro dos ônibus frequentados por estudantes da UnB, observaram interações superficiais entre as pessoas. Eram mais frequentes contatos como cumprimentos, perguntas relacionadas ao serviço de ônibus. Era mais comum trocar pequenas informações. Não foram verificados quaisquer movimentos no sentido de conhecer pessoas novas e sociabilizar. Além disso, elas repararam que o ônibus é um local que dificulta a leitura e a maioria dos estudantes viaja com fones de ouvido, escutando música.

11 O que é público? O que é privado?

Em primeiro lugar, a cidade é marcada por uma densidade. Uma aglomeração de pessoas num espaço partilhado e, por isso, urbano. Criam-se aqui espaços coletivos. Caiafa (2009) chama a atenção de que o espaço público não é necessariamente um meio ocupável coletivamente, pois, geralmente só

se ocupa plenamente o espaço público no automóvel particular, o que representa um uso privado da via pública. A ocupação privada dos espaços urbanos gera uma segregação, onde os mais pobres são os mais penalizados. Para se deslocarem utilizam o transporte coletivo que é, na maioria das vezes, precário. Já os mais ricos utilizam automóveis privados e ocupam boa parte do solo urbano.

Um grande agente dos desafios da cidade é o transporte coletivo. Ele constrói o acesso aos lugares e pode criar um tipo de ocupação coletiva do espaço urbano. A ocupação coletiva de um espaço em movimento, envolve encontros e confrontos com desconhecidos. De alguma forma, o transporte coletivo distribui a população e a conduz para longe das vizinhanças. Aqui, ocorre uma desagregação, mesmo que provisória e local: “O conforto das áreas residenciais segregadas e do automóvel privado, figuras da ocupação privada do espaço urbano, só é garantido quando a sociedade paga por ele. (...) A privatização



e o confinamento geram, portanto, ao mesmo tempo um adensamento aberrante, desigual, e uma movimentação segregante. Trata-se de uma desurbanização, de forças contra a densidade e a circulação, que marcam historicamente a expansão das cidades. Nas cidades, a densidade apoia-se na dispersão porque a mobilidade é fundamental para que a população possa se distribuir e se misturar, ocupando coletivamente o espaço da cidade.” (Caiafa, 2009, p. 93)

Vir de carro até a UnB é um privilégio para poucos e está intrinsecamente ligado a questões de classe social. Com a ampliação de políticas sociais como, por exemplo, as cotas sociais e raciais, alunos de diferentes zonas do DF tiveram a oportunidade de ingressar na universidade pública. Isso sem dúvidas foi algo extremamente importante para a ampliação dos direitos e acesso mais justo à um ensino de qualidade. Por mais que um aluno consiga ter uma vaga na universidade, render possível sua permanência e, logo, garantir efetividade nos

seus deslocamentos diários para chegar até a faculdade é de primordial importância. Perceber essas dificuldades, através de uma sensibilidade e diálogo com as pessoas que vivenciam estas questões, trazendo suas próprias narrativas para dentro de um trabalho científico é uma ferramenta importante da antropologia, e é imprescindível para entender as principais dificuldades desses sujeitos e encontrar soluções.

12 Considerações finais

Uma pesquisa importante para nossa reflexão foi o trabalho de Cristina Patriota e Larissa Fernandes (2012), e sua reflexão a partir do acompanhamento etnográfico de trajetos cotidianos de estudantes que moram na Ceilândia e estudam no Campus Darcy Ribeiro da Universidade de Brasília. As autoras trazem relatos autobiográficos de trajetórias de vida das estudantes e refletem a respeito de dinâmicas de expansão urbana no DF e expansão universitária em diversas universi-



dades federais, acompanhada por políticas de acesso ao ensino superior, que trazem cada vez mais estudantes residentes em áreas “periféricas” para as grandes cidades.

Não basta simplesmente existir uma linha de ônibus ou a possibilidade de transporte gratuito para estudantes. Essas possibilidades só se transformam em recursos utilizáveis para pessoas que desenvolvem estratégias complexas e ultrapassam uma série de barreiras. Esses movimentos, repletos de sentidos, valores, perigos e oportunidades, são também passagens para outros segmentos de configurações sociais assimétricas, em que se desenvolvem projetos de ascensão social, dentre os quais obter um diploma universitário é um recurso simbólico/prático importante. Cito a pesquisa de Moura e Fernandes (2012): “Atravessar cerca de 90 quilômetros diários em transportes públicos que não foram elaborados para permitir o livre fluxo de habitantes de cidades-satélites a instituições de elite em nossa moderna capital nacional é, certamente, uma ex-

periência de superação que merece ser documentada e sobre a qual devemos refletir a partir das Ciências Sociais. (...) Essas mobilidades envolvem processos de ascensão social em uma sociedade permeada por hierarquias de classe, cor e origem regional, relacionados a projetos não só individuais, mas também familiares e transgeracionais. Essas duas dimensões, no entanto, são permeadas por territorialidades urbanas, por entre as quais os deslocamentos cotidianos criam rotas nas quais a possibilidade de movimento diário se torna um recurso precioso.” (Moura e Fernandes, 2012, p. 109-110).

A possibilidade de um movimento cotidiano de qualidade é um recurso crucial para ascensão acadêmica e social de muitos estudantes que moram longe do Plano Piloto no DF. A ampliação de políticas e ações afirmativas é extremamente necessária para a gradual ruptura com o modelo hierárquico entre classe e geografia que permeia não só a Universidade de Brasília, bem como toda nossa sociedade. Porém, é preciso



ampliar também recursos práticos de acesso ao meio universitário. O primeiro passo é chegar aos campi universitários. Expandir os meios de transportes e de acesso, integrando a sociedade inteira do DF é uma das formas que possibilita a redução de segregação e desigualdades.

Será que a dificuldade de acesso à universidade são resquícios de um espaço privatizado? No mínimo as nossas entrevistas apontam a necessidade de um cuidado para que a UnB não se transforme em um espaço privatizado. Por isso, é extremamente importante e urgente que se tenha uma atenção maior voltada para o transporte coletivo dos estudantes.

Os contatos momentâneos com estranhos podem gerar uma certa insegurança, o que pode requerer uma constante atenção. Muitos alunos na UnB usaram a categoria do “cansaço” para descrever o sentimento provocado pelas longas viagens de ida e volta através do transporte público. Esse estado constante de alerta pode gerar um desgaste físico e emocional

muito grande.

A distância que o espaço de Brasília cria para pessoas que moram na periferia e no entorno implica numa dificuldade de acessibilidade dessas pessoas para seus destinos, no caso, a universidade. Se o transporte público fosse adequado e atendesse as demandas da população, isso ajudaria o problema da distância e proporcionaria um acesso à educação mais igualitário para todos. O acesso à educação é uma das grandes pautas desse trabalho que, reconhece as dificuldades apontadas pelos estudantes da Universidade de Brasília e busca, a partir destes relatos, evidenciar as causas e pensar soluções alternativas.

Portanto, percebemos a importância de refletir sobre os processos de mobilidade urbana da comunidade acadêmica da UnB a partir da perspectiva do bem-estar mental na Universidade como forma de perceber as dificuldades que essas vivências cotidianas implicam e refletir sobre possíveis formas



de amenizar essa situação. É importante uma reflexão antropológica sobre o tema. O presente trabalho é um esforço por problematizar a necessidade de aliar as reflexões sobre mobilidade urbana às de saúde mental sob uma perspectiva da antropologia.

A partir dos dados analisados e das reflexões obtidas à luz da bibliografia, percebemos como de fato a dinâmica dos deslocamentos para a Universidade é um fator que afeta a relação com a instituição. A comunidade acadêmica, a qual se desloca majoritariamente de ônibus a partir de cidades mais distantes do centro de Brasília no qual se localiza o campus Darcy Ribeiro, percebem essa afetação principalmente a partir da distância e do tempo gasto no trajeto. Parece, dessa forma, que mais do que o tipo de transporte utilizado, o que ele determina nos percursos é o que afeta o bem-estar mental e físico das pessoas.

Acreditamos que uma vivência de mobilidade urba-

na de qualidade é fundamental para o exercício acadêmico e laboral justo e digno. Nesse sentido, terminamos esse artigo com algumas sugestões e encaminhamentos muito concretos e relativamente simples de serem colocados em prática, visando uma intervenção direta nos aspectos que determinam as vivências negativas relatadas. Por exemplo, julgamos ser necessária a expansão da linha 110 de ônibus, que vai da Rodoviária à UnB, tanto em termos quantitativos dos ônibus disponíveis, como dos horários previstos para sua circulação, sendo esta uma demanda muito grande da comunidade acadêmica. Como é o meio mais utilizado para chegar à universidade, acreditamos que sua ampliação evitaria as grandes filas de espera e os transportes lotados. Além da ampliação dessa linha, seria interessante que fossem disponibilizados transportes diretos das RAs até o Campus Darcy Ribeiro, o que evitaria as estudantes e trabalhadoras terem que pegar mais de um transporte, seja ônibus ou metrô, para chegar ao destino final, diminuindo o



tempo gasto nos trajetos.

A ampliação do passe livre estudantil à toda a comunidade acadêmica da UnB, inclusive para moradores do entorno do Distrito Federal é de extrema urgência. Por exemplo, muitos estudantes que moram distantes e o passe livre não cobre, chegam a condensar suas disciplinas em poucos dias semanais por não conseguir arcar com os custos das passagens. O uso do passe deve se estender aos horários que extrapolam sua grade curricular, possibilitando que as estudantes possam frequentar atividades extracurriculares e eventos sociais que ocorrem no campus. Construir uma rede de apoio e criar vínculos dentro da UnB é muito importante quando falamos em bem-estar mental. Isso pode ser mais difícil quando se tem horários tão limitados para viver a universidade em suas esferas de interação e convívio social.

Além da interferência direta nos meios de transporte, pensamos sobre como a expansão da própria instituição de

ensino poderia ser benéfica em termos de acesso para toda a comunidade acadêmica do DF. Hoje, a UnB possui três outros campi, no Gama, em Planaltina e na Ceilândia, onde são oferecidos cursos de áreas específicas nesses locais. Essa expansão poderia dar a opção para aos estudantes que preferissem pegar algumas disciplinas mais perto de sua residência, evitando o deslocamento diário de grandes distâncias até o centro. Esses campi poderiam oferecer inclusive matérias básicas e não concentrar apenas cursos específicos, como os da área de saúde, agrárias ou engenharias.

Incentivamos também a participação da comunidade acadêmica nos fóruns e conselhos do Distrito Federal, principalmente nos que debatem a questão orçamentária das diferentes regiões administrativas, para que reforcem a importância de recursos destinados aos transportes públicos e à circulação urbana.



Referências Bibliográficas:

CAIADO, Maria Célia Silva. 2005. “Estruturação intra-urbana na região do Distrito Federal e entorno: a mobilidade e a segregação socioespacial da população”. Revista brasileira Estudos População, São Paulo, v. 22, n. 1, pp. 55-88, jan./jun.

CAIAFA, Janice “Comunicação e diferenças nas cidades”. 2009. Lugar Comum N. 18, p. 91-112, Universidade Nômade.

CAIAFA, Janice “Produção Comunicativa e Experiência Urbana”. 2005. Comunicação e Culturas Urbanas, V Encontro dos Núcleos de Pesquisa da Intercom.

DA MATTA, Roberto. 2010. Fé em Deus e pé na tábuca: Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Editora Roccodigital.

MANHAS, Cleomar, “Mobilidade assediada, retrato de uma sociedade machista”, Outras palavras, Jornalismo de profundidade e pós-capitalismo, 08/03/2018. Disponível em: <<https://www.inesc.org.br/mobilidade-assediada-retrato-de-uma-sociedade-machista-2/>> Acesso em: 2018

MOURA, Cristina Patriota de; VASCONCELOS Larissa Fernandes Lins de. “Trajetórias, trajetos e “motilidade” na Universidade de Brasília. 2012. Antropolítica, Niterói, pp. 87-110.

PANTOJA, Leila Saraiva. “Nem vítima, nem Algoz: Mulheres de bicicleta em Brasília”. 2014. Monografia. Série Antropologia. Vol. 443. Brasília: Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, pp. 19-165.

PONTES, Taís Furtado. “Avaliação da Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Brasília”. 2010. Dissertação (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Programa de Pesquisa e Pós-Graduação), Brasília, UNB.

RODAS DA PAZ, Rodas da paz, Disponível em: <<http://www.rodasdapaz.org>> Acesso em: 2019.

SECOM UnB, Transporte intercampi tem mudanças neste semestre, UnB notícias, 07/08/2018, Disponível em: <<https://noticias.unb.br/publicacoes/69-informe/2416-transporte-intercampi-tem-mudancas-neste-semester>> Acesso em: 2018.

SECOM UnB, UnB Ciencia e ousadia, Linhas e horários dos



ônibus intercampi, 2017. Disponível em: <https://noticias.unb.br/images/Noticias/2017/Documentos/linhas_horarios_intercampi_A.pdf> Acesso em: 2018.

TORNQUIST, Carmem Susana. Sociabilidades e relações de gênero: reflexões sobre o trânsito em Florianópolis. 2007. Espaços Culturais: vivências, imaginações e representações, Salvador. II Colóquio Nacional do NEER: Espaços Culturais: vivências, imaginações e representações. Salvador: UFBA.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. “Transporte e mobilidade urbana”. 2011. CEPAL e IPEA, Brasília.

