



Este trabalho está licenciado sob uma [Licença Creative Commons Attribution 3.0](https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/).

This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 3.0 License](https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/).

Fonte: <http://www.revistas.uff.br/index.php/antropolitica/article/view/113>. Acesso em: 12 maio 2014.

REFERÊNCIA

MOURA, Cristina Patriota de; VASCONCELOS, Larissa Fernandes Lins de. Trajetórias, trajetos e "motilidade" na Universidade de Brasília. **Antropolítica**: revista contemporânea de Antropologia, Niterói, n. 32, p. 87-112, 1. sem. 2012. Disponível em: <http://www.revistas.uff.br/index.php/antropolitica/article/view/113>>. Acesso em: 12 maio 2014.

CRISTINA PATRIOTA DE MOURA*
LARISSA FERNANDES LINS DE VASCONCELOS**

TRAJETÓRIAS, TRAJETOS E “MOTILIDADE” NA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

O artigo aborda a articulação entre processos de mobilidade geográfica e social, por meio do conceito de “motilidade” proposto por Vincent Kaufman e seus colaboradores. A reflexão parte do acompanhamento etnográfico de trajetos cotidianos de estudantes do Campus Darcy Ribeiro da Universidade de Brasília residentes em Ceilândia, “cidade-satélite” que recentemente também recebeu um novo Campus da UnB. Utiliza ainda relatos autobiográficos de trajetórias de vida das(os) mesmas(os) estudantes. O objetivo é refletir a respeito de dinâmicas de expansão urbana no DF, expansão universitária no âmbito do Reuni e possibilidades de trânsito de pessoas em formação. A análise visa perceber a multiplicidade das possibilidades de movimento de sujeitos residentes em áreas “periféricas” de uma metrópole.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; mobilidade social; motilidade, estudantes universitários.

* É professora do Departamento de Antropologia da Universidade de Brasília, onde coordena o grupo de estudos Urbanidades e Estilos de Vida e colabora com o Observatório da Vida Estudantil. É autora de diversos artigos na área de antropologia urbana e do livro *Condomínios no Brasil Central: expansão urbana e antropologia* (Editora UnB/Letras Lives, 2012).

** É estudante de Ciências Sociais com habilitação em antropologia pela Universidade de Brasília. É bolsista de iniciação científica pelo CNPq com o projeto “Percurso espaciais e espaço social na biografia de discentes da UnB”.

Temos testemunhado, recentemente, um acelerado processo de expansão do ensino universitário no Brasil. Essa expansão, em diversas universidades federais, está acompanhada de políticas de acesso ao ensino superior que trazem cada vez mais estudantes residentes em áreas “periféricas” das grandes cidades. As cidades, por sua vez, também se encontram em constantes movimentos de expansão e transformação. Pensar maneiras por meio das quais algumas “novas estudantes” do ensino superior lidam com as possibilidades de mobilidade social e geográfica é o objetivo principal deste artigo.

O projeto mais amplo do qual este trabalho faz parte visa pensar processos de mobilidade social por meio do acesso ao ensino superior no Brasil.¹ Entretanto, no âmbito da temática mais abrangente, pretende, por intermédio do acompanhamento de trajetos e trajetórias de indivíduos específicos, apreender esses processos em sua dimensão cotidiana, através das experiências diárias de estudantes que percorrem e constituem espaços e equipamentos urbanos. Ao focar a materialidade das mobilidades e as habilidades de sujeitos para desenvolverem motilidades eficazes, o trabalho dialoga com uma produção nacional a respeito de trajetórias pessoais, mobilidade social e movimentações em meio urbano. Não obstante, também se nutre do debate transdisciplinar e transnacional que gira em torno do que Sheller e Urry (2006) denominaram o “novo paradigma das mobilidades” nas ciências sociais.

Os dois eixos analíticos que informaram inicialmente a pesquisa foram aqueles elaborados em torno do que convenciamos chamar de trajetos e trajetórias. A utilização desses dois “conceitos” pretendeu dar visibilidade analítica ao imbricamento e importância dos deslocamentos cotidianos empreendidos no espaço urbano por parte de estudantes. Esses sujeitos se encontram em meio a processos de deslocamento biográfico, não só pela própria movimentação em termos de curso de vida, mas também pela mobilidade social entendida no seu sentido mais clássico nas ciências sociais, em termos de segmentos específicos que compõem sociedades complexas e assimétricas. Referimo-nos ao movimento biográfico por meio do termo “trajetória”, ao passo que reservamos o termo “trajeto” para dar conta das movimentações cotidianas dos sujeitos em questão.

A noção de trajeto, portanto, nos auxiliou a pensar a dimensão espacial dos deslocamentos nos espaços urbanos, tais quais trabalhados, de maneiras diferentes, por autores como José Guilherme Magnani (2007), Janice

¹ Trata-se do projeto “Transformações no ensino superior Brasil/Portugal”, financiado pelo convênio Capes/FCT, sob a coordenação geral de Carlos Benedito Martins (UnB) e Maria Manuel Vieira (Universidade de Lisboa), do qual Cristina Patriota de Moura participa com o subprojeto intitulado “Expansão Urbana, Expansão Universitária, Trajetos e Trajetórias Estudantis”.

Caiafa (2007) e Vera Telles² (2006), no Brasil, e, por exemplo, Rita Cachado (2009), em Portugal. Temos como pressuposto que espaços físicos e sociais não se encontram já dados como tabuleiros nos quais peças (os atores) se deslocam, mas se encontram em meio a processos de constante criação. Cidade e universidade se fazem e expandem por meio dos deslocamentos das pessoas que as compõem.

A noção de trajetória, por sua vez, nos serviu para refletir sobre percursos biográficos ao longo do tempo. Já há uma ampla tradição de estudos sociológicos e antropológicos acerca de biografias e trajetórias, dos quais se destacam os trabalhos de Bourdieu (1992,1996) e os estudos de carreiras empreendidos por membros de diferentes gerações da escola de Chicago. No caso brasileiro, em especial no que concerne à antropologia urbana, os trabalhos pioneiros de Gilberto Velho (1986, 1994), Luiz Fernando Dias Duarte (1986; DUARTE; GOMES, 2008) e Myriam Lins de Barros (1987, 2010) são referências importantes para compreender as maneiras como sujeitos complexos se constituem em movimento, por meio de processos intersubjetivos e transgeracionais. São dinâmicas que articulam memórias, projetos, campos de possibilidades e potenciais de transição entre diferentes mundos sociais e níveis de realidade.

No caso específico dos estudantes do ensino superior, a antropologia tem se interessado, mais recentemente, em acompanhar processos de mobilidade social e de transição para a vida adulta, dialogando com os trabalhos de José Machado Pais (1993; PAIS; FERREIRA, 2010) sobre gerações e cursos de vida. Destaco, por exemplo, dois estudos recentes de antropólogas no Rio de Janeiro, Clarice Peixoto (2010) e Myriam Lins de Barros (2010), que, cada um à sua maneira, investigam trajetórias de estudantes universitários em processos intergeracionais de ascensão social. Ambos problematizam processos de transição para a vida adulta e lidam com trajetórias nas quais o acesso ao ensino universitário representa novas oportunidades no universo familiar. Apontam também, ainda que esse não seja o foco principal de análise, para uma correlação entre a entrada em universidades (principalmente públicas) e a ampliação da circulação nas cidades por parte de sujeitos oriundos de segmentos das “classes trabalhadoras”, habitantes de áreas urbanas de “baixa renda”.

Tendo em vista as reflexões acumuladas, o foco do atual trabalho de pesquisa está justamente na interseção e no imbricamento entre trajetetos e trajetórias, mobilidade geográfica, biográfica e social, com interesse especial pelas jornadas cotidianas de sujeitos que se constituem nessas

² Telles utiliza o termo trajetória para pensar também o que aqui estamos denominando de “trajetos”.

interseções. Nesse sentido, o recente interesse pela mobilidade que se delinea, por exemplo, em publicações como o periódico *Mobilities* é de especial relevância. Destaco os trabalhos de Vincent Kaufman e seus colaboradores (KAUFMAN; BERGMAN; JOYE, 2004; FLAMM; KAUFMAN, 2006), que propõem a utilização do conceito de “motilidade” para pensar a interseção entre mobilidade social e espacial.

BRASÍLIA E SUA UNIVERSIDADE

A pesquisa tem como sítio de investigação uma universidade pública em expansão, que ocupa e constitui espaços em uma metrópole também em rápido processo de crescimento.

O Distrito Federal (DF) possui, segundo o Censo de 2010, 2.570.160 habitantes, com taxas de crescimento populacional que duplicam a média nacional.³ É a quarta unidade da federação que mais cresceu entre 2000 e 2010, atrás de Amapá, Roraima e Acre. É também a quarta maior cidade no país. Brasília é uma metrópole que atrai populações para as mais diversas atividades, entre elas o ensino universitário. A Ride⁴ tem em torno de 3.800 mil habitantes. A expansão da malha urbana de Brasília tem sido efetuada, ao longo do tempo, por meio de processos alternados de ocupação espontânea e loteamentos informais, de um lado, e do estabelecimento de novas “cidades-satélites” e “setores habitacionais”, de outro. Com exceção de Águas Claras, construída de forma intensiva e vertical já na primeira década do século XXI, o crescimento tem sido predominantemente extensivo e horizontal, havendo um grande espraiamento da malha urbana, com pouca densidade populacional nas áreas ocupadas pelas camadas médias e elites e maior adensamento, em forma de pequenos lotes individuais, nas áreas de “baixa renda” (PAVIANI et al., 2010).

A materialidade da Universidade de Brasília nasceu com a própria cidade, ambas fruto de um modernismo utópico que pretendia instituir uma nova sociedade no Planalto Central. O espaço destinado à universidade, assim como os espaços determinados para as escolas em todos os níveis, foram cuidadosamente pensados pelo urbanista Lucio Costa, em diálogo intenso com o educador Anísio Teixeira. A “cidade universitária” seria localizada em um amplo campus, com edifícios em arquitetura modernista, em área nobre da

³ “O crescimento populacional médio da capital federal na última década foi de 2,28%, muito superior ao registrado no país, de 1,17%. Entre as regiões administrativas do DF, Ceilândia continua sendo a mais populosa. A cidade tinha 344 mil habitantes em 2000, número que saltou para 402.729 no ano passado – o que corresponde a 15,67% da população do DF. Taguatinga aparece em segundo lugar, com 361.063 moradores. Em terceiro, Brasília, com 209.855 habitantes”. Disponível em: <<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2011/04/distrito-federal-tem-quase-26-milhoes-de-habitantes.html>>.

⁴ Região Integrada do Distrito Federal e Entorno, que inclui municípios de Goiás, compondo o que Paviani et al. (2010) denominam a “metrópole” Brasília.

nascente capital. Após alguns ajustes dos projetos iniciais, a área destinada à UnB ficou na parte leste da Asa Norte do Plano Piloto, estendendo-se até o Lago Paranoá.

Seu edifício principal, apelidado de minhocão, com um quilômetro de extensão, concentra intenso trânsito de pessoas adeptas de múltiplos estilos de vida, opções religiosas, políticas, estéticas e sexuais. Não só estudantes frequentam o local, mas uma enorme diversidade de pessoas, incluindo ciclistas e vendedores ambulantes que passam pela UnB com a única intenção de estarem próximos ao movimento intenso de jovens pedestres, pouco comum em Brasília. Em uma cidade cuja concepção modernista declarou morte à rua, o minhocão é uma rua que promove o encontro de diferenças, protestos políticos, expressões artísticas e até mesmo fervorosas práticas religiosas.

“A Universidade de Brasília foi inaugurada em 21 de abril de 1962. Atualmente, possui mais de 2 mil professores, 2.512 servidores e 30.777 mil estudantes de graduação e 6.650 de pós-graduação. É constituída por 25 institutos e faculdades e 25 centros de pesquisa especializados.”⁵

A partir de 2006, verifica-se uma alteração na forma de crescimento da universidade, com a inauguração do Campus Planaltina. Anteriormente, novos cursos, turmas e edifícios haviam sido alojados no amplo terreno do Campus Universitário, que recebeu a denominação de Campus Universitário Darcy Ribeiro após o final do regime militar. A universidade passou por período de pouquíssima expansão no governo de Fernando Henrique Cardoso e retomou o crescimento no governo Lula, devido a políticas de expansão do ensino universitário, principalmente com a entrada no Reuni,⁶ em 2007.

A justificativa da criação dos novos *campi*, que se iniciou com o Campus Planaltina em 2006, foi também vinculada ao desenvolvimento regional no DF. Seriam criados *campi* especializados em áreas de conhecimento entendidas como úteis e desejáveis às regiões geográficas onde fossem implantados. O Campus Planaltina se destina principalmente ao desenvolvimento agrícola e ambiental, situado na região nordeste do DF, cujo zoneamento ainda é prioritariamente rural. O Campus Gama, por sua vez, oferece somente cursos de engenharia. O Gama se situa em importante polo de desenvolvimento do Distrito Federal, onde se estabelecem atualmente amplos empreendimentos imobiliários, em especial em forma de condomínios fechados, para diferentes

⁵ Disponível em: <<http://www.unb.br/sobre>>.

⁶ “O Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (Reuni), instituído pelo Decreto nº 6.096, de 24 de abril de 2007, do Ministério da Educação (MEC), tem como objetivos criar condições para a ampliação do acesso e permanência na educação superior, em nível de graduação, aumentar a qualidade dos cursos e melhorar o aproveitamento da estrutura física e de recursos humanos existentes nas universidades federais, respeitadas as características particulares de cada instituição e estimulada a diversidade do sistema de ensino superior.” (FCE)

classes sociais, mas principalmente segmentos das camadas médias. Tanto para o Gama quanto para Planaltina só há acesso rodoviário, por meio de carros particulares ou ônibus (públicos, fretados ou da própria UnB). Os dois *campi* funcionam hoje em instalações construídas recentemente segundo padrões estabelecidos no âmbito do Reuni para as novas construções da UnB.

O terceiro campus implementado foi o de Ceilândia, que, ao contrário do caso de Planaltina e Gama, se situa na área mais densamente povoada do DF e faz parte de uma conurbação com as regiões administrativas de Taguatinga, Samambaia, Vicente Pires, Estrutural e o município goiano de Águas Lindas. Nessa grande área se encontra mais de metade da população do DF e grande proporção da população da Ride. Só a região administrativa de Ceilândia tem em torno de 600 mil habitantes e abriga a maior parcela de jovens de baixa renda do Distrito Federal, seguido por Planaltina e Samambaia.⁷

Na Faculdade de Ceilândia (FCE) são oferecidos os cursos de Enfermagem, Farmácia, Fisioterapia, Saúde Coletiva e Terapia Ocupacional. Mais recentemente, foram criados o Programa de Pós-graduação em Ensino na Saúde e o Programa de Pós-graduação em Ciências e Tecnologias em Saúde, com curso de Mestrado e Doutorado.

CEILÂNDIA, DARCY E PORTFÓLIOS DE MOTILIDADE

A pesquisa tem como foco empírico os *campi* Darcy Ribeiro e Ceilândia e os percursos cotidianos de alguns estudantes. Começou com a ida de uma turma de alunos da disciplina antropologia urbana do Plano Piloto ao Campus provisório da FCE, situado a pouco mais de 40 quilômetros de distância. Os estudantes do “Darcy” ficaram impressionados com a precariedade do Campus Ceilândia, que, no primeiro semestre de 2010, ainda funcionava em uma parte do Centro de Ensino n° 4, uma escola pública de ensino médio na Guariroba, um bairro de Ceilândia.⁸ O espaço era pequeno e inadequado à grande parte das atividades dos cursos universitários, mas havia a vantagem de ser próximo à estação de metrô Guariroba, inaugurada em 2008. Os estudantes se queixavam da demora

⁷ “A maioria dos jovens de baixa renda no DF mora em Ceilândia (24,1%). As outras duas regiões com maior percentual são Planaltina (14,1%) e Samambaia (12,7%), segundo dados da Codeplan de 2011.” Disponível em: <<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2011/09/tres-regioes-do-df-tem-mais-de-50-da-populacao-de-baixa-renda.html>>.

⁸ Ceilândia é uma região administrativa (originalmente “cidade-satélite”) do Distrito Federal localizada a 26 quilômetros dos limites do Plano Piloto. A região surgiu através da chamada Campanha de Erradicação de Invasões (CEI). Ceilândia foi oficialmente fundada em 27 de março de 1971, com uma área total de 230,30km². Hoje a cidade é subdividida em diversos bairros como: Ceilândia Centro, Ceilândia Sul e Ceilândia Norte, P sul, P norte, Setor O, entre outros. É a região administrativa com a maior população do Distrito Federal, sendo conhecida como a maior população de nordestinos do DF. Ceilândia possui um polo artístico muito vasto, com apresentações de grupos de *hip-hop* e os Festivais de Repentistas na Casa do Cantador.

da entrega da obra do campus definitivo e também da falta de estrutura para alimentação, estudo, laboratórios e mesmo convivência.⁹ Em 2011, estudantes do “movimento sem campus” da FCE chegaram a ocupar a reitoria, no Campus Darcy Ribeiro, exigindo a finalização da obra de seu campus definitivo.

No Rio de Janeiro, Lins de Barros (2010) relata que a entrada no curso de serviço social, por parte de jovens moradoras da Baixada Fluminense, acarreta a circulação pelo Centro da cidade e partes da Zona Sul, anteriormente pouco percorridas ou mesmo desconhecidas. Diferentes áreas geográficas da cidade também possuem outros códigos de sociabilidade e leques de oportunidades de acesso a equipamentos públicos, como parques, praças, cinemas, bares, museus etc.

No caso de Brasília, talvez de forma ainda mais acentuada que em outras cidades, há fortíssima concentração de serviços e equipamentos coletivos na área do Plano Piloto, que congrega em torno de dez por cento da população do Distrito Federal.

A turma que visitamos na FCE era composta prioritariamente por habitantes de Ceilândia, Samambaia, Taguatinga e Águas Claras. Grande parte dos alunos chegava à universidade pelo metrô, mas eram poucos os que não pegavam também um ônibus. Após comparar os tempos diários de viagem de casa à universidade das duas turmas, verificamos que eram equivalentes. Não obstante, a experiência de estudar nos dois *campi* era bem diferente.

A segunda etapa da pesquisa foi iniciada por três alunas de graduação com projetos de iniciação científica. No presente artigo, apresentamos percursos de estudantes moradores de cidades-satélites e estudantes do Campus Darcy Ribeiro, acompanhados por estudantes que participam da pesquisa. Parte importante do material diz respeito a cinco estudantes habitantes de Ceilândia acompanhadas por Larissa Vasconcelos. Os procedimentos de pesquisa consistiram, inicialmente, em entrevistas e atividades de *go along* (KUSENBACH, 2003).

Após o levantamento inicial, procuramos etnografar os percursos cotidianos de estudantes. Cada pesquisadora realizou repetidas viagens com cinco estudantes, que também responderam ao questionário socioeconômico elaborado pelo observatório da vida estudantil da Universidade de Brasília. Também foram realizadas entrevistas em profundidade sobre os percursos biográficos dos(as) estudantes, incluindo experiências de residência, escola e mobilidade urbana.

⁹ Em agosto de 2012 já havia algumas atividades que aconteciam no campus definitivo, mas grande parte das atividades de aula ainda se concentra no campus provisório.

Com base no material que pudemos recolher, desenvolvemos a próxima sessão deste artigo procurando descrever os “portfólios de motilidade” disponíveis para algumas estudantes que habitam Ceilândia e frequentam regularmente o Campus Darcy Ribeiro. O conceito de “motilidade” e a proposta de pensá-la a partir de “portfólios” é uma proposta de Kaufman, Bergamn e Joye (2004), bem como de Flamm e Kaufmann (2006) para pensar a articulação entre mobilidade espacial e mobilidade social. Começamos, portanto, apresentando as estudantes.

A entrada na vida universitária para a maioria das mulheres entrevistadas é a possibilidade para a criação de novos vínculos que vão além da sua família, vizinhança e amigos de escola. É a entrada para um novo “mundo”, embora cada uma tenha uma trajetória de vida bem específica. Citamos aqui cinco moradoras de Ceilândia:

1. *Amanda* tem 19 anos, cursa o 4º semestre de Fisioterapia na Faculdade de Ceilândia (FCE), mas cursava uma disciplina no Darcy Ribeiro. Estudou sempre em escolas públicas e se classifica como inserida na “nova classe média”. Sua mãe possui ensino superior, já seu pai não terminou a graduação. Trabalhava como estagiária em sua área de formação. Ao responder o questionário, ela afirma que, se tivesse oportunidade, estaria em outra universidade por causa da má infraestrutura da FCE. É evangélica e participa do grupo NVC (Núcleo de Vida Cristã), que reúne estudantes evangélicos na UnB. Amanda afirma que não trocaria o curso de Fisioterapia, embora ache que sua profissão tenha pouca estabilidade e possua níveis de remuneração baixos, mas é um trabalho que ela considera útil à sociedade, pois permite ajudar os outros e ter certa autonomia dentro do emprego.
2. *Denise*, com 35 anos, é mãe de três filhos e moradora do Setor P norte de Ceilândia. Fez seus estudos básicos majoritariamente em escolas públicas, começando a trabalhar aos 15 anos para ajudar aos pais em casa. Por eles possuírem pouca escolaridade, com o ensino fundamental incompleto e uma renda mensal considerada baixa, ela necessitou estagiar cedo. Hoje é estudante de Letras (Inglês) pela Universidade de Brasília. Entrou pelo sistema de cotas para negros. Na UnB, ingressou no programa de assistência estudantil como “aluna de baixa renda I”, recebendo bolsa-permanência e bolsa-alimentação. Quanto à profissão para a qual se prepara, diz que a mesma proporciona utilidade social, horário de trabalho flexível e permite manter boa relação com os colegas. Prevê, no entanto, pouca estabilidade e uma remuneração que não é tão atraente. Se tivesse oportunidade de mudança de curso, faria Letras-Português.

3. *Marília* tem 20 anos, cursa o 5º semestre de Ciências Sociais e mora em Ceilândia Sul com a mãe e dois irmãos. A maior parte parte de sua escolarização foi feita em colégios públicos. Diz que, por opção própria, trocava constantemente de escola, ainda que sempre em Ceilândia, porque “não gostava de ficar no mesmo colégio, vendo as mesmas pessoas e o mesmo ambiente”. Marília não trocaria nem de universidade nem de curso, embora esteja pouco satisfeita com as atuais condições de sua profissão no mercado de trabalho, mas acredita que o curso é útil socialmente e que permite ajudar as pessoas. A importância de estudar em uma das maiores universidades do Brasil é um diferencial no currículo, pois proporciona aprender mais e conseguir ter uma ascensão social. Diz que a família nunca influenciou na decisão de entrar na UnB. Uma das mudanças proporcionadas pela entrada na universidade é ter que ser disciplinada, acordar cedo, enfrentar e saber lidar com o tempo gasto nos meios de transportes. Também percebe mudanças em sua visão de mundo.
4. *Letícia* tem 20 anos e mora próximo a Marília, em Ceilândia Sul. A renda de sua família é relativamente alta, o que permitiu a ela fazer o ensino básico e médio em escolas na maior parte privadas e ingressar diretamente pelo PAS (Programa de Avaliação Seriada) para o curso de Nutrição. Hoje participa da empresa júnior de seu curso. É diretora administrativo-financeira e assumirá o cargo de presidente da empresa em agosto de 2012. Demonstra estar satisfeita com a escolha por Nutrição e diz não querer mudar jamais de curso, pois acha que ele tem grande utilidade social e propicia um trabalho interessante, principalmente quando se trata do cuidado na alimentação de crianças. Acha que proporciona um emprego seguro, mas com remuneração não tão elevada. Entrar na UnB é um reconhecimento tanto pessoal quanto familiar, pois ela e a irmã foram as únicas da família que conseguiram entrar. Uma das mudanças que a UnB proporcionou em sua vida foi que agora ela passa o dia todo dentro da universidade e os encontros que tinha com as amigas de Ceilândia durante a tarde não existem mais. Também ocorre de muitas vezes não poder sair à noite por conta de trabalhos que precisa fazer, das provas e da própria empresa em que trabalha. Sua vida fica muito ligada à universidade.
5. *Gabrielle*, 22 anos, é estudante do curso diurno de Ciências Contábeis e também moradora de Ceilândia. Sempre estudou em colégios públicos. Entrou na UnB através do vestibular, após um ano de cursinho preparatório. Começou a estagiar com 16 anos e pretende prestar concurso público quando terminar o curso superior. Escolheu essa profissão

porque proporciona um leque de oportunidades profissionais. Diz que o curso foi essencial para desenvolver a capacidade de resolver problemas e de tomar decisões. Acha, porém, que o curso possui pouca estabilidade e prevê níveis de remuneração não muito altos, com alta carga de horas de trabalho.

As cinco estudantes citadas atravessam mais de 40 quilômetros para chegar ao Campus Darcy Ribeiro com a regularidade de no mínimo duas vezes por semana no período de aulas.¹⁰ Todas utilizam transportes públicos, apesar de algumas terem acessos intermitentes a carros particulares da família. A travessia que realizam envolve múltiplas mudanças de ambientes físicos e sociais cujos significados não se restringem a diferenças cotidianas nas paisagens, mas propiciam experiências valoradas que situam pessoas em mapas de classificação social e informam projetos de mobilidade em diversos sentidos.

Em artigo de 2006, Flamm e Kaufman, em uma proposta para “operacionalizar o conceito de motilidade”, sugerem pensá-la a partir de três dimensões: a) acessos; b) habilidades pessoais (*skills*); e c) apropriação cognitiva.¹¹

A seguir, fazemos um exercício de pensar as possibilidades de motilidade das estudantes citadas a partir das três dimensões propostas por Flamm e Kaufmann.

a) Acessos

A primeira dimensão seria composta pelo que os autores chamam de “acessos”, ou condições materiais objetivas disponíveis. No caso de nosso universo de pesquisa, essa dimensão corresponderia às linhas de ônibus, passes estudantis, carros, caronas, estradas e condições financeiras, por exemplo. Descrevemos, a seguir, algumas possibilidades de acesso encontradas.

Ônibus “de linha”

O ônibus é o único equipamento público que chega até o Campus Universitário Darcy Ribeiro da UnB. Existem 29 linhas que passam pelo local e levam a 18 Regiões Administrativas do Distrito Federal. Os horários, no entanto, concentram-se entre 6h e 8h e próximo às 12h e 18h. Quem

¹⁰ É o caso de Amanda, que estuda na FCE, mas cursa uma disciplina no Campus Darcy Ribeiro.

¹¹ Em artigo anterior, Kaufman, Bergman e Boyer haviam denominado essas três dimensões de maneira ligeiramente diferente. São elas: acesso, competência e apropriação (KAUFMAN; BERGMAN; BOYER, 2004).

precisa chegar ou sair da UnB à noite – caso de alunos, professores e funcionários dos cursos noturnos – encontra dificuldades. Apenas três linhas circulam depois de 20h e seis nos finais de semana. Nesses dias e horários, a solução é optar por aquelas que levam à Rodoviária do Plano Piloto. Elas passam das 6h à meia-noite em intervalos que vão de 10 minutos a duas horas. As tarifas variam entre R\$ 2,00 e R\$ 3,00, dependendo do destino de cada linha.

A linha nº 110 – ou, popularmente, “o 110” – é a linha de ônibus mais usada entre os estudantes da UnB. Geralmente um sai da Rodoviária a cada 30 minutos, o que é considerado insuficiente, pois há, com frequência, uma fila enorme de passageiros à sua espera, tanto na Rodoviária quanto na UnB. Os ônibus saem sempre lotados, com muita gente em pé e ocupando todos os espaços possíveis. Alguns passageiros brincam que “o 110 desafia as leis da física, pois ele é a prova real de que dois corpos podem permanecer no mesmo espaço ao mesmo tempo”.

Quando se vê a parada vazia, é porque o 110 já passou, pois a maioria das pessoas está lá para pegar esse ônibus. Isso piora no horário final das aulas, ou seja, 12h e 18h. As pessoas ficam dispersas na parada e, quando chega o 110, aglomeram-se na porta do ônibus e empurram umas as outras para entrar. Principalmente às 18h, entrar no 110 é quase uma vitória. Muita gente não consegue esse feito e tem que esperar pelo ônibus seguinte.

Os ônibus diretos (que não passam pela Rodoviária) já são mais vazios. Geralmente não vêm lotados e poucos estudantes os pegam. É o caso do “Setor O”, que vai direto para Ceilândia. Ele geralmente está vazio, mesmo em horário de pico; apenas Amanda e, algumas vezes, Gabrielle o utilizam, mas, caso não ele passe, pegam o 110 e depois outro ônibus da Rodoviária até Ceilândia.

A equipe observou interações superficiais entre as pessoas: geralmente os contatos ocorrem só para perguntar se já passou ou não o ônibus, para reclamar da demora ou trocar pequenas informações, mas não foram verificados movimentos no sentido de conhecer pessoas novas. O ônibus também é usado para encontrar amigos que, pela correria do dia a dia, não se encontram. Pode ser o local para colocar a conversa em dia, muitas vezes sobre matérias da UnB, notas, provas, festas, professores e acontecimentos cotidianos. Às vezes pede-se dinheiro emprestado a uma amiga, como foi o caso de um estudante que tinha perdido o dinheiro da passagem e pediu à pesquisadora (também estudante) para completar o valor.

O ônibus é um local muito ruim para ler; balança demais e, quando se tenta ler, as letras ficam todas embaralhadas. Com o movimento brusco

da arrancada e da parada do veículo, há pessoas que chegam até a passar mal ao ler, mas algumas conseguem esse feito, inclusive páginas avulsas de fotocópias.

A maioria dos estudantes, entretanto, viaja com fones de ouvido, escutando música. Como dentro do ônibus há muito barulho, geralmente o som está no último volume, o que dificulta o estabelecimento de diálogo entre os passageiros.

Metrô

Um meio de transporte bastante utilizado pelas entrevistadas é o metrô de Brasília, que possui apenas uma linha em formato de Y. Essa linha sai da Rodoviária e se bifurca com um ramal até Ceilândia e outro até Samambaia. O metrô transporta (em 2012) uma média de 160 mil passageiros ao dia.

Janice Caiafa, em artigo sobre o metrô do Rio de Janeiro, diz que “viajar de metrô envolve penetrar num espaço singular” (CAIAFA; 2009, p. 18), ressaltando a diferença do espaço subterrâneo do metrô em relação a outros espaços destinados a transportes públicos como estações de trem e rodoviárias. Em Brasília, as estações de metrô possuem uma atmosfera completamente diferente daquela da Rodoviária do Plano Piloto, por exemplo. As escadas rolantes estão sempre em bom estado de funcionamento, em contraposição às escadas rolantes da Rodoviária, que passam meses sem funcionar. O espaço das estações também sobressai pela limpeza e organização, apesar da superlotação nos horários de pico e de ocasionais falhas no funcionamento.

Um dos acompanhamentos feitos com Marília foi no horário de pico, às 18h, no metrô da estação próxima à Rodoviária do Plano Piloto, por Larissa Vasconcelos, que tinha pouca experiência no uso de tal meio de transporte:

A estação estava muito cheia de pessoas, a plataforma de espera estava extremamente lotada, mal se conseguia andar de tanta gente em um local pequeno. Isso me deixou bastante assustada, achando que eu nunca seria capaz de pegar o vagão.

As pessoas tendem a ficar aglomeradas perto das portas dos trens, o que complica a passagem das pessoas quando o vagão chega, pois tem pessoas que pegam para a Samambaia e ficam na frente da porta, mesmo sabendo que o próximo trem será o de Ceilândia. A Marília me relatou que para não perder o trem você tem que passar entre as pessoas, o que na hora me deu certa aflição de como eu iria entrar no vagão.

Nós tivemos sorte porque não tivemos que esperar muito, porque o trem que estava passando era o de Ceilândia. Foi bastante interessante quando ele chegou, pois as pessoas entraram muito rápido dentro do vagão para conseguir lugar para sentar, foi questão de segundos e todos os bancos estavam lotados, então tivemos que passar entre as pessoas para entrar no vagão, algumas até empurrando, e a nossa alternativa foi ter que ficar em pé o percurso inteiro, que durou cerca de 45 minutos. Por sorte não precisamos ficar segurando as nossas mochilas, pois geralmente as pessoas que estão sentadas tendem a perguntar se queremos que elas segurem nossos materiais.

Quando estávamos dentro do metrô, fomos para o meio do vagão, até porque ficar perto da porta é muito ruim. As entradas e saídas de pessoas são muito constantes e as pessoas têm que se esquivar constantemente para permanecerem dentro do vagão. Como a estação em que íamos parar é uma das últimas do percurso, era melhor ficar no meio.

O metrô estava lotado o tempo todo. À medida que passava pelas estações, mais pessoas entravam. Só começou a esvaziar quando chegou a Taguatinga.

Um momento tenso para mim foi quando estávamos chegando perto da Ceilândia, pois faltou energia dentro do metrô, e ele continuou andando, por inércia, por algum tempo, mas depois parou de vez. Eu fiquei muito assustada e as pessoas ficaram sem saber o que fazer, reclamando bastante pelo fato ocorrido. Afinal, o metrô ficou parado onde não tinha nada perto e estávamos dentro de um túnel. Algumas pessoas disseram que foi a primeira vez que isso ocorreu. Marília diz que isso nunca tinha ocorrido com ela, mas já a Débora me relata que isso é bastante constante. O vagão fica parado durante uns três minutos no máximo e o metrô volta a funcionar normalmente.

Observou-se que a sociabilidade no ônibus é mais intensa do que no metrô. Dentro dos vagões as pessoas quase não se comunicam, a não ser para reclamar do próprio transporte público. O metrô não é visto como um meio de transporte para conhecer novas pessoas, mas com certeza serve para manter relações de amizade, pois o tempo dentro do vagão é muito grande e permite às pessoas que se conhecem conversarem sobre suas vidas nesse trajeto. O metrô também possui a alternativa de as pessoas poderem ler durante o percurso, já que não há muito barulho e é mais confortável, principalmente em relação à inércia – há menos solavancos.

Ônibus intercampi

O intercampi é um micro-ônibus cedido pela UnB que busca integrar os *campi*. Os ônibus saem do Darcy Ribeiro com destino à FCE (Faculdade de Ceilândia), FGA (Faculdade do Gama) e FUP (Faculdade UnB Planaltina), e há em torno de oito percursos diários entre os *campi*. Esses ônibus são gratuitos para estudantes e funcionários.

O ônibus é muito confortável, sendo propício para dormir durante o trajeto, com sistema de ar-condicionado. Como poucas pessoas sabem de sua existência, ele geralmente está vazio, com exceção do horário de saída, às 18h, em que é também usado por funcionários.

O intercampi foi concebido para ser usado principalmente por alunos, porém é comum que os servidores administrativos da UnB também o utilizem. Como o motorista não permite que ninguém viaje em pé, os alunos que não conseguem entrar no ônibus têm que procurar outro meio de transporte para fazer seu deslocamento, às vezes perdendo a vaga para servidores que chegaram mais cedo. Já os servidores dispõem de um ônibus próprio dentro do qual estudantes não são admitidos.

Como se trata de um ônibus cujo acesso por parte da comunidade acadêmica é bastante difícil, quase ninguém sabe da sua existência, e os que sabem já conhecem as pessoas que utilizam esse meio de transporte. Porém, por mais que seja um ônibus usado diariamente, em grande parte, pelas mesmas pessoas, as relações sociais observáveis não mudam muito em comparação aos outros meios de transportes. As pessoas sabem quem é quem, mas não tomam iniciativa para se conhecer melhor: apenas se limitam ao “oi e tchau”.

Automóvel

O trajeto de carro pode ser considerado o mais confortável e previsível entre as opções citadas. Pode-se sair mais tarde de casa, chegar mais rápido, não ser incomodada com tantos barulhos e imprevistos desagradáveis, como falhas em horários ou problema de mau funcionamento, verificado no caso do metrô, por exemplo. Há, porém, limitações financeiras envolvidas, como atesta Letícia: “Fica muito caro ir de carro pra UnB, um tanque serve apenas para três dias, então o carro só é usado quando necessário ou quando tenho que ficar até mais tarde na UnB.”

Uma das alternativas possíveis para fazer este trajeto de carro é a “carona solidária”, em que alguns alunos que se conhecem marcam de ir juntos para a UnB em troca de dividir a gasolina. Porém, nenhuma das entre-

vistadas utiliza esse artifício. Quando surge a oportunidade de carona, é quando algum parente também vai ao Plano Piloto ou o aluno se desloca especialmente, como ocorre no caso da Letícia. Por sair tarde da UnB, o pai ou o namorado vem buscá-la para que não precise pegar o 110 e ir à Rodoviária, o que é considerado muito perigoso devido ao horário.

Para os estudantes da noite, o carro é considerado o meio de transporte ideal, pois gera menos risco de acontecer algum tipo de assalto, apesar de ser comum ocorrerem furtos de veículos nos estacionamentos do campus Darcy Ribeiro. O irmão da Marília, que estudava no período noturno, utilizava o carro para fazer o trajeto.

Uma das maiores vantagens apontadas para andar de carro é o tempo. Uma viagem de carro de Ceilândia até o Darcy Ribeiro demora cerca de 45 minutos, o que reflete em todos os outros horários. Não é necessário acordar tão cedo para se arrumar e pode-se prever o horário de chegada com maior precisão, evitando atrasos.

O carro também apresenta maior possibilidade de individualização, já que muitas vezes as pessoas andam sozinhas.¹² Há, inclusive, estudantes que utilizam automóveis próprios regularmente e ressaltam as facilidades de guardar roupas, materiais de estudo, e até dormir no carro nas horas vagas, como se o carro fosse uma segunda casa que proporcionasse algum conforto privado durante o longo dia longe de casa. Não obstante, o automóvel pode ainda ser um ambiente de cultivo de amizades, gerando oportunidades para conversas durante o trajeto.

b) Habilidades

A segunda dimensão elencada por Flamm e Kaufmann (2006) diz respeito às competências dos sujeitos. Como pudemos perceber ao longo da pesquisa, 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 destrezas complexas e ultrapassam uma série de barreiras.

Uma forma de apropriação para melhor utilizar o transporte público é o uso do cartão que permite aos estudantes pagar menos ou mesmo não pagar em alguns meios de transporte. Um dos mais utilizados pelos estudantes é o cartão Fácil-DF.

¹² Não encontramos, entre as entrevistadas, restrições ecológicas ao uso do carro, apesar de haver movimentos como o “bicicleta livre” na UnB, que defende o uso de transportes não motorizados.

Usar esse benefício, porém, requer passar por consideráveis percalços burocráticos. Para conseguir o cartão, o estudante precisa, primeiramente, ir a um dos postos autorizados do DFTRANS para pegar a ficha de cadastro, na qual informa todos os seus dados; depois tem que ir à sua instituição e pedir a declaração de aluno regular. Com isso nas mãos, deve voltar ao posto, entregar todos os documentos e esperar em torno de 15 dias para pegar o cartão. Para os discentes da UnB é mais fácil buscar esse cartão no Conic,¹³ onde, dependendo do dia, é preciso enfrentar uma fila enorme. A primeira recarga é feita na hora em que se recebe o cartão e deve ser suficiente para o uso durante um mês. No início de 2012, pela primeira vez, o DFTRANS alocou unidades móveis para registro e recarga dos cartões, situadas nos diferentes *campi* da UnB. Uma das unidades móveis permaneceu no estacionamento norte do minhocão por aproximadamente três semanas, mas não retornou até o momento.

A(O) estudante possui o direito de usar o cartão da Fácil durante um mês, com no máximo seis linhas credenciadas. Ao final desse período, deve ir à sua instituição e carimbar o documento que comprova sua situação de aluno regular. A secretaria então carimba o documento referente ao mês que passou para que o(a) aluno(a) possa voltar aos postos de atendimento e recarregar o cartão. Há muitos estudantes que desistem de utilizá-lo devido às dificuldades de recarga.¹⁴

Uma reclamação dos usuários de passe livre é o fato de o cartão só ser válido de segunda a sexta. Alega-se que ele poderia ser usado também para fazer com que os estudantes participassem das atividades culturais durante os finais de semana, por exemplo. Quando ocorre algum imprevisto, como, por exemplo, o ônibus não passar e o estudante ter que pegar outro, ele precisa desembolsar o dinheiro extra que algumas vezes é destinado a passar a semana.

Outro problema do cartão da Fácil aconteceu no dia 30 de novembro de 2011, feriado distrital (dia do evangélico), mas as aulas da UnB ocorriam normalmente. O cartão não foi aceito, e Denise teve que desembolsar o dinheiro da passagem.

¹³ Um centro comercial, inaugurado em 1967, próximo à Rodoviária de Brasília, onde há grande variedade de estabelecimentos, entre eles uma faculdade de teatro, variadas lojas de *skate e heavy metal*, pontos de prostituição de diferentes orientações sexuais e uma grande igreja evangélica.

¹⁴ Larissa, coautora deste artigo, dá seu depoimento pessoal: “Eu tenho dois anos de UnB, mas só recarreguei duas vezes o meu cartão da Fácil. Um dos motivos é o fato de ser muito distante o local de recarregar. A primeira vez foi muito por acaso: encontrei meu amigo na UnB e ele ia recarregar o cartão, então fui com ele para conhecer o local. Primeiramente achava que era no mesmo local em que se pega o cartão. Estava errada, é bem distante de lá; a gente chegou à Rodoviária do Plano Piloto e de lá tivemos que andar muito, em torno de uns 15 a 20 minutos para chegar ao posto, sendo que o caminho é muito perigoso, quase não passa ninguém e possui muitos moradores de rua no local.”

Quanto ao ônibus intercampi, a tentativa de obter informações por parte da bolsista de iniciação científica Larissa é reveladora:

Eu precisava saber quais eram os horários de saídas desses ônibus para fazer o acompanhamento, pois só sabia que ele saía às 18h graças às informações dadas pela Denise. Primeiramente procurei informação nos “postos de informações” que ficam no meio do Instituto Central de Ciências – ICC (minhocão). O rapaz que me atendeu disse que não sabia os horários dos intercampi e que, portanto, seria melhor procurar o SAA para buscar melhores informações. No SAA, o rapaz que me atendeu também não sabia dizer quais seriam os horários, mas disse que eles poderiam estar no “Guia dos calouros” e me entregou o livrinho. Caso não estivesse lá, eu deveria ir à reitoria, mais especificamente no Daia, para buscar essa informação.

Saí do SAA, fui procurar no “Guia dos calouros” para ver se existia a informação e mais uma vez não consegui achar os horários. Fui ao Daia em busca dos horários e, chegando ao balcão de atendimento, perguntei a um funcionário se ele sabia dos horários. Ele me respondeu que não sabia me informar, mas que sua chefe provavelmente saberia. Foi então perguntar, rindo: “Tem uma moça aqui perguntando quais os horários de intercampi, não faço ideia do que seja isso.”

Inicialmente ela não sabia do que se tratava, achava que eram os micro-ônibus que faziam o circuito dentro do próprio Campus Darcy Ribeiro. Depois de eu explicar direitinho, ela afirmou:

“Eu já peguei esse ônibus, mas não sabia que tinha esse nome, ele é bem pequenininho não é? Eu peguei acho que umas duas vezes enquanto esperava pelo meu ônibus, mas realmente eu não sei os horários de saída desses ônibus; façamos o seguinte: você me dá seu número que eu vou procurar no sistema os horários e te ligo para falar.”

Minutos depois ela me liga falando que achou os horários no *site* da UnB, que tinha imprimido para mim e que eu passasse no Daia para buscar a folha com os mesmos. Na folha que peguei constavam os horários de saída de todos os *campi*; os horários especificamente para Ceilândia no destino Darcy Ribeiro para FCE são de 7h, 13h e 18h; já os horários com saída FCE para Darcy Ribeiro são de 8h, 10h30, 16h30, 18h20 e 22h40.

Um dos motivos de reclamação desse meio de transporte está relacionado aos horários, pois eles geralmente são durante o horário das aulas, que acontecem entre 8h e 10h, 10h e 12h, 14h e 16h, 16h e 18h. Poucas pessoas

que estudam no Darcy Ribeiro e moram perto da FCE sabem da existência desse ônibus. Os que pegam esse meio de transporte são os próprios estudantes da FCE, sendo que, das entrevistadas, apenas Denise sabia sobre ele.

O intercampi passa em todas as paradas do Darcy Ribeiro, mas as pessoas preferem pegá-lo no estacionamento da Ala Sul do minhocão, principalmente pelo fato de ele não possuir informações visíveis sobre seus destinos. Os três ônibus ficam juntos no estacionamento, sendo necessário entrar em cada um deles e perguntar aos passageiros qual o destino do mesmo. Na maioria das vezes os passageiros não sabem qual é o ônibus certo e se abrigam dentro de algum deles por causa do calor ou da chuva, aguardando o motorista. Caso o motorista entre no ônibus e fale, por exemplo, que o ônibus está indo para a FGA e os passageiros queiram ir para a FCE, todos têm que trocar de veículo, o que causa grande reclamação entre os passageiros.

Depreende-se, portanto, que não basta simplesmente ser estudante para ter direito ao traslado diário gratuito entre a residência e a universidade. É necessário passar por diversos constrangimentos e desenvolver habilidades bastante complexas para poder de fato ter acesso aos recursos disponíveis.

Vejam, então, o que fazem as estudantes que acompanhamos.

Marília utiliza metrô e ônibus para chegar ao Campus Darcy Ribeiro. Ela prefere caminhar 15 minutos até a via L2 para pegar o ônibus, já que o 110 está sempre muito cheio. Na L2 a espera pela condução é menor, pois a maioria vai para a Rodoviária; então o tempo de espera na parada de ônibus é de 5 a 10 minutos. Da L2 para a Rodoviária do Plano Piloto a espera é em torno de 20 minutos. Na Rodoviária, ela toma o metrô para Ceilândia, com uma travessia a pé que leva uns 7 minutos devido ao número de pessoas na plataforma rodoviária. Como possui o cartão do metrô, passa direto nas catracas, sem necessidade de enfrentar fila para comprar o tíquete. Na plataforma, o vagão que vai para Ceilândia sai de 10 em 10 minutos. Já o deslocamento da Estação Rodoviária até a Estação Guararioba, onde desce, demora uns 45 minutos. Saindo da estação do metrô, ainda precisa andar 10 minutos para chegar à sua residência. Marília possui o cartão fácil e o cartão estudantil do metrô, que dá desconto de trinta por cento nos bilhetes. Não fazia ideia da existência do intercampi. Embora Larissa tenha comentado que ele é de graça e para na FCE, que se localiza a 10 minutos da sua casa, Marília não fez muita questão de conhecer como funciona esse meio de transporte. O acesso ao carro só ocorre quando precisa ficar até mais tarde na UnB e pega carona com seu irmão, que estuda no período noturno. O trajeto de carro do Darcy à sua residência dura uns 45 minutos.

Amanda faz estágio no Plano Piloto e pega carona com um amigo do trabalho, que a deixa na Rodoviária. Lá toma o 110, que sai de 20 em 20 minutos. O trajeto até o Campus Darcy Ribeiro demora 25 minutos. Para voltar, pega o ônibus que vai direto para Ceilândia, o “Setor O”. Ele passa de hora em hora dentro do campus. Do Darcy até Ceilândia leva uma hora e 20 minutos. Da parada de ônibus até sua casa ela gasta em torno de 15 minutos a pé. Não utiliza o cartão da fácil por possuir vale-transporte fornecido pela empresa em que trabalha. Sabe da existência do intercampi, mas não o utiliza porque o ônibus de linha a deixa mais perto de casa.

Letícia usa o metrô e o 110 para se deslocar de Ceilândia até o Darcy Ribeiro, fazendo o mesmo trajeto que Marília. A estação do metrô fica a 12 minutos de distância de sua casa. Chegando à estação, espera 10 minutos para pegar o metrô, que vai para a Estação Plano Piloto, levando em torno de 45 minutos até a Rodoviária. Lá, pega o 110 para a UnB. Nesse deslocamento, usa o cartão fácil e o do metrô. Quase não utiliza o carro, devido ao custo de manutenção. Só faz uso dele quando precisa ficar até tarde na universidade. Assim, ou o pai sai de Ceilândia e a busca no Darcy Ribeiro ou o namorado, que estuda em uma universidade particular perto da UnB, a pega na UnB e a leva para casa. Desconhecia o intercampi, embora também more perto da FCE.

Denise conta com duas alternativas para se deslocar até o Campus Darcy Ribeiro: a) pegar o micro-ônibus, o metrô e o ônibus 110; ou b) tomar o micro-ônibus que sai da sua casa e vai até o Campus de Ceilândia e de lá pegar o intercampi. Geralmente sai de casa por volta de 7h e pega o micro-ônibus, que leva em torno de 30 minutos para chegar até a estação do metrô. O metrô gasta aproximadamente uma hora e meia até chegar à Rodoviária, onde espera o 110 que, dependendo do horário, sai de 30 em 30 minutos. Ao fim dessa trajetória, chega ao Campus Darcy Ribeiro em torno das 9h da manhã. Para voltar, espera o intercampi, que sai pontualmente do estacionamento da Ala Sul às 18h e leva em torno de 45 minutos para chegar ao campus provisório da FCE. Ela utiliza os dois cartões estudantis e não possui carro particular.

c) Apropriação cognitiva

Finalmente, Flamm e Kaufmann destacam, no referido artigo, a importância dos significados da motilidade na dimensão que denominam por “apropriação cognitiva”. Justamente por não se tratar simplesmente de ir de um lugar a outro, os deslocamentos cotidianos em espaços urbanos caracterizados por desigualdades que estigmatizam áreas da metrópole dão *status* e *glamour* a outras e classificam pessoas que transitam. Estão

impregnados de sentidos, valores, perigos e oportunidades dos quais as pessoas se aproximam ou se distanciam com diferentes graus de competência. Esses movimentos 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.

Ceilândia é alvo de diversos estigmas e estereótipos.¹⁵ É uma região administrativa de população predominantemente negra e de origem nordestina,¹⁶ que nasceu a partir de políticas de “erradicação de invasões”. Tem altas taxas de homicídio, roubos a transeuntes e furtos no interior de veículos, bem como uma população jovem numerosa. É também um centro de referência para populações de outras áreas de ocupação mais recente, como o município goiano de Águas Lindas, por exemplo, que utilizam serviços de saúde e educação existentes nessa região administrativa. Vem sendo apontada como região administrativa em que se encontram exemplos de ascensão social de uma “classe C” com crescente poder de consumo (BRANCO, 2011).

O campus da UnB em Ceilândia, que oferece somente cursos na área de saúde, foi pensado justamente para atender às necessidades da região e oferecer oportunidades aos jovens oriundos de escolas de ensino médio locais. Esses jovens têm alguns incentivos especiais no ingresso. Não obstante, há moradoras (e moradores) de Ceilândia que tencionam se formar em outros cursos oferecidos pela UnB e estudam no Campus Darcy Ribeiro, como aquelas que apresentamos neste artigo. No âmbito do Campus Darcy Ribeiro, na UnB central e tradicional, que já formou (e continua formando) filhos de ministros, diplomatas e membros do alto escalão da administração pública federal, 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. Nesse sentido, vale a pena fazer uma pequena digressão, trazendo o exemplo de mais uma moradora de Ceilândia.

¹⁵ São constantes as reportagens da televisão relatando as taxas de violência no local, o que faz com que muitos habitantes de regiões mais abastadas tenham certo receio de ir para essa “cidade”. Foi o que aconteceu com Larissa nos primeiros dias de pesquisa: a mãe e os irmãos não queriam que ela fosse a Ceilândia depois das 18h, alegando ser um local muito perigoso. Chegaram a argumentar que ela deveria utilizar outros meios para fazer a pesquisa sem ter que ir para lá, pois temiam que fosse assaltada ou sofresse algum tipo de violência. A pesquisa foi realizada após alguma negociação.

¹⁶ Dados da Codeplan de 2004 indicavam que dos 332.455 habitantes da época, 169.381 eram naturais do próprio Distrito Federal, seguidos de 106.615 provenientes da região Nordeste; 162.371 habitantes se identificavam como de cor parda/mulata. (GDF, 2007, p. 17, 18)

Quando fazia pesquisa acerca da expansão de áreas residenciais em forma de condomínios no Distrito Federal, Cristina Patriota de Moura encontrou a categoria “condomínios de baixa renda” na mídia e em atividades de alunas de antropologia urbana. Uma aluna havia entrevistado uma colega, estudante de outro curso oferecido no Campus Darcy Ribeiro da UnB, que residia em um desses condomínios, nas franjas de Ceilândia.

Solicitou àquela aluna que a apresentasse à sua colega. Esta, além de moradora de uma área que aparecera no jornal de maior circulação da cidade sob o rótulo de “periferia da periferia”, havia entrado em um dos cursos mais concorridos da universidade por meio de cotas raciais. Enquanto iam, no carro da professora, conhecer sua casa, Ângela narrava as dificuldades de estudar na UnB por conta de preconceitos que sentia por ser negra, cotista, pobre e moradora daquele lugar. Grande parte de suas queixas, no entanto, dizia respeito à dificuldade de acesso cotidiano ao campus. Entre suas opções de deslocamento estavam possibilidades eventuais de caronas parciais com a mãe, que comprara um automóvel recentemente, mas em especial combinações de dois ou três ônibus ou dois ônibus e uma viagem de metrô. Cada trecho desses percursos era contado individualmente e descontado de seu cartão Fácil, que sempre acabava antes do final do mês. Ao falar de seus trajetos cotidianos, Ângela introduzia Cristina à sua trajetória biográfica de busca por recursos educativos com grandes esforços para obter acesso a rotas de transporte público a custos praticáveis.

O caso de Ângela, extremo e excepcional pelo fato de a mesma permanecer em seu curso universitário com dedicação exclusiva, é uma demonstração da combinação entre acesso, habilidades pessoais e apropriação cognitiva envolvidos na construção de um portfólio de motilidade. Além de narrar seus périplos cotidianos para chegar à UnB e evitar repreensões por atrasos, ela contava uma impressionante trajetória de mudanças residenciais empreendida por sua mãe e irmãos. Quando criança, morara em Águas Lindas de Goiás. No início da adolescência, passou a habitar, durante a semana, em um barraco próximo à casa de uma tia, na vila estrutural, com os dois irmãos mais novos. A habitação era precária e a área, insalubre, localizada ao lado de um aterro sanitário, mas estava situada no DF. Explicou que isso era importantíssimo, já que assim ela e seus irmãos poderiam ter acesso às escolas do DF e ao passe estudantil. Ao terminar o ensino médio, sua mãe conseguira comprar um lote em área irregular de urbanização recente às margens de Ceilândia, também no DF. Ângela frequentou um cursinho pré-vestibular para jovens negros em Brazilândia e finalmente conseguiu entrar para a UnB por meio do sistema de cotas. Já estava no 5º semestre e mantinha rendimento acima da média para seu curso. Quando

perguntada se pretendia continuar vivendo na região de Ceilândia, Ângela disse que seu sonho era morar em uma mansão no Lago Sul e nunca mais precisar de transporte público.

As outras estudantes que entrevistamos ao longo da pesquisa também relataram que se pudessem não morariam nem criariam seus filhos lá, apesar de fazerem questão de afastar o estigma de lugar violento. Segundo elas, isso não é uma questão que atrapalha a vida dos moradores. Existe, sim, a violência, mas não como a mídia mostra. Seria algo comum a quase todas as regiões “satélites”: “é saber onde está e que horas são”. O principal motivo alegado para quererem sair de Ceilândia é porque suas vidas estão praticamente ligadas ao Plano Piloto, desde a universidade até as atividades de diversão. Assim, como as cidades-satélites estariam muito longe das atividades que as interessam, morar em Ceilândia acabaria “atrapalhando” suas vidas.

Em relação ao futuro da cidade, elas acreditam que Ceilândia está começando a se desenvolver e a crescer, principalmente no que se refere ao comércio local e diante da chegada de um campus da UnB à região. Porém, alegam que a infraestrutura ainda é muito precária, sem investimentos satisfatórios do governo, que trataria a região com descaso, principalmente no que diz respeito às escolas. Açam que, enquanto isso não mudar, provavelmente as condições dos moradores não se modificarão. É interessante que, ao falarem de suas escolhas de curso superior, muitas ressaltam a utilidade social de suas futuras profissões. Não se trata, portanto, simplesmente de querer se distanciar da “periferia” por motivos de individualização hedonista.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao propor o conceito de motilidade, os sociólogos urbanos Vincent Kaufman, Manfred Bergman e Dominique Joye o justificam da seguinte maneira:

Propomos um conceito teórico que conceba mobilidade social e espacial como indicativos de uma forma mais abrangente de mobilidade, que não se limite a deslocamentos (*displacements*) atuais ou passados. O nome desse construto será “motilidade” (*motility*). Motilidade pode ser definida como a capacidade de entidades (bens, informação ou pessoas) serem móveis no espaço social ou geográfico, ou como a maneira pela qual entidades acessam e se apropriam da capacidade para mobilidade socioespacial de acordo com suas circunstâncias. (KAUFMAN, BERGMAN; JOYE, 2004, p. 749-750, tradução nossa)

Tal proposta tem se mostrado de grande utilidade para pensarmos o cruzamento de diferentes níveis de percursos, em eixos biográficos e cotidianos, com dimensões espaciais e sociais, dos quais nos aproximamos, inicialmente, por meio das noções de “trajetos” e “trajetórias”. A intenção foi apreender aspectos das experiências de movimento de estudantes oriundas de segmentos sociais cujo acesso ao ensino superior em uma instituição de reconhecida excelência como a UnB ainda não é uma tradição. Por outro lado, queríamos também pensar a dimensão propriamente urbana da expansão do acesso ao ensino superior no Brasil.

O que as experiências das estudantes que participaram dessa pesquisa nos mostram é que, de fato, a cidade de Brasília não é simplesmente um cenário no qual se desdobram trajetórias de ascensão social por parte de jovens da “periferia” dedicadas ao estudo. 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 experiência de superação que merece ser documentada e sobre a qual devemos refletir a partir das ciências sociais.

O material de pesquisa levantado também nos faz refletir sobre as “facilidades” oferecidas a estudantes universitários, como o difícil “cartão Fácil” ou o ônibus gratuito, que se esconde daqueles a quem deveria ser destinado. Vale, enfim, notar que a grande maioria dos estudantes contatados foram mulheres, bem como a totalidade das pesquisadoras, o que certamente produz um viés no material apresentado. Alguns dos sujeitos iniciais da pesquisa também desistiram (ao menos temporariamente) de seus cursos na UnB, em parte pela dificuldade do acesso cotidiano.

O acompanhamento cotidiano dos trajetos das estudantes que participam deste artigo nos possibilitou vislumbrar a complexidade das experiências de mobilidade social por um viés ainda pouco trabalhado pelas ciências sociais: o dos percalços cotidianos envolvidos em deslocamentos intraurbanos. Para além dos deslocamentos espaciais e dos projetos de mudança de posição na hierarquia social, o conceito de motilidade nos permitiu perceber múltiplos níveis de mobilidade que se articulam e identificar algumas de suas dimensões por meio dos três aspectos elencados: acessos, habilidades pessoais e apropriação cognitiva.

Essas mobilidades abrangem trajetórias biográficas de mudanças ao longo de cursos de vida, em momentos de transição para a vida adulta. Também 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 dimen-

sões, 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.

ABSTRACT

The article deals with the articulation between processes of geographic and social mobility, using the concept of “motility”, proposed by Vincent Kaufman and collaborators. The reflection comes from ethnographic assistance of everyday routes taken by students of the Darcy Ribeiro Campus of the University of Brasília who reside in Ceilândia, a “satellite city” which has also recently received a new campus of the same university. It is also based on autobiographical accounts of those students. The goal is discuss the dynamics of urban expansion in the Federal District, the growth of the University in the context of federal government incentives (the REUNI project), and the transit possibilities of persons in their academic formation process. The analysis intends to perceive the multiplicity of the subjects’ movement possibilities when residing in “peripheral” areas of a growing metropolis.

Keywords: Urban mobility; social mobility; motility; university students.

REFERÊNCIAS

BOURDIEU, Pierre. Condição de classe e posição de classe. In: _____. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 1992.

_____. A ilusão biográfica. In: AMADO, Janaína; FERREIRA, Marieta de Moraes (Orgs.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. p. 183-191.

BRANCO, Mariana. Ceilândia se transforma em modelo de ascensão social. *Correio Braziliense*, 13 dez. 2011.

CACHADO, Rita. Trajectos interurbanos na diáspora: o elo esquecido da mobilidade social. *CIES e-Working Paper*, Lisboa, n. 83, 2009.

CAIAFA, Janice. *A aventura das cidades*. Rio de Janeiro: FGV, 2007.

_____. Espaço, comunicação e consumo no metrô do Rio de Janeiro. *Revista Contracampo*, Niterói, n. 20, ago. 2009.

CANCLINI, Nestor Garcia. Viajes e imaginarios Urbanos. In: _____. *Imaginarios urbanos*. Buenos Aires: Eudeba, 1999.

CARMO, Renato Miguel; SIMÕES, José Alberto (Orgs.). *A produção das mobilidades. Redes, espacialidades e trajectos*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2009.

DUARTE, Luiz Fernando Dias. *Da vida nervosa nas classes trabalhadoras urbanas*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1985.

DUARTE, Luiz Fernando Dias; GOMES, Edlaine de Campos. *Três famílias: identidades e trajetórias transgeracionais nas classes populares*. Rio de Janeiro: FVG Editora, 2008.

FLAMM, Michael; KAUFMANN, Vincent. Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. *Mobilities*, v. 1, n. 2, p. 167-189, July 2006.

FRELLO, Birgitta. Towards a discursive analytics of movement: on the making and unmaking of movement as an object of knowledge. *Mobilities*, v. 3, n.1, p. 25-50, March 2008.

GDF. *Coletânea de Informações Socioeconômicas: região administrativa RA IX – Ceilândia*. Codeplan, Governo do Distrito Federal, 2007.

HARKER, Christopher. Student Im/mobility in Bizreit, Palestine. *Mobilities*, v. 4, n. 1, p. 11-35, March 2009.

KAUFMAN, Vincent; BERGMAN, Manfred; JOYE, Dominique. Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 28, n. 4, p. 745-756, Dec. 2004.

KUSENBACH, Margarethe. Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool. *Ethnography*, v. 4, n. 3, p. 455-485, 2003.

LINS DE BARROS, Myriam Moraes. *Autoridade e afeto: avós, filhos e netos na família brasileira*. Rio de Janeiro: Zahar, 1987.

_____. Trajetórias de jovens adultos: ciclo de vida e mobilidade social. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, v. 16, n. 34, jul./dez. 2010.

PAIS, José Machado. *Culturas juvenis*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda. 1993.

PAIS, José Machado; FERREIRA, Vítor Sérgio (Orgs.). *Tempos e transições de vida: Portugal ao espelho da Europa*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais. 2010.

PAVIANI, Aldo et al. (Org.). *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*. Brasília: EdUnB, 2010.

MAGNANI, José Guilherme Cantor; SOUZA, Bruna Mantese de (Orgs.). *Jovens na metrópole: etnografias de circuitos de lazer, encontro e sociabilidade*. São Paulo: Terceiro Nome, 2007.

PEIXOTO, Clarice. Trajetórias Juvenis: processos de autonomização de jovens cariocas e desigualdades sociais. *Anuário Antropológico 2009/I*, 2010.

PETERS, Peter; KLOPPENBURG, Sanneke; WYATT, Sally. Co-ordinating Passages: Understanding the resources needed for Everyday Mobility. *Mobilities*, v. 5, n. 3, p. 349-368, Sept. 2010.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, v. 38, n. 2, p. 207-226, 2006.

SILVA, Ana Lúcia da Silva et al. *Caminhadas de universitários de origem popular*: UnB. Rio de Janeiro: UFRJ, 2006.

TACO, Pastor Willy Gonzáles (Org.). *O Campus Darcy Ribeiro: locomoção e transporte*. Universidade de Brasília, Semestre: 2010/01. Projetos Finais da Disciplina de Planejamento de Transportes. Mimeografado.

TELLES, Vera da Silva. "Trajetórias urbanas: fios de uma descrição da cidade". In: TELLES, Vera et al. *Nas tramas da cidade*. São Paulo: Associação Editorial Iluminuras, 2006.

VELHO, Gilberto. Projeto, emoção e orientação em sociedades complexas. In: _____. *Individualismo e cultura. Notas para uma antropologia das sociedades contemporâneas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1987.

_____. *Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.