

**FACULDADES SÃO JOSÉ
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO**

THAMIRIS ANDRÉ DA SILVA

**O IMPACTO DAS TECNOLOGIAS DIGITAIS NO COMPORTAMENTO
DAS PESSOAS E DAS ORGANIZAÇÕES: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO
DOS APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA**

Rio de Janeiro

2018

**O IMPACTO DAS TECNOLOGIAS DIGITAIS NO COMPORTAMENTO DAS
PESSOAS E DAS ORGANIZAÇÕES: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO DOS
APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA**

**THE IMPACT OF DIGITAL TECHNOLOGIES ON THE BEHAVIOR OF PEOPLE AND
ORGANIZATIONS: AN EXPLORATORY STUDY OF URBAN MOBILITY
APPLICATIONS**

Thamiris André da Silva

Graduanda do Curso de Administração da Faculdade São José

Koffi Djima Amouzou

Professor Orientador

RESUMO

Diariamente, milhares de pessoas dependem do transporte público oferecido na cidade para chegar ou sair de seus escritórios, fábricas, comércios ou quaisquer que sejam seus ambientes de trabalho. Assim como, pequenos empreendedores e até empresas grande porte dependem desses deslocamentos para produção de bens e serviços. Contudo, o trajeto é hoje, uma limitação da capacidade dos cidadãos cariocas. Algo que deveria ser completamente simples como sair de casa e exercer o princípio de ir e vir. Um ato cotidiano, e na maioria de suas vezes guiado pelo hábito, pode ser e geralmente é um tormento. Entender como esse fenômeno começou e qual é a atual situação da tão falada mobilidade urbana no Rio de Janeiro, é o primeiro passo para levantar as soluções oferecidas e observar se, quando adicionamos os aplicativos de mobilidade nesse cenário, conseguimos impactar positiva ou negativamente a vida dos cidadãos.

Palavras-chave: Planejamento Urbano - Mobilidade Urbana - Meios de Transportes - Aplicativos de Mobilidade Urbana.

ABSTRACT

Thousands of people depend on public transportation in the city every day to get to or from their offices, factories, businesses or whatever their work environment. Just as small entrepreneurs and even large companies depend on these shifts to produce goods and services. However, the route is today, a limitation of the capacity of Cariocas citizens. Something that should be quite simple as leaving home and exercising the principle of coming and going. An everyday act, and in most of its times guided by habit, can be and is usually a torment. Understanding how this phenomenon began and what is the current situation of the much talked about urban mobility in Rio de Janeiro is the first step to raise the solutions offered and to see if, when we add the mobility applications in this scenario, we can positively or negatively impact life of citizens.

Key-words: Urban Planning - Urban Mobility - Means of Transport - Urban Mobility Apps

INTRODUÇÃO:

A constante expansão das cidades é um tema frequentemente abordado e discutido em inúmeros campos da literatura. Entender como um conglomerado de pessoas, que em um determinado local convivem em sociedade e fazem com que inúmeros produtos e serviços circulem quase que a cada segundo é realmente fascinante.

A verdade é que o grande segredo por trás desse movimento orquestrado que acontece diariamente é muito pouco notado. O deslocamento.

Mesmo em outros séculos, o transporte se fez presente de modo trivial para o crescimento das cidades. Civilizações muito antigas, como os Egípcios, já usavam animais, embarcações e bigas (carroças de duas rodas com um eixo usado para mudar sua direção durante o percurso) para transportar materiais usados em suas construções e travar batalhas.

Não é necessário ir muito longe. É quase que impossível imaginar o dia a dia de qualquer cidadão sem um meio de transporte. Pensar em como funcionaria uma cidade e as atividades que nela ocorrem diariamente quando o fator deslocamento é eliminado da equação é algo ficcional, quase que fantasioso.

Eis que nessa dependência não percebida, observamos um fator muito presente porém pouco comentado, a **mobilidade urbana**.

Diariamente, milhares de pessoas dependem do transporte público oferecido na cidade para chegar ou sair de seus escritórios, fábricas, comércios ou quaisquer que sejam seus

ambientes de trabalho. Assim como, pequenos empreendedores e até empresas grande porte dependem desses deslocamentos para produção de bens e serviços.

Contudo, o trajeto é hoje, uma limitação da capacidade dos cidadãos cariocas. Algo que deveria ser completamente simples como sair de casa e exercer o princípio de ir e vir. Um ato cotidiano, e na maioria de suas vezes guiado pelo hábito, pode ser e geralmente é um tormento.

Entender como esse fenômeno começou e qual é a atual situação da tão falada mobilidade urbana no Rio de Janeiro, é o primeiro passo para levantar as soluções oferecidas e observar se, quando adicionamos os aplicativos de mobilidade nesse cenário, conseguimos impactar positiva ou negativamente a vida dos cidadãos, sobretudo a classe trabalhadora, as empresas e micro empresas e a mobilidade urbana propriamente dita. Esses aplicativos e seus efeitos, são o objeto de estudo dessa pesquisa.

Nesse artigo vamos entender a importância do deslocamento, assim como a situação atual dele na cidade do Rio de Janeiro, local do estudo. Além de apresentar as soluções que a tecnologia trouxe para essa temática. Buscando, identificar os conceitos de mobilidade; analisar a situação da mobilidade urbana no Rio de Janeiro; verificar quantos e quais aplicativos de mobilidade estão hoje disponíveis para a população; identificar os pontos positivos quanto ao uso dos aplicativos como ferramentas auxiliares ao deslocamento e calcular a relação custo benefício da utilização desses aplicativos para o trabalhador;

A fim de levantar os impactos das tecnologias digitais desenvolvidas pelo uso de aplicativos de mobilidade no comportamento cotidiano das pessoas em seus deslocamentos para o trabalho e outros fins.

Quando se fala em deslocamento, transporte e mobilidade, observa-se sobretudo o fator humano. Por essa razão, para responder a questões levantadas no decorrer do desenvolvimento do artigo, foi realizada uma pesquisa de caráter exploratório. Que buscou em fontes primárias e secundárias, as reais mudanças no cotidiano dos trabalhadores após a inserção da tecnologia em seus deslocamentos diários.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O crescimento da cidade do Rio de Janeiro tem sido constantemente observado por se tratar de um dos maiores pólos econômicos do Brasil. De acordo com dados de 2014 do Sistema

FIRJAM, as Regiões Metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo, embora somadas representem apenas 0,16% do território brasileiro, concentram 16,9% da população nacional e respondem por 25,5% do Produto Interno Bruto Brasileiro.

Já dados mais recentes do IBGE apresentam um PIB per capita de cerca de R\$ 49.527, 98 de acordo com o último censo em 2015. Isso se dá devido ao constante movimento capitalista de produção de bens de consumo e serviços.

Porém, como já apresentado anteriormente nesta pesquisa, é impossível falar sobre crescimento demográfico/econômico sem citar o fator deslocamento.

Para Amouzou (2014, p.1),

‘[...] durante muito tempo, a cidade foi considerada um conjunto de atividades econômicas localizadas no espaço e o transporte, um elemento ativo de sua extensão. [...] Enquanto o avanço da tecnologia de informação, sob a forma de tele-serviço, teletrabalho teleconferência, telepresença, está transformando a relação de espaço e tempo, fazendo a cidade retornar para a sua forma original de “Cidade Compacta”, os cidadãos continuam sentindo a necessidade de deslocarem-se.’

O fato é que tal necessidade de deslocar-se não se dá apenas para fins econômicos como trabalho. Ele também se encontra na busca por lazer, saúde, educação. E mais, se torna um fator incontestável na escolha de onde as pessoas irão desempenhar essas atividades.

Ainda segundo o raciocínio de Amouzou (2014, p1.4),

“Nessa sociedade, a necessidade estrita existe somente quando a execução ou realização de uma atividade depende de um deslocamento. Enquanto não houver viagem cotidiana, não haverá trabalho; enquanto não houver deslocamento escolar, não há estudo, não havendo deslocamento para lazer, não há diversão, não se fazendo deslocamento para um hospital, não existirá consulta médica e assim por diante. Esse link entre deslocamento e realização de uma atividade econômica ou social sempre existiu, com suas sanções imediatas, mas isso não explica os deslocamentos dependentes das estratégias de consumo ou de constituição de capital cultural e social. As compras em um supermercado X em vez de Y, ir à escola X ao em vez de Y, visitar um centro de lazer X ao em vez de Y. Nestes casos, são os deslocamentos que dependem dos objetivos e desejos que os indivíduos fixam.”

Mas afinal, se deslocar-se é algo tão trivial dentro de uma cidade seja ela pequena ou super desenvolvida, quais são os principais meios de realizar esse deslocamento e principalmente, esse meios funcionam?

Funcionar pode ser uma palavra um pouco vazia para esse contexto. Segundo o dicionário brasileiro da língua portuguesa, funcionar é: “Exercer sua função; estar em exercício de algum cargo ou emprego; atuar, operar, trabalhar.” e o fato de que os cidadãos conseguem se locomover já nos prova que tais meios funcionam.

A questão do transporte urbano está mais voltada para eficácia, que entre outras definições é: “Qualidade do que produz o resultado esperado; infalibilidade, segurança, validade.”

Para a Administração, “a eficácia consiste em fazer as coisas certas: geralmente está relacionada ao nível gerencial” (ANDREASI, 2014). Eis que quando unimos os conceitos de gerenciar com eficácia a meios de transporte urbano, surge um novo, hoje bastante difundido, a mobilidade urbana. Para Vasconcellos [2017?],

“Por mobilidade urbana entendemos toda a forma de locomoção dentro dos centros urbanos, incluindo aí a preocupação com a eficácia dos meios de transporte públicos, o grau de participação dos meios particulares de transporte, a acessibilidade das vias públicas e dos transportes para os portadores de necessidade especiais (rampas e elevadores para cadeirantes, piso tátil para deficientes visuais, etc), custos econômicos e ambientais dos transportes urbanos, entre outros. Em suma, todo o deslocamento de pessoas e cargas no espaço urbano está incluso na questão da mobilidade urbana.”

Já para Santoro (2005, p.3),

“A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Por exemplo, a disponibilidade de meios e infra-estrutura adequados para os deslocamentos de pessoas e bens numa área da cidade pode ajudar a desenvolver tal área. Do mesmo modo, uma área que se desenvolve vai necessitar de meios e infra-estrutura adequados para os deslocamentos das pessoas e bens naquele local.”

Ambos entendem que mobilidade é tudo o que se resulta do deslocamento, seja ele de pessoas ou bens, de um ponto ao outro, em uma cidade. A diferença na visão de ambos está em como o transporte público participa deste cenário. Para Vasconcellos, dentro do conceito de mobilidade está a preocupação com a eficácia dos transportes e para Santoro, o conceito de mobilidade vai além do transporte, é uma questão de infraestrutura de desenvolvimento.

Para esse estudo, vamos entender a Mobilidade Urbana como uma junção de todos esses pontos de vista. Ela é o deslocamento de pessoas e bens, de um ponto ao outro, em um meio urbano e depende do transporte público e de investimentos em infraestrutura e desenvolvimento para que tenha eficácia. A essa conclusão se dá o termo Gestão da Mobilidade.

Que para Amouzou, ainda em 2014, era

‘[...]o termo proposto para nomear o conjunto de novas medidas que correspondem às experiências norte-americanas que se desenvolvem também na Europa e, aos poucos, estão chegando ao Brasil sob várias formas que já foram ultrapassadas nos países de origem. Esse novo conceito aparece sob várias nomenclaturas, como “Travel ou Transportation Demand Management” (TDM), nos Estados Unidos; e “Mobility Management”, na Inglaterra.’

Hoje, apesar de mais difundido, o tema no Brasil aparenta ainda estar atrasado com relação a países desenvolvidos. Sobretudo no que consiste as ações do Governo, como políticas públicas que preveem facilitar o deslocamento e o acesso em grandes cidades como o Rio.

Segundo Enrique Peñalosa, ex-prefeito de Bogotá, uma cidade avançada não é aquela em que até os pobres podem se locomover usando o carro, mas aquela em que até mesmo os ricos utilizam o transporte público.

“Ter uma política de mobilidade urbana significa ter um conjunto de princípios e diretrizes que orientem as ações públicas de mobilidade urbana e as reivindicações da população. Trata-se, por exemplo, de pensar e propor como será o deslocamento de pessoas e bens na cidade. Quando não existe uma política de mobilidade urbana, ou quando ela não funciona bem, as pessoas deslocam-se como podem. Cada um busca a solução individual de seu problema, sem que exista um planejamento público eficiente. Isso não é bom porque acaba atendendo os interesses de poucos, normalmente, de quem tem mais recursos, e a maioria sofre com as dificuldades que têm para se locomover na cidade.” (SANTORO, 2005)

Ainda que encontrado em 2005, esse cenário permaneceu por quase uma década. Durante quase 10 anos, as pessoas permaneceram dependendo exclusivamente dos meios de transporte público provisionados pelo governo em suas cidades, em sua maioria administrados por empresas privadas e de funcionamento/qualidade completamente duvidosos, sem mencionar as tarifas altas para o serviço oferecido.

No Rio de Janeiro, as opções baseavam-se em ônibus, trem, metrô, barcas e táxis (para os mais afortunados). Com a proximidade das olimpíadas, obras de infraestrutura foram realizadas, o que transformou a cidade e um canteiro de obras piorando veementemente a situação da mobilidade.

Como resultado, foram implantados o BRT (Bus Rapid Transit) e o VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos), além de serem encontrados longos congestionamentos, linhas de ônibus convencionais canceladas, e as alternativas restantes completamente lotadas.

Isso exposto, é possível observar que a situação da mobilidade carioca nunca pôde ser considerada um sucesso.

Essa situação começa a mudar um pouco a partir do ano de 2012 com a chegada dos aplicativos de mobilidade ao Brasil, especificamente ao Rio de Janeiro, não coincidentemente local deste estudo.

O pioneira no ramo dos aplicativos na cidade foi a EasyTaxi. Que surgiu pela experiência de seus fundadores ao solicitar um táxi na saída de um evento no próprio Rio de Janeiro.

“Eu estava participando de um evento para startups no Leblon e estava esperando por um táxi por cerca de meia hora em uma noite chuvosa. Naquela época, eu estava planejando criar um aplicativo de monitoramento de ônibus, mas eu mudei de ideia e decidi investir nesta solução.” Conta Daniel Cohen, fundador da solução juntamente com Thallis Gomes.

O aplicativo foi lançado em versão beta em 2011 e teve seu lançamento oficial em abril de 2012, usando como mercado teste a própria cidade em que sua idéia foi criada.

Contudo, o serviço prestado pelos taxistas continuou precário, e o aplicativo apesar de facilitar a solicitação do serviço não garantia qualidade e bom preço.

Foi então, que em 2014 chegou ao Rio a grande potência que transformaria de uma vez por todas a história da mobilidade carioca. A Uber.

A ideia do aplicativo surgiu na verdade em 2009,

[...] “quando Garrett Camp e Travis Kalanick participavam da conferência LeWeb, na França. Após o evento, ao precisarem retornar para o hotel, encontraram dificuldade para encontrar um táxi, outro transporte público e até mesmo um motorista particular. Foi então que pensaram que seria incrível poder, a um toque no celular, contratar o serviço de um motorista particular. O objetivo era facilitar e inovar a forma pela qual as pessoas se locomovem pelas cidades, inicialmente em São Francisco (EUA), utilizando-se de veículos sedã. Foi assim que surgiu o UberBLACK, primeiro produto da empresa.

A Uber Technologies Inc. foi fundada oficialmente em junho de 2010, na cidade de São Francisco, e hoje está em mais de 600 cidades em 65* países. A Uber expandiu rapidamente a sua presença pelo mundo, com o objetivo de aproximar pessoas e revolucionar o modo de se movimentar nas cidades. (PROCHNO, 2018)

Após sua vinda para o Brasil, a empresa começou a crescer de forma exponencial, expandindo-se inicialmente nas grandes metrópoles e seguindo para pequenas cidades. Hoje, a gigante está presente em mais de 100 cidades no Brasil, e em mais de 65 países espalhados pelo mundo.

Sua chegada revolucionou um mercado que estava estagnado. Apesar de não ser uma cooperativa de táxi, ela obrigou essa categoria a se reinventar e prestar um melhor serviço cobrando menores preços. Fazendo assim, que os que possuíam menos recursos, pudessem se locomover sem depender única e exclusivamente do transporte público.

Hoje, com mais de 20 milhões de usuários no Brasil, ela transcende as classes sociais e é a opção mais escolhida para viagens curtas em transporte individual dentro da cidade.

Mas a Uber não revolucionou apenas a vida de seus usuários. Durante sua chegada no Brasil, junto com a Copa do Mundo, o país não encontrava-se apenas em festa. Ele estava também no início de uma das crises mais severas de sua história, que reverbera até os dias de hoje.

Com a crise, veio o desemprego. E os aplicativos de mobilidade se tornaram os principais aliados para os atingidos por ele. Acredita-se que a chegada deles reduziu de forma significativa os impactos do desemprego causado pela crise.

“Porém desemprego começou a desacelerar: passou de 13,7% no primeiro trimestre de 2017 para 12,4% no terceiro, diz o IBGE. No estado do Rio, porém, a taxa de desemprego ficou estagnada e não registrou melhoras. Em ambos os períodos, ficou em 14,5%, com um pico de 15,6% no segundo trimestre. Três principais agravantes explicam a situação mais precária do mercado de trabalho fluminense: os efeitos da Lava Jato nos setores de óleo e gás e da construção civil (com peso relevante na economia local), a crise fiscal estadual e a ressaca dos Jogos Olímpicos de 2016. No país, o mercado de trabalho começou a se deteriorar em 2015. Por causa da avalanche de investimentos que antecederam as Olimpíadas, a crise não bateu com a mesma intensidade no Rio. Agora, esse mesmo descompasso está se repetindo. Enquanto a economia do restante do país melhora, a ressaca no Rio está se estendendo.” (LIMA; LIMA, 2018)

A saída encontrada segue sendo os aplicativos de mobilidade.

Segundo Cançado (2016),

“Se no começo o Uber era uma opção para profissionais liberais que queriam complementar a renda ou desempregados com alto nível de escolaridade, agora o perfil se ampliou. Com o País, sobretudo o Rio de Janeiro atingindo altas taxas de desemprego, o aplicativo lançado em 2010 em São Francisco, na Califórnia, virou uma espécie de rede de proteção para todo tipo de trabalhador. A oferta por esse tipo de serviço não para de crescer.”

Para o professor da Fundação Dom Cabral, ‘organizações como a Uber, que estão buscando vínculo informal de trabalho, trazem um impacto significativo sobre a classe trabalhadora. “Se no começo o Uber era para quem tinha competências sociais e relacionais, agora tem gente colocando ar condicionado, alugando carro ou trocando por outro melhor para se capacitar”, diz Sant’Anna. “Você transfere o custo de capacitação para os trabalhadores. Nesse jogo desigual de forças, o trabalhador é que tem de se provar competente, e não a empresa preparar esse sujeito.”

A preocupação com a qualidade dos empregos na economia “uberizada” é exagerada, na opinião do especialista em consumo em mercados emergentes da Universidade de Yale, K. Sudhir. “Sempre tivemos pessoas fazendo trabalhos temporários para ganhar um pouco mais”, disse em entrevista recente. Para ele, as novas tecnologias facilitam a conexão entre trabalhadores e empresas.’

Mas, apesar de ser a mais utilizada, a Uber não é a única opção disponível no mercado. Com o avanço da tecnologia, inúmeras soluções para a temática surgiram. Desde os aplicativos que ligam passageiros a motoristas particulares, como ela, até aplicativos que ajudam no acesso ao próprio transporte público.

No Rio, podemos listar pelo menos 7 que hoje disputam passageiros e brigam pelo topo das escolhas dos usuários. O Easy Go, o Chofer, o WiilGo, o Ocab, o 4Move a Cabify e a 99POP (que antes era apenas conhecida como 99 Taxi, mas agora também provisiona viagens em veículos particulares).

A concorrência melhora ainda mais a vida dos usuários que têm cada vez mais opções de preço e oferta e começam a usar esse aplicativos não só para irem até o destino final, mas também como conectores até o transporte coletivo. Essa possibilidade muda de forma definitiva o deslocamento do trabalhador, principalmente daqueles que residem em áreas sem grandes ofertas de transporte.

Aqueles que antes precisavam fazer grandes caminhadas matinais, ou esperar horas por uma linha de ônibus, hoje possuem mais qualidade de vida ao conseguir solicitar ao simples toque, uma condução que o busque na porta de sua casa e facilite seu trajeto até o local de trabalho.

Sem falar nos aplicativos mais tarde desenvolvidos justamente para esse fim. Como o “Vá de Ônibus”, que oferece suporte sobre as linhas de ônibus da cidade do Rio de Janeiro. É possível calcular rotas, localizar os pontos mais próximos, consultar itinerários e acompanhar a localização dos ônibus em tempo real. O “MetrôRio” e o “Próximo Trem”, desenvolvidos pela próprias empresas que administram as linhas de metrô e trem da cidade e informam onde estão os trens, assim como o mapa das linhas e as informações de circulação. E o Moovit, que em uma única plataforma, informações sobre todas os meios de transporte da cidade, incluindo os mais novos como BRT e VLT*.

Está claro que no momento atual, existem inúmeras opções vindas da tecnologia que facilitam o ato de locomover-se na cidade do Rio de Janeiro. Mas é possível mensurar o impacto dessas alternativas no que diz respeito a classe trabalhadora? E as empresas? Quais as reais mudanças dentro da realidade corporativa após o boom dos aplicativos de mobilidade?

CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRABALHO

Sabe-se que a melhoria da mobilidade carioca depende de políticas investidas na resolução de problemas no trânsito e nos meios de transporte. Já o avanço da tecnologia e a mudança de hábito que ela trouxe, proporcionou o crescimento e consolidação dos aplicativos de mobilidade como uma solução mais confortável e atrativa de locomoção.

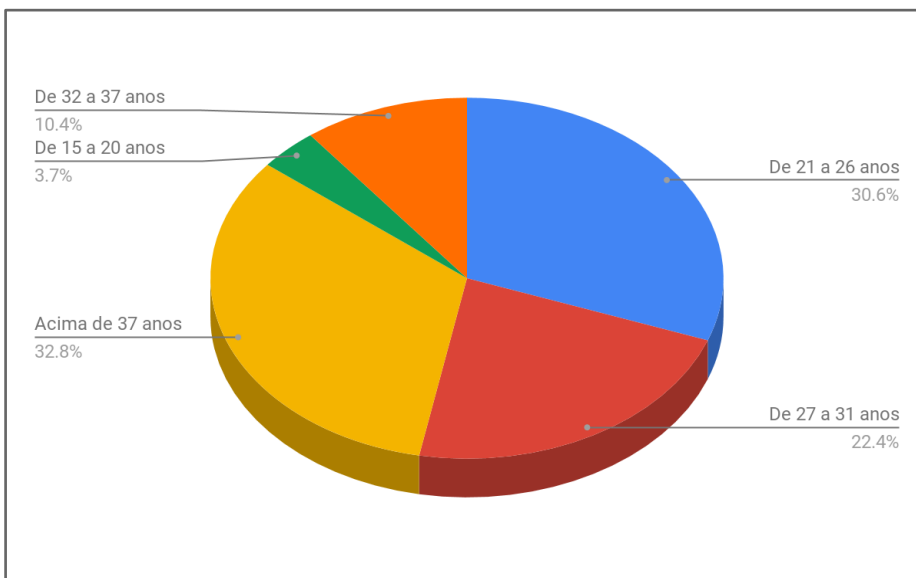
Isso exposto, para entender se de fato a chegada de tais aplicativos trouxe efetivas mudanças no deslocamento das pessoas, é necessário ir diretamente a fonte (as pessoas) para saber sob qual contexto tal chegada provocou ou não estas mudanças.

Para isso, no que diz respeito às fontes primárias, foi aplicado um questionário através de um formulário online (Googles Forms), divulgado por meio de redes sociais. A fim de coletar dados de todas as faixas etárias, classes sociais e profissões. Com o intuito de responder de modo quantitativo a abrangência do impacto das novas soluções de deslocamento.

O questionário foi composto por perguntas objetivas para que fosse dinâmico e facilmente compreendido pelos entrevistados, e buscou entender não somente se há ou não utilização de tecnologias digitais nos deslocamentos, mas correlacionar padrões onde tal uso é mais comum.

Foram entrevistadas 134 pessoas de diversas faixas etárias, sendo 32,8% acima de 37 anos e 30,7% entre 21 e 26 anos.

Gráfico 1 - Faixa etária (anos)

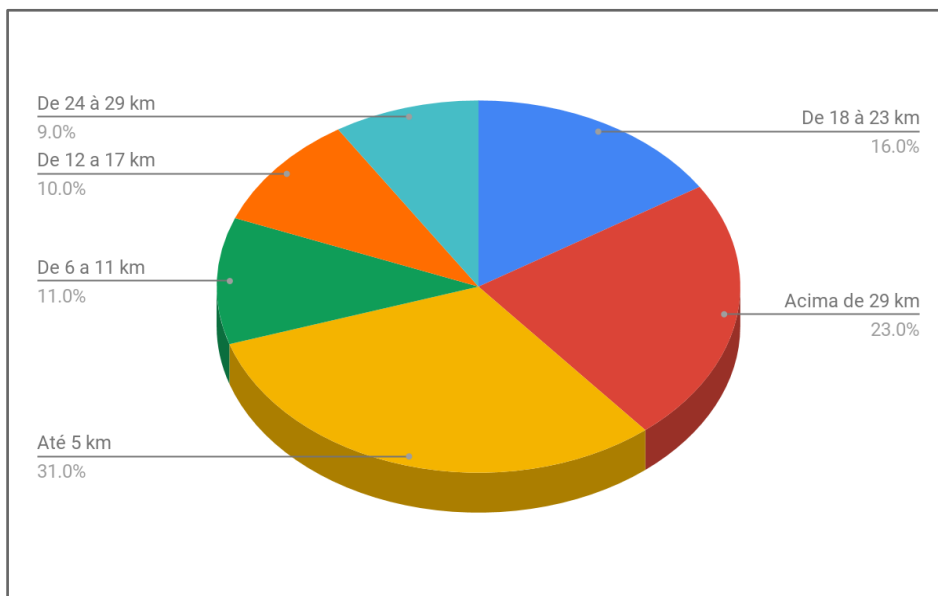


De acordo com a pesquisa, observou-se que 74,6% dos entrevistados estão empregados atualmente. Como nosso estudo é voltado para todos os deslocamentos, porém sobretudo para os deslocamentos cotidianos para o trabalho, esse dado nos ajuda a perceber ainda melhor se esses deslocamentos estão deveras inseridos nos deslocamentos para fins profissionais.

Após entender quantos dos entrevistados estavam atualmente inseridos no mercado de trabalho, buscou-se analisar a distância percorrida de sua residência até o local onde exercem suas atividades.

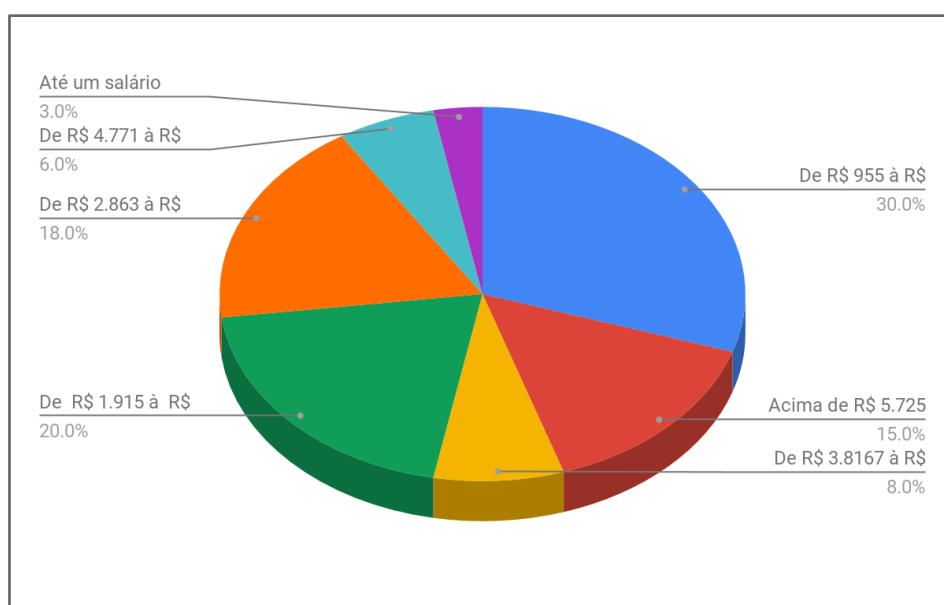
Curiosamente, 31% daqueles que hoje estão empregados, trabalham a apenas 5km de sua residência, seguidos de 23% que trabalham a mais de 29 km de distância de onde moram. Esses são dois extremos que mostram que a utilização de meios alternativos de transporte podem não somente ser realizados para todo trajeto até o trabalho, mas também como meios complementares aos transportes públicos disponíveis na cidade.

Gráfico 2 - Distância do local de trabalho (Km)



Em seguida, procurou-se entender em qual faixa de renda aqueles que hoje estão empregados, ou seja, 74,6% dos entrevistados, se encontram e observou-se que 30% deles têm salários entre R\$ 955 e R\$ 1.914, e 20% entre R\$ 1.915 e R\$ 2.862. Ou seja, 50% deles, recebem entre 1 e 3 salários mínimos.

Gráfico 3 - Faixa salarial (R\$)

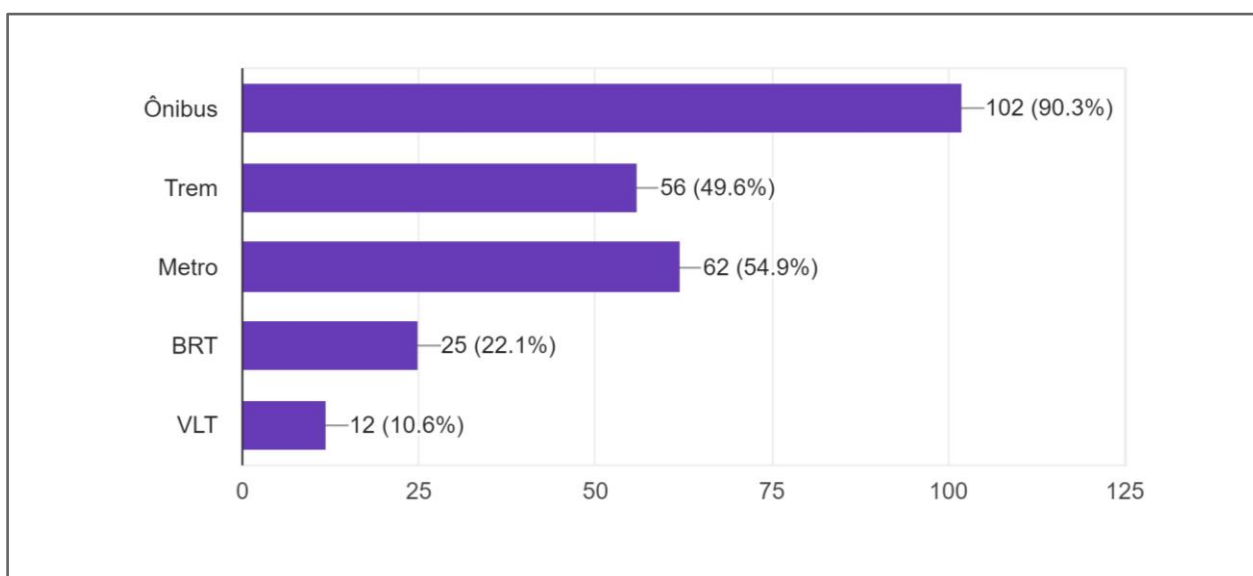


Após mapear em qual situação estavam os entrevistados, procurou-se entender quais meios de transporte são frequentemente usados por eles e quais suas opiniões sobre tais.

Para isso, foram feitas perguntas como: “Você utiliza ou já utilizou o transporte público do Rio de Janeiro?”, “Quais meios de transporte público costuma utilizar?”, “Qual a sua opinião sobre o transporte público do Rio de Janeiro?”, “Você considera os meios de transporte público seguros?” e “Você considera que os preços dos meios de transporte público são justos?”.

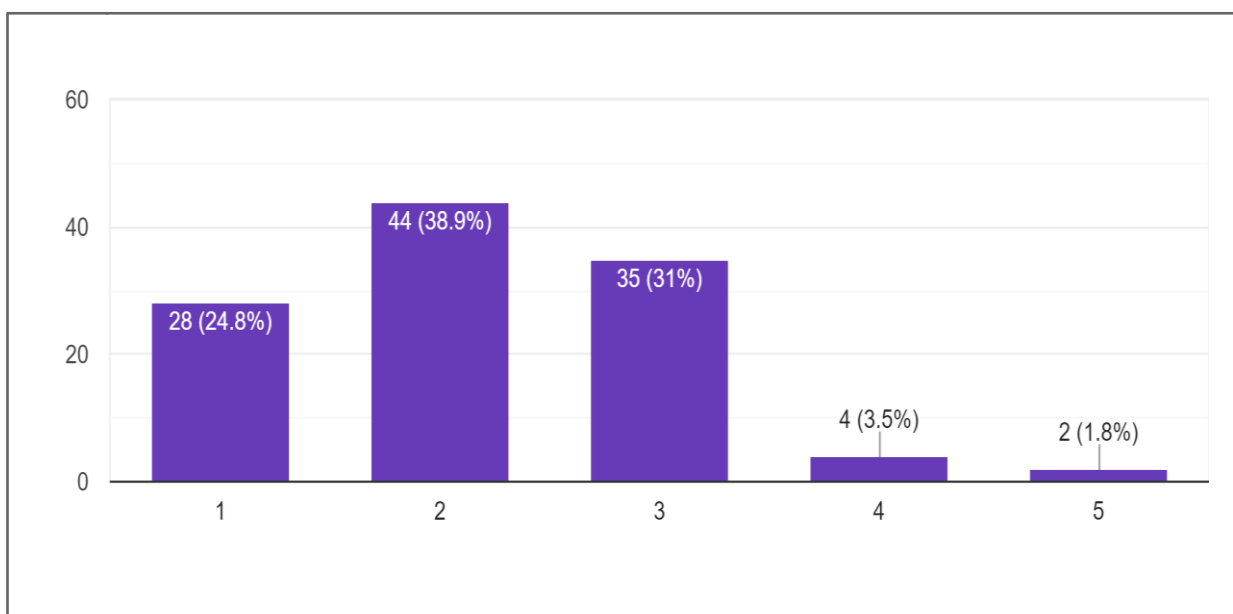
Percebeu-se que a grande maioria dos entrevistados (84,3%) utiliza ou já utilizou os transportes públicos disponíveis na cidade e os mais utilizados são: ônibus, trem e metrô.

Gráfico 4 - Meios de transporte mais utilizados



Quando se observa a opinião sobre esses meios de transporte, notasse insatisfação dos entrevistados. Que consideram em sua grande maioria (93,3%) que esses meios de transportes não são seguros, que os preços cobrados por eles não são justos (93,8%) e quando avaliam o serviço prestado de um modo geral, entre 1 (péssimo) e 5 (excelente), 94,7% daqueles que já utilizaram esses meios os classificam entre péssimo a regular.

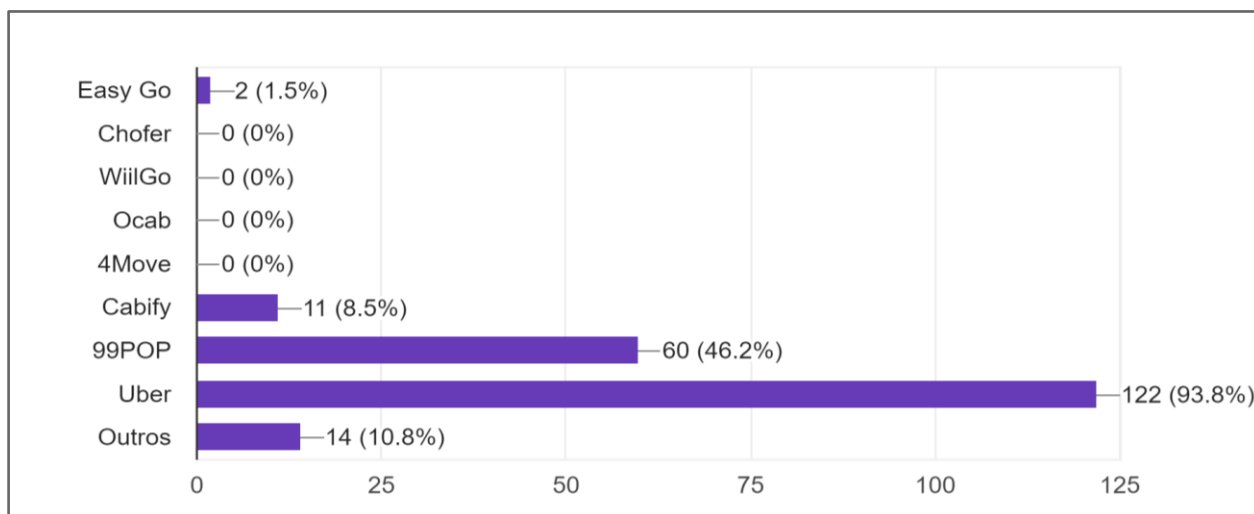
Gráfico 5 - Grau de satisfação com os meios de transporte públicos



Por fim, levantou-se quantas pessoas utilizam ou já utilizaram aplicativos de mobilidade como Easy Go, Chofer, WiilGo, Ocab, 4Move, Cabify, 99POP ou Uber, e 97% dos entrevistados responderam que sim.

Os mais utilizados são Uber, 99POP e Cabify, e 73,8% dos entrevistados gastam em média R\$ 50,00 por semana com viagens por esses aplicativos (17,7% chegam a gastar até R\$ 100,00 por semana).

Gráfico 6 - Aplicativos de mobilidade mais utilizados



Quanto ao deslocamento para o trabalho, observou-se que 29,2% daqueles que utilizam os APPs de mobilidade, os usam para esse fim e diferente das avaliações para o transporte público, essa tecnologia mostrou-se mais bem aceita pelos usuários que, em sua maioria, consideram um meio seguro de locomoção (77,7%) e de preço justo (93,8%).

De um modo geral, 99% dos entrevistados usuários desses aplicativos, quando avaliam o serviço prestado (entre, 1- péssimo e 5 - excelente), os avaliam entre excelente e regular.

Gráfico 7 - Quantidade de pessoas que utilizam aplicativos de mobilidade para o deslocamento até o trabalho.

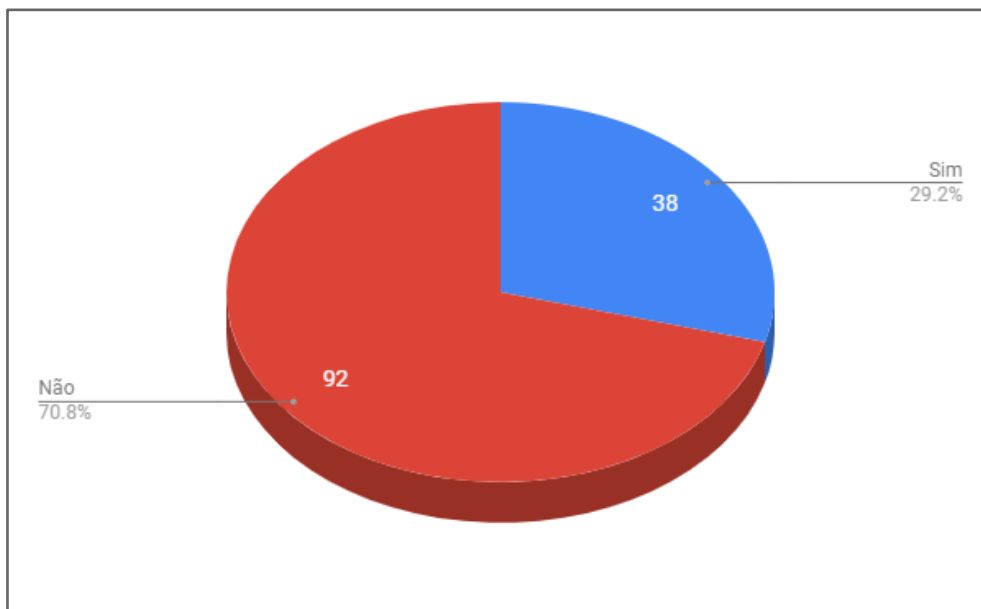


Gráfico 8 - Quantidade de pessoas que consideram os aplicativos seguros

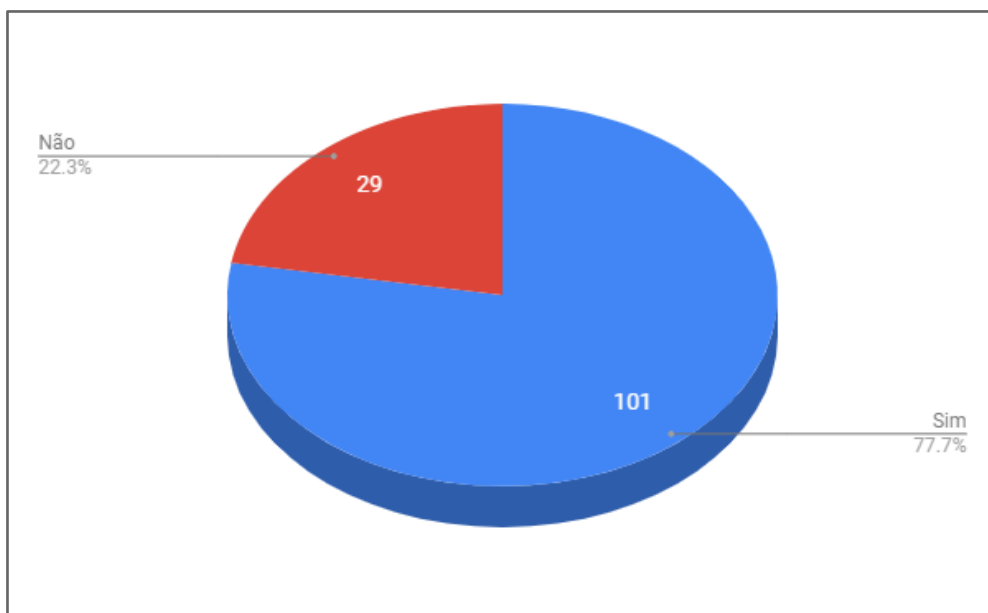
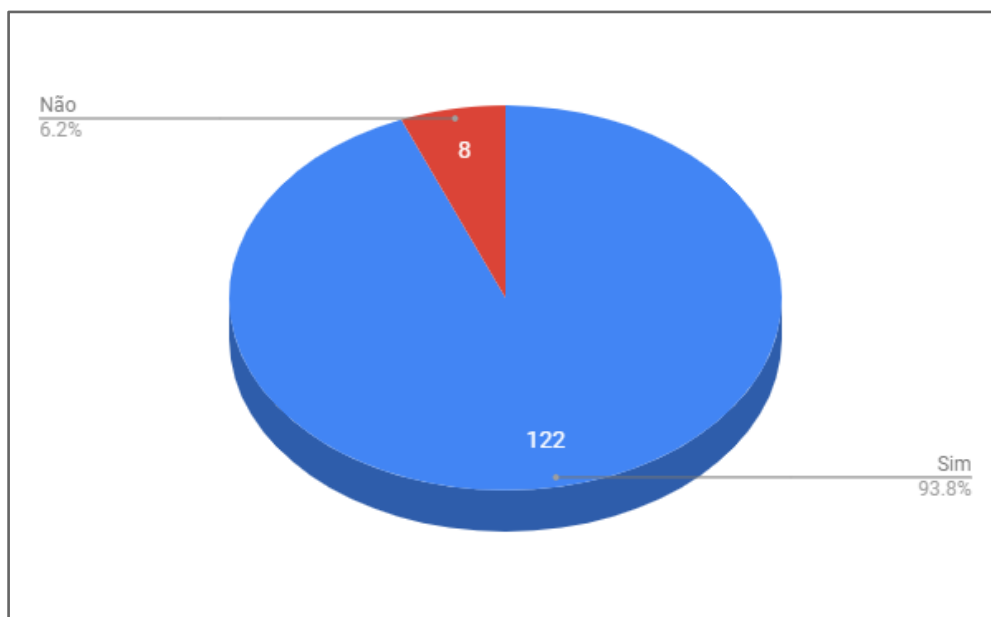
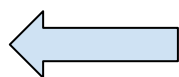
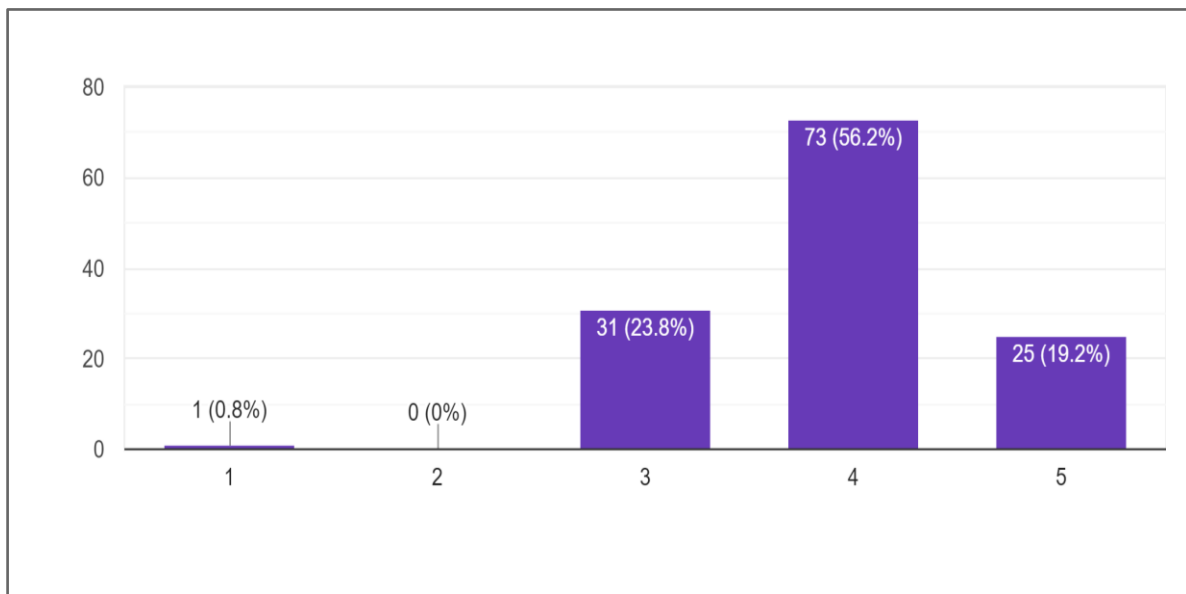


Gráfico 9 - Quantidade de pessoas que consideram o preço cobrado pelos



aplicativos justo

Gráfico 10 - Grau de satisfação com os aplicativos de mobilidade



CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo da mobilidade sempre será um assunto atual. Buscar formas de melhorar a qualidade de como as pessoas se movimentam sempre será um desafio e o avanço da tecnologia tem trazido gratas surpresas nessa jornada.

Como observado neste estudo, que mostrou que nos dias de hoje, as pessoas tendem a se movimentar de forma diferente. O transporte coletivo, outrora usado como única alternativa aos veículos particulares, se faz cada vez menos necessário uma vez que não busca se reinventar e diferente do aplicativos de mobilidade, não une segurança, conforto e preço justo.

É sabido que todo avanço tem suas consequências e que a diminuição da utilização de transportes coletivos impacta em fatores como o meio ambiente pelo aumento da circulação de carros nas ruas. Mas para isso, existem alternativas como viagens compartilhadas e aplicativos de aluguel de bicicletas para trajetos mais curtos.

O fato é que o poder de escolha daqueles que se movimentam aumenta a cada dia e tende a manter o crescimento uma vez que empresas como a Uber investem em alternativas ainda mais inovadoras como veículos autônomos e até voadores. Parece que o futuro está cada vez mais próximo, mas esse pode ser um assunto para outro artigo...

REFERÊNCIAS

CANÇADO, PATRÍCIA. **Com desemprego em alta, Uber vira refúgio.** Dez 2016. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,com-desemprego-em-alta-uber-vira-refugio,10000095253>> Acesso em: 15Abr. 2018

DE LIMA, SAMARA; LIMA, LUÍS. **A ressaca do desemprego no Rio.** Jan 2018. Disponível em: <<https://epoca.globo.com/economia/noticia/2018/01/ressaca-do-desemprego-no-rio.html>> Acesso em: 15Abr. 2018

Os custos da (i)mobilidade nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo. Jul 2014. Disponível em: <<http://www.firjan.com.br/publicacoes/publicacoes-de-economia/os-custos-da-i-mobilidade-nas-regioes-metropolitanas-do-rio-de-janeiro-e-sao-paulo.htm>> Acesso em: 15Abr. 2018

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística | v4.3.8.5, 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/rio-de-janeiro/panorama>> Acesso em: 03Jun. 2018

ANDREASI, DIEGO. **Entenda a diferença entre Eficiência e Eficácia de uma vez por todas.** Out 2014. Disponível em: <<http://www.administradores.com.br/artigos/cotidiano/entenda-a-diferenca-entre-eficiencia-e-eficacia-de-uma-vez-por-todas/81934/>> Acesso em: 13Jun. 2018

FUNCIÓNAR, 2018). Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/efic%C3%A1cia/>> Acesso em: 13Jun. 2018

EFICÁCIA, 2018. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/efic%C3%A1cia/>> Acesso em: 13Jun. 2018

AMOUZOU, KOFFI. **GESTÃO DA MOBILIDADE E O PAPEL DAS EMPRESAS E DA SOCIEDADE: O QUE APRENDER DAS EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS?** 2004.

Disponível em: < <https://www.aedb.br/seget/artigos2004.php?pag=GS> > Acesso em: 13Jun.2018

AMOUZOU, KOFFI. **Transporte na cidade: uma análise socioeconômica do conceito de deslocamento urbano e dos impactos dos meios de transporte público urbano.** 2004.

Disponível em: < <https://www.aedb.br/seget/artigos2004.php?pag=GS> > Acesso em: 13Jun.2018

VASCONCELLOS, MORÔNI. **Mobilidade Urbana.** [2017?] Disponível em: <<https://www.infoescola.com/transporte/mobilidade-urbana/>> Acesso em: 13Jun. 2018

SANTORO, PAULA. **Mobilidade Urbana é desenvolvimento urbano!** Nov 2005. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>> Acesso em: 13Jun. 2018

AUTRAN, FELIPE. **Chegada da Uber ao Brasil reduziu preços de apps de táxi, diz estudo.** Abr 2018. Disponível em: <<https://www.tecmundo.com.br/mobilidade-urbana-smart-cities/129280-chegada-uber-brasil-reduziu-precos-apps-taxi-estudo.htm>> Acesso em: 14Jun. 2018

MundoGEO. **Aplicativo de mobilidade urbana Moovit presente em todas as capitais.** Mar 2018. Disponível em: <<http://mundogeo.com/blog/2018/03/19/aplicativo-de-mobilidade-urbana-moovit-presente-em-todas-das-capitais/>> Acesso em: 14Jun. 2018

PRONCHO, PEDRO. **Fatos e dados sobre a Uber.** Abr 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>> Acesso em: 14Jun. 2018

EASYTAXI - Nossa história. [2018?] Disponível em: <<http://www.easytaxi.com/br/nossa-historia/>> Acesso em: 14Jun. 2018

SCHMIDT, SELMA. **Sete aplicativos disputam passageiros no Rio e fazem promoções.** Jan 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/sete-aplicativos-disputam-passageiros-no-rio-fazem-promocoos-20810734>> Acesso em 14Jun. 2018

5 aplicativos para acompanhar ônibus em tempo real. [2018?] Disponível em: <<https://canaltech.com.br/apps/5-aplicativos-para-acompanhar-onibus-em-tempo-real/>> Acesso em: 14Jun. 2018

“Próximo Trem”: a funcionalidade que você sempre quis no aplicativo da SuperVia. Ago 2016. Disponível em: <<http://www.supervia.com.br/pt-br/noticias/proximo-trem-funcionalidade-que-voce-sempre-quis-no-aplicativo-da-supervia>> Acesso em: 14Jun. 2018

Metrôfacil. O aplicativo oficial do MetrôRio, tem tudo para tornar a sua viagem muito mais fácil. [2018?] Disponível em: <<https://www.metrorio.com.br/Aplicativo#>> Acesso em: 14Jun. 2018

MORGAN, SARAH. **Formas de locomoção no Egito Antigo.** Abr 2017. Disponível em: <http://www.ehow.com.br/formas-locomocao-antigo-egito-info_284903/> Acesso em: 18Jun. 2018