

Experiências e Desafios de Jovens no Trajeto Casa-Universidade: Um estudo exploratório sobre a mobilidade de universitários

Marília Thaysa da Silva Martins Lira
Universidade de Pernambuco (UPE)
marilia.thaysa@upe.br

Adriana Tenório Cordeiro
Universidade de Pernambuco (UPE)
adriana.cordeiro@upe.br

Introdução

A mobilidade urbana tem sido questão crítica em discussões acerca da cidade em suas perspectivas de resposta e adaptação a desafios crescentes (LEMOS, 2009). Observamos no crescimento desordenado das cidades efeitos problemáticos sobre os transportes urbanos. Este quadro tem instigado discussões acerca da necessidade de se adotar um conceito de mobilidade urbana e uma política que permita aos cidadãos o direito de deslocamento e acesso seguro e eficiente aos espaços urbanos, e que resgate a sustentabilidade socioeconômica e ambiental que muitas cidades perderam. A promoção da mobilidade urbana tem enfatizado, inclusive, o transporte público coletivo, para reforçar a inclusão social, racionalidade de investimentos públicos e redução de congestionamentos, poluição e acidentes (BERGMAN; RABI, 2005).

Aliado a isso, sobretudo no período de 2003 a 2010 verificou-se uma política de ampliação do acesso à rede superior e técnica de ensino a partir da expansão das instituições, visando descentralização das unidades de ensino, até então mais concentradas em grandes centros urbanos. Diversas cidades de porte médio se beneficiaram com essa ênfase por possuírem várias outras cidades de pequeno porte em seu entorno. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2016) estima que em 2024 a população brasileira na faixa etária entre 18 a 24 anos será de 22,1 milhões, sendo que atingir a meta do Plano Nacional de Educação (PNE) significa ter 33% desses jovens (7,3 milhões de pessoas) matriculados em um curso no ensino superior.

Neste estudo, reconhecemos que na esfera de deslocamentos e transporte em que jovens se engajam no percurso de sua formação universitária, ampliam-se indagações acerca de suas condições de deslocamento. Uma pergunta foi elaborada para orientar este estudo: Como se configuram os diversos fatores relacionados à mobilidade de jovens universitários em seus deslocamentos em torno dos estudos? O objetivo geral deste trabalho é o de investigar os modos como jovens universitários organizam seus deslocamentos em torno dos estudos.

Aspectos teóricos

Historicamente, todas as sociedades têm lidado com a distância, embora o tenham feito a partir de diferentes processos que refletem condições sociais e tecnológicas mais amplas. Ao desenvolver uma lente teórica para analisar como a distância é social, cultural e economicamente organizada, Urry (2007, p. 06) propõe que a ciência social deve ser abordada e conduzida por uma lente móvel, que “se conecta à análise de diferentes formas de viagens, transporte e comunicações”.

A mobilidade é influenciada pela qualidade e quantidade do transporte, localização, horário e a segurança de chegar até um lugar. Para aqueles que precisam caminhar, por exemplo,

a qualidade e disponibilidade das calçadas e as condições de travessia das vias influenciam seu deslocamento. Para os que se movimentam com a bicicleta, o que mais interessa é usar as vias com segurança. Para quem utiliza o transporte público, as linhas disponíveis, a qualidade do transporte e o valor da tarifa tendem a ser o diferencial.

Essas questões são abordadas por Vasconcellos (2012) quanto a aspectos - pessoais, familiares e externos - enfrentados por jovens no cotidiano. A situação socioeconômica de indivíduos exerce forte influência sobre o deslocamento cotidiano, onde pessoas com maior renda encontram mais facilidade para se deslocar, possuindo maior capacidade para realizar viagens diariamente; conseqüentemente, estas têm mais condições de mobilidade. Isso se justifica, em grande medida, pelo acesso ao automóvel particular, o que contrasta com o princípio da igualdade no uso do espaço público de circulação das cidades (VASCONCELLOS, 2012). No Brasil, com a queda de investimento em transporte público de massa e o aumento da motorização individual, esta impulsionou a maneira como atualmente ocorrem os deslocamentos nas cidades.

Muitos jovens brasileiros enfrentam a desafiadora jornada de sair de suas cidades todos os dias em busca de uma melhor qualificação profissional em cidades que ofereçam esse tipo de oportunidade. Nas viagens universitárias, emergem vivências através das quais se constitui a 'identidade' do estudante universitário, formada, sobretudo, a partir da interação com os pares. É a partir das interações que os jovens constroem e compartilham significados, lançando mão de inúmeras 'táticas' e 'estratégias' (CERTEAU, 1996) que permitem formar e transformar os contextos nos quais se movimentam.

Caminhar, dirigir, andar de bicicleta ou de ônibus são formas constitutivas da vida urbana. Ruas e calçadas não são apenas espaços de circulação, mas também participam da vida coletiva e ensejam formas complexas de interação (JENSEN 2006; WHYTE 2009). Mais que deslocamentos pendulares, as práticas de mobilidade articulam diversos espaços urbanos a partir de práticas, experiências, recursos e agentes, em uma complexa rede física e de sociabilidade. As identidades são produzidas por meio das redes de pessoas, ideias e coisas em movimento e não pelo pertencimento a um espaço único, compartilhado de habitação, seja uma região, seja um Estado (CRESSWELL, 2011). Constituem-se, assim, subjetividades móveis, que implicam diferentes formas de apropriação dos lugares.

Além disso, a sociedade vivencia a era da conexão, mobilidade e ubiquidade na comunicação humana, desencadeando novas formas de interação e colaboração em redes e ambientes on-line. Neste contexto, há uma disseminação crescente e acelerada do uso de aparelhos móveis, e inevitavelmente esse uso começa a ocorrer com mais frequência. A sociedade em rede conecta todos internautas em um constante intercâmbio de informações, isto é, na sociedade informacional o indivíduo está cada vez mais conectado com outros em qualquer parte do planeta (CASTELLS, 1999). Tecnologias móveis como o *smartphone* facilitam a comunicação, permitindo ao usuário ficar conectado por meio de várias redes e aplicativos. Assistir a vídeos em aplicativos de mensagem instantânea ou vídeos ao vivo pela plataforma e também nas redes sociais em qualquer lugar que uma pessoa esteja, principalmente em um meio de transporte, onde passa muito tempo, fez com que os *smartphones* se tornassem cada vez mais usados como uma extensão da rotina de jovens universitários.

Aspectos metodológicos

Este trabalho investiga fatores que influenciam a mobilidade de jovens universitários em seus deslocamentos em torno dos estudos, e consiste em estudo exploratório (MERRIAM,

1992) que contemplou dois eixos: teórico e empírico. No eixo teórico, aprofundamos a compreensão acerca da mobilidade e práticas espaciais na cidade a partir de pesquisa bibliográfica (RICHARDSON, 1999) que subsidiou a análise dos dados coletados com a efetivação da etapa empírica. No eixo empírico, foi realizada uma pesquisa de campo com jovens universitários que estudam na cidade de Caruaru – PE (jovens de 18 a 25 anos efetivamente matriculados em cursos universitários na cidade).

Dezenas de vans, ônibus, vans ou carros fretados, além de outros meios de transporte, chegam e partem diariamente na cidade em sua interface com as jornadas de estudos de milhares de jovens universitários. A pesquisa de campo foi apoiada pela aplicação de questionário semiestruturado com 16 questões fechadas e 03 questões abertas. O questionário foi inserido em formulário eletrônico *online*. A amostra da pesquisa foi definida como sendo por conveniência, totalizando 152 indivíduos de cinco instituições de ensino distintas. Foram realizados cálculo de médias e distribuição de frequências (RICHARDSON, 1999) para descrever fatores pessoais, familiares e externos ligados à mobilidade dos jovens, conforme arcabouço de Vasconcellos (2012).

No tocante às experiências dos jovens relatadas nas questões abertas, foco da discussão deste artigo, foi realizada análise de conteúdo categórica (BARDIN, 1977) com auxílio do *software* de análise de dados NVivo Pro 12. Essa fase incluiu o desmembramento dos dados brutos (separação de frases do material analisado que sirvam como elementos básicos para análise; a releitura de cada segmento do texto para identificação de passagens que representassem os aspectos buscados), bem como a identificação e codificação dos elementos.

Discussão

Neste estudo, investigamos a influência dos fatores *pessoais, familiares e externos* em torno do deslocamento universitário dos jovens. Observamos que esses fatores englobam aspectos de grande relevância e são parte da rotina dos jovens, repercutindo em múltiplas questões, como: custo de transporte, qualidade, renda, tempo de percurso, horário de transporte, etc. Consideramos na análise de dados, como elementos de sentido, os fatores supracitados, e apontados por Vasconcellos (2012), os quais sugerem desafios enfrentados pelos jovens.

Foram identificadas 12 referências dos jovens a *fatores pessoais* (idade, gênero, estado civil e renda), 29 para os *fatores familiares* (custo com transporte, modal, local de residência e atividades não ligadas aos estudos) e 255 para *fatores externos* (distância de deslocamento, transporte, horário, qualidade e quantidade, condições de acessibilidade no transporte e das calçadas, superlotação, segurança, acidente, assalto, assédio, protestos, tempo de percurso, trânsito lento, qualidade das vias públicas e das calçadas). Estes últimos serão foco de nossa discussão, posto que se trata de uma dimensão que se revela muito presente nas experiências e desafios desses jovens.

A *falta de segurança* foi considerada atributo bastante relevante. Muitas respostas voltaram-se para a questão no trajeto até a universidade e principalmente na volta, visto que muitos alunos estudam no período da noite, ressaltando acidentes e assaltos, como se observa na resposta de um aluno que reside no município de Altinho e trabalha meio período, estuda a noite e utiliza o transporte público para seu deslocamento até a faculdade; ele leva entre 45 minutos a 1 hora para chegar a instituição localizada em Caruaru, e relata: “Na volta pra casa como o horário é tarde muitas vezes por onde passo é perigoso.” [EL 12].

Além disso, o *tempo de percurso* juntamente com a *distância para deslocamento e local de residência*, foram constantemente levantados nas respostas dos jovens, pois muitos deles

gastam a maior parte do dia se deslocando para a faculdade. Quando se tem de conciliar o tempo de estudo com trabalho na mobilidade pendular, todo esse esforço acaba se tornando cansativo e até desmotivador. Morar em uma cidade que não possui essa acessibilidade a faculdade e que precise fazer esses deslocamentos constantes representa uma desvantagem.

Uma aluna que reside em Riacho das Almas, trabalha em horário integral e vai até a instituição localizada em Caruaru diariamente todas as noites em transporte público, despende entre 1 a 2 horas por dia em deslocamento. Ela relata:

“Acredito que o maior desafio é conciliar a correria do dia a dia com a faculdade, pois o tempo que eu tenho entre a hora que eu saio do trabalho e a hora que o ônibus da faculdade sai é muito curto, e as vezes eu acabo perdendo o ônibus impossibilitado que eu assista aula.” [EL 135]

O custo para se deslocar de uma cidade a outra, ou se manter em uma só, é alto e acaba se tornando um desafio para esses jovens que necessitam viajar ou residir em um lugar. As universidades se localizam em cidades movimentadas, então aqueles que moram em cidades vizinhas pequenas precisam custear essa migração. Dada a realidade da qualidade de vida de cada jovem, um elemento de alta relevância foi o *custo com transporte* juntamente com a sua *qualidade*. O alto custo com transporte é algo desafiador na vida dos estudantes universitários, muitas vezes é cobrado um preço em que é difícil ser pago.

Além disso, o transporte traz consigo diversas objeções para transportar e fazer viagens longas todos os dias, desde o deslocamento propriamente dito, passando pela manutenção das frotas, que precisa estar em perfeitas condições, garantindo conforto, segurança e tranquilidade aos passageiros. O relato de custos, mensalidade e passagem se interligam, formando uma junção realista e desafiadora enfrentada por esses universitários, pois além de enfrentar com altos orçamentos de deslocamento, também é necessário arcar com despesas de casa e moradia.

Uma dimensão não antecipada no arcabouço de Vasconcellos (2012) consiste nos *fatores tecnológicos*, mas a pesquisa identificou uma ênfase grande na relação desses jovens com a dimensão tecnológica da mobilidade durante a graduação; foram identificadas 83 referências dos jovens a esses fatores.

O *smartphone* é um elemento crucial nessa interface, tanto com o espaço físico, quanto com o deslocamento para guiar, apoiar e dar suporte no processo de formação acadêmica. Diante de um leque de possibilidades e mediante as facilidades da utilização de diferentes aplicativos do celular, fica nítida a importância desse aparelho na rotina dos jovens universitários. Hoje, os estudantes utilizam o meio eletrônico como formas de comunicação, previsão de chegada de transporte, avisos, grupos de estudos, passatempo, etc., como ressalta na resposta de uma entrevistada residente de Gravatá, estudante em Caruaru, que despende de 45 minutos a 1 hora no transporte particular contratado: “Ele [o smartphone] serve para avisar e saber eventuais problemas, imprevistos; [como] forma de comunicação; [como] meio de entretenimento” [EL 107].

Utilizar o *smartphone* e suas funcionalidades, passou a fazer parte da vida dos acadêmicos. O uso de *aplicativos* para confirmação do transporte público, como o *Cittamobi*, está cada vez mais frequente, pois ele atualiza o horário do ônibus estimando a sua chegada ao ponto. Uma aluna relata que o smartphone “influencia completamente, uma vez que através dele podemos ter uma noção sobre horário de ônibus, solicitar o serviço de algum aplicativo de transporte(...)” [EL 48]. Solicitar motoristas de aplicativos, como o *Uber*, foi bastante comentado nas respostas dos jovens. Assim, esses aplicativos acabam se tornando aliados na vida acadêmica dos estudantes, facilitando para o jovem que utilizam esses meios.

Considerações finais

Este trabalho buscou, a partir de relatos de estudantes universitários, compreender os desafios presentes ao longo de sua experiência universitária. A forma como os aspectos investigados influenciam no deslocamento dos jovens que os vivenciam foram colocados em evidência. Observou-se que para melhorar espaços de convivência é preciso compreender que grupos de diferentes perfis usam a cidade de maneira diferente. A forma de deslocamento dos jovens muda de acordo com sua renda, custo de transporte, ou quando o estudante possui vale-transporte, no caso de transporte público; usar um automóvel próprio; andar a pé, para quem mora perto da instituição, e até transportes fretados, taxis comuns, e até por aplicativo que acabou se tornando regular para alguns estudantes.

O estudo evidencia, em especial, a necessidade de avaliarmos a mobilidade urbana a partir de suas dimensões tecnológicas também. Este esforço de pesquisa aponta que na esfera de deslocamentos em que jovens se engajam no dia-a-dia, além de fatores pessoais, familiares e externos, as tecnologias digitais influenciam suas experiências espaciais na cidade, bem como em suas percepções acerca da cidade e suas escolhas.

Assim, é preciso compreender que a vida de cada jovem é marcada por um conjunto de experiências, individuais, familiares e coletivas e são também atravessadas por dimensões como gênero, renda, etnia, habitação. Não é possível falar em jovens sem levar em conta suas condições de vida, suas oportunidades, sonhos que se realizam ou não na cidade. O arranjo socioespacial da cidade, sua organização e forma como é produzida interfere no modo como cada jovem irá se apropriar através do uso do espaço, influenciando na construção de diferentes juventudes.

Referências

- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. 3ª ed. Lisboa: Edições 70, 1977.
- BRASIL. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep). **Plano Nacional de Educação PNE 2014-2024: Linha de Base**. – Brasília, DF: Inep, 2015.
- BERGMAN, L; RABI, N.I.A.de. **Mobilidade e política urbana**: subsídios para uma gestão integrada. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2p005
- CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CERTEAU, M. de. **A Invenção do Cotidiano**: Artes de Fazer. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1996.
- CRESSWELL, T. Mobilities i: Catching up. **Progress in Human Geography**. 35 (4): 550-8, 2011.
- IBGE. **Síntese de indicadores sociais**: uma análise das condições de vida da população brasileira: IBGE, Coordenação de População e Indicadores Sociais. - Rio de Janeiro: 2016
- JENSEN, O. B. “Facework, Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City”, 2006.
- LEMOS, A. Cultura da Mobilidade. **Revista FAMECOS**. Porto Alegre, nº 40, dez, 2009
- MERRIAM, S. B. **Qualitative research and case study applications in education**. 2. ed. San Francisco: Jossey-Bass, 1992
- RICHARDSON, R. J. **Pesquisa Social: Métodos e Técnicas**. 3ª ed. São Paulo: Atlas, 1999.
- VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC, 2012.
- URRY, J. **Mobilities**. Malden: Polity Press, 2007.
- WHYTE, W. H. **City: Rediscovering the Center**, 2009.