



---

ÁREA TEMÁTICA: Identidades, Valores e Modos de Vida

---

### O Transporte Universitário e a Constituição da Identidade Estudantil

---

FREITAS, Isaurora Cláudia Martins

Doutora em Sociologia

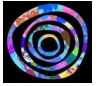
Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA)

isaurora@terra.com.br

#### Resumo

A Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA), sediada na cidade de Sobral, no estado brasileiro do Ceará, congrega mais de 6000 alunos oriundos de pelo menos 54 cidades circunvizinhas a Sobral. A origem dos estudantes traz uma situação peculiar à vivência da condição estudantil nesta universidade: a dos jovens que, para freqüentar as aulas, viajam diariamente em ônibus alugados. Os transportes universitários, dependendo da duração do percurso (até 3 horas de viagem), tornam-se espaços onde tomam lugar o lazer, o debate, os estudos, as amizades, os namoros e o uso de drogas lícitas ou ilícitas. Tomando os ônibus como campo empírico, analiso, a partir de notas etnográficas e entrevistas, o modo como as práticas e as sociabilidades estabelecidas nesses espaços conferem sentido ao ser estudante universitário e transformam em **lugar** (identitário, relacional e histórico) o meio de transporte que, de acordo com Marc Augé, seria um exemplo de **não-lugar**, ou seja, ponto de passagem, destinado à individualidade solitária, ao provisório, ao efêmero e por isso mesmo desprovido de todas as referências que caracterizariam os **lugares**.

Palavras-chave: Transporte universitário; estudantes; juventude; sociabilidades; identidade





## Introdução

Murilo tem 25 anos de idade, mora no município de Camocim e é aluno do último semestre do curso de História da Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA), localizada no município de Sobral, distante 120 km da sua cidade. Todos os dias, por volta das 16h, o jovem se dirige à praça central da cidade e ali aguarda o transporte que o levará para assistir as aulas. A viagem começa por volta das 16h10min e dura cerca de duas horas e meia. A volta para casa começa às 22h10h e só chega ao final às 24h40min. Tendo ingressado na UVA no ano de 2003, Murilo cumpre a rotina de viagens há cinco anos. Como ele, outros 70 jovens da sua cidade, dentre os quais 90% são universitários e 10% são alunos do ensino médio, vevem a experiência de passar cinco das 24 horas do dia dentro de um ônibus.

Assim como os universitários de Camocim, muitos outros jovens brasileiros enfrentam a desafiadora jornada de sair de suas cidades todos os dias em busca de uma melhor qualificação profissional em cidades que ofereçam esse tipo de oportunidade. Sobral, maior cidade da Região Norte do estado do Ceará, localizada a 232 km da capital, Fortaleza, é um exemplo disso.

O município tem experimentado nos últimos quinze anos um amplo desenvolvimento econômico, social e cultural, impulsionado pelo incremento das atividades industriais e comerciais, bem como pela ampliação da oferta de vagas no ensino superior devido a três fatores: a expansão da Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA), a criação de um campus avançado da Universidade Federal do Ceará (UFC) e a instalação de faculdades privadas. Por sua localização geográfica privilegiada<sup>1</sup> e por configurar-se como principal centro urbano da Região Norte, Sobral é um pólo para onde convergem muitas pessoas que vêm em busca de oportunidades de trabalho ou de qualificação profissional nos cursos de graduação e de pós-graduação instalados na cidade.

A expansão da UVA teve início nos anos 1990, durante o reitorado de José Teodoro Soares (1994-2005), com a criação de doze novos cursos de graduação, fazendo com que o município de Sobral fosse, aos poucos, assumindo ares de cidade universitária. Atualmente são 6 106<sup>2</sup> alunos, distribuídos em 23 cursos de graduação que funcionam nos 4 *campi* localizados na Cidade. O fato de ser uma universidade pública e gratuita constitui grande atrativo para os jovens da Região.

A origem dos alunos é uma das peculiaridades da UVA como universidade. Cobrindo um raio de 54 municípios, a Instituição assume dimensão regional, atraindo pessoas que, em sua maioria, deslocam-se diariamente das suas cidades de origem para Sobral, sobretudo no turno da noite, horário de funcionamento da maior parte dos cursos.

Partindo do pressuposto de que o deslocamento diário de uma cidade a outra, ao longo do período da formação acadêmica, agrega significados ao ser estudante universitário, iniciei, em março de 2007, uma pesquisa que, tomando como campo empírico os ônibus que transportam os estudantes da UVA, objetiva verificar as práticas e as sociabilidades constituídas nesses espaços para compreender de que modo elas conferem sentido ao ser estudante universitário.

No presente artigo, apresento algumas reflexões oriundas do referido estudo que vem sendo desenvolvido com o apoio do Programa de Iniciação Científica da Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP).

Levando em conta os objetivos da pesquisa, optei por olhar os jovens universitários com as lentes do cotidiano, pois é na cotidianidade, a partir das interações entre si, que os jovens constroem e compartilham significados, lançando mão de inúmeras “astúcias” e “modos de fazer” (Certeau, 1996) que permitem formar e transformar os contextos nos quais se movimentam.

Partindo dessa perspectiva, a pesquisa privilegia o uso das metodologias e técnicas qualitativas destinadas ao trabalho de campo em Ciências Sociais. Dentre estas, destacamos a etnografia que consiste na



observação, descrição e interpretação dos contextos e práticas juvenis que tomam lugar nos ônibus e as entrevistas que permitem captar os sentidos que os jovens atribuem a esses mesmos contextos e práticas.

## 1. Transporte Estudantil: Tecendo uma Cultura Juvenil Universitária?

A noção clássica de juventude define-a como uma etapa do ciclo da vida situada entre a infância e a fase adulta. Nessa perspectiva, juventude é transição, é ponto de passagem, é um não-lugar que traz em si a expectativa de chegada ao lugar seguro que seria a vida adulta, desde que cumprido o ciclo “normal” da transição: completar todas as etapas de escolarização – ingressar no mercado de trabalho – sair da casa dos pais – formar uma nova família. Se adotássemos essa perspectiva poderíamos dizer que a universidade é o lugar natural da juventude a partir dos 18 anos de idade (fase em que geralmente os jovens, em situação normal de escolarização, concluem o ensino médio). No Brasil, no entanto, apenas 10% dos jovens na faixa etária de 18 a 24 anos estão cursando o ensino superior<sup>3</sup>. Se por um lado esse dado revela a incapacidade do país em atender a demanda dos jovens por educação e capacitação profissional, por outro, convida a pensar sobre os diferentes modos de vivenciar a condição juvenil.

Os estudiosos que se ocupam dessa temática na contemporaneidade lembram que a juventude é uma construção social paradoxal que tem como característica a heterogeneidade em face à aparente homogeneidade que o conceito sugere (Bourdieu, 1983; Galland, 1991; Margulis & Urresti, 1996; Pais, 2003). Para dar conta do paradoxo, a expressão culturas juvenis tem sido utilizada como meio de acesso à multiplicidade de práticas, atitudes e modos de ser jovem verificada no cotidiano deste segmento, bem como às semelhanças e diferenças existentes entre jovens de origem e pertencas diversa.

Trata-se, portanto, de considerar os *multipertencimentos* de grupos e indivíduos. Considerando que os processos identitários não são fixos e únicos. Ao contrário, “a construção das identidades é um processo que decorre no tempo, é dinâmico, transforma-se e se dá em múltiplos contextos sócio-culturais e níveis de realidade.” (Velho, 2006: 193)

Apesar de estarem agrupados na mesma categoria, definida em termos etários, os jovens não são realidade socialmente homogênea. Suas situações sociais são marcadas pela diferença (raça, etnia, gênero, condições sócio-econômicas e culturais) e, portanto, os modos de existência trazem a marca da ruptura e dos percursos diversos. Ainda que partilhem uma mesma condição social e a passagem pela mesma instituição, como a universidade, os jovens trazem em si diferenças significativas.

Os jovens que conseguem ingressar na universidade, por exemplo, além de gozar do status de universitário, têm acesso à possibilidade de uma melhor qualificação profissional e passam a fazer parte de um universo sócio-cultural diferenciado do universo dos jovens que estão fora dessa instituição. Deste universo fazem parte vivências através das quais se constitui a “identidade” do universitário, formada, sobretudo, na interação com os pares que, de acordo com Simmel (1983), constitui o fundamento da sociabilidade.

Será que no caso dos estudantes universitários pode-se falar da existência de uma “cultura juvenil universitária” que se constitui a partir das vivências específicas que o ingresso na universidade proporciona? Entendendo a cultura como um conjunto de significados compartilhados, a resposta afirmativa à questão pressupõe a existência de uma gama de sinais, linguagens, práticas e modos de ver que simbolizam a pertença ao grupo dos universitários indicando semelhanças entre os jovens de todas as universidades. Porém, nem todos os jovens vivenciam o ser universitário da mesma forma, assim, é preciso buscar também o que diferencia os universitários.

Neste estudo, analiso os sujeitos em questão a partir da perspectiva das culturas juvenis, enfocando um grupo específico de universitários: aqueles que se deslocam de ônibus diariamente das suas cidades até Sobral para ter acesso a uma formação de nível superior. Tenho buscado, portanto, os significados e



experiências compartilhadas por esses jovens sem perder de vista as suas pertencas extra-universidade e, sobretudo, o contexto social brasileiro marcado por uma “modernidade frágil” e inconclusa que impõe aos seus jovens e aos demais cidadãos o desafio de realizar em meio às adversidades e “no tempo miúdo da vida cotidiana as conquistas fundamentais do gênero humano” (Martins, 2000: 11), dentre elas o acesso a condições adequadas de educação.

Os jovens interlocutores dessa pesquisa possuem idade entre 18 e 29 anos. São oriundos, em sua maioria, das camadas pouco favorecidas<sup>4</sup> de pequenas cidades da Região Norte do Ceará. Alguns deles trabalham durante o dia e por isso os cursos noturnos configuram-se como única opção. São, portanto, pessoas cujas condições sociais e geográficas apontam para uma limitação em termos de oportunidades de estudo e de crescimento profissional. Nos municípios de origem o sistema de educação só lhes permite concluir o ensino médio. Quando há cursos de nível superior, eles são pagos, oferecidos por instituições privadas, geralmente em módulos que funcionam nos períodos de férias ou à distância. Assim, existem duas opções para aqueles que almejam um diploma de graduação: migrar para outra cidade ou deslocar-se diariamente durante o período de formação. Como sair da casa dos pais para fixar residência em outra cidade demanda melhores condições financeiras, a segunda opção é adotada pela maioria.

O desejo de alargar as oportunidades no mercado de trabalho através da obtenção de um diploma de nível superior é o que move esses jovens a deslocarem-se espacialmente. O deslocamento espacial, mesmo que temporário, implica um deslocamento social e cultural, na medida em que o ir e vir cotidiano são perpassados por agenciamentos que conferem singularidade à experiência de freqüentar a universidade. Se deslocar-se de algum modo possibilita o alargamento das experiências, deslocar-se coletivamente, num “meio social provisório que é o ônibus” (Caiafa, 2002: 11), constitui um modo peculiar de subjetivação.

Inspirada em Caiafa (2002), parto do pressuposto de que a relação com o espaço do ônibus e com as pessoas com quem se partilha a viagem impulsionam experiências de si. Assim, a materialidade do transporte e as interações que nele se criam marcam de diversas formas e em diferentes graus a vida dos universitários que neles viajam, diferenciando-os dos estudantes que não vivem essa experiência e imprimindo significados outros ao ser universitário. Tais significados são tecidos na luta pela conquista do direito ao transporte, nos riscos e nas inúmeras práticas, conflitos e interações que acompanham o percurso, como mostrarei a seguir.

## **2. O Transporte Universitário como Objeto de Luta e Origem da Organização Estudantil**

No Brasil, a seleção para acessar uma vaga na universidade é feita através de um concurso vestibular. Processo que funciona como uma espécie de funil por onde passam, sobretudo, os jovens que tiveram acesso a uma educação de melhor qualidade. Considerando a má qualidade do ensino nas escolas públicas do País, conclui-se (e as estatísticas educacionais também revelam isso) que a maioria dos alunos das nossas universidades, principalmente as públicas que são melhor conceituadas e de mais difícil acesso, são oriundos de escolas privadas. A presente nota introdutória serve para mostrar o desafio que é para os jovens brasileiros das camadas menos favorecidas o ingresso na universidade. Estes, quando conseguem uma vaga, precisam enfrentar ainda o desafio de permanecer na Instituição. É o caso dos estudantes tomados como interlocutores desse estudo, para os quais a conquista da vaga vem acompanhada de problemas como a falta de transporte.

Nesse sentido, um dos primeiros pontos a considerar na pesquisa sobre os ônibus universitários é a forma como foram conquistados. Observando a história de cada um deles percebe-se que a grande maioria é fruto da luta dos primeiros universitários de cada município para que a prefeitura local garantisse um direito que, apesar de não estar estabelecido na Constituição Brasileira<sup>5</sup>, é fundamental para assegurar a permanência dos jovens na universidade.



Assim, em cada município encontram-se situações diferenciadas em relação à garantia do ônibus. Na maioria deles, o transporte é cedido pela prefeitura, sendo que, em alguns, os estudantes se responsabilizam pelo pagamento do motorista e em outros pelo abastecimento do ônibus. Nos municípios onde ainda não se conseguiu fazer com que a prefeitura ceda o transporte, os próprios estudantes responsabilizam-se pelo fretamento de um ônibus, van ou micro-ônibus, dependendo da quantidade de alunos.

Em muitas cidades observa-se a existência de organizações de estudantes universitários originadas a partir da luta pelo ônibus: a UNET (União dos Estudantes Universitários de Tianguá) e a UNITA (União dos Estudantes Universitários de Itapajé) são exemplos dessas organizações. Uma vez conquistado o transporte, essas entidades passam a cuidar da organização e controle deste, como veremos mais adiante. A conquista do transporte cedido pela prefeitura, no entanto, coloca outros desafios para os estudantes, pois os ônibus são constantemente utilizados pelo poder público como moeda política, fazendo com que os jovens fiquem reféns do clientelismo e nepotismo, característico das relações políticas nas cidades brasileiras, e tenham o transporte cortado diante de qualquer situação que se coloque como prioritária para o prefeito. Para compreender melhor essa questão, tomemos como exemplo o município de Itapajé.

Itapajé, distante 110 km de Sobral, possui cerca de 90 universitários que se deslocam todos os dias no período da noite. Após a implementação de algumas lutas, a UNITA conseguiu que a prefeitura garantisse o transporte dos estudantes. Atualmente são dois ônibus: um é de propriedade da prefeitura e o outro é alugado pela prefeitura. Nos dois casos, os alunos precisam garantir o abastecimento dos veículos. Para isto, pagam uma taxa mensal. O recolhimento do dinheiro fica sob a responsabilidade da UNITA que também organiza os horários e tudo o mais relacionado às viagens diárias. Uma situação reveladora do tipo de conflito que os estudantes têm que enfrentar é relatada por um dos membros da diretoria da entidade:

“O pai do atual prefeito é presidente do Itapajé Futebol Clube. Aí o prefeito achou por bem disponibilizar o ônibus sempre que o Itapajé Futebol Clube precisasse. Só que aí a gente fica na mão. A gente fica sem ônibus.” (João, 25 anos, estudante do curso de Ciências Sociais)

Em maio de 2008, os estudantes do mesmo município enfrentaram outra situação típica na maioria das cidades em ano de eleições municipais, período em que se elegem os prefeitos e vereadores das cidades brasileiras: o ônibus alugado pela prefeitura foi suspenso porque o dono do veículo resolveu apoiar o candidato adversário do prefeito. Por conta disso, os estudantes ficaram apenas com o transporte de propriedade da prefeitura para a ida às aulas, resultando na superlotação deste.

Do ponto de vista dos conflitos, merecem destaque ainda os que revelam o cerceamento da liberdade de expressão dos estudantes nos períodos das campanhas eleitorais. É comum que os jovens pertencentes a partidos de oposição ao prefeito sejam impedidos de entrar nos ônibus em épocas de eleição. Tal fato já fez com que alguns deles perdessem o semestre letivo, bem como transformou a política em assunto terminantemente proibido dentro de muitos ônibus.

Essas e outras situações transformam o ser universitário numa luta constante por direitos e reconhecimento perante o poder público dos municípios. Estratégias como denúncias nos meios de comunicação local, protestos nas câmaras de vereadores e processos na justiça são utilizados pelos estudantes como forma de assegurar o direito ao ônibus e, conseqüentemente, à universidade.

Um exemplo interessante de organização estudantil é o caso do município de Santana do Acaraú. Lá, a União dos Estudantes de Santana do Acaraú (UNISA) conseguiu, através da realização de festas, bingos e campanhas para angariar recursos, adquirir seu próprio ônibus, assegurando a independência dos estudantes em relação à prefeitura e garantindo de uma vez por todas o direito de freqüentar a universidade.

O número de alunos da UVA advindos das cidades circunvizinhas a Sobral tem aumentado a cada novo vestibular. Assim, a quantidade de pessoas que depende do transporte para chegar ao seu curso todos os



dias é bem maior do que o número de vagas disponíveis, ocasionando a superlotação dos ônibus e fazendo surgir outros tantos conflitos relacionados à convivência dos estudantes nesse ambiente.

Simmel afirma que “um grupo, depois de chegar a um certo tamanho, tem de desenvolver formas e órgãos que sirvam à sua manutenção e promoção”, distintas do que antes precisava como grupo menor. (Simmel, 1983: 90) Muito embora esses desenvolvimentos não sejam resultado somente das características numéricas, percebe-se que o aumento da quantidade de universitários desencadeou as formas de organização estudantil existentes até o momento, bem como a necessidade do estabelecimento de regras válidas no ambiente do transporte.

A cidade de Camocim, por exemplo, possui 70 estudantes que se deslocam para Sobral, mas o ônibus, cedido pela prefeitura, só tem capacidade para 54 passageiros. Como consequência dessa superlotação, os estudantes criaram regras relativas a quem deve sentar ou não nos lugares disponíveis. A solução mais observada em relação à organização, nos municípios que ainda não possuem entidades estudantis, é a criação de uma comissão que se responsabiliza não só pela organização das vagas, mas também pelo estabelecimento de normas que dizem do que é permitido ou não ao longo da viagem.

A questão das vagas cria situações diversas e interessantes. Nos municípios em que o número de universitários é superior à quantidade de assentos observou-se as seguintes soluções:

1. Nos municípios de Camocim e Ipu, por exemplo, as regras são as seguintes: as cadeiras são marcadas e um mapa, construído pela Secretaria de Educação do Município ou pela comissão coordenadora do transporte fica colado dentro do ônibus para que todos saibam a quem pertence o assento; como alguns alunos do ensino médio que vão a Sobral em busca de uma melhor qualidade de ensino também utilizam os ônibus, a prioridade dos assentos é dos universitários, quem não está na universidade só senta se sobrar lugar; os universitários mais antigos têm prioridade absoluta e os calouros só conquistam uma vaga quando algum dos veteranos se forma. O aluno Murilo, por exemplo, citado no início deste trabalho, conta que passou um ano viajando em pé até conseguir um lugar sentado.

2. Nos municípios de Tianguá e Viçosa não existem lugares marcados, embora também se estabeleça a prioridade de assento para os universitários. Assim, o critério é a ordem de chegada no local estabelecido para a saída do ônibus (geralmente uma praça no centro da cidade). Quem chega primeiro tem seu lugar garantido na ida e na volta e por isso é comum as cadeiras ficarem marcadas com uma almofada ou peça de roupa do estudante que veio sentado nela. A escassez de vagas fez com que a União dos Estudantes Universitários de Tianguá (UNET) comprasse tamboretas de madeira para pôr no corredor do ônibus, garantindo um maior número de assentos.

A superlotação, aliada à má conservação dos ônibus e das estradas por onde eles trafegam transforma em arriscada aventura a passagem desses jovens pela universidade. Muitos ônibus estão há anos com os vidros quebrados sem que haja um reparo. Nesses casos, os dias de chuva tornam a viagem ainda mais complicada. O medo de acidentes e de que o ônibus quebre na estrada é uma constante. A memória dos estudantes dos municípios que possuem ônibus muito antigos e mal conservados é povoada pelas histórias das vezes em que o ônibus “deu o prego na estrada”<sup>6</sup>, como demonstra um jovem de Camocim:

“Uma vez eu tive que correr 3 km para buscar ajuda por causa de um prego que o ônibus deu e acontece do ônibus dar o prego pelo menos umas três vezes por semestre.” (Murilo, 25 anos, aluno do curso de História)

Tais histórias são relatadas com bom humor pelos estudantes, mas também como testemunhos do sacrifício que é fazer um curso superior nessas condições. O relato a seguir diz muito disso:

“Com meu ingresso em uma universidade pude perceber como é árdua e difícil a vida de um estudante universitário. Não conto só com a minha pessoa, mas com a de muitos que, como eu, vivem o mesmo dilema de ter que enfrentar horas e horas dentro de um ônibus para conseguir um diploma que só será entregue daqui a aproximadamente 4 ou 5 anos.” (Maria, 21 anos, aluna do curso de Ciências Sociais)



Mas nem tudo na experiência do deslocamento cotidiano para freqüentar a universidade é sacrifício e risco. As práticas e sociabilidades verificadas nos ônibus são, talvez, o que mais marca essa experiência.

### 3. Práticas e Sociabilidades no Interior dos Ônibus

Pesquisas etnográficas realizadas nos meios de transporte apontam para a centralidade de se compreender os níveis e modalidades de interação estabelecidas entre os viajantes no espaço dos veículos, sejam eles os trens que permitem aos jovens europeus explorarem seu continente em tempos de férias (Santos, 1999), os ônibus coletivos urbanos utilizados massivamente por aqueles que desejam chegar ao trabalho diariamente (Caiafa, 2002) ou ainda o metrô de uma grande cidade que permite aos passageiros, dependendo do dia e da hora, “passar de uma atividade a outra, da vida familiar à vida profissional, do trabalho ao ócio”. (Auge, 2002)

O contato do viajante com os outros que ocupam o mesmo transporte suscita, como já dito em outro momento, experiências de si. Nos estudos citados acima, os outros com quem se viaja são desconhecidos, uma vez que se trata de transportes públicos. Na maioria das vezes, pessoas com as quais nunca mais se cruzará. E quando os outros viajantes são conhecidos e dividem conosco o mesmo transporte todos os dias ao longo de pelo menos 4 anos?

Essa é uma peculiaridade do tipo de viagem que os alunos da UVA realizam. O fato de viajarem todos os dias no mesmo ônibus, no mesmo horário e para um mesmo destino faz com todos se conheçam. Rostos novos aparecem a cada início de semestre, mas, mesmo estes, podem ser velhos conhecidos, já que nas cidades pequenas é comum que a maioria das pessoas se conheça.

Que interações e práticas emergem dessa experiência? Que sociabilidades se estruturam nesse tipo de viagem?

O conceito de sociabilidade foi inicialmente elaborado por Simmel (1983) para descrever as interações na cidade moderna. Pensada como tipo puro de relação social, onde o estar junto constitui um fim em si mesmo e pressupõe uma “igualdade” entre os indivíduos que dela participam, a sociabilidade passou a ter usos e significados cada vez mais abrangentes, ao longo do século XX, referindo-se a relações cotidianas, costumes, festas, rituais, relações familiares, dentre outras. (Frúgoli Jr. 2007) Neste trabalho a sociabilidade é tomada como forma de interação que permite compreender as relações cotidianas estabelecidas por um grupo formado por pares (estudantes universitários) num ambiente restrito e fechado onde aproximação e distanciamento estão permanentemente em jogo.

Pensar as práticas e sociabilidades que tomam lugar nos ônibus universitários remete a pensar a relação espaço-tempo da viagem.

Elias (1998) afirma que o tempo não existe em si, mas é um “símbolo social”, uma instituição resultante de um longo processo no qual está implicada a relação indivíduo, sociedade e natureza. Desenvolvido “em relação a certas intenções e a tarefas específicas dos homens” (Elias, 1998: 15), o tempo é atualmente um instrumento que ordena e orienta nossas atividades cotidianas. Desse modo, não pode ser pensado sem a devida relação com os espaços físicos e sociais.

O tempo da viagem e as rotinas que a organizam são pensados e estabelecidos em função da distância de cada cidade até Sobral. O horário de saída da cidade é calculado de forma a fazer com que os estudantes cheguem a tempo de fazer um lanche antes da aula. O horário de volta nem sempre respeita o horário de término das aulas (22h). Nesse aspecto os motoristas é que determinam o horário em que os alunos devem sair das salas para dirigirem-se aos ônibus, geralmente 10 minutos antes do horário estabelecido pela universidade. A justificativa é a necessidade de passar em todos os campi da UVA para pegar alunos dos mais diversos cursos antes do retorno ao município. Tal fato traz prejuízos à rotina de sala de aula e tem





sido motivo de constantes reclamações dos professores que são obrigados a terminar a aula mais cedo para não correrem o risco de ficar falando sozinho.

No espaço do ônibus, o tempo é capturado e fixado. Uma vez dentro do veículo e iniciada a viagem os jovens ficam confinados e esperam o tempo da viagem se completar para que retomem o contato físico com o mundo exterior que só se apresenta ao longo do percurso através das paisagens que deslizam às margens da estrada, emolduradas pelas janelas.

O tempo da viagem não começa com a entrada no veículo. Antes, existe toda uma preparação: tomar banho, se arrumar, deslocar-se de casa até o local de partida do ônibus. O arrumar-se para ir à universidade merece destaque, pois chama atenção o modo de vestir, sobretudo das meninas que capricham nas roupas, no cabelo, na maquiagem e no salto alto. Observando-as descer dos ônibus têm-se a impressão de que estão chegando a uma festa. Para elas, de fato, sobretudo para as que vêm de cidades menores, onde as opções de lazer são escassas, ir à universidade é uma forma de fuga do cotidiano pacato da cidade de origem. Para muitas é também a oportunidade de arranjar namorado. No caso dos rapazes, o cuidado com a aparência não é o mesmo e, dependendo do curso, optam por um visual mais despojado. Os da área de humanidades geralmente andam mais à vontade, com bermudas e chinelos. Do ponto de vista das roupas, merecem destaque ainda as camisetas com o nome e o símbolo do curso, utilizadas por muitos como marca identitária. No caso dos cursos que possuem um status mais elevado, como direito e informática, a camiseta presta-se também a demarcar esse status perante os demais usuários do ônibus.

Nas cidades cujos ônibus são muito desconfortáveis, travesseiros e almofadas são acessórios obrigatórios para os estudantes, bem como funcionam como identificadores de quem é universitário na cidade. Uma das alunas de Viçosa conta que quando sai de casa com o travesseiro embaixo do braço os vizinhos logo reconhecem que ela vai para a universidade.

Iniciada a viagem, o espaço do ônibus, dependendo do tempo de duração do trajeto, transforma-se no palco de uma infinidade de práticas e formas de interação. Aproveitar o tempo da viagem, embora em um ambiente adverso, é a ordem. E isso é feito de muitas formas: tem gente que aproveita o percurso para colocar as leituras acadêmicas em dia, os que trabalham aproveitam para descansar da jornada de trabalho antes de enfrentar a jornada de estudos. Ouvir música, cantar, conversar com os amigos, discutir assuntos relacionados à vida acadêmica, “colocar as fofocas em dia”, namorar, jogar, contar piada, rezar, comemorar aniversários são outras práticas observadas. É importante registrar o fato de que alguns estudantes que hoje se encontram casados se conheceram e começaram a namorar dentro do ônibus. É o caso de um jovem casal de estudantes de química do município de Tianguá.

Durante a semana, a lei do silêncio impera na maioria dos ônibus e funciona da seguinte forma: a partir de um determinado trecho da viagem é proibido ouvir música, conversar ou fazer qualquer tipo de barulho que possa perturbar a paz dos que querem estudar ou dormir tanto no trajeto de ida como no de volta.

Às sextas-feiras, na viagem de volta ao município, a música alta vinda do som do próprio ônibus ou do violão de algum aluno, acompanhada de uma bebida qualquer, sobretudo a cachaça, é permitida em alguns ônibus para garantir a descontração e o relaxamento da jornada de estudos da semana. Alguns ônibus costumam fazer a comemoração dos aniversariantes do mês. Nessas ocasiões, o ônibus chega a Sobral todo enfeitado de balões e os estudantes se cotizam para comprar bolo e bebidas para que, na viagem de volta, o ônibus pare em algum trecho e ali se faça a festa.

A distribuição das pessoas no espaço do ônibus é algo interessante de ser observado. Nos veículos em que as cadeiras não são marcadas as pessoas se distribuem de acordo com os laços de amizade e com o tipo de prática que costumam desenvolver. Os que gostam de conversar, contar piada e cantar, nos momentos em que isso é permitido, agrupam-se na parte de trás. Os que querem sossego preferem as cadeiras da frente. Em alguns ônibus verifica-se também uma organização espacial relacionada à existência de grupos que possuem algum tipo de atrito entre si. Os conflitos que surgem, além dos políticos já exemplificados anteriormente, são de ordem amorosa (brigas de namorados, disputas por parceiros) e também estão



relacionados ao princípio de hierarquização das áreas do conhecimento que é transferido para o ambiente do ônibus. Um exemplo disso pode ser observado no relato de uma jovem de São Benedito:

“Queria saber o porquê de tanta discriminação com alguns universitários feita por uns que se julgam melhores por causa de um curso ser mais visado do que outros.” (Maria, 21 anos, aluna do curso de Ciências Sociais)

Assim, os ônibus universitários, dependendo da duração do percurso (até 3 horas de viagem) entre a cidade de origem e Sobral, passam a ser não apenas um meio de transporte, mas espaços onde tomam lugar o lazer, o debate, os estudos, as amizades, os namoros e o uso de drogas lícitas ou ilícitas. No trajeto, os estudantes inventam formas de passar o tempo e criam modos de organização para melhor conduzir a convivência que dura o tempo do curso superior que freqüentam, dessa forma, conferem sentido ao ser jovem universitário.

Diante de tudo que foi observado até o momento em relação aos ônibus universitários de estudantes da UVA, percebe-se que as práticas e formas de sociabilidades estabelecidas nesses espaços transformam em lugar (identitário, relacional e histórico) o meio de transporte que, de acordo com Augé (1994), seria um exemplo de não-lugar, ou seja, ponto de passagem, destinado à individualidade solitária, ao provisório, ao efêmero e, por isso mesmo, desprovido de todas as referências que caracterizariam os lugares.

Os ônibus da UVA são identitários porque a partir deles o ser universitário se constrói, seja pela conquista do direito de ir no próprio ônibus, seja pela conquista de uma vaga para ir sentado, já que na maioria dos ônibus, a prioridade de assentos é dos universitários, sobretudo os veteranos. Nesse sentido, podemos perceber também uma figuração do tipo estabelecidos e outsiders (ELIAS & SCOTSON, 2000) em que os que chegam são tratados de forma diferenciada, dando margem a conflitos gerados a partir da idéia de que os estudantes mais antigos não só são superiores aos que chegam como gozam de poder sobre estes. Enquanto processo identitário é importante destacar ainda a própria percepção que esses jovens desenvolvem do que seja ser universitário a partir da experiência de si que as condições impostas pela rotina das viagens e a interação com os outros proporciona.

A dimensão relacional dos ônibus está inscrita nas inúmeras interações desenvolvidas no espaço-tempo das viagens: relações de hierarquia (estudantes e comissão coordenadora, universitários e não universitários, veteranos e calouros), relações afetivas (namoro, amizade), relações de conflito (intrigas, fofocas, discussões por motivos diversos), relações comerciais (alguns estudantes levam produtos diversos para comercializar com os colegas), bem como a solidariedade e cumplicidade que o estar junto em si possibilita.

A dimensão histórica do ônibus pode ser percebida na história da luta pela conquista do transporte universitário que desemboca na necessidade de uma organização política. Essa historicidade também está inscrita na percepção que os estudantes têm de si e na forma como contam suas trajetórias como universitários. Ao ouvir um estudante de Camocim dizer que ele pertence à primeira geração do ônibus, percebe-se melhor como o ônibus tem uma história e essa história, por sua vez, marca a trajetória universitária desses jovens.

O que observei até o momento na pesquisa levou à percepção de que a discussão sobre os ônibus, embora para fins de compreensão das formas de sociabilidades ali estabelecidas, não pode estar desvinculada da discussão sobre as políticas de expansão do ensino superior no Brasil e de como essa expansão vem se dando. O que podemos destacar sobre essa questão são as desvantagens econômicas de grande parte dos jovens estudantes contemplados com essa expansão. No caso particular da UVA, pessoas advindas das camadas pouco favorecidas de pequenas cidades do interior cearense para as quais não basta apenas a garantia de uma vaga na universidade, mas a criação de políticas efetivas que garantam a permanência desses estudantes na instituição.



## BIBLIOGRAFIA

- AUGÉ, Marc (2002), *El Viajero Subterráneo: Un etnólogo en el metro*. Barcelona, Gedisa Editorial.
- AUGÉ, Marc (1994), *Não-Lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. 3 ed. São Paulo, Papyrus.
- BOURDIEU, Pierre (1983), "A Juventude é Apenas uma Palavra". In: BOURDIEU, Pierre. *Questões de Sociologia*. Trad. Jeni Vaitsman. Rio de Janeiro, Marco Zero.
- CAIAFA, Janice (2002), *Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Editora FGV.
- CARRANO, Paulo César Rodrigues (2000), "Juventudes: as identidades são múltiplas". In: *Movimento*. Rio de Janeiro, DP&A, n.1, maio de 2000.
- CERTEAU, Michel de (1996), *A Invenção do Cotidiano: Artes de Fazer*. Trad. Ephraim Ferreira Alves. 2 ed. Petrópolis, Vozes.
- ELIAS, Norbert (1998), *Sobre o Tempo*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor.
- ELIAS, Norbert & SCOTSON, John L. (2000), *Os Estabelecidos e os Outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor.
- FRÚGOLI JÚNIOR., Heitor (2007), *Sociabilidade Urbana*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor.
- MARGULIS, Mario; URRESTI, Marcelo (1996), "La Juventud es más que una Palabra". In: MARGULIS, Mario (org.). *La Juventud es Más que una Palabra*. Buenos Aires, Biblos, 1996.
- MARTINS, José de Souza (2000), *A Sociabilidade do Homem Simples*. São Paulo, Hucitec.
- PAIS, José Machado (2003), *Culturas Juvenis*. 2 ed., Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda.
- SANTOS, Ana (1999), *Inter-Rail: A odisséia em comboio*. Oeiras, Celta.
- SIMMEL, Georg (1983), *Simmel: Sociologia*. Trad. Carlos Alberto Pavanelli. São Paulo, Ática, 1983. (Coleção Grandes Cientistas Sociais).
- VELHO, Gilberto (2006), "Juventudes, projetos e trajetórias na sociedade contemporânea". In: ALMEIDA, Maria Isabel Mendes de & EUGÊNIO, Fernanda (Orgs.). *Culturas Jovens: novos mapas do afeto*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 2006.

<sup>1</sup> Sobral fica às margens da BR 222, que liga o Ceará ao Piauí, ao Maranhão e a estados da Região Norte do País.

<sup>2</sup> Dados da Pró-Reitoria de Planejamento da UVA referentes à matrícula do primeiro semestre de 2007.

<sup>3</sup> Dados do Ministério da Educação, referentes ao ano de 2007.

<sup>4</sup> Dados levantados pela Pró-Reitoria de Planejamento da UVA revelaram que 77% dos alunos que ingressaram em 2007 possuem renda familiar inferior a quatro salários mínimos.

<sup>5</sup> A Constituição Federal de 1988 estabeleceu os chamados Programas Suplementares ao Ensino, dentro da lógica de assegurar prioridade ao ensino fundamental regular, facilitando o acesso e permanência do estudante. Segundo o dispositivo constitucional, são programas suplementares: material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde (art. 208, VII). Os artigos 54, VII, do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) e 4º, VIII, da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) reafirmam o enunciado constitucional. Assim, somente os estudantes do ensino fundamental têm o direito ao transporte escolar garantido por lei.

<sup>6</sup> Expressão utilizada no Brasil para designar uma situação em que um veículo automotivo apresenta problemas que o obrigam a interromper a viagem.