



FACULDADE VALE DO SALGADO-FVS
BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO

BRUNO JOSÉ DE MIRANDA BORGES

**O IMPACTO DA TECNOLOGIA NA MOBILIDADE URBANA: UM ESTUDO
SOBRE A IMPLANTAÇÃO DO UBER NA CIDADE DE ICÓ-CEARÁ**

ICÓ-CE
2018

BRUNO JOSÉ DE MIRANDA BORGES

**O IMPACTO DA TECNOLOGIA NA MOBILIDADE URBANA: UM ESTUDO
SOBRE A IMPLANTAÇÃO DO UBER NA CIDADE DE ICÓ-CEARÁ**

Trabalho de conclusão de curso apresentado a Faculdade Vale do Salgado/FVS, como requisito para a obtenção de título de bacharel em administração sob orientação do Prof. João Carlos da Cruz de Lima.

ICÓ- CE
2018

O IMPACTO DA TECNOLOGIA NA MOBILIDADE URBANA: UM ESTUDO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DO UBER NA CIDADE DE ICÓ-CEARÁ

Bruno José de Miranda Borges¹
João Carlos da Cruz de Lima²

RESUMO

O presente trabalho apresenta a análise e demonstração de como uma possível implantação do Uber pode afetar a mobilidade urbana numa cidade do interior, o objetivo é verificar se a população considera o Uber como uma melhoria para mobilidade. Para desenvolvimento do tema, a metodologia utilizada foi quantitativa para tabular os dados e qualitativa para interpretação dos resultados. Diante do objetivo geral definido em analisar como o serviço UBER pode melhorar a mobilidade urbana do município de Icó/CE. Para levantamento dos dados, foi aplicado uma pesquisa, onde 151 questionários foram respondidos e os principais resultados, foram que a população está insatisfeita com o atual serviço prestado, onde 86% dos respondentes usam transporte próprio para se mover na cidade, 71% responderam que não estão satisfeitos com o atual serviço de mobilidade urbana no município, 71% dos respondentes afirmaram que as taxas não estão adequadas ao serviço prestado, 84% afirmaram que utilizariam o serviço UBER se tivesse na cidade e 94% dos respondentes acreditam que poderia melhorar a mobilidade urbana no município. Diante destes resultados, acreditasse que a implantação desse serviço vai colaborar diretamente para a melhoria dos serviços de mobilidade urbana no município, oferecendo a população mais uma alternativa de transportes.

Palavras Chave: Uber. Implementação. Mobilidade Urbana.

ABSTRACT

The present work presents the analysis and demonstration of how the possible implantation of Uber can affect the urban mobility in a city of interior, the objective is to verify if the population considers Uber as an improvement for mobility. For the development of the theme, the methodology used was quantitative to tabulate the data and qualitative for interpretation of the results. In view of the general objective defined in analyzing how the UBER service can improve the urban mobility services of the municipality of Icó/CE. To collect data, a survey was applied, where 151 questionnaires were answered and the main results were that the population is dissatisfied with the current service provided, where 86% of respondents use their own transportation to move in the city, 71% responding 71% of the respondents stated that the rates are not adequate for the service provided, 84% stated that they would use the UBER service if they had one in the city and 94% of the respondents believe that they could improve the service. urban mobility in the municipality. Given these results, believe that the implementation of this service will directly contribute to

¹ Bruno José de Miranda Borges Graduando do Curso de Administração da Faculdade Vale do Salgado/FVS- Brunojose3m@hotmail.com

² João Carlos da Cruz de Lima Professor da Faculdade Vale do Salgado/FVS, Especialista em engenharia de software, Orientador dos cursos de Graduação em análise e desenvolvimento de sistemas e administração da Faculdade Vale do Salgado/FVS -carlos@fvs.edu.br

the improvement of urban mobility services in the municipality, offering the population another alternative transportation.

Keywords: Uber. Implementation. Urban mobility.

1 INTRODUÇÃO

Inovações constantes, novas tecnologias e novas formas de utilização são lançadas todos os dias, mudando a forma como as pessoas interagem e desenvolvem suas atividades do dia a dia. Estas novas tecnologias buscam satisfazer a uma necessidade específica de um público alvo, sempre apresentando soluções que surpreendem aos usuários e mudam a forma de relacionamento com o cliente e com o mercado.

Estas inovações constantes, lançaram um novo sistema de mobilidade que mudou a forma como as pessoas se locomovem, lançado em 2009 O Uber. A empresa UBER foi fundada no ano de 2009, por dois empreendedores americanos do Vale do Silício, Travis Kalanick e Garret Camp e foi lançada oficialmente ao mercado no mês de março de 2010 na cidade de São Francisco, com apenas alguns carros e poucos funcionários. A UBER traz como grande diferencial o uso de seu aplicativo para utilização dos serviços. Com o surgimento do UBER, foi apresentado aos consumidores novos meios de se locomoção barata e fácil. Diferente do tradicional táxi, a UBER trouxe uma inovação nos serviços de transporte, pois através do uso do aplicativo para aparelhos de celular, o cliente acessa o serviço e adiciona destino, e pelo GPS (global positioning system), o aplicativo localiza o motorista que está mais próximo ao passageiro, mostrando a placa, o veículo, a foto do motorista e avaliação dos usuários que ele já transportou, disponibilizando já no pedido o valor que será cobrado para o serviço. Em seguida o motorista mais próximo que aceitar o pedido, vai a localização do cliente para buscalo e assim efetuar a corrida.

Mesmo oferecendo os mesmos serviços relacionados ao transporte de pessoas, o Uber ganhou destaque devido suas diferenças que atraem mais o consumidor. Exemplo disto é a possibilidade de o usuário avaliar o motorista a cada corrida e essa avaliação fica disponível para novos usuários. Como o serviço UBER da liberdade aos motoristas, alguns oferecem, como forma de conquistar seu cliente,

um chocolate, água, suco, pois o que realmente interessa é o conforto e a rapidez no serviço oferecido, Assim conquistando os clientes principalmente pela qualidade de seus serviços

Enquanto os táxis continuam com sistema tradicional oferecendo corridas caras e sem garantia que não haverá ludibrio, normalmente cobrando um preço maior e injusto, o serviço Uber vai crescendo, a busca por táxi vem diminuindo, com isso surgiu a discórdia entre os dois serviços amplamente divulgado pela imprensa.

Devido ao Uber não possuir regularização e ter como padrão cobrar pela quilometragem rodada e possuindo o preço dinâmico, acaba sendo sempre mais em conta do que o taxi, o qual permanece com taxa fixa e o sistema de bandeiras 1 e 2. Diante deste fato, os taxistas acusam a Uber por concorrência desleal e o Uber por sua vez afirmava estar no livre mercado.

Com a indignação dos taxistas foram realizadas manifestações em algumas capitais para a proibição do Uber, ocorrendo também muitos casos de agressões contra motoristas que prestam este serviço, tornando um assunto muito debatido pela comunidade e autoridades responsáveis. Em algumas capitais foi proibido o uso do serviço, porém isso não impediu de motoristas do Uber trabalharem “às escondidas” correndo risco de serem multados ou agredidos por taxistas.

Apesar de todas estas divergências, o serviço foi liberado na maioria das capitais brasileiras e o movimento contra o Uber perdeu força devido à alta aprovação do público e muitos taxistas perceberem que ingressar no Uber era mais vantajoso que continuar em confronto desnecessário. Atualmente o senado tem transitado com projeto para regulamentação do Uber sem previsão para um acordo.

A mobilidade urbana em cidades de interior é uma forma de mercado de baixo destaque e pouco analisado. De acordo com o IBGE citado por Crispin (2015), o Ceará possui 92 cidades com população acima de 20 mil, onde cerca de 90% delas, ainda não realizaram planos municipais para a mobilidade urbana. Os transportes pagos tem oferecido um grau de satisfação com a implementação do Uber.

Segundo Miranda e Fuscaldo (2015) apesar de pressionadas pelas corporativas e associações de táxi, o Uber mantém um feedback positivo que recebeu dos usuários de seus serviços. Diante do crescimento deste tipo de serviço em todos os estados brasileiros e da grande aceitação dos usuários, buscou-se reunir dados/informações com o propósito de responder ao seguinte problema de

pesquisa: A implementação do Uber pode contribuir com a melhoria da mobilidade urbana do município de Icó-Ceará?

Desse modo, definiu-se como hipótese de pesquisa que a UBER melhora a mobilidade urbana no município de Icó no estado do Ceará, através de um serviço rápido e mais barato, oferecendo a população uma nova forma de transporte o qual pode melhorar, consideravelmente, a maneira que as pessoas se deslocam nesta cidade.

Diante do contexto apresentado sobre o serviço de transportes UBER, e da importância do melhoramento da mobilidade urbana, o presente trabalho tem como objetivo geral, Analisar como o serviço Uber pode contribuir para a melhoria do nível de qualidade dos serviços de mobilidade urbana prestados para o município de Icó/CE.

As informações obtidas foram analisadas para compreensão da demanda de clientes para o mercado da mobilidade e demonstrar se a aprovação e necessidade para implementação do Uber, fornecendo informações que auxiliarão no entendimento da mobilidade e suas necessidades e demonstrar se é viável a implementação do Uber.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana é um assunto que há anos vem sendo estudado e debatido, e há alguns anos foi aprovada pelo congresso, à lei 12.587/12 a lei da mobilidade urbana, o qual se tornou um instrumento fundamental para crescimento sustentável das cidades do nosso Brasil, que tem como objetivo a melhoria e acessibilidade e a mobilidade das pessoas e cargas nos municípios e integração nos diferentes modos de transportes.

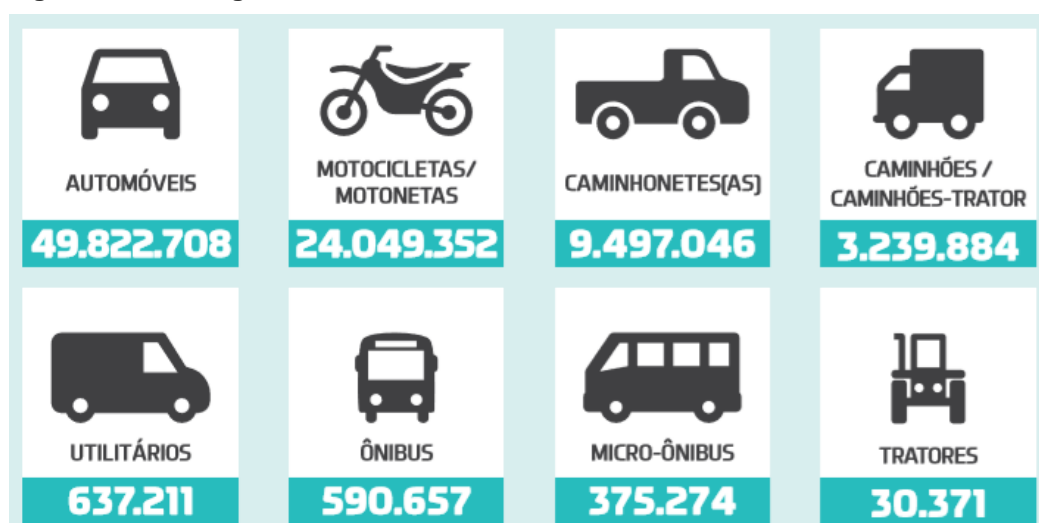
Os graves problemas de transporte também têm causado no país a percepção generalizada de uma espécie de mal-estar coletivo, que é resultado direto dos congestionamentos e das horas em que as pessoas passam no trânsito, especialmente nos trajetos casa/trabalho, bem como do aumento do número de acidentes, inclusive aqueles envolvendo o transporte público. Cidades como Goiânia, Brasília, Fortaleza e Natal, que há pouco tempo não experimentavam

problemas de transporte urbano decorrentes do crescimento acelerado e descontrolado, passaram a conviver cada vez mais com congestionamentos. PAULA E BARTELT (2016)

Ainda segundo os mesmos autores, desde o início dos anos 2000, nas dez principais regiões metropolitanas, tem ocorrido um aumento gradual no tempo gasto nos deslocamentos diários. Entre 2001 e 2010 o tempo médio de deslocamento nessas regiões metropolitanas passou de 38,1 para 43,3 minutos. Embora pareça pouco é um aumento expressivo por se tratar de uma média. Nas duas maiores regiões metropolitanas, São Paulo e Rio de Janeiro, o tempo de deslocamento apontado pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) é de 47,2 e 50,7 minutos, respectivamente.

Os custos de deslocamento, segundo Paula e Barlet (2016) estão também diretamente relacionados à garantia do direito, que toda pessoa tem, de um padrão de vida capaz de assegurar a si e a sua família saúde e bem-estar. Sendo assim, é preciso lembrar que os gastos das famílias com transporte no Brasil vêm aumentando gradativamente nas últimas décadas. Na década de 1970, segundo o IBGE, 11,2% das despesas das famílias eram despendidas com transporte. No início dos anos 2000, 18,4% do orçamento familiar já era destinado às despesas com esse objetivo. No final desta década, esse percentual chegou a 19,6%, se igualando praticamente aos gastos com alimentação, que representavam 19,8% no mesmo período considerado.

Figura 1: Quadro geral de veículos no Brasil



Fonte: Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN – 2015. disponível em <http://ibge.gov.br/cidadesat/xtras/home.php?lang=>. acesso em 24/05/2018.

Como se pode observar na figura 1, a frota brasileira de veículos chega a quase 50 milhões de automóveis, 24 milhões de motocicletas, 9,5 milhões de caminhões, 637 mil utilitários, 590 mil ônibus, 375 mil micro-ônibus e mais de 30 mil tratores, dando um total de mais de 85 milhões de veículos rodando no país em 2016, um número bastante considerável que deve ser observado quando se pensa em mobilidade urbana.

Segundo Pianegonda (2017) a política Nacional de Mobilidade Urbana passou a propor que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, dentre outros, elaborem e apresentem um plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. A Lei determina que estes planos priorizem transporte motorizado e os serviços de transporte público coletivo.

Para Junior (2017) uma questão referente à mobilidade urbana que necessita ser resolvida é o tempo de deslocamento, que vem constantemente aumentando não só pelos excessivos congestionamentos e trânsito lento nas ruas das cidades, mas também pelo crescimento desordenado da população e veículos, existem diversas soluções que podem nos ajudar nesse problema, começando então como incentivo aos transportes de massa e o uso de bicicletas, com a construção de ciclovias, os deslocamentos com veículos seriam mais rápidos e menos frequentes. No Brasil pessoas preferem o seu veículo individual, por haveres coletivos com superlotação e com uma má qualidade do transporte público.

Para Pena (2017) a mobilidade urbana, assim sendo, as condições oferecidas pelas cidades para garantir a livre circulação de pessoas entre as suas diferentes áreas, ainda é um dos maiores desafios na atualidade tanto para o Brasil para vários outros países. Ainda é crescente o número de veículos individuais que promove o inchaço do trânsito, dificultando a locomoção ao longo das áreas das grandes cidades, principalmente nas regiões onde há maior concentração dos serviços e empregos.

De acordo com Maciel (2008) as Cidades estão com as ruas cada vez mais preenchidas pela ocupação de veículos automotores, com um aumento notável nos problemas de congestionamento, e preocupantes acidentes e violência no trânsito. Dessa forma, podemos buscar incentivos os meios de transporte como a bicicleta. Além de contribuir para essa questão, ajudam a reduzir a emissão de poluentes na atmosfera e melhorar a qualidade de vida da nossa população no meio urbano. Por

isso, a construção de ciclofaixas e ciclovias surgem como uma saída viável e bastante inteligente.

Sautchuk (2013) argumenta que a má qualidade do transporte público e as tarifas cobradas afetam a ampla maioria da população. Desse modo o pedestre, o ciclista e o portador de deficiência padecem com infraestruturas precárias e degradantes. Em calçadas e faixas de pedestres são descuidadas, quando existem. Rampas são raridades. E a ciclovia é vista como um equipamento de lazer, infelizmente não como uma via de transporte. De modo que a prioridade é dada ao automóvel particular, o menos democrático dos meios de transporte.

Ainda pode-se acrescentar a qualificação dos espaços de circulação de pedestres. Criando novas conexões em ruas, a movimentação a pé, principalmente em pequenas cidades é muito utilizada. Precisa-se de planos mais imediatos, não adianta apenas planejar e não colocarmos em prática mesmo em cidades de pequeno porte.

Para Saboya (2011) de fato a incitar áreas residenciais de uso misto, de forma a tornar desnecessárias as necessidades de viagens de automóvel para acessar pequenos comércios e serviços, podendo ser explorado por pedestres e até ciclistas. Existem casos em que as ruas são extensas e prejudicam o trânsito concentrando a movimentação em apenas algumas ruas principais. Isso não apenas facilita o tráfego veicular incluindo automóveis, até mesmo ônibus, preferencialmente o movimento de pedestres e de ciclistas, e ainda pode estimular o aparecimento de pequenos novos comércios. Contando também para os projetos de parcelamento do solo, que devem se manter em dimensões moderadas para os bairros e para as conexões entre ruas sempre, conectar-se com o sistema viário do espaço de forma a realizar as melhorias necessárias para a locomoção urbana.

São pequenas soluções que colocadas em prática, trariam bastantes impactos positivos, como andar de bicicleta para lugares próximos, dar caronas quando estiver sozinho no carro, ajudar as mulheres e até os homens a se sentirem confortáveis e protegidos em transportes públicos.

De acordo com o que Blume (2016) diz é cada vez mais comum ver pessoas se deslocando de bicicleta nas grandes cidades. Infelizmente, esse é um meio de locomoção ainda pouco priorizado no trânsito brasileiro, a extensão de ciclofaixas e ciclovias nos grandes centros ainda é muito menor que a extensão de vias

dedicadas para veículos motorizados, e isso obriga muitos ciclistas a fazerem percursos complicados por vias compartilhadas com carros, causando pequenos conflitos, quando não acidentes e mortes.

Segundo Pena (2017) a eficiência do uso das bicicletas como meio de superar o problema da mobilidade no Brasil ainda é questionada por muitos. e que o tráfego de pedestres também têm relação com uma forma desejável de organização das cidades, em que grande parte das pessoas moraria perto de seu local de trabalho, diminuindo assim diariamente a necessidade do uso do automóvel, pois quanto mais pedestres na rua, menos carros e mais segurança para os mesmos.

2.2 UBER

Com a constante mudança e crescimento nas tecnologias surgem cada vez mais novos aplicativos com recursos criados para facilitar a realização de atividades do nosso cotidiano, alguns desses aplicativos se destacam trazendo inovação com melhorias ao mercado como o Uber.

O serviço de transportes UBER é um dos pioneiros no mercado de economia colaborativa. Segundo Botsman e Rogers (2010) a economia colaborativa é a rápida expansão da troca, partilha, comércio e aluguel de bens e serviços que foram reinventados através de novas plataformas e tecnologias, sendo capazes de criar um ambiente que conecta pessoas a outras pessoas em uma escala nunca antes vista.

Ainda segundo os autores Botsman e Rogers (2010), esta “revolução social implica na utilização de recursos compartilhados e abertos por meio de diversas plataformas a fim de criar ou agregar valor que, por sua vez, trará benefícios para a comunidade”. Este tipo de economia é baseado na confiança, o que é considerado sua principal moeda de troca, pois sem ela a colaboração entre as partes envolvidas não seria possível e o consumo falharia.

O UBER é um aplicativo para dispositivos de comunicação móveis, que conecta os usuários com os automóveis de passageiros com condutor cadastrados no serviço, utilizando o GPS do telefone celular para descobrir a localização do passageiro e conectá-lo ao motorista disponível mais próximo de forma rápida e com conforto (UBER, 2018).

A empresa UBER (Uber é uma gíria que significa super, mega, ultra, muito, melhor, cool) foi fundada no ano de 2009, por dois empreendedores americanos do Vale do Silício, Travis Kalanick e Garret Camp e foi lançada oficialmente ao mercado no mês de Março de 2010 na cidade de São Francisco, com apenas alguns carros e poucos funcionários.

A aceitação dos serviços prestados pela Uber foi tão grande que, segundo a revista Exame (2015), recebeu cerca de \$5.9 bilhões em aportes financeiros ao longo dos seus seis anos de existência, incluindo o valor de \$1.2 bilhões feito pela Google Ventures e BlackRock em junho de 2014. (UBER, 2018)

No Brasil a primeira cidade a receber o Uber foi o Rio de Janeiro, em maio de 2014, seguida de São Paulo, no final de junho do mesmo ano, onde foi inaugurado pela modelo brasileira Alessandra Ambrosio. Em seguida, foi a vez de Belo Horizonte receber o Uber, em setembro de 2014. Em janeiro de 2016 o Uber começou a operar em Campinas, sendo a primeira cidade do interior a receber esse serviço, seguida pela Baixada Santista que opera desde fevereiro de 2016. Em 29 de janeiro de 2016 passou a operar também em Goiânia. Em 18 de março o Uber chegou a Curitiba.

No dia 28 de abril de 2015 a Justiça de SP determinou a suspensão liminar do aplicativo Uber no Brasil, contudo em 04 de maio de 2015 a liminar foi revogada. Voltando a ser novamente suspensa pela Câmara de São Paulo no dia 30/06/2015. Em 10 de maio de 2016, o prefeito Fernando Haddad assinou um decreto regularizando o Uber na Capital.

Até outubro de 2016, a Uber estava presente nas cidades de Natal, Belo Horizonte, Brasília, Campinas, Campo Grande, Curitiba, Fontaleza, Maceió, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador, Grande São Paulo, Jundiaí, Londrina, Uberlândia, Vitória e Sorocaba.

Em dezembro de 2016, deu início das operações em várias outras cidades, como Campos dos Goytacazes, Montes Claros, Joinville, Blumenau, Aracaju, Uberaba e Região dos Lagos. Em Pelotas e em Rio Grande no Rio Grande do Sul, o serviço início em 18 de agosto de 2017.

Esta expansão rápida do serviço nos últimos 3 anos no Brasil, é motivado pelo grande crescimento de usuários do serviço, onde as pessoas estão trocando os outros meios de transporte para a comodidade do Uber, esta mudança incentiva

estudos sobre o comportamento destes usuários e as características comuns no processo de decisão de compra dos mesmos.

Diante deste contexto, observando tanto o crescimento de usuários quanto ao crescimento da UBER, observou-se a importância de estudar o comportamento do consumidor deste tipo de serviço, como também, o processo de decisão de compra e suas principais características.

Para Olmos e Favera (2017) o Uber é um aplicativo que possibilita as pessoas solicitarem um serviço de transporte por meio de seu smartphone, serviço esse que é prestado e, depois de cobrado uma taxa que é calculada por quilometragem percorrida e o tempo permanecido dentro do veículo.

Porém com a chegada do Uber ocorreu grande debate e insatisfação de taxista. Os principais motivos contra se baseavam em não haver regulamentação ser taxado como concorrência desleal e ser acusado de não ter segurança por não haver fiscalização para tal serviço.

Segundo Miranda e Fuscaldo (2015) taxistas tendem contra a chegada do Uber alegando em resumo, que o Uber presta serviços idênticos, mas se posicionam a margem das obrigações legais que táxis comuns cumprem.

Para Olmos e Favera (2017) A confusão existente entre o trabalho de taxista e motoristas do Uber gerou polêmica, pois muitos taxistas não aceitam a permanência desse aplicativo, principalmente por acharem que as pessoas vão deixar de usar táxi para utilizar Uber, de modo que perderiam espaço.

Apesar de toda essa problemática com a realização de protestos e até registros de casos de violência por parte dos taxistas com motoristas Uber. O Uber ganhou aprovação do público, por oferecer um serviço diferenciado e de qualidade.

De acordo com Telésforo (2016) Seguramente e de forma imediata os usuários aprovaram a utilização do aplicativo ao comparar com serviços de táxi com os prestados pelo Uber ao relatar sobre as vantagens que possuíam tais como Modernidade, limpeza, educação dos motoristas, pontualidade, gentileza, dentre outros. A implementação do Uber foi um choque com a proposta de oferecer uma nova opção de transporte privado e oferecendo serviços mais baratos que táxis e acabando com o monopólio do mesmo.

Para Esteves (2015) o objetivo do Uber é adentrar no mercado de táxi com a intenção de oferecer um substituto perfeito e não regulado pelo governo, sendo

assim, na visão de Telésforo (2015) o Uber conecta passageiros e motoristas com a proposta de redução ou eliminação das falhas visíveis pela regulamentação, notando a falta de efetividade das normas para garantir o benefício do público. O Uber passou por períodos a ser decidido pela justiça se seus serviços eram legais ou ilegais, Por conta das reivindicações dos taxistas. Mesmo com grande apoio da população em muitas cidades foi proibido o uso do Uber.

De acordo com Olmos e Favera (2017) a questão pouco analisada e debatida para decisão de proibição do Uber pelo governo é a opinião do consumidor sobre esses serviços de transporte, pois são eles que fazem existir táxi e Uber.

Segundo Miranda e Fuscaldo (2015) para o consumidor pouco importa a espécie que se enquadram os serviços em conflito. O Usuário deseja utilizar esse transporte de forma segura, precisa e com meio de pagamento com preços justos.

O Surgimento de aplicativos como Uber com intuito de atuar num mercado já existente foram criados por uma real necessidade de melhoria não atendida pelo mercado atual.

Para Viegas e Silva letra (2016) Os serviços realizados pelos taxistas não preenchem o critério necessários para a caracterização de qualidade no serviço público.

De acordo com Olmos e Favera (2017) é necessária à observação de pontos positivos e negativos para implementação de novos aplicativos no mercado, especialmente para consumidores.

2.3 DESENVOLVIMENTOS DO TRANSPORTE URBANO

O desenvolvimento de transporte privados em cidades do interior é um assunto pouco analisado e estudado. E as poucas informações disponíveis foram adquiridas pela participação no comércio. O Brasil tem se desenvolvido no mercado de transporte através da iniciativa e inovação de empresas privadas como Uber.

Quem usa todos os dias os transportes públicos já percebeu e não é de hoje, a deficiência do mesmo. Agora, o IBGE³ confirma em número o que todos eles sabiam. No Brasil, falta planejamento para os sistemas de transporte público. E sem

³ Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2013/07/ibge-divulga-pesquisa-que-retrata-deficiencias-do-transporte-publico.html>. Acesso em 24 de mai. 2018

plano os municípios não levam em conta as reais necessidades dos usuários na hora de investir. Agora, o IBGE confirma em número o que todos eles sabiam. No Brasil, falta planejamento para os sistemas de transporte público. E sem plano os municípios não levam em conta as reais necessidades dos usuários na hora de investir.

A Pesquisa de Informações Básicas Municipais revela que 96% das cidades brasileiras não têm um plano de transporte. Entre os municípios com mais de 500 mil habitantes, quase 45% não têm um planejamento para o setor. O tipo de transporte também foi pesquisado. Menos de 1% das cidades tem metrô; 2,5% possuem trem; 38%, ônibus municipal; e em 67,7%, circulam vans.

De acordo com Pero e Stefanelli (2015) podemos observar que um dos meios mais utilizados para mobilidade urbana assim como os públicos nos últimos tempos são os automóveis particulares, eles ajudam com que possamos nos locomover mais rápido para diferentes zonas da cidade, a chegada do Uber já ajudou bastante a melhorarem a prestação do serviço, já que agora há mais concorrência.

Com base no que afirma Bispo(2015) no nosso país essa ainda é uma questão de suma preocupação, pois a mobilidade urbana tem tomado grandes proporções tendo em vista o fluxo diário de pessoas nos grandes centros urbanos de diversas zonas da cidade, e a reconhecida péssima qualidade dos serviços de transporte público, que além de não cumprirem com seu devido propósito em questão de serviço, qualidade ou planejamento, ainda relegam a população a condições degradantes e de custo não tão acessível.

Para Rosa (2017) outro aspecto é que a tecnologia da informação tem grande importância para mobilidade urbana, pois nos últimos tempos podemos observar criação de aplicativos e serviços com acesso às mais diversas necessidades, assim promovendo crescente utilização de transportes particulares de auto comoção individuais e coletivos de modo que passam a reduzir o número de veículos, assim viabilizando a logística da mobilidade urbana.

De acordo com Nogueira (2017) o aplicativo Uber enriquece um setor de suma importância e grande potencial em combater a poluição ao meio-ambiente, lembrando que serve de alternativa aos proprietários de carros, os quais podem optar por deixar o automóvel na garagem, pois pode contar com serviço de qualidade e de preço acessível. Sendo assim, o aplicativo estaria cumprindo uma

diretriz da Polícia Nacional de Mobilidade Urbana, na qual podemos ter como meta, a melhoria da eficiência, de forma sustentável, do transporte urbano.

Para Blume (2016) Tendo em vista que a implementação de tecnologias alternativas está sendo cada vez mais adotada no nosso país, sendo uma forma mais rápida de contornar o problema de mobilidade. Todas as cidades deveriam adotar esse método, porém algumas infelizmente não possuem espaço ou estrutura necessária para os serviços.

Segundo o autor Enck (2016) devido à grande tecnologia, o futuro da mobilidade urbana é extremamente plausível, pois os efeitos previsíveis da nova onda dos carros autônomos, mas, como as demais revoluções tecnológicas já demonstraram, os impactos de uma nova tecnologia geram também efeitos, que moldam a sociedade e a provocam mudanças na forma como vivemos.

Para Olmos e Favera (2017) os aplicativos de celulares e smartphone estabelecem uma conexão rápida e acessível, facilitando o contato com o motorista e o cliente, diminuindo assim o tempo de espera, podendo o motorista ir até ele, podendo ainda aumentar o número de rotatividade, pois é possível encontrar novas chamadas durante o percurso.

Com base em que Oliveira (2017) afirma, há uma necessidade de se deslocar diariamente para cumprir tarefas e deveres, é muitas vezes um desafio para quem vive nas cidades. Desafio que se impõe também aos gestores que precisam planejar um sistema integrado, sustentável e capaz de atender à demanda da mobilidade urbana. Por tanto é de suma importância que essa demanda se popularize cada vez mais.

Para Pena (2017) as condições escassas de deslocamento de pessoas e mercadorias, principalmente de pessoas pobres, estão ainda impactadas, pois a mobilização urbana, adaptada em todo país mudaria de fato essa situação, melhorando a qualidade de vida da população. Mesmo com os gestores públicos se adaptando e procurando novos meios para combater a essa condição.

Com base no que Carvalho (2016) os desafios que os governos enfrentam para melhorar as condições de mobilidade da população urbana no Brasil ainda são grandes. Foram anos e anos decrescimento urbanos Fortes e com pouco planejamento, além de políticas públicas sempre voltadas para o desenvolvimento

do transporte motorizado individual em detrimento do transporte público e do transporte não motorizado.

3 METODOLOGIA

A Pesquisa é de abordagem quantitativa. Para Gerhardt e Silveira (2009) métodos quantitativos tem suas raízes relacionado ao pensamento positivista pois enfatiza o logico dedutivo. Para levantamento das informações relacionadas ao tema, foi realizada pesquisa bibliográfica que segundo Gerhardt e Silveira (2009) Pesquisa bibliográfica é realizada através de referências de artigos teóricos já escritos e eletrônicos. A pesquisa também se classifica como exploratória Para Gerhardt e Silveira (2009) Tem o objetivo de proporcionar maior experiência e torná-lo mais evidente.

A pesquisa foi realizada no município de Icó/CE, através de um formulário eletrônico (Google Docs), o qual, com um questionário de 8 perguntas, foi enviado via e-mail e redes sócias (facebook, instagram e whastapp) para mais de 1000 pessoas, destas, 151 retornaram com respostas que foram tabuladas e interpretadas no capítulo 4 deste trabalho. A pesquisa foi desenvolvida com a população comum do município de Icó, Ceará. Tendo como critérios de inclusão; Pessoas comuns que vivem no município de Icó-Ceará; Pessoas com idade entre 18 a 70 anos. E foram excluídos, pessoas que não utilizam meios de transporte alternativo; Pessoas quem não tem acesso a a tecnologia

Diante disto, as informações obtidas foram analisadas através de gráficos, que darão uma maior compreensão sobre o tema estudado.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Como apresentado no desenvolvimento deste estudo, a mobilidade urbana é um problema brasileiro que necessita de estudo e atenção, pois, conforme dados apresentados por Ministério das Cidades, são mais de 85 milhões de veículos em circulação no Brasil e a infraestrutura para atender a este número é precária e precisa de muitas melhorias.

Com o tema deste trabalho direcionado para a mobilidade urbana e como o novo sistema de transportes UBER pode auxiliar na cidade de Icó/CE, foi desenvolvido um questionário com 8 questões para identificar a satisfação atual da população da cidade em relação a mobilidade urbana, e se a implantação do serviço UBER seria apropriado para esta cidade.

Após a definição do questionário de pesquisa, o mesmo foi transcrito para o Google Docs⁴ e enviado o link por email e pelas redes sociais para mais de 1000 pessoas, no período de 02 de abril a 21 de maio de 2018. Destes 1000 convites para responder, apenas 151 responderam ao questionário, os quais estão tabulados e interpretados a seguir.

4.1 Gênero

Em relação ao gênero dos respondentes, foram 88 ou 55% do gênero masculino e 73 ou 45% do gênero feminino, conforme apresenta a tabela 1 e gráfico um a seguir. O que se observa é o equilíbrio das respostas, ou seja, entende-se que desta forma, a opinião das questões a seguir são melhores distribuídas devido a este equilíbrio.

Tabela 1: Gênero

GENERO	Respostas	Porcentagem
Masculino	88	55%
Feminino	73	45%
TOTAL	161	100%

Fonte: Autor (2018)

⁴ Disponível em: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfej5cEMcF6jw6PrfvysQRZu3AIV-xGNxrXVDtkoZtL4u9B7g/viewform>

4.2 Idade

Em relação a idade dos pesquisados, tabela e gráfico 2, a maioria dos respondentes, 133 ou 88%, tem idade entre 18 e 28 anos, 2% tem entre 29 e 38 anos, 9% entre 29 e 48 anos e apenas 1% acima de 48 anos. Diante da maioria dos respondentes ter entre 18 e 28 anos, o que se observa é que é a geração que mais utiliza a internet e redes sociais, justificando o grande número de respondentes com esta idade.

Tabela 2: Idade

IDADE	Respostas	Porcentagem
de 18 a 28 anos	133	88%
de 29 a 38 anos	3	2%
de 29 a 48 anos	13	9%
mais de 48	2	1%
TOTAL	151	100%

Fonte: Autor (2018)

4.3 Qual o tipo de mobilidade urbana que você utiliza

Esta questão, tabela e gráfico 3, deixou bem claro o problema e a falta de transportes público de qualidade na cidade de Icó/CE, pois 86% dos respondentes usam transporte próprio para se mover na cidade, 20% utilizam moto-taxi, 17% utilizam o transporte intermunicipal e apenas 6% utilizam taxi, este último justificasse a baixa utilização devido ao preço e a própria idade da maioria dos respondentes, entre 18 e 18 anos, os quais, podem ser jovens estudantes ou iniciando a sua vida profissional.

Tabela 3: Tipo de transporte que mais utiliza

TIPO DE TRANSPORTE	Respostas	Porcentagem
próprio	86	57%
moto-taxi	30	20%
intermunicipal	26	17%
taxi	9	6%
TOTAL	151	100%

Fonte: Autor (2018)

4.4 Você está satisfeito com os serviços de mobilidade urbana atual apresentado pelo município

Atendendo a um dos objetivos específicos do trabalho, foi questionado aos pesquisados sua satisfação em relação aos serviços de mobilidade da cidade de Icó, onde, tabela e gráfico 4, ficou clara a insatisfação com 71% respondendo que não estão satisfeitos e apenas 11% dizendo que estão, os outros 19% dos respondentes ficaram na dúvida se estão ou não satisfeitos, talvez por não usarem periodicamente os meios de mobilidade disponíveis na cidade.

Tabela 4: Satisfação Atual

SATISFAÇÃO ATUAL	Respostas	Porcentagem
sim	16	11%
não	107	71%
talvez	28	19%
TOTAL	151	100%

Fonte: Autor (2018)

4.5 Você faria a utilização do UBER caso ele fosse implantado na cidade

Outra questão relacionada aos objetivos deste trabalho foi em relação a possível utilização do serviço UBER se ele fosse implantado, e como já era esperado, devido a aceitação do serviços comprovada em todas as cidade do Brasil e do mundo, 84% dos respondentes afirmaram que utilizariam este serviço se tivesse na cidade, 16% responderam que talvez utilizariam e nenhuma resposta negativa foi anotada. Indicando que este serviço ajudaria muito a mobilidade das pessoas da cidade de Icó/CE.

Tabela 5: Utilizaria o UBER

UTILIZARIA UBER	Respostas	Porcentagem
sim	132	84%
não	0	0%
talvez	26	16%
TOTAL	158	100%

4.6 Você acha que as taxas cobradas pela mobilidade situadas no município estão adequadas aos serviços prestados

Em relação ao custo dos meios de mobilidade disponíveis, conforme tabela e gráfico 6, 71% dos respondentes afirmaram que as taxas não estão adequadas ao serviço prestado, 10% acham que são adequadas e 19% ficaram na dúvida respondendo talvez. Isso comprava mais uma vez que além as insatisfação indicada na tabela e gráfico 4, os respondentes concordam na maioria que o que é cobrado não justifica o serviço prestado.

Tabela 6: Taxas de Transporte

TAXAS TRANSPORTE	Respostas	Porcentagem
sim	15	10%
não	107	71%
talvez	29	19%
TOTAL	151	100%

Fonte: Autor (2018)

4.7 Você acha que a implantação do UBER pode melhorar os índices de serviços da mobilidade urbana?

Após a identificação da insatisfação da atual mobilidade urbana de Icó, taxas inadequadas e da afirmativa que os respondentes utilizariam o serviço UBER se fosse implantado, foi perguntado se este serviço poderia melhorar a mobilidade da cidade, as respostas, tabela e gráfico 7, apresentam que 94% dos respondentes acreditam que poderia melhorar, 5% talvez e apenas 1% não. Indicando que, pela opinião das respostas, o serviço UBER iria ajudar bastante a mobilidade para Icó/CE.

Tabela 7: UBER melhora a mobilidade

UBER MELHORIA	Respostas	Porcentagem
sim	142	94%
não	1	1%
talvez	8	5%
TOTAL	151	100%

Fonte: Autor (2018)

4.8 Você considera fazer pagamentos pelo celular mais pratico

Para finalizar os questionamentos, foi perguntado se o pagamento por celular é prático, onde, conforme tabela e gráfico 8, 93% dos respondentes afirmaram que sim, pagar com o celular é mais prático, 6% responderam que não e 1% talvez. Este índice indica que por ser uma geração mais nova que respondeu este questionário utilizarem o celular constantemente, acaba por ficar prático para eles fazerem estes pagamentos por este dispositivo.

Tabela 8: Pagamento com celular

PAGAMENTO CELULAR	Respostas	Porcentagem
sim	140	93%
não	9	6%
talvez	2	1%
TOTAL	151	100%

Fonte: Autor (2018)

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como tema central focado no estudo da melhoria da mobilidade urbana da cidade de Icó/CE com a implantação do serviço de transportes UBER. Diante do tema exposto, foi desenvolvido o estudo bibliográfico sobre o tema, onde se observou que a frota brasileira de veículos(juntando todas as categorias), passa de 87 milhões, numero este que não para de aumentar, como também, pode-se observar que em tudo o país os problemas da mobilidade urbana são comuns, com transporte publico ineficiente e uma frota de taxis que até atendem a população, mas a um custo maior do que a maioria pode pagar.

O serviço UBER, como apresentado no decorrer do trabalho surgiu em 2009 e a primeira cidade a oferecer este serviço foi São Francisco nos EUA. A partir dai o serviço se espalhou rapidamente pelo mundo e chegou no Brasil, onde, praticamente, todas as capitais e grandes centros urbanos já tem o serviço disponível.

Icó no Ceará ainda não tem esta alternativa de mobilidade urbana, devido a isso, foi aplicado um questionário a população da cidade para identificar a sua satisfação em relação a atual mobilidade urbana e seu interesse neste novo serviço prestados pela empresa UBER.

Em resumo, os principais resultados, com a aplicação dos 151 questionários, foram que a população esta insatisfeita com o atual serviço prestado, onde 86% dos respondentes usam transporte próprio para se mover na cidade, 71% respondendo que não estão satisfeito com o atual serviço de mobilidade urbana no município, 71% dos respondentes afirmaram que as taxas não estão adequadas ao serviço prestado, 84% afirmaram que utilizariam o serviço UBER se tivesse na cidade e 94% dos respondentes acreditam que poderia melhorar a mobilidade urbana no município.

Diante dos resultados da pesquisa e de bom funcionamento do serviço UBER nas cidades onde já atua, foi possível responder ao questionamento central de pesquisa, ou seja, pode-se afirmar que o serviço UBER poderia melhorar a mobilidade urbana no município de Icó/CE.

Com a resposta ao problema, foi possível atender aos objetivos propostos, pois constatou-se a possível melhoria da mobilidade urbana através da pesquisa aplicada, pois este serviço oferece uma alternativa mais econômica para a população, não tão barata quanto ao transporte público, mas sim em relação ao serviço de taxi tradicional.

Diante do que foi apresentado, conclui-se que o a mobilidade urbana do município não atende aos anseios da população, o serviço de taxi é muito caro e, se for implantando, o serviço UBER poderá melhorar a mobilidade urbana do município devido a sua agilidade, facilidade e valores mais baratos.

Para finalizar, sugere-se para pesquisas futuras que sejam desenvolvido um estudo para identificar junto aos motoristas da cidade quais estariam dispostos o se cadastrar e ofertar o serviço UBER para a cidade de Icó/CE, podendo assim, propor a implantação do serviço de forma definitiva.

REFERÊNCIAS

BLUME, Bruno André. **Como melhorar a mobilidade urbana**. Disponível em: <<http://www.politize.com.br/alternativas-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 13 nov. 2017.

BOTSMAN & ROGERS, **What's mine is yours**: 2010. Disponível em: <https://jamcarthur.com/2011/03/01/digital-media-book-club-7-2/>. Acesso em 23 mai. 2018

CARVALHO, Carlos Henrique. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Disponível em: <http://ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=27709%3Atd-2198-desafios-da-mobilidade-urbana-no-brasil&catid=390%3A2016&directory=1&Itemid=1>. Acesso em: 13 nov. 2017.

CRISPIM, Roberto. **Cidades do Interior ignoram Planos de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/regional/cidades-do-interior-ignoram-planos-de-mobilidade-urbana-1.1253608>>. Acesso em: 12 nov. 2017.

DE PAULA, Marilene; BARTELT Dawid Danilo. **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas** / organizadores. – Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016.

ENK, Guilherme. **Mobilidade urbana – por que a tecnologia vai mudar a sua cidade pra sempre**. Disponível em: <<https://urbe.me/lab/mobilidade-urbana-por-que-a-tecnologia-vai-mudar-a-sua-cidade-para-sempre/>>. Acesso em: 13 nov. 2017.

BISPO, Sergio Branquinho. **O uber e a mobilidade urbana**. Disponível em: <<http://m.migalhas.com.br/depeso/221416/uber-e-a-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 24 nov. 2017.

ESTEVES, Luiz Alberto. **Rivalidade após entrada: o impacto imediato do aplicativo Uber sobre as corridas de táxi porta-a-porta**. Brasília: Departamento de Estudos Econômicos - DEE, 2015. 26 p. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/acesso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/rivalidade-apos-entrada-o-impacto-imediato-do-aplicativo-uber-sobre-as-corridas-de-taxi.pdf>>. Acesso em: 12 nov. 2017.

GERHARDT, Tatiana Angel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de pesquisa**. Rio Grande do Sul: [s.n.], 2009. 120 p. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>>. Acesso em: 23 nov. 2017.

JUNIOR, Oswaldo Fernandes. **Mobilidade urbana, conscientização e convivência no trânsito**. Disponível em: <https://pt.linkedin.com/pulse/mobilidade-urbana-conscientizacao-e-convivencia-fernandes-junior>. Acesso em: 20 de abr. 2018

MACIEL, Vladimir Fernandes. **Congestionamentos urbanos**. Disponível em: <http://www.mackenzie.br/fileadmin/IPM/MackPesquisa/5348.pdf>. Acesso em 18 de abr. 2018

MIRANDA, Gabriela; FUSCALDO, Marcela. **Análise do conflito Uber x Táxi sob a ótica mercadológica**. Disponível em: <https://mirandabueno.jusbrasil.com.br/artigos/306185790/analise-do-conflito-uber-x-taxi-sob-a-otica-mercadologica>>. Acesso em: 12 nov. 2017.

NOGUEIRA, Natalia. **A regulamentação municipal do Uber**. Disponível em: <https://nathynogueira.jusbrasil.com.br/artigos/439920659/a-regulacao-municipal-do-uber-e-a-politica-nacional-de-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 12 nov. 2017

OLIVEIRA, Neves. **Mobilidade urbana: um desafio para as cidades brasileiras**. Disponível em: <http://www.ebc.com.br/especiais/mobilidade-sustentavel>>. Acesso em: 13 nov. 2017.

OLMOS, Olívia Martins de Quadros; FAVERA, Rafaela Bolson Dalla. **A POLÊMICA EM TORNO DO APLICATIVO UBER NO BRASIL: ARGUMENTOS DE DIREITO CONTRA E A FAVOR DA SUA MANUTENÇÃO**. 2017. 18 p. Artigo Acadêmico (mestrado e doutorado em direito)- Unisc, [S.I.], 2017. Disponível em: <https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/snpp/article/viewFile/14260/2702>>. Acesso em: 12 nov. 2017.

PENA, Rodolfo . Uber: **Mobilidade urbana no Brasil**. Disponível em: <https://www.google.com.br/amp/m.brasilecola.uol.com.br/amp/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm#ampshare=http://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>>. Acesso em: 13 nov. 2017.

PIANEGONDA, Natalia. **Lei que trata da politica nacional de mobilidade urbana: Mobilidade urbana**. Agencia cnt noticias, [S.I.], 02 fev. 2017. p. 1. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/lei-que-trata-da-politica-nacional-de-mobilidade-urbana-completa-cinco-anos>>. Acesso em: 24 nov. 2017.

PERO, Valéria A. STEFANELLI, Victor B. **A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras**. Rev. Econ. Contemp., Rio de Janeiro, v. 19, n. 3, p. 366-402, set-dez/2015

ROSA, Renata Sguissardi. **Aplicativos e inovações tecnológicas facilitam deslocamento nas cidades**. 2017. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/especial-patrocinado/metrocard/aplicativos-e-inovacoes-tecnologicas-facilitam-deslocamento-nas-cidades-5e9f3i3c7k71w8ieeoffgq897>. Acesso em 03 de mai. 2018

SAUTCHUCK, Jaime. **Causase soluções para falta de mobilidade urbana.** Disponível em: <<https://jornalggn.com.br/blog/luisnassif/causas-e-solucoes-para-a-falta-de-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 24 nov. 2017.

SABOYA, Renato. **As soluções para o transito e a mobilidade urbana.** Disponível em: <<http://urbanidades.arq.br/2011/05/as-solucoes-para-o-transito/>>. Acesso em: 13 nov. 2017.

TELÉSFORO, RACHEL LOPES. **UBER: INOVAÇÃO DISRUPTIVA E CICLOS DE INTERVENÇÃO REGULATÓRIA.** 2017. 109 p. Dissertação (mestrado em direito)-FAPERJ, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/18082/RLT%20-%20DISSERTACAO%20MESTRADO%20-%202017.pdf?sequence=3&isAllowed=y>>. Acesso em: 12 nov. 2017.

VIEGAS, Fernanda . **Uber cita Constituição e garante que vai continuar funcionando em BH.** Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/cidades/uber-cita-constitui%25C3%25A7%25C3%25A3o-e-garante-que-vai-continuar-funcionando-em-bh-1.1209251>>. Acesso em: 13 nov. 2017.

VIEGAS, Cláudia Mara de Almeida; SILVA LETRA, Luís Henrique Vasconcelos da. **A licitude dos serviços de transporte prestados pelo aplicativo uber.** [S.l.: s.n.], 2016. 26 p. v. 11. Disponível em: <<https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=http://www.seer.ufrgs.br/index.php/ppgdir/article/viewFile/61921/38151>>. Acesso em: 12 nov. 2017