



Universidade de Brasília

Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas - FACE

Departamento de Gestão de Políticas Públicas - GPP

ANDRESSA GOMES DE SOUSA

**POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA NO DISTRITO
FEDERAL E A GARANTIA DO DIREITO AO ACESSO À
EDUCAÇÃO**

**O impacto do transporte público coletivo do Distrito Federal aos
estudantes de graduação do período noturno da Universidade de
Brasília**

Brasília – DF

2021

ANDRESSA GOMES DE SOUSA

**POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA NO DISTRITO
FEDERAL E A GARANTIA DO DIREITO AO ACESSO À
EDUCAÇÃO**

**O impacto do transporte público coletivo do Distrito Federal aos
estudantes de graduação do período noturno da Universidade de
Brasília**

Professora Orientadora: Renata Callaça Gadioli dos
Santos

Brasília – DF

2021

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus por todo o caminho planejado para que eu conseguisse chegar até aqui. Em segundo lugar, agradeço a todos os movimentos sociais e ativistas que lutaram para que pessoas como eu pudessem alcançar um lugar nas universidades. Sem as lutas sociais e raciais certamente todo o percurso teria sido mais difícil.

Agraço aos meus pais, Andrea e André, que, apesar de todas as dificuldades, confiaram na minha capacidade e me deram autonomia para ir atrás dos meus sonhos, mesmo após abdicarem dos deles. Não poderia deixar de citar minhas avós que também sempre apoiaram meus estudos.

Ao meu namorado, por ter acompanhado de perto toda a minha trajetória desde a época do vestibular. Poder comemorar mais esta vitória ao lado dele é uma honra. Agradeço, também, aos meus amigos e companheiros que me deram todo o suporte, principalmente nesta fase final.

E, por último, a minha orientadora, Dra. Renata Callaça Gadioli dos Santos, que acreditou na minha pesquisa e a tornou possível, minha mais sincera gratidão.

RESUMO

A pesquisa realizada teve como objetivo localizar as políticas públicas de mobilidade urbana no Distrito Federal, frente aos déficits que estejam dificultando o acesso e prejudicando o direito à educação dos alunos de graduação do período noturno do Campus Darcy Ribeiro, da Universidade de Brasília, a fim de que a compreensão da relação das políticas públicas de mobilidade urbana do Distrito Federal e a qualidade da aprendizagem dos alunos do período noturno da UnB ficasse mais perceptível. A fundamentação teórica trouxe os conceitos de direito à educação, mobilidade urbana, justiça espacial e política pública para que a metodologia aplicada pudesse obter o total entendimento do leitor. Tal metodologia priorizou trazer os instrumentos de mobilidade urbana do DF e a percepção dos alunos a cerca dela, para que fosse possível entender o impacto de tais políticas para os estudantes. Com esta pesquisa, foi possível observar e captar o real déficit das políticas de mobilidade urbana do Distrito Federal.

Palavras-chave: políticas públicas; mobilidade urbana; direito à educação.

ABSTRACT

The research carried out aimed to locate public policies for urban mobility in the Federal District, in view of the deficits that are hindering access and undermining the right to education of undergraduate students in the night shift at Campus Darcy Ribeiro, University of Brasília, in order that the understanding of the relationship between public policies for urban mobility in the Federal District and the quality of learning of students from the night shift at UnB would become more noticeable. The theoretical foundation brought the concepts of right to education, urban mobility, spatial justice and public policy so that the applied methodology could obtain the reader's full understanding. Such methodology prioritized bringing the DF's urban mobility instruments and the students' perception about it, so that it was possible to understand the impact of such policies on students. With this research, it was possible to observe and capture the real deficit of urban mobility policies in the Federal District.

Palavras-chave: Public policy; urban mobility; education righth

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Percentuais da população segundo modo de deslocamento por motivo de estudo por gênero e faixa de idade. Distrito Federal, 2018	25
Tabela 2 - Percentual da população por cor/raça para cada modo de deslocamento. Distrito Federal, 2018	28
Tabela 3 - Instrumentos para a melhoria do transporte público do Distrito Federal entre 2015 a 2020	33
Tabela 4 - Horário e quantitativo de saídas de ônibus que fazem o trajeto entre Rodoviária do Plano Piloto para Universidade de Brasília, 2020	35
Tabela 5 - Horários da primeira e última saída de ônibus entre as Regiões Administrativas do Distrito Federal e a Universidade de Brasília, 2020	36
Tabela 6 - Ingressantes e formandos do período noturno da FACE entre 2015 e 2019	38

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Localização dos estudantes.....	46
Figura 2 - Comentários Sobre o Transporte Público em Relação À Universidade de Brasília	49
Figura 3 - Comentários Sobre o Transporte Público em Relação À Universidade de Brasília	49
Gráfico 1 - Percentuais de utilização dos modos de deslocamento por motivo de estudo por gênero e faixas de renda domiciliar per capita (em salários mínimos). Distrito Federal, 2018	26
Gráfico 2 - Adesão dos alunos do período noturno ao transporte público.....	39
Gráfico 3 - Direito ao Passe Livre Estudantil.....	40
Gráfico 4 - Quantitativo de transporte coletivo utilizado diariamente.....	41
Gráfico 5 - Opção de usar o transporte público coletivo.....	41
Gráfico 6 - Problemas com o Passe Livre Estudantil	42
Gráfico 7 - Falta às aulas por motivo de transporte.....	43
Gráfico 8 - Rendimento nas aulas por motivo de transporte	43
Gráfico 9 - Qualidade do Transporte Público do Distrito Federal	44
Gráfico 10 - Tempo no transporte público	45
Gráfico 11 - Tempo no caminho x Tempo em aula	45
Gráfico 12 - Utilização do Transporte Público em Período Pandêmico.....	47
Gráfico 13 - Sentimento com relação ao retorno das aulas presenciais	48

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
1.1 Pergunta de pesquisa	10
1.2 Objetivos	11
1.3 Justificativa	11
2. REFERENCIAL TEÓRICO	14
2.1 Direito à educação	14
2.2 Política pública.....	17
2.3 Mobilidade urbana	18
2.4 Justiça espacial	20
3. MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA	22
3.1 Pesquisa documental.....	22
3.2 Questionário	23
4. AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA NO DF	25
4.1 População usuária do transporte público coletivo.....	25
4.2 Políticas públicas de mobilidade urbana do DF (2015 a 2020).....	28
4.2.1 PDTU/DF – 2011	28
4.2.2 INSTRUMENTOS DE MOBILIDADE URBANA DO DF – 2015 A 2020.....	30
4.3 O trajeto para a universidade.....	34
4.4 Percepção dos alunos	38
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	51
6. REFERÊNCIAS	53
APÊNDICE A- QUESTIONÁRIO SOBRE A PERCEPÇÃO DOS ALUNOS SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO DO DF	58

1. INTRODUÇÃO

A Agenda 2030 das Nações Unidas para um Desenvolvimento Sustentável tem como um dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) promover cidades e comunidades sustentáveis (ODS 11). Cada ODS possui estratégias para seu desenvolvimento, sendo que uma delas é promover o acesso a sistemas de transporte seguro acessíveis e sustentáveis (ONU, 2015).

Outro ODS importante é o de número 4 (quatro), que procura assegurar a educação inclusiva e equitativa de qualidade e promover oportunidades de aprendizagem ao longo da vida para todos. O Brasil, como um dos países-membros da ONU e um dos signatários da Agenda 2030, comprometeu-se com todos os objetivos, incluindo a promoção de cidades sustentáveis e de educação de qualidade, os quais devem fazer parte dos objetivos do Estado Brasileiro.

O direito ao transporte e à educação é garantido pela nossa Constituição no art. 6º como direito fundamental:

Art. 6º: São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (BRASIL, art. 6º,1988)

O direito ao transporte é reforçado também na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que estabelece as diretrizes nacionais da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Já no Distrito Federal, existe o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU/DF) e a Lei nº 4.566, de 4 de maio de 2011, que estabelece as diretrizes do sistema de transporte público do DF e entorno e tem como objetivos:

- I) Melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;
- II) Eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos (BRASIL, 2011, art. 2º).

Além disso, no Distrito Federal, o direito ao Passe Livre Estudantil é garantido pela Lei nº 4.462, de 13 de janeiro de 2010, que assegura aos estudantes dos ensinos

fundamental, médio, superior, técnico e profissionalizantes a gratuidade nos serviços de transporte público no perímetro urbano do DF.

Porém, ao contrário do que é garantido por Lei, o transporte público no Distrito Federal não atende a população como o esperado. Em 2020, o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT) e o Instituto de Fiscalização e Controle (IFC), apresentaram os resultados de uma consulta pública que avalia o transporte coletivo rodoviário da cidade: a pesquisa “Como anda meu ônibus?”

Essa pesquisa¹ foi desenvolvida por meio de questionário para avaliar a qualidade do transporte público do Distrito Federal e com base nos Relatórios de Auditoria Cívica nos Transportes feitos anteriormente. Como resultado, a população mostrou-se insatisfeita com a lotação dos ônibus, a qualidade dos veículos e o preço das passagens.

Outro estudo, feito pelo Instituto de Pesquisa Expert Market², em 2018, classificou o transporte público brasiliense como um dos dez piores do mundo. Os critérios dessa pesquisa foram tempo de espera, tempo de viagem, custo mensal para transporte com base no salário médio da população e distância total do percurso.

Tendo em vista os resultados apresentados acima, fica claro que o transporte público no Distrito Federal é insuficiente em vários aspectos, entre eles a acessibilidade dos estudantes, fazendo com que o trajeto entre a casa e o ambiente escolar fique muito mais difícil.

Como exemplo, há a Universidade de Brasília que, segundo o anuário estatístico da UnB de 2019, referente ao ano de 2018, contava, nesse respectivo período, com 39.610 alunos na graduação. Desses estudantes, cerca de 18 mil nomes foram enviados pela SAA/UnB à Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal para a obtenção do direito ao Passe Livre Estudantil. Ou seja, grande parte (47%) da população universitária da Universidade de Brasília necessitava do transporte público para se locomover em 2018.

¹ Essa pesquisa pode ser consultada em: https://www.mpdft.mp.br/portal/pdf/programas_projetos/como_anda_meu_onibus/Relatorio_2tri_-_IFC-Como_anda_meu_onibus.pdf.

² Esse estudo pode ser consultado em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/brasil-esta-entre-os-10-piores-sistemas-de-transporte-publico-do-mundo-diz-estudo.ghtml>

1.1 Pergunta de pesquisa

A fim de investigar essa questão, chega-se ao questionamento central desta pesquisa: até que ponto os direitos ao transporte de qualidade e à educação, garantidos pela Constituição Federal e pela Legislação do Distrito Federal, estão sendo assegurados aos estudantes de graduação do período noturno da Universidade de Brasília?

Em uma forma direta, é possível reescrever o questionamento com a seguinte pergunta de pesquisa: qual é a relação entre a política de mobilidade urbana e a garantia do acesso de estudantes de graduação do período noturno do campus Darcy Ribeiro/UnB?

Para isso, fez-se necessário o entendimento do que é o direito à educação e o conceito de justiça espacial. Além disso, cabem explicações sobre mobilidade urbana no contexto da cidade e o conceito de política pública.

Indo mais além, é necessário localizar as políticas públicas de mobilidade urbana especificamente do DF e a percepção dos estudantes do período noturno do Campus Darcy Ribeiro da Universidade de Brasília.

Mediante o exposto, esta pesquisa foi realizada por meio de análise de dados e de conteúdos qualitativos que serviram como fonte de obtenção de informações subjetivas. Tais informações se “relacionam aos valores, às atitudes e às opiniões dos sujeitos” (MINAYO, 2001, p.58) para a compreensão de todos os conceitos citados anteriormente.

Nesse sentido, para que as opiniões pudessem ser analisadas, recorreu-se um questionário (Apêndice A) já que ele, conforme explica Parasuraman (1991), é um conjunto de questões feitas para gerar os dados necessários para que se consiga atingir o objetivo do projeto.

Assim, amostragem do questionário foi composta por alunos do noturno do prédio da Faculdade de Administração, Ciências Contábeis, Economia e Gestão de Políticas Públicas (FACE) da Universidade de Brasília para entender a percepção deles sobre a qualidade do transporte público do Distrito Federal e a relação com a Universidade de Brasília.

1.2 Objetivos

Objetivo geral

Localizar as políticas públicas de mobilidade urbana no Distrito Federal, frente aos déficits que estejam dificultando o acesso e prejudicando o direito à educação dos alunos de graduação do período noturno do Campus Darcy Ribeiro da Universidade de Brasília.

Objetivos específicos

1. Identificar as diversas políticas públicas de mobilidade urbana no Distrito Federal no período de 2015 até os dias atuais;
2. Investigar/discutir tais políticas frente às necessidades dos estudantes dos cursos noturnos do Campus Darcy Ribeiro/UnB; e
3. Compreender a percepção dos alunos quanto aos problemas das políticas de mobilidade urbana no Distrito Federal.

1.3 Justificativa

Existem diversos desafios para que se alcance uma mobilidade que seja socialmente justa. Um deles é a falta de harmonia entre o planejamento dos sistemas de mobilidade e as políticas de desenvolvimento urbano e metropolitano. Além disso, falta financiamento e investimento na infraestrutura do transporte público (CARVALHO, 2016).

Para a filósofa Martha Nussbaum (2006), a mobilidade pode ser definida como a capacidade de mover-se livremente, sem levar em conta a característica corporal de cada indivíduo, renda ou composição espacial das cidades. Segundo ela, a mobilidade é uma necessidade humana fundamental para a obtenção de princípios políticos básicos e de garantia ao acesso de serviços de saúde, educação e lazer.

Consoante a isso, o termo mobilidade urbana vem se consolidando no Brasil nas últimas décadas e, em 2004, o Ministério das Cidades, no relatório sobre a Política

Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, o definiu como as diferentes respostas dadas por indivíduos a sua necessidade de deslocamento.

As duas definições de mobilidade complementam-se, já que se mover, desde os primórdios, é uma necessidade para a sobrevivência humana, e não apenas para fins de trabalho e estudos, tendo em vista que a sociedade se move em busca de lazer também. Por isso, promover políticas de mobilidade urbana é uma forma de garantir com que todos os cidadãos tenham acesso aos mesmos lugares de forma igualitária.

Partindo do exposto acima, é notório que a mobilidade urbana é um grande instrumento para a promoção da justiça espacial urbana. No Brasil, o termo justiça espacial é visto no sentido da busca por moradia, condições de vida, terra, transporte e serviços públicos diversos, para uma menor desigualdade social (MAGAGNIN; SILVA, 2018).

É possível medir a justiça espacial do Distrito Federal a partir da qualidade do planejamento e da implementação de políticas de mobilidade urbana. De acordo com o estudo “Como anda Brasília?” de 2020, realizado pela CODEPLAN, a população que mais utiliza o ônibus como deslocamento por motivos de estudo são mulheres jovens entre 18 e 24 anos, o que, segundo consta no site Ministério da Educação (TANCREDI, 2011)³, é a idade média da população universitária.

Segundo o mesmo estudo, existe grande diferença entre a população negra e não negra no uso do transporte coletivo rodoviário para locomoção com fins de estudo. O grupo que mais utiliza o transporte coletivo é o de mulheres negras (28%) e o que menos o utiliza é de homens não negros (17,7%).

Em relação à renda e ao uso do transporte público coletivo, as RAs que possuem maior renda utilizam menos o transporte público da cidade. Portanto, fica claro que a população que mais necessita de políticas de mobilidade urbana no Distrito Federal para deslocamento por meio de estudo são mulheres negras das regiões periféricas de Brasília.

Dessa forma, é notória uma maior necessidade de pesquisas em políticas de mobilidade urbana (estudo da arte) no Distrito Federal sob a ótica da gestão de

³ Matéria disponível em: <http://portal.mec.gov.br/ultimas-noticias/212-educacao-superior-1690610854/16227-mulheres-sao-maioria-entre-os-universitarios-revela-o-censo#:~:text=A%20m%C3%A9dia%20de%20idade%20dos,de%20bacharelado%20em%20institui%C3%A7%C3%B5es%20particulares.&text=Em%20m%C3%A9dia%2C%20a%20conclus%C3%A3o%20do,presencial%20%C3%A9%20de%2028%20anos>.

políticas públicas, voltadas para os estudantes, principalmente do ensino noturno. É importante que se faça uma pesquisa de localização e compreensão de tais políticas e a relação com os problemas citados, objeto desta pesquisa exploratória, que não possui nenhuma pretensão de fundar a necessidade de pesquisa neste campo.

A pesquisa traz primeiro o referencial teórico para que o leitor possa ter um embasamento maior e entender profundamente os termos utilizados durante o estudo. Depois, será apresentada a metodologia qualitativa de estudo de documentos e aplicação de questionário que foi utilizada no trabalho.

Para o estudo dos documentos, foram utilizadas pesquisas anteriores sobre as políticas de mobilidade urbana e os instrumentos de mobilidade urbana do DF no período de 2015 a 2020. E, após apresentadas e discutidas as pesquisas, foi apresentado o questionário para entender a percepção dos alunos do período noturno da UnB sob a ótica do transporte público coletivo do Distrito Federal.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Para analisar esta pesquisa, faz-se necessário entender conceitos, como: direito à educação, política pública, território, mobilidade urbana, justiça espacial e governança, dentro do espaço dos problemas públicos. Em conjunto, os termos aqui explicitados facilitam a compreensão da pesquisa e dos resultados de forma geral. Para isso, é preciso compreendê-los, em primeiro lugar, separadamente.

2.1 Direito à educação

O entendimento do direito à educação é de extrema importância para a realização desta pesquisa, pois ele pode nos oferecer um limite e uma compreensão do quanto — e se — ele está sendo assegurado qualita e quantitativamente, especificamente aos estudantes do período noturno da UnB. Trazer o conceito de direito à educação faz com que seja possível a observação de forma facilitada do impacto do transporte urbano na garantia desse direito.

Historicamente, após a Segunda Guerra Mundial, veio à tona a discussão sobre importância da educação como um dos fatores fundamentais para a reconstrução do mundo pós-guerra (CLAUDE, 2005). Sob uma ótica geral da educação, a Declaração Universal de Direitos Humanos, realizada pela Assembleia das Nações Unidas de 1948, prevê no art. 26 o direito à educação a todos os seres humanos de forma gratuita nos graus elementares e fundamentais (até os anos finais do ensino médio) e o ensino técnico-profissional e superior fornecido de forma acessível (ONU, 1948).

Assim, considerando as definições apresentadas por Marshall (1967) sobre direitos, existe distinção entre os direitos civis, direitos políticos e direitos sociais, sendo o último considerado fundamental para que todos os indivíduos tenham o mínimo de bem-estar pelo padrão de civilização atual. Esse bem-estar no padrão de civilização atual significa ter condições de uma qualidade de vida com direitos fundamentais, como saúde, lazer e educação.

Marshall (1967) classifica o século XX como o século dos direitos sociais, o que foi comprovado posteriormente com o nascimento de organizações sociais fortes,

como a ONU. Por isso, é importante ressaltar a necessidade da fundamentação legal do direito social à educação nas constituições nacionais.

No caso do Brasil, o direito à educação está previsto no art. 6º da Constituição Federal (CF) de 1988 como um dos direitos sociais fundamentais. Na CF, há uma seção inteira sobre a educação, denominada "Da Educação, da Cultura e do Desporto" (BRASIL, 1988, Seção I, Capítulo II). Ela apresenta, ainda, no art. 205 os objetivos da educação no Brasil e volta a debater sobre educação no art. 227 ao tratar da seguridade social e da promoção dos direitos fundamentais às crianças, aos jovens e aos adolescentes.

Art. 205. A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho. (BRASIL, 1988, art. 205)

Um dos instrumentos para a garantia do direito à educação no Brasil é a Lei de Diretrizes Básicas da Educação, que visa colocar em prática e regularizar o Sistema Brasileiro de Educação conforme o estabelecido pela Constituição Federal de 1988. Além dela, existe outro instrumento voltado à educação: o Plano Nacional de Educação (PNE), sancionado por meio da Lei nº 13.005, de 2014, e válido até o ano de 2024. Esse plano estabeleceu dez (10) diretrizes e vinte (20) metas para guiar a educação brasileira no período de 2014 a 2024.

Dado que esta pesquisa tem o foco no direito à educação superior, é interessante destacar que o fornecimento de acesso à universidade deve ser ofertado não necessariamente de maneira gratuita, mas de maneira facilitada para toda a sociedade, conforme está previsto na Declaração Universal dos Direitos Humanos, na nossa Carta Magna e no PNE.

A meta número 12 (doze) do Plano Nacional de Educação, por exemplo, está completamente voltada para a melhoria da qualidade do ensino superior no Brasil. Nela, são citados o aumento da oferta de vagas por meio da expansão e interiorização da rede federal de educação superior e o aumento da taxa de conclusão média dos cursos de graduação presenciais nas universidades públicas para 90% (noventa por

cento), além da oferta, mínima, de um terço das vagas em cursos noturnos (Nova Escola, 2012)⁴.

É interessante ressaltar a importância dos objetivos 12.09 e 12.10 presentes nessa meta, pois eles tratam da ampliação da participação de grupos historicamente desfavorecidos na universidade e da seguridade das condições de acessibilidade nas instituições de educação superior, respectivamente. Ou seja, são de grande valia para o escopo desta pesquisa.

Nesse sentido, é possível estabelecer um paralelo sobre conquistas, como qualidade de ensino, democracia nas escolas e avanços no estudo, com o pensamento de Curry (2002):

todo avanço da educação escolar além do ensino primário foi fruto de lutas conduzidas por uma concepção mais democrática da sociedade em que se postula ou a igualdade de oportunidades ou a igualdade de condições. (CURRY, 2002, p.9)

Logo, quando o autor cita igualdade de oportunidade ou igualdade de condições, ele versa sobre o acesso à educação ou pelo menos oportunizar as condições de tê-lo.

Em uma linha de raciocínio similar, Estevão (2006) aponta a educação como um dos lugares onde se aplicam os Direitos Humanos, e a negação dela é prejudicial para todo o contexto democrático de igualdade civil e política moderna. Isso porque ela é o instrumento para a criação de espaços públicos democráticos e é necessária para a concretização do Estado democrático de direito. Para Benevides (2007), sem o direito à educação fica mais complicado o direito à saúde, à justiça e à participação política. Ou seja, negar o direito à educação significa negar todos esses outros, significa negar a condição de vida humana moderna.

As afirmativas de Curry (2002), Estevão (2006) e Benevides (2007) demonstram que todas as políticas voltadas para a melhoria e o avanço do ensino superior no Brasil são verdadeiras conquistas, principalmente aquelas que promovem a inserção de grupos historicamente marginalizados. Portanto, é interessante

⁴ Disponível em: https://novaescola.org.br/conteudo/2989/pne-meta-12?gclid=Cj0KCQjw-4SLBhCVARIsACrhWLVmys_vR73_UlzDbmIlo6CJMPAMEOYVpuBEv3swVW9rDN01U7ggI0gaAhurEALw_wcB. Acesso em: 28 ago. 2021.

observar as políticas existentes para a promoção de uma educação superior socialmente justa.

2.2 Política pública

É notório que o conceito de políticas públicas ainda não está completamente acertado entre os autores, porém, em comum, está o entendimento de que uma política pública é algo que o Estado ou os atores estatais fazem para sanar certa carência da sociedade.

Para este estudo, é necessário o entendimento acerca de política pública para ressaltar a complexidade da contextualização do tema e para que, assim, possam ser compreendidos os instrumentos das políticas públicas de mobilidade urbana no DF e os impactos aos alunos da UnB.

A definição de políticas públicas é objeto de discussão teórica, metodológica e levanta uma complexidade e distintas interpretações ao seu conceito no campo das ciências políticas. Ao estudar Gestão de Políticas Públicas, identificar e fazer cruzamento de autores, nos deparamos com a grande dificuldade de definição explícita e pactuada do conceito de Política Pública (PP). Ao mesmo tempo, existem alguns pesquisadores que ensaiam essa definição.

É o caso de Lynn (1980), que define políticas públicas como sendo um conjunto de ações do governo que irá produzir efeitos específicos na sociedade, como a melhoria da qualidade de vida do cidadão. Souza (2007) segue um pensamento parecido e acredita não existir uma definição certa de política pública. Ele diz ser o campo de conhecimento em que se coloca o governo em ação ou então o campo responsável para avaliar tal ação e, quando necessário, propor mudanças nas ações adotadas. Para Teixeira (2002), a elaboração de uma política pública significa definir quem decide o que, quando, com que consequências e para quem. Ou seja, o papel dos atores de uma política pública é de extrema importância para todo o andamento dela.

Já Secchi (2014) acredita que “o que define se uma política é ou não pública é a sua intenção em responder a um problema público” (SECCHI, 2014, p.1). Essa

definição pela intenção não define o que ela tem ou é, mas para o que ela serve ou a quem ela serve, independentemente de quem é o ator promotor da ação. Isso porque Secchi (2014) considera em suas definições a política pública como uma abordagem multicêntrica, em que o Estado não domina o monopólio da ação. Para ele, essa abordagem é menos positivista.

Nesse sentido, para esta pesquisa, serão considerados Estado e governo como os atores necessários para a formulação e implementação de uma política pública, mas não somente eles.

Como acréscimo a essa ideia, Simon (1957) insere também o conceito de racionalidade limitada dos decisores públicos, o qual atribui aos atores das políticas públicas uma dificuldade de capacidade de obter e processar todas as informações relevantes para a tomada de decisão, tendo em vista a complexidade do sistema em que estão inseridos, seja por informações incompletas ou incorretas, tempo para as tomadas de decisão e até mesmo autointeresse dos atores em tais políticas.

Em suma, uma política pública é composta por seus atores, instrumentos, processos de avaliação, entre outros, como citado acima. A análise dos chamados instrumentos de política, ou ferramenta de governo para implementação de políticas públicas (Hood, 1986 apud Salamon, 2002) é a base para o entendimento desta pesquisa e do levantamento realizado e sua análise traz relevância para o debate acerca da implementação de uma política pública.

Dentre os instrumentos existentes, foi utilizada a leitura de decretos e leis sancionados para a implementação de políticas de mobilidade urbana no Distrito Federal, principalmente, visando melhorar a qualidade de vida dos estudantes.

Como já foi dito, existem diversos conceitos para a compreensão do que é política pública. Para este estudo, foram selecionados alguns autores que buscam a definição de PP e que auxiliam na compreensão de questões essenciais, como: a necessidade do governo como ator e os instrumentos de políticas públicas como condutores.

2.3 Mobilidade urbana

Para que este estudo seja compreendido, é necessário conceituar a mobilidade urbana e os seus instrumentos para implementação, tendo em vista que

esse é o ponto central da pesquisa. De acordo com Vargas (2008), a mobilidade urbana é a capacidade de deslocamento de pessoas no espaço urbano para realização de tarefas cotidianas, sendo possível utilizar qualquer meio de transporte ou caminhar.

O conceito de mobilidade urbana ainda é recente no Brasil (MAGAGNIN; SILVA, 2008) e foi instrumentalizado por meio da Lei nº 12.587, de 2012, que cria a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Essa lei apresenta a mobilidade urbana como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012) e amplia o conceito de transporte urbano, integrando-o às questões de uso, parcelamento e ocupação do espaço urbano.

A mobilidade urbana trata-se da capacidade de deslocamento do cidadão dentro da sua cidade para objetivos econômicos e sociais, como estudo, trabalho, lazer, entre outros. Esses deslocamentos, a depender do nível econômico de cada cidadão, são feitos com maior ou menor nível de conforto (IPEA, 2011). Além disso, a mobilidade abrange um conjunto de políticas de transporte, circulação, acessibilidade e trânsito (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

O maior ou menor nível de conforto citado no estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) sobre as políticas de mobilidade urbana no Brasil é característico do fato das indústrias automobilísticas gerarem lucros significativos para a economia de um país em desenvolvimento, fazendo com que as políticas públicas se voltem de forma mais “atenciosa” e incentivem mais as indústrias do ramo dos automóveis (SILVA, 2013). Sendo assim, políticas de transporte público urbano não geram tantos lucros e são menos incentivadas, por isso tamanha precariedade na prestação desses serviços, acarretando um tipo de relação de clientelismo (BOSCHI, 1999).

As políticas de mobilidade urbana voltadas ao transporte público coletivo voltaram a ficar em evidência após manifestações populares que ficaram conhecidas como “as jornadas de junho”, de 2013. Elas começaram após grande revolta da população com a qualidade dos serviços prestados e o aumento das passagens (GOMIDE; GALINDO, 2013).

Como resposta às manifestações, o governo anunciou a elaboração e real implementação da Lei Federal nº 12.857, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual estabelece a

obrigatoriedade de todos os municípios com mais de 20 mil habitantes criarem um Plano de Mobilidade Urbana (PMU).

2.4 Justiça espacial

A contextualização de justiça espacial traz para a pesquisa a percepção do impacto das políticas de mobilidade urbana ao acesso à educação e suas consequências.

Milton Santos (1979) classifica o espaço humano como fato histórico: “[...] a história não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social” (SANTOS, 1979, p.10). Portanto, o autor explica que não há separação entre espaço e sociedade e expõe o espaço como presente nos modos de produção, o que se identifica como formação socioespacial.

Para Santos, o espaço se define como um conjunto de formas representativas de uma estrutura de relações sociais que se manifestam através de processos e funções e são o testemunho de uma história escrita no passado e no presente. (STEINBERGER, 2013, p.45)

De acordo com Maricato (2011, p.108) “Na cidade do capitalismo periférico, a saúde, a previdência, a moradia digna e legal, a mobilidade urbana são apenas para uns poucos”. Nesse sentido, Harvey (1980) diz que existe uma relação entre a justiça social, sociedade e o espaço e que as formas com que as cidades são planejadas e criadas refletem na segregação espacial existente. Complementando a discussão, Villaça (2001) classifica a segregação socioespacial como o processo de nichos urbanos para cada classe diferente.

Assim, para compreender se há justiça espacial na ótica da mobilidade urbana, é preciso falar de justiça distributiva. Rawls (2002) classifica justiça distributiva como a oferta de uma resposta de organização para um sistema político que tenha como base o princípio que cada pessoa consiga seguir sua vida da forma que preferir. Os bens que Rawls classifica como primários são referenciais para a regularização das políticas públicas, pois são fundamentais para o pleno desenvolvimento da sociedade.

Brasília é uma cidade que teve como referência em sua concepção o conceito de cidade jardim de (Howard, 1996) e foi completamente planejada com

quadras residenciais, comerciais, escolas, hospitais e espaços de lazer perto do centro urbano. Porém, Paviani (1998, p.49) explica que a própria construção de Brasília foi “[...] um projeto, não explícito, de exclusão socioespacial da população pobre, antes mesmo de sua inauguração”.

Além disso, Nunes e Costa (2007) sintetizam:

A monopolização do nome ‘Brasília’ pelo Plano Piloto e o tratamento secundário pelos formuladores da política urbana para os demais sítios do Distrito Federal pode ser explicada pela lógica segregacionista. (NUNES; COSTA, 2007, p.53)

Isso tudo retratado pelos autores citados anteriormente, e se agrava quando não se obtêm um transporte público de qualidade para acessar o grande centro, dificultando o acesso da população mais pobre aos melhores serviços, sendo um deles uma universidade pública, a Universidade de Brasília.

Dito isso, percebe-se que a população com renda mais baixa está sendo privada ao acesso do transporte público e às políticas de mobilidade urbana e, conseqüentemente, do exercício de atividades de sociabilidade (GOMIDE; GALINDO, 2006). Ao decorrer da pesquisa, será demonstrado como a política de mobilidade urbana do Distrito Federal compromete a justiça espacial no Campus Darcy Ribeiro.

3. MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

Na busca por atingir os objetivos da definidos na parte introdutória deste projeto de conclusão de curso qualitativo, foram utilizados métodos de pesquisa documental e análise de dados por meio de questionário e entrevista, cujas perguntas estão anexadas no fim deste documento (Apêndice A).

3.1 Pesquisa documental

A escolha pela pesquisa documental foi tomada com a finalidade o entender e estabelecer quais políticas de mobilidade urbana existem atualmente no Distrito Federal, já a análise de documentos possibilita a extração de dados e a ampliação da compreensão da importância do estudo.

A pesquisa documental, bem como outros tipos de pesquisa, propõe-se a produzir novos conhecimentos, criar formas de compreender os fenômenos e dar a conhecer a forma como eles têm sido desenvolvidos (SÁ-SILVA; ALMEIDA; GUINDANI, 2009). É uma técnica que permite a investigação de um problema de forma indireta. Indo de encontro com o caráter investigativo, Flores (*apud* CALADO; FERREIRA, 2004, p.3) considera que:

Os documentos são fontes de dados brutos para o investigador e a sua análise implica um conjunto de transformações, operações e verificações realizadas a partir dos mesmos com a finalidade de se lhes ser atribuído um significado relevante em relação a um problema de investigação.

Os mesmos autores consideram a coleta de dados parte fundamental para a garimpagem de informações e manutenção da qualidade do estudo. Tendo em vista isso, a coleta foi feita com base em documentos junto à Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB-DF), Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN) e Secretaria de Administração Acadêmica da Universidade de Brasília (SAA-UnB) do período de 2014 a 2021.

Os documentos coletados nas instituições destacadas acima são relativos a dados de alunos matriculados que necessitam do transporte público, tempo de deslocamento dos estudantes, políticas voltadas aos estudantes universitários, assistência prestada a eles, entre outros dados.

Para o recorte da análise, foram utilizadas apenas as políticas públicas de mobilidade urbana entre os anos de 2015 e 2021, para poder avaliar duas gestões do Governo do Distrito Federal. Faz-se lembrar que o PDTU-DF está vigente desde o ano de 2011 por intermédio da Lei nº 4.566, de 4 de maio de 2011, e da Lei nº 4.462, de 13 de janeiro de 2010, Lei do Passe Livre Estudantil.

Entre os documentos analisados, pode-se citar: “Como Anda Brasília: Um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios” da CODEPLAN; Anuários Estatísticos da Universidade de Brasília entre os anos de 2016 a 2020; Plano Diretor de Transporte Urbana e Mobilidade do Distrito Federal e instrumentos das políticas de mobilidade urbana do DF entre 2015 a 2020; Lei Distrital nº 5.602/15, Decreto nº 37.938/16, Decreto nº 38.010/17; Lei nº 6.334/19; e Lei nº 6.560/20.

3.2 Questionário

O questionário foi elaborado para a apuração da percepção dos alunos sobre a mobilidade urbana do Distrito Federal e feito por meio de plataforma digital (GoogleForms). Ele ficou disponível por 15 (quinze) dias e foi divulgado por meio de grupos no aplicativo *Whatsapp* e *Facebook* dos alunos de graduação do período noturno da FACE, visando alcançar maior número de alunos. Ao final dos 15 (quinze) dias, foi possível obter o total de 70 respostas. O questionário está anexado ao final do documento (apêndice A).

Sua divisão foi feita em quatro blocos (acessibilidade, qualidade, distância e pandemia) para que, assim, a percepção dos alunos sobre todos os assuntos fosse vista com maior clareza. As perguntas foram fechadas, tendo apenas uma pergunta aberta, no último bloco.

Para definir a amostragem de respostas necessárias para esse questionário, foi utilizado o Anuário Estatístico da Universidade de Brasília referente ao ano de 2019. Portanto, o tamanho da população é de 1.071 alunos de graduação do Campos Darcy Ribeiro do período noturno da Faculdade de Administração, Ciências Contábeis, Economia e Gestão de Políticas Públicas.

Para calcular o tamanho da amostra, foi utilizado o universo de 1.071 alunos, com um grau de confiança de 90% e uma margem de erro de 10%. A partir disso, chegou-se no número ideal de 65 respostas para o questionário.

a. Etapas da pesquisa

Os tópicos a serem analisados na pesquisa são os listados abaixo:

- Comparar dados entre 2014 e 2021 (análise de dados);
- Procurar o decanato = nº de pessoas que precisam de transporte e o tempo que estão na UnB (investigar se isso pode atrasar a formatura) (análise de dados e pesquisa documental);
- Efeitos nos estudantes (questionário e entrevistas);
- Levantamento de documentos (pesquisa documental); e
- Análise de documentos estatísticos (análise de dados).

4. AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA NO DF

4.1 População usuária do transporte público coletivo

O estudo “Como Anda Brasília: Um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios”, da CODEPLAN, separou a avaliação da população usuária do transporte público coletivo do Distrito Federal entre deslocamento por motivo de trabalho e por motivo de estudo. Devido ao foco da pesquisa, neste trabalho, foram utilizados apenas os resultados da população usuária de transporte coletivo por motivos de estudo.

De acordo com esse estudo da CODEPLAN, a população que mais utiliza o ônibus como deslocamento por motivos de estudo são mulheres jovens entre 18 e 24 anos, conforme pode ser verificado também na tabela 1 a seguir. Reforçando os dados presentes na tabela, o Ministério da Educação confirma ser essa a idade média da população universitária com base no Censo da Educação Superior de 2011.

Tabela 1 - Percentuais da população segundo modo de deslocamento por motivo de estudo por gênero e faixa de idade. Distrito Federal, 2018

Sexo	Faixa de idade	Ônibus	Transporte Escolar Público	Transporte Escolar Privado	Automóvel	A pé
Feminino	0 a 3 anos	5,70%	-	6,61%	55,44%	29,81%
	4 a 5 anos	4,08%	3,20%	12,55%	33,24%	45,91%
	6 a 10 anos	7,05%	4,56%	9,79%	30,52%	46,40%
	11 a 14 anos	17,96%	3,53%	10,01%	26,00%	41,40%
	15 a 17 anos	34,51%	2,63%	6,22%	18,78%	36,26%
	18 a 24 anos	55,11%	0,86%	1,53%	21,70%	15,06%
Masculino	0 a 3 anos	4,14%	-	8,59%	55,44%	28,25%
	4 a 5 anos	5,54%	3,01%	12,63%	36,03%	40,88%
	6 a 10 anos	6,96%	4,93%	10,92%	29,97%	45,01%
	11 a 14 anos	17,31%	3,79%	7,28%	23,20%	46,42%
	15 a 17 anos	32,99%	2,61%	3,52%	13,69%	43,81%
	18 a 24 anos	48,22%	0,71%	2,07%	23,37%	19,03%

Fonte: Codeplan, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2018, GEREPS/DIEPS/Codeplan
Elaboração: DEURA/Codeplan.

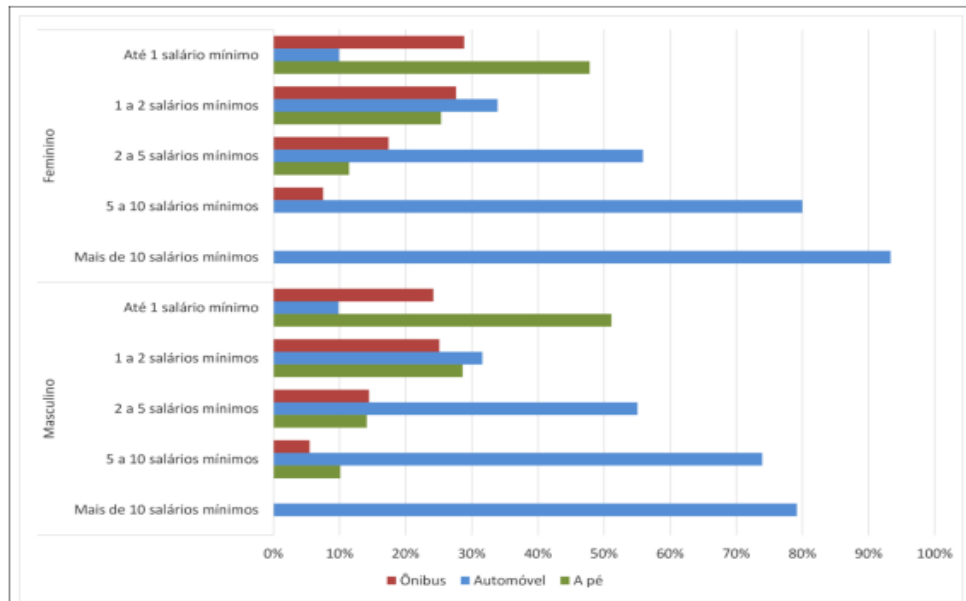
Fonte: Codeplan, 2018.⁵

De acordo com a tabela acima, é possível notar que o percentual da população que utiliza o transporte público por deslocamento por motivo de estudo aumenta de acordo com a faixa etária, sendo o modo mais utilizado por jovens de 18 a 24 anos. As mulheres são as que mais utilizam o transporte público, quando não se deslocam a pé. Cerca de 55% de mulheres contra 48% de homens precisam de ônibus. Porém, quando a questão é automóvel privado, são os homens que os possuem, com 23% de homens entre 18 a 24 anos proprietários de automóveis vs 21% de mulheres da mesma faixa etária. Portanto, o transporte público precisa ser melhor voltado para “elas” durante o período de estudo.

A pesquisa mostra também ainda a renda per capita e a interferência na utilização do meio de transporte para deslocamento por motivo de estudo. Além disso, pode-se verificar novamente uma utilização maior do transporte público pela população de baixa renda e feminina, conforme demonstra o gráfico 1 abaixo.

Gráfico 1 - Percentuais de utilização dos modos de deslocamento por motivo de estudo por gênero e faixas de renda domiciliar per capita (em salários mínimos). Distrito Federal, 2018

⁵ Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Estudo-COMO-ANDBRAS%C3%8DLIA-Um-recorte-a-partir-dos-dados-da-Pesquisa-Distrital-por-Amostra-de-Domic%C3%ADlio.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2021.



Fonte: Codeplan, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2018, GEREPS/DIEPS/Codeplan
Elaboração: DEURA/Codeplan.

Fonte: Codeplan, 2018.⁶

Ademais, é possível observar que a utilização de ônibus como meio de transporte aumenta de acordo com a queda de salários mínimos recebidos e, quando ultrapassa a marca de 10 (dez) salários recebidos a utilização, se torna inexistente. Essa informação desenha a população mais necessitada de políticas voltadas para o transporte público coletivo rodoviário no Distrito Federal.

Outra informação de extrema relevância que o estudo apresenta é o percentual da população negra que utiliza o ônibus como meio de transporte para deslocamento por motivos de estudo. De acordo com a CODEPLAN, representado na tabela 2, 65,5% da população usuária do transporte coletivo rodoviário é negra.

⁶ Ibidem.

Tabela 2 - Percentual da população por cor/raça para cada modo de deslocamento. Distrito Federal, 2018

Modo de deslocamento	Cor/Raça	
	Negra	Não negra
Ônibus	65,5%	34,5%
Transporte Escolar Público	71,5%	28,5%
Transporte Escolar Privado	53,4%	46,6%
Automóvel	42,9%	57,1%
Metrô	49,8%	50,2%
Motocicleta	62,2%	37,8%
Bicicleta	63,6%	36,4%
A pé	65,7%	34,3%

Fonte: Codeplan, Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2018, GEREPS/DIEPS/Codeplan

Elaboração: DEURA/Codeplan.

Nota: A cor/raça não negra é composta de brancos, amarelos e indígenas.

Fonte: Codeplan, 2018.⁷

Os dados da pesquisa da CODEPLAN evidenciam que incide na mulher negra de baixa renda que deseja estudar o critério de interseccionalidade, reforçando ainda mais sua exclusão e dificultando seu processo de mobilidade social a partir do ensino superior, movimento este classificado por Marshall (1967) como falta do mínimo de bem-estar pelos padrões de civilização atual.

Após todas essas informações expostas, pode-se concluir que a população que mais utiliza o serviço de transporte público coletivo rodoviário para deslocamento por motivos de estudo é composta por mulheres, negras com renda de até 1 (um) salário mínimo. Ou seja, faz-se necessário o olhar do poder público para essa população estudantil com o perfil citado. Na seção abaixo, são citadas as políticas voltadas para a mobilidade urbana no período de 2015 a 2020.

4.2 Políticas públicas de mobilidade urbana do DF (2015 a 2020)

4.2.1 PDTU/DF – 2011

⁷ Ibidem.

Antes de abordar sobre as políticas públicas de mobilidade urbana a partir de 2015, é necessário discorrer sobre a política base de todas as outras: o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF). As políticas de Mobilidade Urbana do Distrito Federal são definidas a partir do PDTU/DF, aprovado por meio da Lei Distrital nº 4.566 de 2011. O Plano tem por objetivo planejar e definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos do Distrito Federal e entorno (SEMOB-DF, 2017).

O PDTU/DF foi produzido a partir de uma pesquisa que diagnosticou a origem-destino de deslocamento da população e em seguida passou-se para a fase de formulação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Foram definidos como seus fundamentos básicos os que seguem abaixo:

1. Reduzir, na medida do possível, o número de viagens motorizadas;
2. Privilegiar o transporte coletivo em detrimento do transporte particular motorizado;
3. Assegurar o direito de ir e vir às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
4. Atender à demanda atual por transportes e acompanhar de perto sua evolução, em consonância com as diretrizes fixadas pelos planos diretores de ocupação territorial (SEMOB-DF, 2017).

Com base nos pontos apontados, é notável que os objetivos foram inicialmente pensados visando à melhoria da qualidade do serviço de transporte coletivo. Entretanto, é questionável seu alcance, uma vez que as contínuas pesquisas apontam para persistentes necessidades de melhorias de qualidade do transporte público coletivo e um aumento do transporte particular motorizado com o aumento da renda da população.

Em relação ao transporte coletivo do Distrito Federal, o PDTU-DF estabelece como prioridades mais relevantes: a circulação dos coletivos em relação aos automóveis, com a implantação de sistema de controle e de vias/faixas exclusivas/prioritárias; a instituição de um sistema de gestão compartilhada do sistema de transporte integrado entre o Distrito Federal e municípios do Entorno; a utilização de tecnologia adequada a cada segmento de demanda; a implementação de sistema de informação ao usuário com eficiência, de forma a permitir a compreensão do Sistema e o seu uso racional; e a implantação de rede de calçadas

e de ciclovias, respeitando as normas de acessibilidade universal (SEMOB-DF, 2017)⁸.

Com isso, percebe-se que o instrumento PDTU/DF foi planejado para a melhoria da qualidade das políticas de Mobilidade Urbana do Distrito Federal levando em conta a necessidade da população como um todo. Porém, o PDTU/DF não faz menção à melhoria do transporte para as universidades ou até mesmo para o transporte coletivo noturno em geral. Dada a apresentação do PDTU/DF, é possível iniciar o aprofundamento a respeito das políticas entre 2015 a 2020.

4.2.2 Instrumentos de mobilidade urbana do DF – 2015 a 2020

Para entender a organização administrativa da mobilidade urbana do Distrito Federal, deve-se destacar que, no período entre 2015 a 2019, quem administrava o transporte público do DF era a DFTrans, empresa vinculada à Secretaria de Mobilidade Urbana, que foi criada em 1992 pela Lei nº 241, de 1992, e tinha como objetivos administrar o Sistema de Transporte Público Coletivo e do Fundo de Transporte Público Coletivo do DF. A DFTrans era responsável pela emissão do Passe Livre Estudantil, organização de horários dos ônibus, avaliação da qualidade do transporte público, entre outras ações, sendo, portanto, o órgão responsável pela implementação dos instrumentos que serão explicitados a seguir.

No ano de 2015, foi sancionado o novo Plano Plurianual do Distrito Federal para o quadriênio 2016-2019. Nele, constava a ampliação da mobilidade como um dos objetivos para as diretrizes orçamentárias para tornar o transporte coletivo e o não motorizado mais atrativos (Lei Distrital nº 5.602/15).

Para melhor compreensão, é preciso explicar que o Plano Plurianual do DF (PPA) é um instrumento de planejamento para diretrizes, objetivos e metas da Administração Pública organizado em programas e estruturado em ações que resultem em bens e serviços para a população em um período de 4 (quatro) anos (Secretaria de Economia, DF)⁹. Logo, a avaliação do PPA 2016-2019 consiste na análise das políticas públicas desenhadas nos programas temáticos com seus respectivos atributos.

⁸ Disponível em: <https://semob.df.gov.br/leis/>. Acesso em: 28 set. 2021.

⁹ Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/plano-plurianual-ppa/>. Acesso em: 28 set. 2021.

No PPA 2016-2019, além da ampliação da mobilidade urbana, também são citadas a qualidade da educação, a promoção da cidadania, a proteção e a inclusão social e a ampliação ao acesso a serviços públicos de infraestrutura com qualidade e regularidade.

Entretanto, não é citada, diretamente, a ampliação do ensino superior ou melhoria do transporte noturno. Mesmo assim, com base nos objetivos citados acima, a melhoria do transporte público e do acesso à educação, como um todo, foram algumas das prioridades levadas em conta na elaboração do plano.

Como explicado, o PPA é apenas um instrumento de planejamento das diretrizes orçamentárias do Distrito Federal, ou seja, todas as políticas públicas daquele quadriênio devem seguir os objetivos estabelecidos por ele. Priorizar a ampliação do acesso à educação e a melhoria da mobilidade urbana do DF significa direcionar as políticas públicas daquele período para esses objetivos. Nesse sentido, a ocorrência, ou não, desse movimento será observada ao longo deste capítulo.

Logo no primeiro ano de vigência do PPA, ficou estabelecida a troca da frota de ônibus por meio do Decreto nº 37.938/16. Ou seja, a frota do Distrito Federal ficou mais modernizada e confortável para os passageiros. O decreto também estabeleceu um tempo máximo de 5 (cinco) anos de utilização de cada veículo, o que proporcionou uma melhora na frota: ônibus antigos, poluentes e que quebravam na maioria das viagens, para ônibus mais modernos e confortáveis para os cidadãos brasilienses.

A troca da frota e o estabelecimento de tempo máximo para a utilização de cada ônibus aconteceram de forma tardia e eram o mínimo desejado para que a sociedade pudesse alcançar os direitos básicos. Porém, nada adianta uma modernização da frota para a população universitária sem que esses ônibus os alcancem, o que poderá ser visto no próximo capítulo.

Já em 2017, foi aprovado o Sistema de Bilhetagem Automática que instituiu a implementação do Bilhete Único do Distrito Federal, o controle das gratuidades e benefícios tarifários por meio de biometria facial, o gerenciamento do Sistema mediante de rastreamento da frota via GPS e a disponibilização dos horários dos ônibus em tempo real, para todos os usuários.

No mesmo ano, foi sancionado o Decreto nº 38.010/17, que dispõe sobre a implementação do Sistema de Bilhetagem Automática. Com ele, foram criados os sistemas de bilhete único, o qual possibilita ao cidadão realizar a recarga de forma

facilitada, e o site DFNoPonto, que permite que o cidadão tenha acesso em tempo real a itinerários da sua linha.

A implementação desses serviços possibilita ao cidadão, e em especial ao universitário, a economia em gastos com passagens por meio do bilhete único durante o período não letivo, no qual o Passe Livre Estudantil para de funcionar. Além disso, fornece uma segurança maior ao estudante do período noturno por divulgar horário exato em que transporte irá passar, visto que, a noite, fica muito mais perigoso esperar durante um período incerto o transporte coletivo.

Com base nessas informações, é possível definir a política do Sistema de Bilhetagem Automática como vantajosa para a população em geral, especialmente a população universitária.

Em 2019, ocorreu a extinção do órgão que era responsável por todas as políticas citadas anteriormente: o Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans). Sua extinção deu-se por meio da Lei nº 6.334/19, passando, assim, as competências e atribuições a serem exercidas pelo Distrito Federal por intermédio da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (Semob), e o Sistema de Bilhetagem Única passou a ser administrado pelo Banco de Brasília (BRB).

A mudança ocorreu após denúncias de corrupção e reclamações por parte dos usuários por problemas de cadastro, funcionamento do cartão e atendimento ao público. A DFTrans passou por diversas reformulações, porém sempre foi um órgão problemático e que não atendia às necessidades dos usuários. A mudança administrativa trouxe melhoras para a organização das políticas, mas não para a qualidade do serviço de transporte público coletivo ofertado.

Já no ano de 2020, sob a gestão da SEMOB, foi sancionada a Lei nº 6.560/20, que estabelece o protocolo de segurança no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF) voltado ao enfrentamento da violência contra a mulher. A Lei foi um marco importante para segurança da população que mais utiliza o transporte público do Distrito Federal (CODEPLAN, 2018) e prevê medidas de proteção das mulheres nos serviços de transporte coletivo de Brasília.

Essa Lei tem como objetivo garantir a segurança das passageiras no Transporte Público Coletivo do Distrito Federal e, por meio dela, foram instituídas campanhas para o estímulo à denúncia da violência contra a mulher nos coletivos da cidade.

Qualquer ambiente pode ser perigoso para as mulheres, principalmente um transporte público durante a noite. Vários são os relatos de assédios e abusos sofridos dentro do transporte coletivo por parte das alunas do Campus Darcy Ribeiro. A Lei nº 6.560/20 pode dar brechas para que a segurança das alunas seja garantida dentro do transporte público, mas o trajeto para a universidade durante a noite ainda é perigoso para toda a população, em especial para as mulheres.

Para melhor entendimento dos instrumentos citados, será possível visualizar na tabela 3 e obter uma melhor percepção dos instrumentos sancionados para a melhoria do transporte público coletivo do Distrito Federal no período de 2015 a 2020.

Tabela 3 - Instrumentos para a melhoria do transporte público do Distrito Federal entre 2015 a 2020

Ano	Instrumento	Melhorias buscadas
PDTU/ DF 2011		
2015	Lei Distrital nº 5.602/15	Ampliação da mobilidade urbana do DF
2016	Decreto nº 37.938/16	Troca da frota de ônibus
2017	Decreto nº 38.010/17	Sistema de Bilhetagem Automática
2019	Lei nº 6.334/19	Extinção DFTrans
2020	Lei nº 6.560/20	Protocolo de segurança no STPC/DF voltado ao enfrentamento da violência contra a mulher

Fonte: Elaboração da autora com base nos dados da Secretaria de Mobilidade Urbana do Distrito Federal.

O PDTU/DF foi inserido na primeira linha para demonstrar que sua função é guiar as políticas posteriores. Ou seja, todos os instrumentos após o PDTU/DF estão seguindo seus objetivos de acordo com suas diretrizes.

Com base na tabela 3, pode-se notar os instrumentos para implementação das políticas de Mobilidade Urbana do Distrito Federal com objetivo da melhoria da qualidade do transporte público coletivo rodoviário brasileiro. Porém, é importante

ressaltar que não houve nenhuma menção direta ao transporte público coletivo no período noturno, que é o foco deste estudo.

Como não foi possível notar um olhar direto aos estudantes universitários ou aos usuários do transporte noturno, pode-se observar que as melhorias buscadas foram apenas administrativas, o que não deixa de ser importante, porém não atinge diretamente o cidadão.

De nada adianta ter uma frota mais moderna se o ônibus não chega até o estudante. Da mesma forma, não basta uma política de enfrentamento à violência contra a mulher se a aluna precisa esperar durante horas o seu transporte passar. É notável a importância das políticas presentes na tabela 3, porém o poder público precisa ter um olhar mais atento à qualidade do transporte para toda a população e em especial ao transporte noturno, que, conforme poderemos ver, está escasso.

No próximo capítulo, será possível ver na prática se os instrumentos citados acima estão atingindo de alguma forma os alunos da Universidade de Brasília, com base nas respostas colhidas por questionário. Para isso, é necessário entender o ambiente e o trajeto até à universidade.

4.3 O trajeto para a universidade

A UnB possui 4 (quatro) Campis: Planaltina, Gama, Ceilândia e o Campus Darcy Ribeiro (objeto de estudo desta pesquisa), que está localizado na Região Administrativa I – Plano Piloto, mais especificamente na Asa Norte. Este último é o que possui o maior número de cursos oferecidos e, conseqüentemente, o maior número de estudantes.

Segundo dados da própria universidade, o Campus possui 12 (doze) institutos, 14 (quatorze) faculdades, 53 (cinquenta e três) departamentos e 154 (cento e cinquenta e quatro) cursos de graduação ativos. Cerca de 500 (quinhentos) mil pessoas transitavam no Campus Darcy Ribeiro diariamente em 2019¹⁰.

¹⁰ Dado retirado de: <https://www.unb.br/campi/darcy-ribeiro>. Acesso em: 27 set. 2021.

É possível chegar ao Campus Darcy Ribeiro por meio de transporte público coletivo de duas formas: as linhas diretas, que ligam o Campus às Regiões Administrativas (RAs), e as linhas de ônibus, que fazem o trajeto da Universidade de Brasília à Rodoviária do Plano Piloto. A distância entre a Rodoviária e a Unb é de 5 Km e as duas linhas de ônibus que fazem o trajeto estão apresentadas na tabela abaixo.

Tabela 4 - Horário e quantitativo de saídas de ônibus que fazem o trajeto entre Rodoviária do Plano Piloto para Universidade de Brasília, 2020

Horário (Dias da semana)	Quantitativo de saída de ônibus por linha	
	Linha 1 110	Linha 2 110.2
Manhã 6h10 – 11h59	58 saídas de ônibus	12 saídas de ônibus
Tarde 12h06 – 17h56	54 saídas de ônibus	13 saídas de ônibus
Noite 18h03 – 23h15	33 saídas de ônibus	8 saídas de ônibus

Fonte: Elaboração da autora com base nos dados da Secretaria de Mobilidade (2019)¹¹.

Por meio da tabela 3, é possível perceber que as saídas de ônibus aparentam não serem suficientes para os 18 mil estudantes (UnB, 2018) que necessitam do transporte público para chegar à universidade. Além disso, pode-se notar que o número de saídas de ônibus cai abruptamente no período noturno, o que demonstra a carência desses estudantes no quesito transporte. Como, a maior parte dos(as) estudantes do noturno necessita do transporte para a saída do Campus até a Rodoviária de Brasília e de lá para suas Regiões Administrativas, vê-se aqui um indício de ausência do serviço e um possível complicador para o alcance da justiça social, espacial e da garantia do direito à educação.

Na tabela abaixo, será possível visualizar 23 linhas que ligam o Campus Darcy Ribeiro às RAs.

¹¹ Disponível em: <https://semob.df.gov.br/leis/> e <https://dfnoponto.semob.df.gov.br/#linhas>. Acesso em: 28 ago. 2021.

Tabela 5 - Horários da primeira e última saída de ônibus entre as Regiões Administrativas do Distrito Federal e a Universidade de Brasília, 2020

Cidade	Horário (primeira e última saídas)
Cruzeiro/Sudoeste	6h15 – 22h20
Riacho Fundo	5h54 – 21h33
Setor O	5h20
Psul	5h – 22h35
Setor O	6h10 – 16h20
Taguatinga Sul	6h05 – 22h20
QNR 5 Setor O	6h – 17h15
Ceilândia M Norte	6h – 17h30
Samambaia Norte	5h50 – 17h55
Sobradinho	5h40 – 18h
Planaltina	6h10 – 18h
Itapoã/Paranoá	7h – 18h
Recanto das Emas	5h20 – 18h12
Guará I / II	6h – 18h15
Samambaia Sul	5h20 – 18h05
Riacho Fundo 2	6h20 – 18h20
Setor O	5h35 – 17h45
Núcleo Bandeirante	6h – 19h20
Expansão QNR P2 norte	5h40 – 17h40
Setor O	5h50 – 17h25h
Samambaia Norte	5h10 – 19h
Gama	5h50 – 18h10
São Sebastião	5h35 – 17h45

Fonte: Elaboração da autora com base nos dados da Secretaria de Mobilidade Urbana do Distrito Federal, 2020¹².

¹² Disponível em: <https://dfnoponto.semob.df.gov.br/#linhas>. Acesso em: 28 ago. 2021.

Na tabela acima estão todas as cidades que possuem linha direta ao Campus Darcy Ribeiro e seus respectivos horários em que o primeiro e o último ônibus saem de cada RA. Apesar de não estar especificada a quantidade de ônibus que saem por horário, é possível perceber que grande parte das linhas param de circular a partir das dezoito (18) horas, prejudicando, novamente, os alunos do período noturno.

As únicas Regiões Administrativas que possuem saídas de ônibus durante a noite são: Cruzeiro/Sudoeste, Taguatinga Sul, PSul e Riacho Fundo e, mesmo assim, o último ônibus sai às 22h20, sendo que o horário oficial das aulas do período noturno vai até as 22h30.

Os alunos do período noturno do Campus Darcy Ribeiro estão completamente carentes do olhar público na esfera do transporte coletivo. A maioria precisa obrigatoriamente fazer o trajeto para a rodoviária do Plano Piloto após a aula. E, com base no que foi demonstrado na tabela 4 (quatro), a quantidade de saídas dos ônibus é insuficiente para os alunos que necessitam do transporte noturno.

Apesar de as linhas de transporte para o Campus Darcy Ribeiro destacadas nas duas tabelas 4 e 5, 14 (quatorze) regiões administrativas de Brasília, das 33 existentes na cidade, carecem de transporte público para o Campus Darcy Ribeiro/UnB. Esse cenário obriga que estudantes de determinadas Regiões Administrativas (RAs) peguem dois ou mais meios de transporte para ir para a aula.

As RAs que não possuem linha direta para a Universidade são: Brazlândia, Santa Maria, Sol Nascente, Lago Sul, Lago Norte, Candangolândia, Águas Claras, Octogonal, Varjão, Park Way, Jardim Botânico, Vicente Pires, Fercal, Sol Nascente e Arniqueira (SEMOB, 2020).

Quem faz o trajeto diariamente sofre com filas quilométricas e ônibus lotados, e a situação fica pior no período noturno, quando o quantitativo de ônibus é reduzido, conforme visto na tabela 4.

O quanto o transporte público ofertado afeta os números de ingressantes e graduandos pode ser visto na tabela 6 (seis) abaixo. Nela, foi realizado um levantamento para a percepção do número de alunos da Universidade de Brasília, do período noturno da FACE.

Para a elaboração da tabela, foi realizado um levantamento para a percepção do número de alunos da Universidade de Brasília, do período noturno da FACE. Os dados foram retirados dos Anuários Estatísticos da Universidade de Brasília dos anos

de 2016 a 2020, dos cursos da FACE de Ciências Contábeis e Gestão de Políticas Públicas. Os dados do curso de Administração não foram extraídos pelo fato do curso não estar devidamente separado entre período integral ou noturno.

Tabela 6 - Ingressantes e formandos do período noturno da FACE entre 2015 e 2019

Ano	Ingressantes	Conclusão
2015	275	146
2016	255	157
2017	251	133
2018	253	143
2019	243	141

Fonte: Elaboração da autora com dados do Anuário Estatístico da UnB, 2016 a 2020¹³.

Com os dados obtidos, foi possível notar uma certa estabilidade nos números, tanto no ingresso como na conclusão dos cursos com o passar dos anos. Não foi possível obter dados concretos da quantidade da frota de ônibus noturno durante esse período, porém, conforme as tabelas 4 (quatro) e 5 (cinco), é possível notar a ausência da oferta de ônibus durante a noite.

Portanto, pode-se concluir que os instrumentos para a melhoria do transporte público coletivo do Distrito Federal, vistos anteriormente, não afetaram os estudantes da FACE da Universidade de Brasília do período noturno. No próximo capítulo, será possível verificar se essa estabilidade dos números ocorre por falta de necessidade dos alunos ou falta do olhar público para essa população.

4.4 Percepção dos alunos

A avaliação da percepção dos alunos sobre a qualidade do transporte coletivo rodoviário para deslocamento à Universidade de Brasília foi realizada via questionário dividido em 4 (quatro) blocos e uma última questão aberta. Os blocos foram divididos em:

¹³ Disponível em: <https://anuario-estatistico-unb-2020.netlify.app/grad.html#alunos-regulares-registrados-nos-cursos-de-gradua%C3%A7%C3%A3o-presenciais-por-unidade-acad%C3%AAmica-e-turno-unb-2019>. Acesso em: 28 ago. 2021.

- Bloco 1: Mapeamento dos alunos usuários de transporte público;
- Bloco 2: Avaliação da qualidade do transporte público;
- Bloco 3: Distância entre a residência do aluno e o Campus Darcy Ribeiro; e
- Bloco 4: Consequências da pandemia na educação.

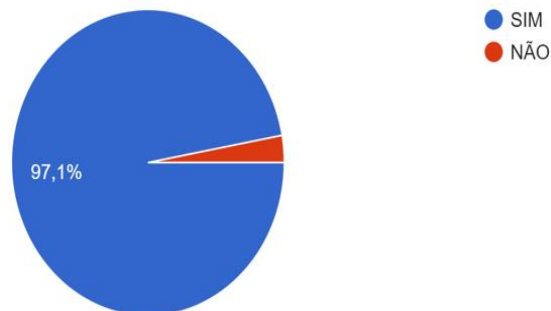
Por último, foi feita uma questão aberta para comentários sobre o transporte público do Distrito Federal e a relação com a Universidade de Brasília.

Foi utilizado o universo de 1.071 alunos do período noturno da Faculdade de Administração, Contabilidade, Economia e Gestão de Políticas Públicas, localizada no Campus Darcy Ribeiro da UnB (UnB, 2019). O questionário obteve 70 (setenta) respostas em um período de 15 (quinze) dias ativo.

A primeira pergunta foi para conhecimento da adesão dos alunos que utilizavam o transporte público para ir às aulas da universidade. O objetivo era entender quantos estudantes do período noturno do Campus Darcy Ribeiro realmente utilizavam/utilizam o transporte público coletivo para ter acesso às aulas.

Gráfico 2 - Adesão dos alunos do período noturno ao transporte público

Você utiliza/utilizava transporte público coletivo para ir à UnB?
70 respostas



Fonte: Elaboração da autora, 2021.

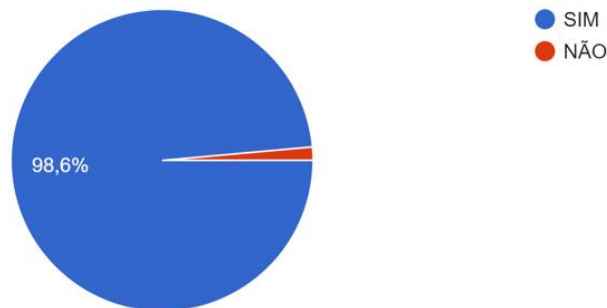
Como resposta, obteve-se 97,1% de retorno dos estudantes que responderam de forma afirmativa à pergunta. Com isso, pode-se notar que a maioria dos alunos do período noturno necessita das políticas de mobilidade urbana, principalmente voltadas para o período noturno. Visto uma ausência de transporte para esse público, em

quantidade e qualidade, tem-se uma confirmação, mais uma vez, da ausência do Estado na oferta desse serviço social tão importante para o(a) estudante.

A segunda pergunta teve como intuito entender quantos estudantes tinham acesso ao Passe Livre Estudantil que, como visto anteriormente, é garantido pela Lei nº 4.462/10 do Distrito Federal.

Gráfico 3 - Direito ao Passe Livre Estudantil

Você tem direito ao Passe Livre Estudantil?
70 respostas



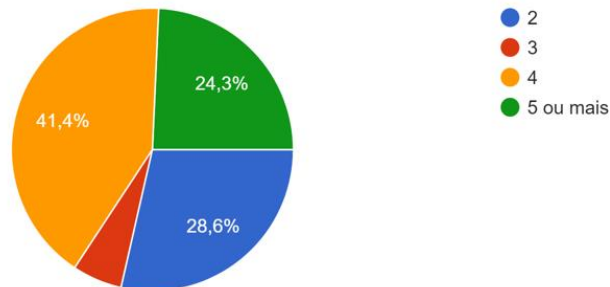
Fonte: Elaboração da autora, 2021.

Como resultado, obteve-se 98,6% de respostas afirmativas, ou seja, um percentual ainda maior do que nas afirmações emitidas na questão anterior. Houve um aumento de 1,6% acima das de posicionamentos assertivos, o que significa que, sim, a maioria dos estudantes da Universidade de Brasília tem conhecimento do seu direito de transporte gratuito, porém nem sempre usufrui dele.

A terceira e quarta perguntas foram realizadas para a percepção do quantitativo de transporte coletivo utilizado diariamente para a ida às aulas.

Gráfico 4 - Quantitativo de transporte coletivo utilizado diariamente

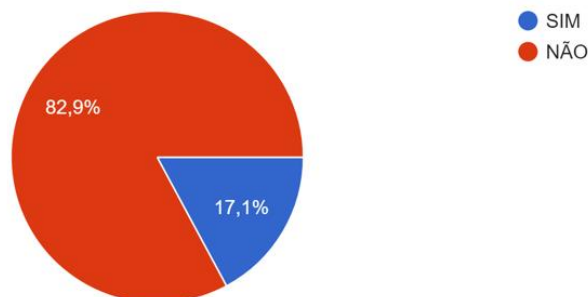
Quantos ônibus ou metrô você pega/pegava por dia?
70 respostas



Fonte: Elaboração da autora, 2021.

Gráfico 5 - Opção de usar o transporte público coletivo

Você utiliza/utilizava o transporte público por opção?
70 respostas



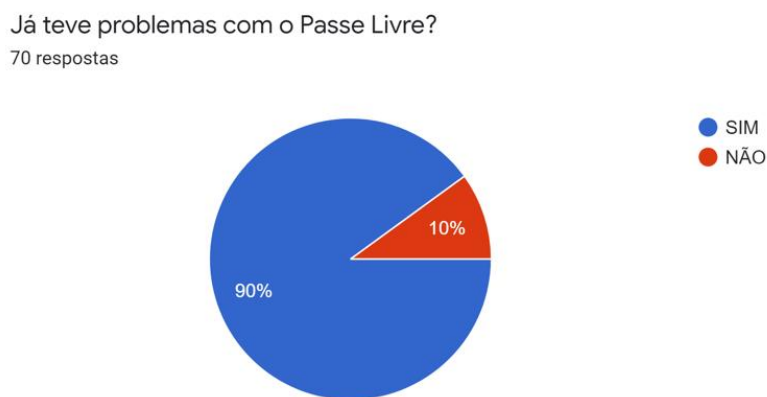
Fonte: Elaboração da autora, 2021.

Nessa pergunta, obteve-se o número de 41,4% de estudantes que afirmaram precisar pegar 4 (quatro) meios de transporte para a ida às aulas, e 24,3% afirmaram precisar pegar 5 (cinco) ou mais meios de transporte para ir e vir da Universidade de Brasília.

Obviamente, pegar tantos ônibus não é uma opção para a maioria dos estudantes, e sim uma obrigação, o que ficou nítido na resposta da pergunta número 4 (quatro), em que 82,9% responderam que não utilizam o transporte público coletivo do Distrito Federal por opção.

Pode-se notar, com base nas respostas do segundo bloco de perguntas, um dos motivos de não ser uma opção agradável aos estudantes o uso do transporte público do DF. Nesse sentido, o intuito da primeira pergunta do bloco 2 (dois) foi entender o quanto a qualidade da implementação da política do Passe Livre Estudantil atinge os universitários.

Gráfico 6 - Problemas com o Passe Livre Estudantil



Fonte: Elaboração da autora, 2021.

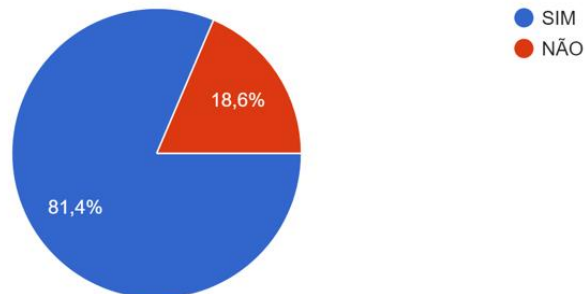
Nesse questionamento, 90% dos estudantes afirmaram já tiveram algum problema com o Passe Livre Estudantil. Problemas de cancelamento indevido, falta da liberação de acessos e filas quilométricas para a resolução dos problemas fazem parte da rotina dos universitários todo início e fim de semestre.

A resposta a essa pergunta pode mostrar um dos motivos da problemática apresentada no primeiro bloco, no qual foi possível perceber que nem todos os estudantes que utilizavam o transporte público coletivo do DF usufruíam do direito ao Passe Livre Estudantil.

Por muitas vezes, os estudantes não conseguem usufruir do seu direito de acesso livre aos ônibus, o que leva o aluno a prejudicar sua renda básica com o pagamento de passagens, desencadeando, assim, uma série de problemáticas. Será possível enxergar algumas delas sob a ótica dos estudantes da Universidade de Brasília por meio do resultado das perguntas 5 (cinco) e 6 (seis).

Gráfico 7 - Falta às aulas por motivo de transporte

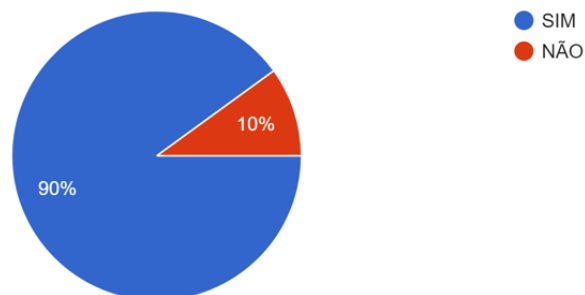
Já deixou de ir à aula por problemas no transporte?
70 respostas



Fonte: Elaboração da autora, 2021.

Gráfico 8 - Rendimento nas aulas por motivo de transporte

Já teve problemas na Unb por conta do transporte público? (atraso etc)
70 respostas



Fonte: Elaboração da autora, 2021.

A maioria, 81,4% das respostas, foi afirmativa à pergunta 6 (seis): “Já deixou de ir à aula por problemas no transporte?”, e 90% dos estudantes responderam que já tiveram problemas na UnB por conta do Transporte Público do Distrito Federal. Essas respostas ocasionam um certo espanto, por sugerirem que o transporte público do Distrito Federal pode ter sido o responsável pela falta ou desempenho ruim de tantos estudantes.

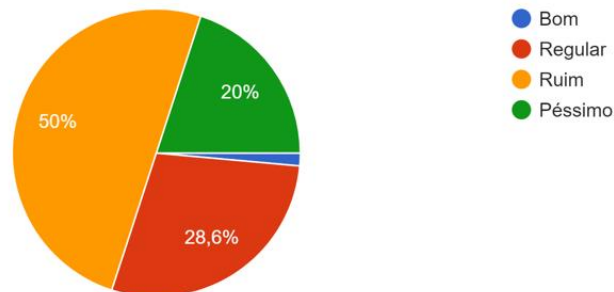
O transporte público ser o motivo de tantas problemáticas, como atraso ou até mesmo ausência nas aulas, leva à reflexão do tamanho do impacto que uma política

pública voltada ao transporte público coletivo noturno traria resultados positivos aos alunos do período noturno do Campus Darcy Ribeiro.

Com isso, chega-se à pergunta 8 (oito), que foi de suma importância para entender a verdadeira percepção dos estudantes sobre a qualidade do transporte público coletivo do Distrito Federal.

Gráfico 9 - Qualidade do Transporte Público do Distrito Federal

O que acha da qualidade do transporte público do Distrito Federal?
70 respostas



Fonte: Elaboração da autora, 2021.

Nessa pergunta, 70% dos estudantes classificam o transporte público coletivo como ruim ou péssimo, e apenas 1,4% classificou como bom. Logo, percebe-se que a população de estudantes da UnB do período noturno está bastante insatisfeita com as políticas de mobilidade urbana do DF.

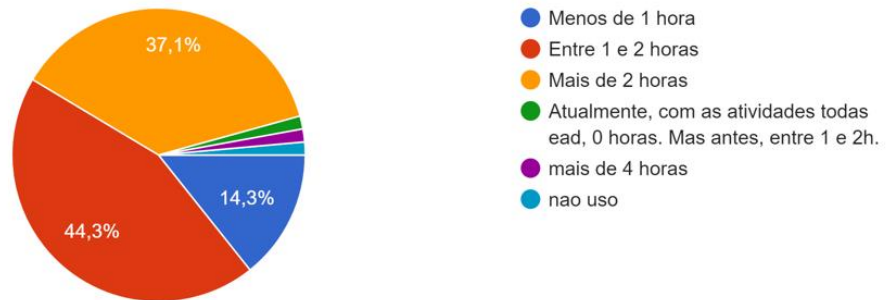
A falta de uma política voltada ao transporte noturno é apenas um dos motivos de insatisfação. A qualidade do transporte em si não é satisfatória e não supre a necessidade da sociedade, especialmente dos estudantes do período noturno.

As perguntas do terceiro bloco foram pensadas para compreender a distância entre os alunos e Campus Darcy Ribeiro e entender o quanto a localidade da UnB em conjunto com a qualidade do transporte público afeta os estudantes da UnB.

Gráfico 10 - Tempo no transporte público

Quantas horas em média você passa no transporte público?

70 respostas

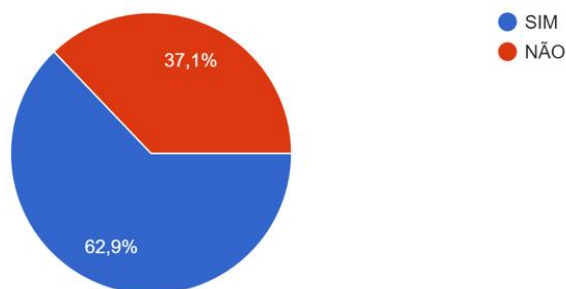


Fonte: Elaboração da autora, 2021.

Gráfico 11 - Tempo no caminho x tempo em aula

Já passou mais tempo no caminho à Unb do que na Unb?

70 respostas

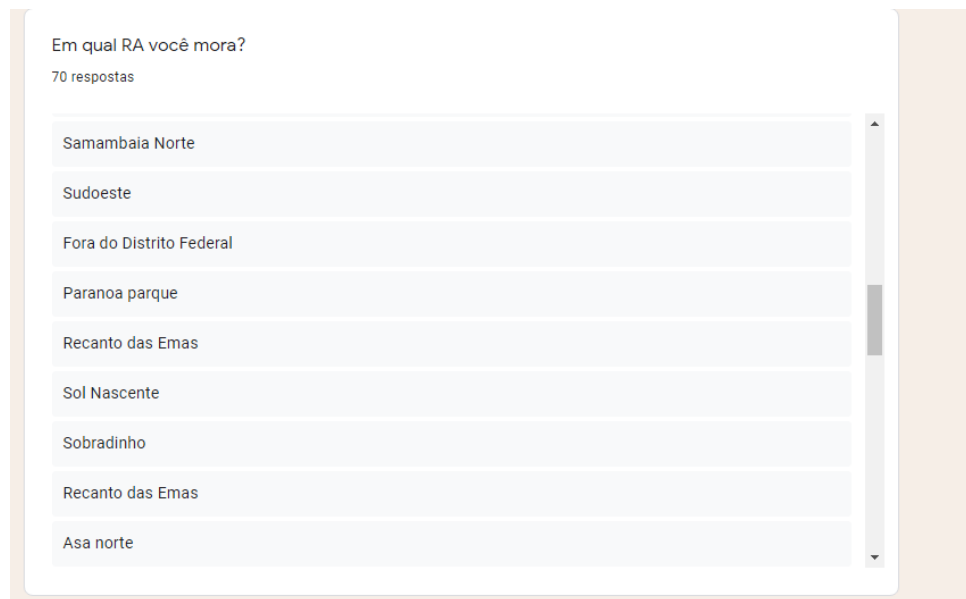


Fonte: Elaboração da autora, 2021.

Passar mais tempo no transporte do que estudando é igualmente um problema que atrapalha a aprendizagem dos estudantes da UnB, pois 62,9% deles(as) responderam afirmativamente a essa pergunta. Dessa forma, foi constatado que os alunos passam mais tempo no percurso até a UnB do que na própria universidade, e 37,1% afirmaram passar em média mais de 2 horas no transporte público, diariamente. Os números vistos demonstram que a jornada do estudante que necessita do transporte público vai muito além do período em que passa na universidade em si e pode, sim, afetar seu desempenho.

Esses números retratam mais uma dificuldade enfrentada pelo aluno do período noturno da Universidade de Brasília: a localidade da universidade. De acordo com Tavares (2019), o Campus Darcy Ribeiro está localizado em uma das áreas mais nobres de Brasília. Em compensação, a maior parte dos estudantes que responderam ao questionário moram nas RAs mais afastadas.

Figura 1 - Localização dos estudantes



Fonte: Elaboração da autora, 2021.

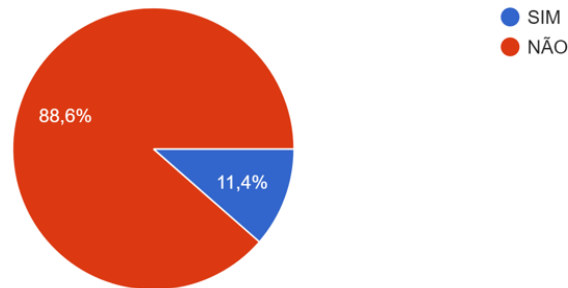
Das 70 respostas, apenas 8 alunos responderam morar nas regiões próximas ao Campus Darcy Ribeiro (Plano Piloto), ou seja, apenas 11,42%. Essa informação reflete que a localização do Campus que mais possui oferta de cursos não promove justiça espacial, dificultando o acesso à Universidade Brasília. Isso pode ser comprovado com o pensamento de Paviani (1998), ao explicar que a própria construção de Brasília foi “[...] um projeto, não explícito, de exclusão socioespacial da população pobre, antes mesmo de sua inauguração” (PAVIANI, 1988, p.49).

Por fim, o último bloco de perguntas foi direcionado para entender o impacto da pandemia em conjunto com o transporte público e se esse impacto afetou ou não o desempenho dos alunos na faculdade.

Gráfico 12 - Utilização do Transporte Público em Período Pandêmico

Você utilizou o transporte público para ir à Universidade durante o período de distanciamento social em virtude da pandemia COVID-19?

70 respostas



Fonte: Elaboração da autora, 2021.

Como as aulas foram em formato EaD, a maioria dos estudantes (88,6%) não utilizou o transporte público para ir às aulas. Indo além na discussão do impacto do novo formato de aulas, a segunda pergunta do bloco questionou: “Em que sentido a pandemia afetou o seu desempenho na UnB?”. As respostas variaram entre “positivo” e “negativo”. Houve relatos, como: “Eu consegui pegar mais matérias por ter mais tempo, mas com o psicológico bem abalado” ou “Em relação a ser online e não precisar me deslocar foi ótimo, pois tenho mais tempo e consigo ler alguns textos, o que antes era praticamente impossível”.

Assim, ficou demonstrado que, com o novo formato das aulas, os alunos conseguiram aproveitar melhor as matérias oferecidas pela Universidade, já que o tempo que anteriormente era desperdiçado no trajeto até ao Campus pode ser melhor aproveitado.

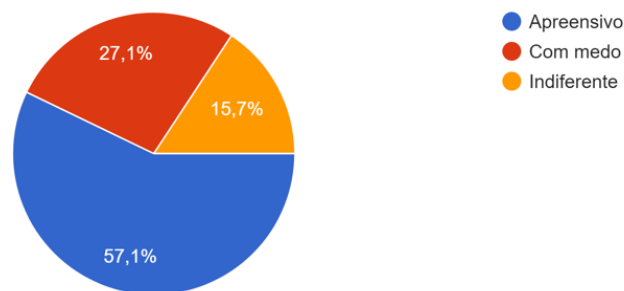
É importante reiterar que diversos alunos deram respostas, como: “Me sinto muito desmotivado com o ensino remoto” e “No engajamento com o curso, pela falta do ambiente presencial”, ou seja, o ensino remoto não se mostrou vantajoso quanto à qualidade de aprendizagem. No entanto, o objetivo dessa pergunta foi demonstrar o quanto o tempo ou as dificuldades enfrentadas pelos alunos na utilização do transporte público afetam o estudante do período noturno.

A última pergunta do bloco foi para entender o sentimento dos estudantes quanto ao retorno das aulas presenciais, a qualidade do serviço público e o

desempenho na faculdade. A pergunta foi direcionada para saber se o estudante se sentia apreensivo, com medo ou indiferente quanto às questões citadas.

Gráfico 13 - Sentimento com relação ao retorno das aulas presenciais

Qual seu sentimento com relação ao retorno presencial das aulas, a qualidade do transporte público e seu desempenho na UnB?
70 respostas

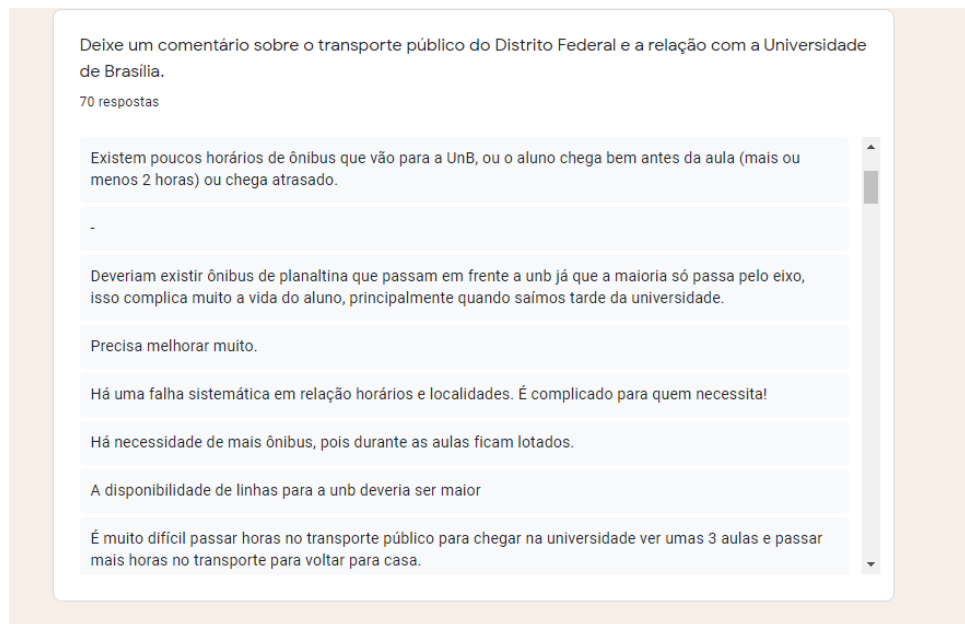


Fonte: Elaboração da autora, 2021.

O retorno presencial às aulas é algo que preocupa não somente docentes, mas discentes também. A pesquisa demonstra que 57,1% dos estudantes se sentem apreensivos em relação ao retorno das aulas presenciais, e 27,1% dos alunos responderam ter medo do retorno às aulas, seja por motivo da qualidade do transporte ou pelo desempenho na UnB, motivos esses que, por meio desta pesquisa, demonstraram estar diretamente correlacionados.

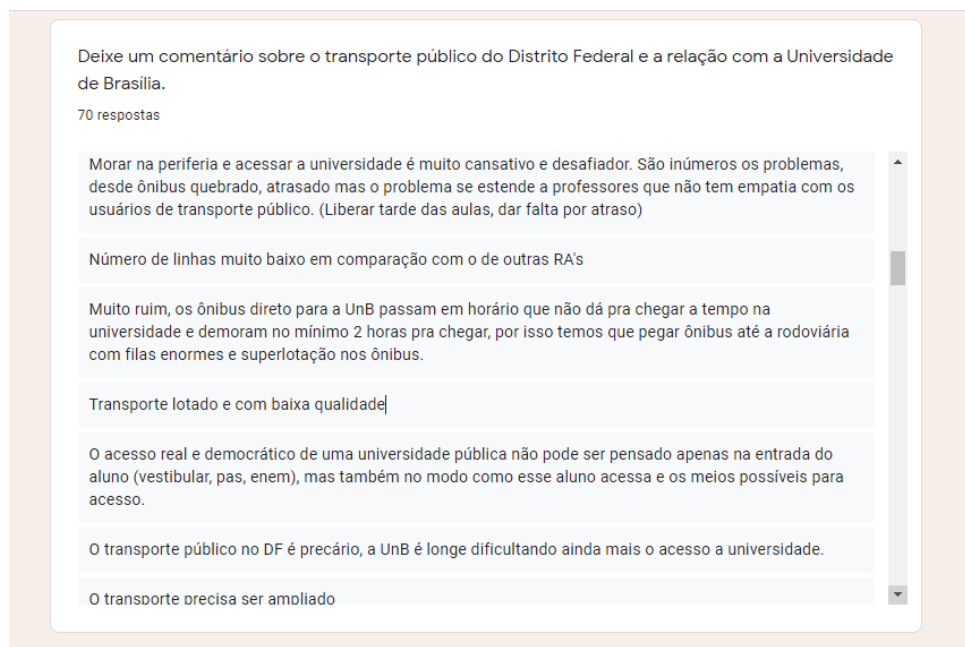
A última pergunta do questionário foi realizada para que o estudante pudesse deixar um comentário sobre o transporte público do Distrito Federal e a relação com a Universidade de Brasília. Abaixo, constam algumas das 70 respostas obtidas.

Figura 2 - Comentários sobre o transporte público em relação à Universidade de Brasília



Fonte: Elaboração da autora, 2021.

Figura 3 - Comentários sobre o transporte público em relação à Universidade de Brasília



Fonte: Elaboração da autora, 2021.

Não é possível inserir todas as respostas, porém é notável a insatisfação e as queixas dos universitários. Algumas respostas, como:

Eu me sentia muito constrangido porque além das dificuldades par a ir às aulas, ainda havia inúmeras atividades de extensão, monitoria, centro acadêmico, grupo de pesquisa, e até encontro em grupo para fazer trabalhos das disciplinas, que ficavam afetadas pela minha impossibilidade de chegar rápido na universidade. O tempo que eu perdia no transporte público, seja esperando ônibus, dentro de um ônibus lento, percorrendo distâncias longas, trocando de ônibus, ou até esperando um novo ônibus quando meu ônibus quebrava, era um tempo que me estressava e me deixava aflito, havia inclusive um impacto emocional. Lembro que muitas vezes na graduação chorei dentro do ônibus¹⁴.

Já perdi oportunidade de estágio por conta do transporte público, por me atrasar. Também ficava morrendo de medo porque acaba chegando quase meia noite em casa. Retornar das aulas do noturno era muito difícil porque todos saiam da sala no mesmo horário, e aí as linhas que levavam da UnB à rodoviária ficavam lotadas e as vezes a gente precisava esperar uns três ônibus passar pra finalmente conseguir entrar em algum. Nisto, chegava muito tarde em casa e morria de medo de assaltos, pois a rua ficava completamente vazia¹⁵.

Os depoimentos acima são muito fortes e impactantes. O transporte público do Distrito Federal afeta não só a qualidade do estudo como a qualidade de vida do universitário. Um aluno que precisa pegar 5 ou mais ônibus por dia não tem o mesmo desempenho daquele que mora nas regiões mais próximas, o que reforça, novamente a injustiça espacial que ocorre.

Com esse questionário, foi possível perceber que as políticas de Mobilidade Urbana do Distrito Federal não atendem às demandas do estudante do Campus Darcy Ribeiro da Universidade de Brasília. Além disso, é importante ressaltar que a qualidade do transporte público coletivo do Distrito Federal prejudica o direito à educação.

¹⁴ Resposta à última pergunta do questionário.

¹⁵ Ibidem.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os direitos sociais, segundo Marshall (1967), são essenciais para que todos os indivíduos possam alcançar o mínimo de bem-estar social. Por ser um dos direitos sociais, o direito à educação deve ser ofertado de maneira facilitada para que todos tenham acesso a ele de forma igualitária (PNE, 2014¹⁶). Nesse sentido, um dos instrumentos para promover o acesso ao direito à educação superior, de forma justa, é proporcionar políticas públicas de transporte às universidades.

Com este trabalho, foi possível perceber que os instrumentos das políticas de Mobilidade Urbana do Distrito Federal não foram pensados de maneira que abarquem o estudante do período noturno do Campus Darcy Ribeiro da Universidade de Brasília. A falta da oferta do serviço, em conjunto com a sua qualidade, prejudica o desempenho dos estudantes, como foi demonstrado durante o capítulo que demonstra a percepção dos alunos sobre o transporte coletivo.

Portanto, chega-se à resposta central desta pesquisa: as políticas de mobilidade urbana possuem relação direta com a garantia do acesso à educação dos estudantes de graduação do período noturno do Campus Darcy Ribeiro da Universidade Brasília, pelo menos no que tange ao desempenho e ao tempo de formação.

Os dados dos instrumentos de mobilidade urbana recolhidos em conjunto com as respostas dos alunos ao questionário demonstram o quanto é prejudicial a carência do serviço de transporte à educação superior quando se trata do período noturno.

Estevão (2006) diz que a educação é um dos lugares onde se aplicam os direitos humanos, e a negação dela é prejudicial para todo o contexto democrático de igualdade civil e política moderna. Com os dados obtidos por meio desta pesquisa, é possível comprovar que o direito à educação não está sendo negado, porém também não está sendo fornecida, por meio do Estado, estrutura suficiente para o acesso à universidade.

Por fim, com base nos dados colhidos por esta pesquisa, fica evidente a necessidade do olhar público para as políticas de mobilidade urbana, principalmente,

¹⁶ Disponível em: <https://www.cedes.unicamp.br/publicacoes/edicao/43>. Acesso em: 15 jul. 2021.

quando se trata das políticas públicas voltadas à população universitária do período noturno.

6. REFERÊNCIAS

BENEVIDES, M. V. **O direito humano à educação**. Conferência na sessão de abertura do Seminário sobre O Direito Humano à Educação e seus novos desafios. USP – São Paulo, 11 e 12 de dezembro de 2007.

BOSCHI, R. Descentralização, clientelismo e capital social na governança urbana: comparando Belo Horizonte e Salvador. **Dados - Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v.42, n.4, p.528-53, 1999.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <https://bit.ly/2YSSyPo>. Acesso em: 15 jul. 2021

_____. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; [...] e dá outras providências. Brasília: DF, 2012. Disponível em: <https://bit.ly/3jaiY6D>. Acesso em: 1 jun. 2021.

_____. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <https://bit.ly/3n8DDJw>. Acesso em: 15 jul. 2021.

_____. **Lei nº 4.566, de 4 de maio de 2011**. Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/ DF e dá outras providências. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/68571/Lei_4566_04_05_2011.html. Acesso em: 15 jul. 2021.

_____. Ministério das Cidades, Instituto Brasileiro De Administração Municipal. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável**. Brasília, 2004. Disponível em: <https://bit.ly/2ZCjUtm>. Acesso em: 30 set. 2021.

_____. Ministério da Educação. **Plano Nacional da Educação**. Brasília, 2014. Disponível em: <https://bit.ly/3DTQhCT>. Acesso em: 30 set. 2021.

CALADO, S. dos S; FERREIRA, S.C dos R. **Análise de documentos**: método de recolha e análise de dados. Disponível em: <http://www.educ.fc.ul.pt/docentes/ichagas/mi1/analisedocumentos.pdf>. Acesso em: 1 jun. 2021.

CARNEIRO, F. de M. C. **Análise de planos de mobilidade urbana sob a ótica da segurança no trânsito**. 2018. xvi, 232 f., il. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Universidade de Brasília, Brasília, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/3paHEj3>. Acesso em: 15 set. 2021.

CARVALHO, H. R. C. **Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil**. Texto para discussão /Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Rio de Janeiro: Ipea, 2016.

CLAUDE, R. P. Direito à educação e educação para os direitos humanos. **Sur. Revista Internacional de Direitos Humanos**, v.2, n.2, 2005. Disponível em: <https://bit.ly/3G6o7Xh>. Acesso em: 15 jun. 2021.

CODEPLAN. **Como Anda Brasília**: Um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios. Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3jdigpc>. Acesso em: 16 mai. 2021.

CURY, C. R. J. **Educação e Contradição**. São Paulo: Cortez, 1989. Disponível em: <https://bit.ly/30up3nH>. Acesso em: 1 jun. 2021.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.462, de 13 de janeiro de 2010**. Dispõe sobre o Passe Livre Estudantil. Disponível em: <https://bit.ly/30ulBcJ>. Acesso em: 15 jul. 2021.

_____. **Lei nº 4.566, de 4 de maio de 2011**. Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal PDTU-DF, 2011. Disponível em: <https://bit.ly/3aJzWUP>. Acesso: 15 jul. 2021

_____. Secretaria de Transporte e Mobilidade. **DFNoPonto**. Disponível em: <https://bit.ly/3j8T2rK>. Acesso em: 15 jul. 2021

CEDES. Unicamp Centro de Estudos Educação e Sociedade. **IV Seminário de Educação Brasileira – PNE em foco: Políticas de responsabilização, regime de colaboração e Sistema Nacional de Educação**, 2013. Disponível em: <http://www.cedes.unicamp.br>. Acesso em: 16 jul. 2021.

ESTEVÃO, C. A. V. Justiça e Direito à Educação. **Revista Nacional de Política e Administração da Educação – ANPAE**. Porto Alegre, v.17, n. 01, p. 11-26, 2001. Disponível em: <https://bit.ly/30qL86C>. Acesso em: 20 jul. 2021.

FERREIRA, M. **Políticas públicas de mobilidade urbana**. UNESP-FCHS. Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Análise de Políticas Públicas, 2015. Disponível em: <https://bit.ly/2Z2jMDq>. Acesso em: 2 ago. 2021.

GOMIDE, A. A.; GALINDO, P. E. **A mobilidade urbana**: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Brasília/DF, 2013. Disponível em: <https://bit.ly/30BZlXR>. Acesso em: 5 ago. 2021.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980. Disponível em: <https://bit.ly/3pfQ5tp>. Acesso em: 14 set. 2021.

HOOD, C. **The tools of government**. Chatham, NJ: Chatham House Pblrs., 1986. Disponível em: <https://bit.ly/3DPv7pn> Acesso em: 15 set. 2021.

HOWARD, E. **Cidades-Jardins de amanhã**. São Paulo: Hucitec, 1996. Disponível em: <https://bit.ly/3jaeKvN>. Acesso em: 23 out. 2021.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA, IPEA. Infraestrutura Social e Urbana no Brasil subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. A mobilidade urbana no Brasil. **Comunicados do IPEA**, 2011. Disponível em: <https://bit.ly/3pqqRJ9>. Acesso em: 23 set. 2021.

LYNN, L. E. **Designing Public Policy: A Casebook on the Role of Policy Analysis**. Santa Monica, Calif.: Goodyear, 1980.

MARICATO, E. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. Planejamento Urbano no Brasil**. Laboratório Cidade e Sociedade, 2011. Disponível em: <https://labcs.ufsc.br/files/2011/12/07.-MARICATO-E.-As-id%C3%A9ias-fora-do-lugar-e-o-lugar-fora-das-id%C3%A9ias.pdf>. Acesso em: 23 set. 2021.

MAGAGNIN, R. C; SILVA, A. N. R. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Transportes**, 16(1), p. 25–35, 2008. Disponível em: <https://bit.ly/3FVahGX>. Acesso: 15 set. 2021.

MINAYO, M. C. de S. (org.). **Pesquisa Social**. Teoria, método e criatividade. 18 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS – MPDFT; Instituto de Fiscalização e Controle – IFC. **Como anda meu ônibus**. Auditoria cívica nos transportes. Relatório 02 e 04. Novembro de 2019 a janeiro de 2020. Disponível em: https://www.mpdft.mp.br/portal/pdf/programas_projetos/como_anda_meu_onibus/Relatorio_2tri_-_IFC-Como_anda_meu_onibus.pdf Acesso em: 16 jul. 2021.

NOVA ESCOLA. **PNE – Meta 12**, 2012. Disponível em: https://novaescola.org.br/conteudo/2989/pne-meta-12?gclid=Cj0KCQjw-4SLBhCVARIsACrhWLVmys_vR73_UlzDbmllo6CJMPAMEOYVpuBEv3swVW9rDN01U7ggl0gaAhurEALw_wcB. Acesso em: 28 jul. 2021.

NUNES, F. B; COSTA, A. Distrito Federal e Brasília: dinâmica urbana, violência e heterogeneidade social. **Cadernos Metrôpoles**, v.17, p35-57, 2007. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=402837795002>. Acesso em: 23 set. 2021.

NUSSBAUM, M. *Frontiers of Justice*. Cambridge: **The Belknap Press of Harvard University Press**, xiii, 487p, 2006.

Organização das Nações Unidas (ONU). **Agenda 2030 para um desenvolvimento sustentável**. Disponível em: <http://www.agenda2030.com.br/> . Acesso em: 15 jun. 2021.

PARASURAMAN, A. **Marketing research**. 2. ed. New York: Addison Wesley Publishing Company, 1991.

PAVIANI, A. A metrópole terciária. Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão. São Paulo, projeto/CNPQ,1988.

RAWLS, John. **Uma teoria da Justiça**. Tradução de Vamireh Chacon. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1981. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/se/a/LHY6XMxQpwFC9qQDZPPSqHm/?lang=pt>. Acesso em: 15 jul. 2021.

SALAMON, L. The tools of government: a guide to the new governance. **Oxford University Press**, 2002.

SANTOS, M. Espaço e sociedade, Petrópolis: Vozes, 1979, p. 9-18.

_____. Espaço e Método. São Paulo: Nobel, 1985.

SECCHI, L. **Políticas Públicas**: conceitos, esquemas de análises, casos práticos. 2.ed. São Paulo: Cengage Learning, 2014, 168p.

SECRETARIA DE ECONOMIA DO DISTRITO FEDERAL. **Plano Plurianual – PPA**. GDF: Brasília. Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/plano-plurianual-ppa/> . Acesso em: 28 ago. 2021.

SEMOB. Leis. **Secretaria de Transporte e Mobilidade**, 2017. Disponível em: <https://semob.df.gov.br/leis/>. Acesso em: 28 set. 2021.

SILVA, F. N. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. **Cad. Metropolitano**. São Paulo. v. 15. n. 30. p.377-388, dez. 2013. Disponível em: <https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/download/5356/912>. Acesso em: 23 set. 2021.

SIMON, H. A. **Models of Man**. Nova York: John Wiley,1957.

SOUZA, C. **Políticas Públicas**: uma revisão da literatura. Sociologias. Porto Alegre, ano 8, n. 16, jul./dez. 2006, p.20-45.

STEINBERGER, M. **Território, ambiente e políticas públicas espaciais**. Brasília: Paralelo 15 e LGE Editora, 2006.

TANCREDI, L. Mulheres são maioria entre os universitários, revela o Censo. **Ministério da Educação**. 13 de janeiro de 2011. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/ultimas-noticias/212-educacao-superior-1690610854/16227-mulheres-sao-maioria-entre-os-universitarios-revela-o-censo#:~:text=A%20m%C3%A9dia%20de%20idade%20dos,de%20bacharelado%20em%20institui%C3%A7%C3%B5es%20particulares.&text=Em%20m%C3%A9dia%20C%20a%20conclus%C3%A3o%20do,presencial%20%C3%A9%20de%2028%20anos>. Acesso em: 15 jul. 2021.

TAVARES, B. M. **A reforma do ensino médio e a negação do direito à educação**. 2019. 50 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Pedagogia) – Universidade de Brasília, Brasília, 2019. Disponível em: <https://www.bdm.unb.br/handle/10483/22672>. Acesso em: 15 jul. 2021.

TEIXEIRA, E. C. O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade. **Revista AATR**, Salvador, 2002, p.1-11. Disponível em: http://www.dhnet.org.br/dados/cursos/aatr2/a_pdf/03_aatr_pp_papel.pdf. Acesso em: 15 jul. 2021.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA. **Brasília – Darcy Ribeiro**. Disponível em: <https://www.unb.br/campi/darcy-ribeiro>. Acesso em: 28 set. 2021.

_____. Anuário Estatístico UnB 2020. **Alunos regulares registrados nos cursos de graduação**. Disponível em: <https://anuario-estatistico-unb-2020.netlify.app/grad.html#alunos-regulares-registrados-nos-cursos-de-gradua%C3%A7%C3%A3o-presenciais-por-unidade-acad%C3%A4mica-e-turno-unb-2019>. Acesso em: 28 ago. 2021.

VARGAS, H. C. **Mobilidade urbana nas grandes cidades**. São Paulo: URBS, 2008.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 2001.

APÊNDICE A- Questionário sobre a percepção dos alunos sobre o transporte público do DF

Bloco 1 - acessibilidade

- 1 - Você utiliza transporte público coletivo para ir à UnB?
- 2 - Você tem direito ao Passe Livre Estudantil?
- 3 - Já deixou de ir à aula por problemas no transporte?
- 4 - Você utiliza o transporte público por opção?
- 5 - Quantos ônibus ou metrô você pega por dia?

Bloco 2 – qualidade

- 6 - Já teve problemas com o Passe Livre?
- 7 - Já teve problemas na UnB por conta do transporte público? (atraso etc.)
- 8 - O que acha da qualidade do transporte público do Distrito Federal?

Bloco 3 – distância

- 9 - Quantas horas em média você passa no transporte público?
- 10 - Já passou mais tempo à caminho da UnB do que na UnB?
- 11 - Em qual RA você mora?

Bloco 4 – pandemia/transporte/educação

- 12 - Você utilizou o transporte público para ir à Universidade durante o período de distanciamento social em virtude da pandemia COVID-19?
- 13 - Qual é o impacto da ausência do Passe Livre durante a pandemia para você?
- 14 - Em que sentido a pandemia afetou seu desempenho na UnB?
- 15 - Qual é seu sentimento com relação ao retorno presencial das aulas, à qualidade do transporte público e ao seu desempenho na UnB?
- 16 - Deixe um comentário sobre o transporte público do Distrito Federal e a relação com a Universidade de Brasília.