

O METRÔ DE SÃO PAULO COMO FACILITADOR DA MOBILIDADE URBANA E ACESSO À EDUCAÇÃO

THE SÃO PAULO SUBWAY AS A FACILITATOR OF URBAN MOBILITY AND ACCESS TO EDUCATION

A. Diamantino Augusto Sardinha Neto

Anhanguera Educacional, Brasil

diamantinoneto@terra.com.br

B. Fábio Gonçalves Cavalcante

Metrô São Paulo, Brasil

fcavalcanti@metrosp.com.br

C. Lúcia Maria Machado Bógus

PUC-SP, Brasil

lubogus@uol.com.br

RESUMO

Este estudo teve por objetivo investigar a influência que o acesso exerce na escolha dos estudantes universitários de escolas privadas, quando decidem buscar sua formação. Estabeleceu-se também o objetivo secundário de verificar o papel do transporte metroviário nesta escolha. A hipótese testada foi se a existência do acesso facilitado pesa na decisão por uma ou outra IES no momento escolha do estudante que pretende cursar o nível superior. Para obtenção dos resultados optou-se por um levantamento qualitativo do tipo *survey* viabilizado por um questionário fechado com oito questões. O universo da pesquisa foi limitado em duas instituições de ensino superior privado. A discussão aponta que a hipótese foi confirmada pela maioria dos respondentes e revelou que dentre os fatores investigados é o acesso combinado com a facilidade de ter uma linha de Metrô próxima o fator muito determinante na escolha dos futuros estudantes do ensino superior.

Palavras-chave: acesso, educação, universidades, Metrô

Linha de Investigação: 2: Cidade e Ambiente

Tópico: Acessibilidade e mobilidade sustentável

ABSTRACT

This study aimed to investigate the influence that access has on the choice of university students from private schools, when they decide to seek their education. The secondary objective of verifying the role of metro transport in this choice was also established. The tested hypothesis was whether the existence of facilitated access weighs in the decision by one or another HEI at the moment of choosing the student who intends to

study at a higher level. To obtain the results, a qualitative survey of the survey type was made possible by a closed questionnaire with eight questions. The research universe was limited in two private higher education institutions. The discussion points out that the hypothesis was confirmed by the majority of respondents and revealed that among the factors investigated is access combined with the ease of having a nearby Metro line, the very determining factor in the choice of future students of higher education.

Keywords: Urban mobility, Public Policies, Individual Transport

Research line: 2: City and Environment

Topic: Accessibility and sustainable mobility

1 – Introdução

Nesta pesquisa, buscou-se abordar uma relação entre mobilidade e educação que parte de reflexões iniciadas sob a luz do pensamento de autores tais como Lefebvre (2008), Harvey (2006), Lojkin (1997) e Castells (1983). Desse modo, pode-se destacar que a problemática mobilidade urbana tem raízes na rápida industrialização a que foram submetidas as populações do século XX, de maneira desigual e que muitas vezes resultou em segregação dos cidadãos.

Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retomar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte. (LEFEBVRE, 2008, p. 118).

Pode-se observar que o Estado procura atender às necessidades de mobilidade nas cidades, uma vez que é uma questão central para o funcionamento das instituições, bem-estar e até mesmo para o lazer da população urbana.

Mas existem fatores mais relevantes para que essa lógica ocorra: “o capital é um processo de circulação entre produção e realização e no contexto da acumulação geral, o aperfeiçoamento do transporte é visto como inevitável e necessário.” (HARVEY, 2006, pp. 50-73).

Além de atuar na mobilidade o Estado tem diversas responsabilidades para com a sociedade. O papel do Estado na oferta dos serviços públicos é explicado pelo conceito de Castells (1983, p. 576), que define os “meios de consumo coletivos” como importantes para a vida das pessoas, principalmente para a população de baixa renda que, para sua sobrevivência, depende fortemente desses equipamentos.

Entretanto, afirma Lojkin (1997) que não importa se a produção desses “meios de consumo coletivos” é pública ou privada, pois são indispensáveis na medida em que atendem mais globalmente às necessidades das pessoas.

“O consumo coletivo refere-se, no essencial, ao processo de reprodução da força de trabalho e ao processo de reprodução das relações sociais, mas enquanto articulado à reprodução da força de trabalho, conseqüentemente, obedecendo a ritmos específicos”. (CASTELLS, 1983, p. 576).

Pode-se citar como meios de consumo coletivo: escolas, creches, áreas de lazer, centros comunitários, serviços de atendimento à saúde, transportes coletivos e infraestrutura. Estes equipamentos e serviços são entendidos como coletivos na medida em que substituem os meios de consumo individuais como transportes individuais, aulas particulares etc.

Entende-se, portanto, que o Estado cumpre o papel de criar as condições para a reprodução coletiva da força de trabalho e o aumento da produtividade por meio da oferta dos serviços de consumo coletivo.

A educação, seja pública ou privada tem um importante papel ao capacitar às pessoas para realizarem trabalhos mais qualificados para os setores da indústria ou de serviços. A busca por melhores condições de enfrentar o mercado de trabalho, via formação superior, trazem como consequência o aumento pela demanda da mobilidade e, como verifica-se a seguir, torna-se preponderante para quem necessita se deslocar para buscar essa formação, como pretende mostrar este estudo.

As grandes cidades, em particular a cidade de São Paulo e sua região metropolitana, com 21,4 milhões de habitantes e 39 municípios (IBGE, 2010), possuem uma significativa população de média e baixa renda que enfrentam dificuldades perceptíveis para se deslocar ao trabalho, lazer, educação e outros fatores essenciais para a cidadania devido às dificuldades de mobilidade que estão presentes no cotidiano dos aglomerados urbanos. Entretanto, os efeitos perversos dos congestionamentos atingem a todos os cidadãos sem distinguir trabalhadores, empresários, estudantes, etc.

Uma parcela de moradores ricos tem optado por utilizar helicópteros para fugir dos problemas com o deslocamento na área central da cidade, mas esta é uma opção cara e muito restrita não sendo, portanto, uma solução viável para a imensa população urbana. A atual situação da mobilidade urbana na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) é criticada por especialistas e cidadãos, constantemente. "A circulação de pessoas, equipamentos e mercadorias é muito difícil em praticamente toda a RMSP, não importando em qual hora do dia o deslocamento é realizado." (SARDINHA NETO, 2014).

Diante desta situação, a partir das experiências dos autores com a educação em nível superior decidiu-se empreender uma pesquisa que pudesse contribuir com o debate sobre a questão do acesso às Instituições de Ensino superior (IES) e a importância deste quesito no momento da escolha pela instituição na qual irão ingressar para obter a sua formação. Estabeleceu-se também o objetivo secundário de verificar o papel do transporte metroviário nesta escolha. O foco do estudo foi o ensino privado uma vez que, senso comum, as instituições públicas atraem os estudantes por outros fatores, tais como, qualidade e gratuidade.

Para esclarecer de modo mais efetivo a importância do acesso para fins de estudo e do Metrô para os estudantes optou-se por um levantamento qualitativo do tipo "survey", que segundo Babbie (1999) "é um termo em inglês que se destina a pesquisa em grande escala e desenvolve uma abordagem que visa apresentar as opiniões das pessoas através de questionários, entrevistas, etc." Para a obtenção das respostas utilizou-se um questionário fechado com oito questões que foi disponibilizado na internet para os estudantes.

O universo da pesquisa foi limitado em duas instituições de ensino superior privado com as seguintes características: a instituição, doravante chamada de "A", localizada na Zona Norte da cidade que possui proximidade com uma estação de Metrô da Linha 1 - Azul. O perfil sócio econômico dos estudantes é predominantemente das classes média e baixa, uma vez que possui valores de mensalidade "mais acessíveis". A outra instituição, doravante chamada de "B" está distante algo em torno de 25 a 30 km do Centro de São Paulo e aproximadamente 15 Km da Estação Jabaquara da Linha 1 - Azul, localizada em uma cidade vizinha que compõe a chamada RMSP. O perfil sócio econômico dos estudantes é predominantemente das classes média e alta sendo que os valores das mensalidades são elevados.

A escolha deste universo foi motivada pelo entendimento de que os contrastes existentes entre as instituições selecionadas possibilitariam uma análise mais rica e abrangente sobre as opiniões dos respondentes levando a um resultado mais significativo. A pesquisa foi realizada a partir de uma amostra de 100 alunos e ex-alunos da instituição "A" e 100 alunos e ex-alunos da instituição "B", totalizando 200 respondentes no período de abril a junho de 2018. Os dados foram analisados e colocados em gráficos para uma melhor apresentação dos resultados.

2 – DIAGNÓSTICO

Conforme citado anteriormente, para a realização do diagnóstico o principal instrumento do protocolo de pesquisa foi um questionário fechado com oito questões que foi disponibilizado na internet para 200 respondentes sendo 100 da instituição "A" e 100 da instituição "B".

A amostragem tem elevada importância na coleta de dados, tendo em vista que, de forma geral, os surveys são utilizados para, através de uma parcela da população, estudar esta como um todo. (BABBIE, 1999).

O questionário foi utilizado para obter opiniões e comportamentos dos respondentes e, segundo Babbie (1999), serve para fazer inferências acerca da população-alvo ou sobre aspectos que a influencia. O questionário obteve 100% de preenchimento em todas as questões disponibilizadas.

2.1 – Apresentação dos dados da pesquisa

Questão número 1 – **qual é a sua idade?** Nas duas Instituições de Ensino superior (IES) pesquisadas a faixa etária "acima de 33 anos" foi a maioria dos respondentes. Este dado está indicado por pesquisas, tais como o Censo do Ensino Superior de 2012 que mostram que o número de pessoas com mais de 30 anos matriculadas em cursos de graduação cresceu 25% entre 2009 e 2012 e esta tendência tem se mantido até a atualidade. Dados do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP) apontam que em 2017, os estudantes acima de 33 anos de idade representavam 29% de todos os matriculados em cursos presenciais no Brasil. Neste estudo, tanto estudantes, como recém graduados e alunos da Pós-graduação responderam ao questionário o que influenciou o resultado obtido.

Questão número 2 – **qual é seu sexo?** Observou-se que nas duas IES a maioria dos estudantes que responderam pertencem ao sexo feminino, o que está consonante com o fato de que as mulheres são predominantes nas instituições. Dados do Censo da Educação Superior de 2017, última edição do levantamento, revelam que elas representam 57,2% dos estudantes matriculados em cursos de graduação.

Questão número 3 – **qual a sua renda familiar mensal?** Para análise das respostas adotou-se o critério de classes sociais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que estabelece faixas chamadas de A, B, C, D e E segundo a renda em salários mínimos.

Tabela 01 Classes Sociais. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) - salário mínimo em 2018: R\$ 954.

Segundo Coêlho, (2017) o cálculo das classes sociais conforme pode-se observar na Tabela 1 utiliza um critério de avaliação simplificado dos níveis sociais, pois considera apenas o fator renda em salários mínimos e não considera fatores socioeconômicos como: a localização onde família reside, a sua formação acadêmica, os bens duráveis e a quantidade de patrimônio líquido que acumulou ao longo dos anos.

Apesar das críticas, este critério ainda é amplamente utilizado, inclusive nas pesquisas da Companhia do Metrô, tais como "Caracterização Socioeconômica do Usuário e seus Hábitos de Viagem" e a "Pesquisa OD".

Apesar da concentração na Classe "C" obtida em ambas (45% e 42% respectivamente), tem-se a primeira grande diferença nas respostas entre IES "A" e IES "B". A IES "A" possui 17% dos entrevistados pertencentes a classe social "E", segundo o critério do IBGE, enquanto para a IES "B" existem apenas 8% nesta mesma classe. Somando os números das classes "D" e "E" tem-se 41% dos respondentes da IES "A" e apenas 22% na IES "B" com a mesma renda. Cabe ainda destacar que nenhum estudante da IES "A" possui renda acima de R\$ 19.080,00 (classe "A"), enquanto na IES "B" esse número é de 8%. Pode-se inferir que o valor da mensalidade da IES "B" torna esta instituição mais procurada por estudantes de maior renda. A IES "A" disponibiliza um financiamento educacional próprio e suas mensalidades são de menor valor em comparação com a IES "B".

Questão número 4 – **a facilidade de acesso pesou na escolha da instituição?** Antes de discutir os resultados faz-se necessário conceituar mobilidade. Segundo Balbim (2016) a mobilidade designaria o conjunto de motivações, possibilidades e constrangimentos que influem tanto na projeção, quanto na realização dos deslocamentos de pessoas, bens e ideias, além, evidentemente, dos movimentos em si. Para apurar a opinião dos entrevistados sobre esta questão central em nosso estudo pergunta-se: "a facilidade de acesso pesou na escolha da instituição?". Nas opções para respostas utilizou-se uma Escala de Likert que segundo Frankenthal (2017) é uma abordagem capaz de extrair dados qualitativos de uma pergunta estruturada de forma quantitativa e se mostra muito eficiente na hora de analisar a satisfação, os sentimentos e a experiência dos entrevistados. Optou-se por somar as concordâncias e as discordâncias para efeitos de análise dos dados. Na IES "A" 77% dos respondentes concordaram com a afirmação e na IES "B" 67% possuem a mesma opinião. Na IES "A" 9% discordam e 14% são indiferentes, enquanto na IES "B" 13% discordam e 20% são indiferentes. Estes números não estão muito distantes e evidencia a importância que tem o acesso para as pessoas que precisam se deslocar nas grandes capitais e nas regiões urbanizadas e densamente povoadas, como a Região Metropolitana de São Paulo. O acesso é uma questão relevante para todos os cidadãos, mas seguramente atinge mais aos que precisam de deslocamento diários com variados fins, como é o caso dos estudantes. Pode-se verificar esta afirmação no índice de mobilidade urbana definido como o número médio de viagens diárias realizadas por pessoa em uma dada população. Ele é obtido através da divisão do total de viagens pelo número de habitantes (METRÔ, 2007). Deste modo é permitido inferir que acesso aos locais urbanos tem relação direta com o índice de mobilidade urbana. Segundo Vasconcellos (2016) no caso da RMSP, os maiores índices de mobilidade ocorrem na faixa de 15 a 39 anos de idade quando se somam motivos diferentes de viagens, por exemplo, trabalho em um período e escola em outro. Nesta faixa etária encontram-se os estudantes do nível superior em sua grande maioria segundo o Censo do Ensino Superior de 2016.

Questão número 5 – **Eu utilizo o Metrô para...** De modo a obter uma aproximação do objetivo mais específico deste estudo, os respondentes foram questionados sobre a utilização do Metrô em suas viagens e foram disponibilizadas opções em uma questão do tipo "fechada" no questionário "on line". Na IES "A" as respostas "para estudar e trabalhar" obtiveram 47% na escolha dos entrevistados, pois é possível somar a opção "estudar" por estar atrelada à pesquisa. Deste modo, diferentemente, a IES "B" somou apenas 22% de respostas "estudar" e "estudar e trabalhar", esta diferença pode ser entendida em função da maior distância que a IES "B" apresenta em relação ao Metrô, quando comparada a IES "A". Já para as opções "utilizo para outras finalidades" e "não utiliza o Metrô" as respostas foram bem próximas nas duas instituições pesquisadas. Entretanto na resposta "trabalhar" tem-se 5% de escolhas pelos respondentes da IES "A" contrastando com os 35% da IES "B" que afirmaram utilizar o Metrô apenas para trabalhar. Neste item, mais uma vez, pode-se inferir que a questão da localização da IES "B" em relação ao Metrô foi determinante nas respostas.

Questão número 6 – **Eu me desloco até a Faculdade/Universidade via?** Nas respostas foi possível observar as respostas dos estudantes sobre o modal utilizado para o deslocamento até a instituição de ensino. A questão ofertou várias opções de combinação de modais e o resultado apurado mostrou o Metrô como uma opção fortemente utilizada tanto como principal escolha, quanto combinado com outros meios. Para a IES "A" o Metrô aparece em 46% das respostas ao somar-se as participações deste transporte com todas as combinações ofertadas nas respostas.

Mais peculiar é notar que 54% dos respondentes da IES "B" afirmam que utilizam o Metrô para se locomover ao local de estudo, apesar da distância em relação a este modal. Dentro do valor de 22% de estudantes que afirmaram utilizar o Metrô para chegar à IES "B" pode-se entender que apesar da localização, em algum momento este meio é utilizado em combinações não previstas nas respostas, tais como taxis, caronas, fretados, aplicativos, etc. Este número é igual ao apurado na IES "A" e coincide com o número de usuários exclusivos do Metrô, em todo o sistema, segundo a pesquisa "Caracterização Socioeconômica do Usuário e seus Hábitos de Viagem" realizada em 2016.

Segundo o Metrô (2016), neste mesmo estudo, é possível verificar que 13% dos usuários do sistema utilizam o Metrô tendo por motivo de viagem "estudar e trabalhar" ou apenas para "estudar" o que representa um total de, aproximadamente, 585.000 pessoas por dia.

Na Linha 1 - Azul que é a disponível para os estudantes da IES "A" e a mais próxima para os da IES "B", a pesquisa mostra que 14% do total de usuários exclusivos do Metrô utilizam esta linha para "estudar e trabalhar" ou apenas para "estudar".

Desta forma é evidente que o Metrô exerce influência no momento da escolha da instituição de ensino dos que procuram os cursos de graduação e Pós-graduação.

Questão número 7 – **Eu escolhi esta instituição devido a facilidade de acesso ao Metrô.** Na questão de número 7, perguntou-se de maneira mais incisiva sobre a utilização do Metrô que é um dos objetivos de verificação deste estudo, mais uma vez utilizando uma escala de Likert. Para uma maior precisão a pergunta mesclou acesso e Metrô buscando clarificar a importância deste modal entre as escolhas possíveis.

Mais uma vez optou-se por somar as concordâncias e as discordâncias para efeitos de análise dos dados. Os alunos e ex-alunos das duas instituições responderam novamente de maneira próxima, sendo que 42% dos entrevistados da IES "A" e 43% dos da IES "B" concordaram que escolheram a IES devido

ao acesso ao Metrô. Este é um número significativo, ainda mais se for considerado que a IES "B" se encontra na RMSP e distante 15 Km de uma estação de Metrô.

No tocante as outras opções: "indiferente" e "discordo" os resultados foram parecidos, sendo que 29% na IES "A" e 30% na IES "B" se declararam indiferentes. 29% discordaram na IES "A" e 27% na IES "B". O fato de obter-se na somatória das respostas "indiferente" e "discordo" em um número maior que aqueles que apontaram que concordam, de modo algum retira o grau de importância que é dado devido ao acesso ao Metrô pelos estudantes superando os 40% em um universo de 200 respondentes.

Reforçando essa percepção tem-se, segundo Neves (2013), o fato de que muitas instituições particulares de ensino superior se localizam próximas às estações de Metrô, que estrategicamente podem utilizar a facilidade de acesso como um diferencial competitivo e assim atrair um maior número de estudantes que são usuários do transporte público, mais especificamente o modal Metrô.

O Metrô possui um papel de integrar todos os modais e servir de distribuidor no fluxo de passageiros de outros tipos de transporte provendo mobilidade. "A integração modal apresenta-se como uma solução para as necessidades econômicas e sociais, melhorando a utilização dos transportes urbanos" (METRÔ, 2018).

Questão número 8 – **O que mais pesou na escolha da instituição em que você estuda? Sendo a opção 4 a mais importante e a 1 a menos importante.** Finalizando o questionário foi solicitado aos respondentes que escolhessem entre quatro afirmações uma ordem de importância classificando-as com os pesos 4, 3, 2 e 1 sendo que o número 4 representava a mais significativa e o número 1 a menos importante dentre todas. Foram formuladas as seguintes opções: 1 - facilidade de acesso; 2 – preço da mensalidade; 3 - Qualidade de ensino e 4 - Reputação da Instituição.

Nas respostas foi possível observar que na IES "A" 28% dos respondentes afirmaram que a "facilidade de acesso" foi o que mais pesou na escolha da instituição, superando o "preço da mensalidade" que foi escolhida por 27%. A seguir 24% apontaram a "qualidade de ensino" e 21% optaram pela reputação da instituição como mais significativo.

Especificamente sobre a opção "facilidade de acesso" tem-se que 28% dos respondentes da IES "A" atribuíram peso 4, 17% peso 3, 23% peso 2 e 32% peso 1. Destaca-se, que apesar da opção "facilidade de acesso" ter sido a mais escolhida, uma importante parcela, 32% dos respondentes, classificaram esta afirmativa com peso 1 revelando um contraste entre os que concordam e os que não se importaram com esta questão no momento de escolher a IES "A".

Na IES "B" 29% dos respondentes afirmaram que a "qualidade de ensino" foi o que mais pesou na escolha da instituição. A "reputação da instituição" foi escolhida por 28%, enquanto 22% apontaram o "preço da mensalidade" e apenas 21% optaram pela "facilidade de acesso" como o mais significativo.

Especificamente sobre a opção "facilidade de acesso" observou-se que 36% dos respondentes da IES "B" atribuíram peso 4, 30% peso 3, 19% peso 2 e 15% peso 1. Nota-se que apesar da "facilidade de acesso" não ter sido a mais escolhida, quando comparada com outras alternativas, ainda sim ela é bastante significativa, pois foi considerada importante para os 66% de respondentes que atribuíram peso 4 ou 3 para esta questão.

Estes resultados apontam que para os estudantes da IES "A", de preço mais popular, existe um alinhamento entre as concordâncias anteriores apontadas nas questões 4 e 7, onde nota-se que o

acesso e a disponibilidade do Metrô são relevantes para as suas escolhas, enquanto que na IES "B" os estudantes possuem rendas maiores e apesar da concordância com os respondentes da IES "A" nas questões 4 e 7, ao confrontar a questão do acesso com qualidade de ensino e a reputação da instituição, estas prevalecem de modo que pode-se inferir que as classes sociais mais elevadas estão dispostas a pagar mais pela obtenção de um ensino superior de mais qualidade e com uma reputação que, provavelmente, irá facilitar a sua entrada no mercado de trabalho.

Após a apresentação e discussão dos dados foi possível verificar que a partir das respostas obtidas, algumas percepções foram confirmadas pelos resultados obtidos.

Atualmente existe uma parcela significativa de entrantes tardios no ensino superior e estes estão fortemente representados no universo de respondentes deste estudo que incluiu recém-formados e alunos de Pós-graduação. As mulheres, segundo dados oficiais, são maioria no ensino superior e também foram as que mais responderam ao nosso questionário "on line". Na questão das Classes sociais e renda apurou-se que nas duas instituições pesquisadas predominam estudantes da Classe "C", entretanto o perfil dos alunos da IES "A" incorpora números significativos de pertencentes das Classes "D" e "E" enquanto a IES "B" mostra números menores nestas classes e ainda possui uma parcela de pertencentes da Classe "A" o que não ocorre na IES "A", a de preço mais acessível entre as duas.

Também foi possível confirmar que para o universo de respondentes o acesso é relevante na escolha da IES qual estes estudam ou estudaram. Existe um importante número de estudantes que consideraram a disponibilidade do Metrô relevante fator de escolha onde estudar. Muitos também são usuários deste modal para seu deslocamento às instituições.

Ao confrontar a questão do acesso com outras que poderiam pesar na escolha das instituições de ensino superior verificou-se que para os alunos da IES "A" o acesso se mantém como fator mais relevante nesta decisão. Entretanto, ao analisar-se as respostas dos entrevistados da IES "B" nota-se que a questão do acesso é igualmente importante como foi possível verificar nas respostas às perguntas 4 e 7 do questionário, mas ela não é a mais significativa quando existe um leque de opções que envolvem qualidade de ensino e reputação da instituição, para os estudantes que possuem maior poder aquisitivo e se prontificam a pagar por isso, estas opções são muito mais relevantes que a facilidade de acesso.

3 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve por objetivo verificar a importância do acesso na escolha dos estudantes por uma ou outra instituição de ensino superior privado e mais especificamente apurar se o transporte metroviário exerce também influência nesta decisão.

Para tanto, a partir das reflexões dos autores abordados elaborou-se uma pesquisa que pudesse relacionar os conceitos teóricos sobre a mobilidade urbana, meios de consumo coletivo e processo de circulação, onde o acesso passa a ser uma questão que possui uma influência na escolha dos estudantes que merece ser estudada.

Após a realização de uma pesquisa do tipo "survey" por meio de um questionário ofertado a 200 estudantes de duas instituições privadas de ensino superior, foi possível inferir uma série de percepções que confirmaram a importância que o acesso possui para os que necessitam se deslocar na RMSP para estudar, trabalhar ou ambos.

Os respondentes revelaram que o Metrô também exerce um papel relevante para os estudantes no momento em que escolhem onde estudar. O Metrô confirma assim exercer o papel de facilitador à educação contribuindo para reduzir as dificuldades de circulação existentes no extenso tecido urbano da RMSP.

Como foram estudadas duas IES com alunos de perfis socioeconômicos heterogêneos, foi possível aferir que o Metrô provê mobilidade para distintas classes sociais, favorecendo a todos cidadãos que necessitam utilizar o transporte coletivo.

Foi permitido entender, à luz dos autores que suportaram esta pesquisa, que a questão da mobilidade, da circulação de pessoas e mercadorias tem forte relação com a lógica capitalista que predomina nos grandes centros urbanos, direcionando as escolhas dos que necessitam dos deslocamentos cotidianos em busca de melhores condições de vida atingindo, principalmente, às populações de menor poder aquisitivo.

REFERÊNCIAS

BABBIE, Earl. "Métodos de Pesquisas de Survey". Tradução Guilherme Cezarino. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

BALBIM, R. "Geopolítica das cidades: velhos desafios, novos problemas". Brasília: IPEA, 2016.

CASTELLS, M. A questão urbana. 3ª ed. Trad. Arlene Caetano. Coleção Pensamento Crítico, v. 48. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

COÊLHO, A. De que classe Social você faz parte? Mais recursos, 2017. Disponível em: <http://maisrecursos.com.br/classe-social-voce-parte/>

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. "Pesquisa Origem-Destino do Metrô ano 2007". Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/index.asp>>. Acesso em: 02/06/2018

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. "Caracterização socioeconômica dos usuários e seus hábitos de viagem – 2016". São Paulo: Metrô, 2016.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. São Paulo: Metrô, 2018. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/index.asp>>. Acesso em 31/05/2018

FRANKENTHAL, R. Entenda a escala Likert e como aplicá-la em sua pesquisa. Mindminers, 2018. Disponível em: <https://mindminers.com/pesquisas/entenda-o-que-e-escala-likert>. Acesso em 31/05/2018.

HARVEY, D. A produção capitalista do espaço. 2ª ed. Trad. Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2006.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. IBGE 2010. Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/condicaoodevida/indicadoresminimos/defaulttab.shtm>. Acesso em 4/06/2018.

INEP - Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. Censo da Educação Superior. Disponível em: <http://portal.inep.gov.br/censo-da-educacao-superior>. Acesso em 4/06/2018.

LEFEBVRE, H. O direito à cidade. Trad. Rubens Eduardo Frias. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2008.

LOJKINE, J. O estado capitalista e a questão urbana. Trad. Estela dos Santos Abreu. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

NEVES, D. P. Mobilidade e Direito à Cidade: um estudo do impacto do bilhete único junto a usuários do Metrô de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2013.

SARDINHA NETO, D. A. O papel do Metrô na inclusão social no município de São Paulo: uma análise da Linha 3 – Vermelha. Verlag: Novas Edições Acadêmicas, 2014.

VASCONCELLOS, E. A. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, R., KRAUSE C., e LINKE, C. C. (orgs). Cidade e Movimento - Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano. Brasília: IPEA, 2016.

, C. orgs(2017) Cidades e Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo. Babilônia: Rio de Janeiro.

VÉRAS, M. P. B; FÉLIX, J. Questão urbana e envelhecimento populacional: breves conexões entre o direito à cidade e o idoso no mercado de trabalho. Cad. Metrop, v. 18, n. 36, p. 441-459, 2016.

VÉRAS, M. P. B; OLIVEIRA, L. F. D. Rua 25 de Março em São Paulo, uma região e seus atores: de mascates a sacoleiros. Ponto e Vírgula, v. 15, p. 74-89, 2014.

WISNIEWSKI, P; ESPOSITO, L. Mobilidade urbana e o caso Uber: aspectos jurídicos e sociais da startup. Perspectiva, v. 40, n.150, p. 63-74, 2016.