

ECONOMIA COLABORATIVA DE SERVIÇOS: CONSIDERAÇÕES SOBRE APLICATIVOS DE TRANSPORTES EM JUAZEIRO DO NORTE/CE

The sharing economy for services: considerations on transport applications in Juazeiro do Norte/CE

Economía colaborativa de servicios: consideraciones sobre aplicaciones de transporte en Juazeiro do Norte/CE

Bruno Nadson da SILVA – Graduado em economia pela Universidade Regional do Cariri (URCA), Crato, CE, Brasil. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5396-1989>
CURRICULUM LATTES: <http://lattes.cnpq.br/5328965506035049>
EMAIL: genur@yahoo.com.br

Maria Jeanne Gonzaga de PAIVA – Doutoranda em Economia pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Docente do Departamento de Economia da Universidade Regional do Cariri (URCA), Crato, CE, Brasil. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4918-662X>
CURRICULUM LATTES: <http://lattes.cnpq.br/7384975363592838>
EMAIL: jeannepaiva@hotmail.com

João Luís do Nascimento MOTA – Doutor em Direito Econômico e Sócio Ambiental da PUCPR. Docente do Departamento de Economia da Universidade Regional do Cariri (URCA), Crato, CE, Brasil. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6172-5484>
CURRICULUM LATTES: <http://lattes.cnpq.br/4261886681869573>
EMAIL: mota.ioao@urca.br

Emmanoel Lima FERREIRA – Doutor em Sociologia pela Universidade Federal do Ceará (UFC). Docente do Departamento de Economia da Universidade Regional do Cariri (URCA), Crato, CE, Brasil. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7375-8926>
CURRICULUM LATTES: <http://lattes.cnpq.br/0584643244180380>
EMAIL: emmanoellimaferreira@gmail.com

RESUMO

A economia colaborativa ou compartilhada é um fenômeno recente que vem crescendo e mudando os hábitos de consumo das pessoas. Nesse contexto, a pesquisa de natureza bibliográfica e descritiva tem como objetivo caracterizar a economia compartilhada com o uso de aplicativos tecnológicos, o caso Uber, em Juazeiro do Norte/CE em 2019. Os dados primários foram obtidos através de questionários no google forms de forma aleatória em redes sociais a sessenta e oito usuários do serviço de acordo com a fórmula $n = z^2 * p * (1 - p) / e^2$ onde z=nível de confiança (90%); p=estimativa de proporção (50%); n=Indivíduos; e = erro da amostra (10%) e, em questionários impressos por acessibilidade a sessenta e oito motoristas do serviço. Os principais resultados indicam que 54,4% dos usuários do serviço são do sexo feminino, 44,1% tem o curso superior completo e 54,4% da faixa etária se concentram entre 26 a 35 anos. Os motoristas representados por 82,35% são do sexo masculino, 32,35% com curso superior incompleto e 44,12% encontram-se na faixa de 26 a 35 anos. Observou-se que ao perguntar sobre a melhoria na mobilidade urbana no município, 44,1% dos usuários responderam que houve muita melhoria, já para os motoristas 94,12% responderam a mesma coisa. Levando-se em conta que 69,12% dos motoristas acham seguro a plataforma, e que se diferencia das demais pela questão comodidade e conforto, mas reclamam a questão da tarifação, assim como mais segurança e divulgação desses serviços no município.

Palavras-chave: Economia Compartilhada. Mobilidade Urbana. Aplicativos Tecnológicos. Uber. Juazeiro do Norte.

Histórico do artigo

Recebido: 14 novembro, 2019
Aceito: 23 dezembro, 2019
Publicado: 31 dezembro, 2019

ABSTRACT

The collaborative or sharing economy is a recent growing phenomenon that is changing people's consumer habits. In this context, this bibliographic and descriptive research intends to qualify the sharing economy through the use of technological apps such as Uber in the city of Juazeiro do Norte/CE in 2019. Primary data was obtained through random google forms in social networks applied to sixty-eight service users according to the formula $n = z^2 * p * (1 - p) / e^2$ where z =trust level (90%); p =proportion estimate (50%); n =individuals and e = sample error (10%) and in questionnaires printed by accessibility carried out with sixty-eight service drivers. Main results suggest that 54.4% of service users are female, 44.1% have completed higher education and 54.4% are within an age range from 26 to 35 y/o. Please notice that when asked about the improvement in urban mobility throughout the municipality, 44.1% of users replied that there was a significant improvement, whereas 94.12% of drivers agreed with that statement. It is worth considering that 69.12% of drivers believe that the platform is safe and that is better than the others due to its convenience and comfort; however they are dissatisfied with applied fees and request more safety and a broader divulgation of these services in the municipality.

Keywords: Shared Economy. Urban Mobility. Technological Apps. Uber. Juazeiro do Norte.

RESUMEN

La economía compartida o colaborativa es un fenómeno reciente que viene creciendo y cambiando los hábitos de consumo de la gente. En este contexto, esta investigación de naturaleza bibliográfica y descriptiva, tiene como objetivo caracterizar la economía compartida a través del uso de aplicaciones tecnológicas, como el caso de Uber en Juazeiro do Norte/CE en 2019. Los datos primarios fueron obtenidos a través de cuestionarios del google forms en forma aleatoria en las redes sociales, realizados con sesenta y ocho usuarios del servicio de acuerdo con la fórmula $n = z^2 * p * (1 - p) / e^2$ donde z =nivel de confianza (90%); p =estimativa de proporción (50%); n =individuos; e = error de muestra (10%) y en cuestionarios impresos por accesibilidad realizados con sesenta y ocho choferes del servicio. Los principales resultados indican que el 54.4% de los usuarios del servicio son de sexo femenino, 44.1% tienen curso superior completo y 54.4% está en un rango de edad entre los 26 y 35 años. Los choferes son en un 83.35% de sexo masculino, 32.3% tienen curso superior incompleto y 44.12% tienen entre 26 y 35 años de edad. Obsérvese que al preguntar sobre la mejoría en la movilidad urbana en el municipio, 44.1% de los usuarios respondieron que hubo un gran mejoría mientras que el 94.12% de los choferes se manifestaron de igual manera. Vale considerar que el 69.12% de los choferes piensan que la plataforma es confiable y que se diferencia de las demás por su comodidad y confort pero se muestran insatisfechos con las tarifas y reclaman una mayor seguridad y divulgación de estos servicios en el municipio.

Palabras-clave: Economía Compartida. Movilidad Urbana. Aplicaciones Tecnológicas. Uber. Juazeiro do Norte.

1 INTRODUÇÃO

A economia de compartilhamento ou colaborativa vem transformando a forma de consumo da sociedade, desde a crise financeira mundial de 2008, na qual um dos maiores bancos de investimentos tradicionais nos Estados Unidos da América - EUA (Lehman Brothers) foram à falência, as bolsas de valores do mundo todo despencaram, muitas empresas faliram e o desemprego disparou, a partir daí as pessoas viram que era insustentável o modelo de consumo existente. Então, resumidamente a partir disso, surgiu

a oportunidade das empresas ofertarem um número maior de produtos a valores acessíveis do que se fossem comprados, dessa maneira criaram-se plataformas *peer to peer* (pessoa para pessoa) unindo pessoas que possuem itens e que querem compartilhá-los, com outras, em troca de retorno financeiro.

Em relação ao modelo de consumo existente é sabido que o excesso de carros nas ruas é uma questão presente em quase todas as grandes cidades do mundo, esses problemas resultam do crescimento desenfreado que são diversos, e podem ser divididos em pelo menos: problemas ambientais e problemas de mobilidade urbana (PELLEGRINI; ANDRADE, 2017).

Nesse sentido, percebe-se que com o processo de crescimento do município de Juazeiro do Norte/CE, a mobilidade urbana da região do Cariri vem enfrentando certas dificuldades como superlotação, má qualidade nos meios de transportes públicos e falta de segurança para a população e isso faz com que as pessoas busquem meios alternativos, que com o avanço tecnológico foi possível através do uso de aplicativos (*Apps*) para sua locomoção dentro de suas cidades.

A empresa *Uber* através de aplicativo tecnológico (*App*) veio oferecer um serviço, com o objetivo de agregar mais satisfação aos clientes que estavam insatisfeitos com o serviço urbano de transporte coletivo e de táxi. No Brasil começou o uso pelo estado do Rio de Janeiro em 2014, logo após dois anos começou a ser utilizado em Fortaleza e três anos após em Juazeiro do Norte que é a segunda do Ceará a receber esse serviço.

Por isso, este artigo vem acompanhar os benefícios com a chegada dessa nova forma de economia, na qual a relação de trabalho se dá de forma mais horizontal que vertical na cidade de Juazeiro do Norte e a sua contribuição para a melhoria da mobilidade urbana do município e da região do Cariri através da utilização de aplicativos como o *Uber*.

A pesquisa tem como objetivo caracterizar a economia compartilhada com o uso de aplicativos tecnológicos, o caso *Uber*, em Juazeiro do Norte/CE em 2019, não foi objeto de estudo a questão da precarização do trabalho bem como o estudo sobre a renda gerada por esse serviço.

2 METODOLOGIA

Em relação à área de estudo tem o município de Juazeiro do Norte, Ceará, a 499Km da capital do estado (Fortaleza) e é localizado na Região Metropolitana do Cariri (Figura 01), onde o mesmo tem divisas com várias cidades do interior, possuindo uma extensão

territorial absoluta de 248,832 Km², e obtém uma estimativa de população de 270.383 pessoas que o torna o terceiro mais populoso do estado (depois de Fortaleza e Caucaia) e o maior do interior cearense. (IBGE, 2017).

Figura 01 – Mapa da Região Metropolitana do Cariri



Fonte: IPECE, 2009.

O trabalho é caracterizado por estudo descritivo qualitativo sobre a questão abordada, no qual as pesquisas têm o auxílio de artigos, pesquisas bibliográficas, livros, sites e dados da internet.

Os dados são de natureza primária com aplicação de questionários no *google forms* de forma aleatória em redes sociais a sessenta e oito usuários do serviço, e por uma amostragem por acessibilidade a sessenta e oito motoristas que utilizam o aplicativo *Uber* no município, na forma de questionários impressos.

Conforme a fórmula de Fonseca e Martins (1996) obteve-se uma amostra (n) de 68 indivíduos usuários do serviço *Uber*, a um nível de confiança de 90%(z), 50% de estimativa de proporção (p) e 10% de erros da amostra (e):

$$n = \frac{z^2 * p * (1 - p)}{e^2}$$

Onde:

z = nível de confiança (90%);

- p = estimativa de proporção (50%);
- n = indivíduos (usuários de aplicativos tecnológicos);
- e = erros da amostra (10%).

3. REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 Considerações sobre a economia compartilhada ou colaborativa: o caso *Uber*

A economia compartilhada ou colaborativa é determinada por várias práticas comerciais que permitem o acesso a bens e a serviços, sem que haja, necessariamente, a compra de um produto ou troca monetária, entre as partes envolvidas, o que pode impactar de forma positiva para o meio ambiente (BOTSMAN; ROGERS, 2011).

A economia compartilhada teve início nos Estados Unidos, em meados de 1990, com o surgimento de *sites* de recirculação de bens (*Bay e Craigslist*), no qual esses sites se beneficiaram com os avanços tecnológicos, que ofereciam uma redução dos custos das transações. (SCHOR, 2014 *apud* VILLANOVA, 2015 *apud* SILVEIRA; PETRINI, 2017).

Essa nova economia, intitulada economia compartilhada, surgiu como instrumento alternativo para atender as necessidades diversas, que, antes, eram atendidas principalmente por empresas. Os consumidores passaram a querer ter acesso a produtos, sem ter a posse dos mesmos, apenas tê-los temporariamente (BARDHI; ECKHARDT, 2012 *apud* FERREIRA *et al*, 2016).

Segundo Capozzi; Hayashi e Chizzola (2018) a economia compartilhada se constitui num sistema econômico resistente e sustentável, construído em torno de uma visão de longo prazo, que se importa com o impacto e as consequências das atuais ações para o futuro.

Essas práticas de compartilhamento sempre existiram, no entanto, o que é inovador na economia compartilhada é que o desenvolvimento tecnológico ocasionou a criação de um mercado de trocas de bens e serviços entre indivíduos que não se conheciam, em perda das práticas antigas, no qual o compartilhamento era restrito a indivíduos próximos (SCHOR, 2015 *apud* VILLANOVA, 2015).

Para Schumpeter (1997) a tecnologia é considerada um fator impulsionador da economia, uma força impulsionadora das mudanças mundiais, sendo a principal causa do desenvolvimento das nações, apenas com a inovação é que as nações podem dar os grandes saltos de crescimento permitindo sua diferenciação frente aos demais países. A

busca por diferenças que tornem a empresa um bem único no mercado, ofertando produtos e serviços que apenas ela possua e saiba fazer é a única maneira para se destacar no cenário competitivo global.

Segundo Pellegrini; Andrade (2017) o uso das inovações tecnológicas na promoção do compartilhamento de veículos que nos permite falar no surgimento de uma economia do compartilhamento de veículos nos termos próximos do que temos atualmente, e como algo efetivamente inovador.

Um grande impacto inovador da economia de compartilhamento de veículos tem a ver com o incentivo do uso total dos veículos que já circulam nas ruas em vez de incentivar a aquisição de novos veículos sem o aproveitamento de sua capacidade ociosa, propondo reformas que começam pela desmistificação de um dos maiores símbolos da cultura do consumo (PELLEGRINI; ANDRADE, 2017).

A economia compartilhada pode ser definida pelo vínculo efetivo entre plataformas digitais de relacionamento entre pares e as inovações tecnológicas. Schumpeter (1997) argumenta que a inovação e a transformação acontecem por meio de um espiral de vinculação mútua (*clusters* que significa grupo, aglomerado) no qual um empreendedor de sucesso atrai outro empreendedor e assim os efeitos são multiplicados, e também pela conexão com a disseminação do conhecimento de novas tecnologias, traz consigo o impulso às melhores práticas, e conseqüente o desenvolvimento econômico, por meio de investimentos de financiadores globais e locais.

A economia compartilhada atualmente está avançando no Brasil por meio do seu rápido crescimento nos modelos de negócio que visam ao compartilhamento de bicicletas, automóveis, espaços de trabalho, hospedagem e sistemas de caronas. Além disso, existe a dissipação das plataformas *on-line* que possibilitam o empréstimo, a troca e a revenda de produtos e serviços, ao lado das plataformas de financiamento e produção coletiva (PORTAL CONSUMO COLABORATIVO, 2015 *apud* VILLANOVA, 2015 *apud* CAPOZZI; HAYASHI; CHIZZOLA, 2018).

Contextualizando melhor a economia compartilhada ou colaborativa tanto no Brasil, como fora, elencam-se alguns exemplos aqui, da taxonomia de Botsman e Rogers (2011) e outras. Destacando as seguintes: compartilhamento de carro *peer-to-peer* que é o foco principal desse artigo; compartilhamento de serviços; Airbnb dentre outros que existem, mas não serão elencados nesse artigo.

Compartilhamento de carro peer-to-peer

No modelo P2P, ou seja, de pessoa para pessoa, que são plataformas digitais, e fazem conexão de pessoas que possuem automóveis. O proprietário que se registrou na plataforma pagando uma parte para o aplicativo por viagem realizada, sendo remunerado por meio de um percentual do valor da viagem realizada. E a plataforma é comissionada pelo empréstimo da mesma ao proprietário do veículo (SCHOR, 2014 *apud* VILLANOVA, 2015 *apud* CAPOZZI; HAYASHI; CHIZZOLA, 2018).

Esse modelo de compartilhamento de carro *peer-to-peer* pode ser melhor esclarecido por meio de um aplicativo fornecido por uma empresa na mesma modalidade que teve início em 2009, com o lançamento da plataforma *Uber*, empresa norte americana que tem seus serviços disponíveis em 55 países e mais de 200 cidades (SCHOR, 2014 *apud* VILLANOVA, 2015 *apud* ZANATTA; PAULA; KIRA, 2017 *apud* CAPOZZI; HAYASHI; CHIZZOLA, 2018).

O *Uber* experimentou um rápido crescimento, já levantou mais de US\$ 2,8 bilhões em financiamento, tornando-o um caso representativo na economia compartilhada, pois é exemplo de um novo modelo de negócios que está causando uma ruptura no mercado e impactando em setores tradicionais da economia, como táxis (WIRED, 2015 *apud* VILLANOVA, 2015 *apud* CAPOZZI; HAYASHI; CHIZZOLA (2018).

Muitos governos e empresas de táxi protestaram contra o *Uber*, alegando que seu serviço de transporte não licenciado, e é inseguro e ilegal (SCHOR, 2014 *apud* VILLANOVA, 2015 *apud* CAPOZZI; HAYASHI; CHIZZOLA, 2018). No Brasil, o *Uber* iniciou suas operações em meados de 2014. No entanto, em abril de 2015, a Justiça Federal, sob pressão das associações de taxistas, interrompeu seus serviços por meio de liminar.

Desde então, o *Uber*, afirma não é uma empresa que fornece serviços de táxi, mas sim uma empresa de tecnologia que conecta motoristas particulares a usuários e motoristas de táxi, está em constante disputa sobre esse problema. Segundo Gansky (2010), as pessoas experimentam esses serviços porque são mais baratos que os tradicionais, e continuam nele devido à variedade na escolha de carros e da possibilidade de conexão com outras pessoas. A *RelayRides* é a maior empresa americana desse modelo.

Compartilhamento de serviços digitais

A Internet oferta um grande número de serviços digitais que podem ser compartilhados, sem que seja necessária sua posse, como músicas, filmes, livros etc. Cada

vez mais usuários optam por esses serviços, pois, por meio de uma assinatura podem ter acesso a serviços com custos mais baixos do que se os comprassem (WIRED, 2015 *apud* VILLANOVA, 2015 *apud* CAPOZZI; HAYASHI; CHIZZOLA, 2018).

Um exemplo deste modelo é a Netflix – serviço de assinatura que oferece TV por Internet via *streaming* (forma de distribuição de dados) (BOTSMAN; ROGERS, 2011). A Netflix tem mais de 50 milhões de assinantes distribuídos em 40 países (SCHOR, 2014 *apud* VILLANOVA, 2015 *apud* CAPOZZI; HAYASHI; CHIZZOLA, 2018). No Brasil, a Netflix dispõe seus serviços desde 2011.

Compartilhamento de hospedagem

Em 2008 nos Estados Unidos foi fundado, o Airbnb que é uma plataforma, com fins lucrativos, que traz conexão de pessoas que tenham quartos disponíveis para locação, com possíveis locatários (SCHOR, 2014 *apud* VILLANOVA, 2015 *apud* CAPOZZI; HAYASHI; CHIZZOLA, 2018). O Airbnb é uma ideia antiga que está sendo reproduzida e está voltando a ser indispensável devido à tecnologia de redes P2P (BOTSMAN; ROGERS, 2011).

Por meio da plataforma do Airbnb é efetuado todo o processo de reserva, pagamento e comunicação entre as partes; por intermédio disso o *site* cobra, do hóspede, uma taxa de 6% a 12% do valor total. O Airbnb é considerado a maior plataforma de economia compartilhada, avaliada em 18 bilhões de dólares, oferta serviços em mais de 34 mil cidades e 190 países, e tendo hospedado mais de 25 milhões de pessoas (SCHOR, 2014 *apud* VILLANOVA, 2015 *apud* CAPOZZI; HAYASHI; CHIZZOLA, 2018).

Uma das diferenças do Airbnb é a série de opções que o *site* oferece desde hospedagens convencionais até as mais inusitadas, como iglus, casas em árvores e castelos (SCHOR, 2014 *apud* VILLANOVA, 2015 *apud* CAPOZZI; HAYASHI; CHIZZOLA, 2018).

No Brasil desde 2012, o Airbnb tem inclusive, realizado parcerias com governos e Secretarias de Turismo em alguns estados, como no Rio de Janeiro, onde o Airbnb desenvolveu em mais de 75% a capacidade hoteleira da cidade (PROXIMA, 2014 *apud* VILLANOVA, 2015 *apud* CAPOZZI; HAYASHI; CHIZZOLA, 2018). Além de que, o Airbnb foi parceiro oficial do Comitê Olímpico Rio 2016.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Caracterização dos usuários do serviço (Uber) no município de Juazeiro do Norte/CE

Por meio de uma pesquisa direta, através de questionários (formulário *on-line* no *google* em redes sociais aos usuários e impressos por uma amostragem de acessibilidade aos motoristas) foram obtidas 136 entrevistas sendo, 68 de usuários do serviço *Uber* e 68 de motoristas do serviço *Uber* no município de Juazeiro do Norte/CE, com diferentes perguntas, buscando verificar a questão de segurança, comodidade, conforto e acessibilidade dos aplicativos de mobilidade urbana ofertados na cidade. Ao verificar sobre o sexo dos usuários, percebeu-se que 54,4% são do sexo feminino, com total de 37 respostas (Tabela 01).

Tabela 01 – Sexo dos usuários que utilizam aplicativos de mobilidade urbana do município de Juazeiro do Norte/CE no ano de 2019

Sexo	quantidade dos usuários	usuários entrevistados (%)
Masculino	31	45,6%
Feminino	37	54,4%

Fonte: pesquisa direta.

Ao questionar sobre a faixa etária, apresentou um percentual de 54,4% num total de 37 respostas, usuários de ambos os sexos entre 26 a 35 anos de idade. Outra variável apresentada foi o nível de escolaridade, sendo 44,1% dos usuários possuem superior completo, outra parte com 22,1% são de superior incompleto. As variáveis: sexo, faixa etária e escolaridade trazem um ponto importante nessa pesquisa que é o perfil mais detalhado das pessoas que buscam locomoção dentro do município de Juazeiro do Norte (Tabelas 02 e 03).

Tabela 02 – Faixa etária dos usuários entrevistados que utilizam os aplicativos de mobilidade urbana no município de Juazeiro do Norte/CE no ano de 2019.

Faixa de idade dos usuários entrevistados	quantidade de usuários por faixa etária de Idade	usuários entrevistados por faixa etária de idade (%)
18 a 25 Anos	22	32,4%
26 a 35 Anos	37	54,4%
36 a 50 Anos	9	13,2%
50 Anos acima	0	0%

Fonte: pesquisa direta.

Tabela 03 – Nível de escolaridade dos usuários entrevistados que utilizam os aplicativos de mobilidade urbana no município de Juazeiro do Norte/CE em 2019.

Nível de escolaridade dos participantes da pesquisa	quantidade de usuário por nível de escolaridade	usuários por nível de escolaridade (%)
Fundamental - Incompleto	0	0%
Fundamental - Completo	1	1,5%
Médio - Incompleto	0	0%
Médio - Completo	17	25%
Superior - Incompleto	15	22,1%
Superior - Completo	30	44,1%
Pós Graduação - Incompleta	1	1,5%
Pós Graduação - Completa	0	0%
Mestrado - Incompleto	1	1,5
Mestrado - Completo	3	4,4%

Fonte: pesquisa direta

Com o crescimento das grandes e pequenas cidades, a mobilidade urbana é um ponto que se torna cada vez mais complexo de ser gerido e resolvido. Surge ainda uma

mudança na conduta das pessoas que usufruem dessas formas diferentes de locomoção dentro das cidades, tanto para trabalho quanto lazer (ROSA, 2017).

Pode-se se ver que ao perguntar aos entrevistados sobre os meios como eles se locomoviam antes da chegada dos aplicativos tecnológicos, foram dadas as seguintes opções: transporte público 26,5%, veículos próprios (motos e carros) 50%, táxi 4,4% e moto-táxi 19,10%.

A tecnologia chegou para cada vez mais conectar pessoas e as cidades, estão a cada dia utilizando desses meios para sua subsistência, onde em algum continente isso já está há mais tempo, e no Brasil ainda estamos visando à ponta do *iceberg* (ROSA, 2017).

Os usuários ao serem questionados sobre a periodicidade de utilização dos aplicativos de mobilidade urbana no município de Juazeiro do Norte – CE, desde sua chegada a cidade, foram dadas as seguintes alternativas: Muito Pouco, Pouco, Às vezes, Geralmente e Muito. Verificou-se que a maioria, ou seja, 60,2% que corresponde (muito pouco (32,4%), pouco (16,2%) e as vezes (20,6%), estão numa população no qual a frequência de utilização desses meios tecnológicos é pouco utilizada.

Buscando verificar a frequência da utilização dos aplicativos de mobilidade urbana na cidade de Juazeiro do Norte/CE viu-se que ocorreram certas mudanças na facilidade de locomoção e melhorias nos transportes dentro do município, a partir daí ocorreu o questionamento sobre a melhoria no deslocamento dos usuários com a chegada desses aplicativos dentro localidade estudada, no qual obtivemos um resultado de 44,1% com total de 30 repostas, informando que houve muita melhoria com a chegada, no qual pessoas de bairros periféricos longe dos centros de maior mobilidade conseguiram ter esse acesso de forma melhor.

Atualmente com a chegada desses aplicativos de mobilidade urbana abriu-se um leque de possibilidades de locomoção dentro do município de Juazeiro do Norte/CE, e com isso as pessoas passaram a ter mais opções de locomobilidade dentro da cidade, com base nessa informação foi questionado, sobre conforto, segurança e qualidade no serviço, foi obtido os seguintes resultados geralmente e muito em torno de 79,4% dos usuários, na qual ao ouvi-los alguns informaram, conforme disse uma dos entrevistados: *“Até o presente momento estou bastante satisfeito em relação ao conforto e segurança.”* E outros falaram *“Opções de rotas mais seguras para o motorista e para o passageiro.”*

Ao verificar que antes da chegada dos aplicativos de mobilidade no município de Juazeiro do Norte/CE, as pessoas que precisavam se deslocar usavam veículos próprios e outra parte transporte público, a partir daí, foi questionado que hoje após a introdução

desses aplicativos no município, se o entrevistado precisar se deslocar (ir ao *shopping*, ao centro da cidade ou trabalhar), levando em consideração o conforto, tempo e valor qual meio de mobilidade seria a primeira opção escolhida é 45,6% informou que utilizaria veículos próprios, 44,1% aplicativos de mobilidade urbana (*Uber* e outros), 8,8% transporte público e 1,5% moto-táxi.

Levando em consideração os dados apresentados, pode-se dizer que ainda assim, a maior parcela utiliza veículos próprios. Conforme algumas sugestões ouvidas pelos usuários sobre os aplicativos, foi indicado a seguinte afirmação por um dos entrevistados: *“Acho que os itens de segurança que existem nos app’s deveriam ser divulgados para as pessoas que utilizam desse serviço possam utilizar. Como no Uber que você pode colocar um contato de segurança, para informar de suas viagens. Isso é muito importante. Além de disponibilizar mais informações dos condutores, bem como passageiros, para que haja segurança para ambos.”*

4.2 Caracterização dos motoristas do serviço (*Uber*) no município de Juazeiro do Norte/CE

Outro questionário foi aplicado a sessenta e oito motoristas de aplicativos de mobilidade urbana em Juazeiro do Norte – CE, buscando também analisar os perfis dos mesmos e a opinião deles para melhoria da segurança dos aplicativos que existem no município, pode-se perceber que a maioria dos motoristas dos aplicativos de mobilidade urbana de Juazeiro do Norte - CE é do sexo masculino, representando 82,35% dos entrevistados, e apenas 17,65% do sexo feminino (Tabela 04).

Com isso, percebe-se que as motoristas do sexo feminino ainda têm receio de utilizar a plataforma como fonte de renda, pois como não há divulgação das condições existentes de segurança, em Fortaleza já existem aplicativos de mobilidade urbana de mulheres para mulheres, buscando oferecer mais segurança para o público feminino (TOSI, 2019).

Tabela 04 – Motoristas de aplicativos em Juazeiro do Norte/CE no ano de 2019: sexo, faixa etária e nível de escolaridade

	Sexo		Escolaridade		
Masculino	56	82,35%	Fund. Incomp.	6	8,82%
Feminino	12	17,65%	Fund. Comp.	2	2,94%

Idade			Méd. Incomp.	5	7,35%
18 a 25 anos	11	16,18%	Méd. Comp.	19	27,94%
26 a 35 anos	30	44,12%	Sup. Incomp.	22	32,35%
36 a 50 anos	25	36,76%	Sup. Comp.	13	19,12%
51 anos acima	2	2,94%	Outros	1	1,48%

Fonte: pesquisa direta

Outro ponto que se pode levar em consideração é a precarização das relações de trabalho, conforme Machado e Santos (2017) a realidade é que esses usos das tecnologias vêm precarizando às relações de trabalho através da sedução de, por exemplo, uma ilusória ideia de liberdade por não ter patrão, ao mesmo tempo em que se livra do vínculo empregatício, a *uberização* mantém, de forma um tanto evidente, o controle, gerenciamento e fiscalização sobre o trabalho.

Segundo Pellegrini; Andrade (2017) um dos maiores desafios que a economia de compartilhamento de veículos tem enfrentado é a regulamentação estatal dessas atividades à luz de suas particularidades.

Segundo Kalil (2017) na conjuntura brasileira ainda não há uma indicação de parâmetros jurídico-trabalhistas mais assertivos a serem adotados no momento em relação às formas de trabalho na economia de compartilhamento, que não é um processo fácil, principalmente diante da falta de estudos mais aprofundados a respeito de como essas se desenvolvem aqui no Brasil.

As formas de trabalho que se desenvolvem nessa economia apresentam uma variedade de novidades que ainda precisam ser mais bem conhecidas pelos aplicadores do direito do trabalho.

Conforme descrito anteriormente, a maioria dos motoristas que utilizam aplicativos de mobilidade urbana é do sexo masculino e representam 82,35%, a pesquisa mostrou também que a faixa etária dos motoristas entrevistados, é determinada em 44,12% estão entre 26 a 35 anos, e outra grande massa estão entre 36 a 50 anos representando 36,76% (Tabela 04). Numa pesquisa realizada em João Pessoa que foi a quinta capital do Nordeste a receber esse serviço teve um perfil parecido, no qual 87,5% dos motoristas estão numa faixa etária de 34 a 52 anos; e todos do sexo masculino (SIQUEIRA *et al*, 2019).

O nível de escolaridade representa um fator fundamental para uma melhor análise, no qual atualmente o mercado de trabalho busca profissionais mais capacitados e que no

mínimo tenham ensino médio completo, sendo substituídos por aqueles que possuem um nível mais elevado, como superior ou técnico. Com isso observa-se que na atual economia brasileira o índice de desemprego chega a 12,7% da população segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE (SILVEIRA; ALVARENGA, 2019), fazendo com que as pessoas busquem meios alternativos como aplicativos tecnológicos (*Uber* e outros), como fonte de renda.

A pesquisa revela que o nível de escolaridade obtido na pesquisa, foi que a maioria dos motoristas apenas possui ensino médio incompleto (27,94%) e completo (32,35%) e (19,12%) com curso superior completo (Tabela 04). Segundo Siqueira *et al* (2019) em João Pessoa os motoristas de aplicativo (50%) tem o ensino médio completo e (25%) curso superior completo.

Ao verificar o tempo de uso de aplicativos como *Uber*, 99pop e outros, a maioria das repostas foram de apenas até um mês 41,18%, percebendo-se que são novos ainda com essa tecnologia, poucos, estão, há mais de um ano ou mais, em torno de 17,65%, pode-se comentar também que com o aumento do desemprego por conta da economia atual, esse número de pessoas utilizando plataformas de aplicativos como renda tende a crescer. Conforme Siqueira *et al* (2019) os motoristas de aplicativos em João Pessoa 50% estão nesse serviço num período de 5 a 9 meses e só 12,5% a mais de um ano.

Segundo dados Instituto Locomotiva apontam ainda que cerca de 17 milhões de pessoas que usam algum aplicativo regularmente para obter renda, essa conta inclui trabalhadores autônomos, profissionais liberais e aqueles que têm outros empregos e usam o que ganham nas plataformas para complementar o salário (GRAVAS, 2019).

Com isso, percebe-se que não só no setor de relações de trabalho, mais também na forma como as pessoas se locomovem, ao perguntar sobre o quanto os aplicativos (*Uber* e outros) auxiliaram no crescimento da mobilidade urbana no município de Juazeiro do Norte – CE obteve-se os seguintes resultados, que o crescimento da mobilidade dentro do município é nítido, por 89,70% dos motoristas entrevistados, informaram que houve muita melhoria e crescimento. Associando com outro questionamento sobre a contribuição dos aplicativos dentro da cidade.

Segurança em aplicativos de mobilidade urbana é algo a ser questionado, os motoristas reclama muito, no *site* da DCI (diário, comércio, indústria e serviços) informa que só no primeiro trimestre de 2018 houve um salto de 839 para 995 roubos a motoristas (dados da Secretaria Estadual de segurança Pública revelados pela GloboNews) na comparação do mesmo período de 2017. Para amenizar um pouco esses problemas os

aplicativos apostaram em algumas medidas, uma delas é cobrar uma *selfie* dos usuários no período do cadastro para verificação dos motoristas, ou seja, os motoristas conseguiriam ver quem são os usuários, e chegando ao local não sendo a pessoa da foto os motoristas poderão cancelar sem danos prejudiciais a sua conta. A segunda medida tomada foi adicionar o “botão do pânico”, caso o motorista venha se sentir inseguro, ele poderá acionar esse botão (FERREIRA, 2018).

Ao questionar sobre segurança nos aplicativos dentro do município percebeu-se que 69,12% dos motoristas acham a plataforma de aplicativos de mobilidade seguros para o seu desempenho dentro do município, mesmo assim ainda há uma grande parte que não acha totalmente seguro os aplicativos, nesse sentido, foram sugeridos as seguintes informações por alguns entrevistados: *“Informação do local de destino final dos usuários”* Que foi sugerido por 75,48% dos motoristas, *“Melhoria na navegação (GPS) nos aplicativos, trariam mais segurança e precisão no transporte de usuários”*, *“Viagem de motoristas mulheres, apenas para mulheres”*, *“Botão de Pânico”*, *“Poder verificar a foto do usuário já que, eles podem ver a do motorista”*, *“Reajuste de tarifa”*.

Assim, conclui-se que há muitas coisas que precisam ser revistas por parte dos aplicativos para melhor desempenho dos motoristas que ainda se sentem inseguros com a plataforma oferecida.

Segundo Belizario (2019) a *Uber* na segunda-feira dia 13 de maio de 2019, passou a fornecer a ferramenta de destino de usuário na cidade de Porto Alegre com objetivo de ser mais transparente, essa ferramenta está ainda na fase de testes para ser implementado dentro de todo o Brasil.

Mesmo apresentando essa realidade de segurança, os motoristas parceiros ainda buscam melhorias não só na qualidade de trabalho prestado, mas sim revisão das taxas cobradas pelas empresas que fornecem esse aplicativo, no qual 56% dos entrevistados deram como sugestão *“melhoria na taxa repassada a Uber”*, *“Aumento na tarifa para o motorista”*.

Com base em tudo que foi apresentado, conclui-se que, os aplicativos de mobilidade urbana são seguros para a população que utiliza, que de certa forma ainda é um número bem reduzido, já que muitos preferem utilizar seu próprio meio de transporte. Pode-se ver que o quesito, a qual, os usuários ainda não têm uma frequência de utilização, não é voltado a questão de conforto ou acessibilidade, e sim a falta de uma transparência maior nas funções de segurança, como foi informada por um dos usuários entrevistados,

acreditando-se que se ocorrer uma divulgação dessas funcionalidades, poderia aumentar o número de pessoas à utilização dos aplicativos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em face dos argumentos apresentados pode-se afirmar que a economia compartilhada vem se desenvolvendo desde a criação das aldeias cooperativas nos EUA no século XIX, mas, obteve-se melhor essa visão já nos anos 1990 com a criação da *internet* que possibilitou melhor a recirculação de bens, tudo isso graças ao avanço tecnológico. A economia compartilhada ou colaborativa era apenas uma alternativa para satisfazer necessidades diversas, que não eram atendidas predominantemente por empresas, fazendo com que os consumidores obtivessem o acesso ao bem sem que houvesse sua aquisição, propriedade.

A economia compartilhada é cada vez mais utilizada pelas pessoas que fazem uso desse novo meio de consumo e de forma cada vez mais frequente. Para se obter uma melhor compreensão, em meados de 2017, com a chegada da *Uber* no município de Juazeiro do Norte-CE, é possível notar algumas mudanças nos costumes das pessoas relacionadas a locomoção.

Outro aspecto importante que se deve concluir é que Schumpeter fala que a tecnologia passou a ser considerado um fator impulsionador da economia, percebe-se que com essa colocação a economia de Juazeiro do Norte- CE sofre um grande aquecimento ocasionado pela chegada desses aplicativos, que além gerar oportunidade de renda, contribuem para melhorar a mobilidade urbana. Observa-se também que após a chegada da *Uber* o município passou a receber outros aplicativos e até o desenvolvimento de aplicativos locais.

Diante disso, conclui-se que dentro do município, os usuários de aplicativos que mais utilizam são mulheres na faixa etária entre 26 a 35 anos com boa escolaridade, sendo que 50% dos entrevistados ainda preferem utilizar seus próprios meios de transportes. Através de alguns comentários obtidos, foi informado que há falta de informações sobre segurança para os usuários de forma mais clara e concisa.

Em relação aos motoristas, a maioria do sexo masculino, na faixa de 26 a 35 anos e que a maior parte tem curso superior incompleto, eles veem que existem segurança dentro dos aplicativos, mas que tem ferramentas que precisam ser implementadas como verificar o destino do usuário e melhoria na tarifação.

A existência desses serviços e o aumento crescente dessa nova economia pode-se dizer que esses aplicativos na região estão a cada dia crescendo como, por exemplo, têm-se os seguintes: 99pop, VEX, Táxi return, *Uber* e o aplicativo local Bora Cariri, no entanto, as empresas que trabalham com esses meios de serviços de transporte por aplicativo, precisam aumentar sua divulgação dentro da cidade, a funcionalidade, seus benefícios e deixando cada vez mais transparente para o consumidor, que há segurança e confiabilidade em suas plataformas.

Como sugestão para novas pesquisas que não foram objetos de estudo nesse artigo, seria a questão da precarização do trabalho, assim como questões relacionadas à renda gerada por esse serviço.

REFERÊNCIAS

BELIZARIO, J. **Uber agora mostra destino final do usuário para motoristas antes do início da viagem.** 2019. Disponível em:

<<https://www.tudocelular.com/mercado/noticias/n141550/uber-lanca-recurso-visualizar-destino-viagem-.html>> Acesso em 27 maio 2019.

BOTSMAN, R; ROGERS, R. **O que é meu é seu:** como o consumo coletivo está mudando o nosso mundo. Porto Alegre: Bookman, 2011.

CAPOZZI, A.; HAYA, G.; CHIZZOLA, S. **Economia compartilhada.** Boletim de inovação e sustentabilidade/BISUS, v.1. São Paulo: Programa de Pós-Graduação em Administração e Programa de Pós-Graduação em Economia FEA/PUC-SP, 2018.

Disponível em: <https://www.pucsp.br/sites/default/files/download/bisus2018-vol1-economia-compartilhada.pdf> Acesso em: 28 abr. 2019.

FERREIRA *et al.* Economia compartilhada e consumo colaborativo: uma revisão da literatura. In: XII Congresso Nacional de Excelência em Gestão & III Inovarse – responsabilidade social aplicada, 2016, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: UFF, 2016, p 1-21. Disponível em: http://www.inovarse.org/sites/default/files/T16_369.pdf Acesso em: 26 ago. 2018

FERREIRA, R. **Novo app de mobilidade reforça a segurança para motorista.** 2018. Disponível [seguranca-para-motorista-1.707757](#). Acesso em 28 abr. 2019.

FONSECA, J. S. da; MARTINS, G. de A. **Curso de Estatística.** São Paulo: Atlas, 1996

GANSKY, L. **Mesh:** porque o futuro dos negócios é compartilhar. Rio de Janeiro: Alta Books: 2011.

GRAVAS, D. **Aplicativos como Uber e Ifood são fonte de renda de quase 4 milhões de autônomos.** O Estado de São Paulo. 28 abr. 2019. Disponível em:

<<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,aplicativos-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de->

[autonomos.70002807079?utm_source=estadao%3Afacebook&utm_medium=link&fbclid=IwAR12kwhGIQkqKj8DJDU6akW_4D8sMmu2VQaMgGz-UA4o2U6TOMie-TUfRx0](https://www.autonomos.70002807079?utm_source=estadao%3Afacebook&utm_medium=link&fbclid=IwAR12kwhGIQkqKj8DJDU6akW_4D8sMmu2VQaMgGz-UA4o2U6TOMie-TUfRx0)

Acesso em: 13 maio 2019.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. **Cidades e estados do Brasil.**

Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geocienciasnovoportal/organizacao-doterritorio/estruturateritorial/15761-areas-dosmunicipios.html?t=destaques&c=2307304>>

Acesso em: 28 nov. 2017.

IPECE. Ceará: **Região Metropolitana do Cariri.** Disponível em: <

<http://www.cidades.ce.gov.br/noticias/governador-sanciona-lei-que-cria-rmc> > acesso em

30 de jun de 2009

KALIL, R. B. **Direito do trabalho e economia de compartilhamento:** apontamentos iniciais. In: ZANATTA, R. A. F.; PAULA, P. C. B. de; KIRA, B. Economias do compartilhamento e o direito. Curitiba: Juruá, 2017. Cap. 10, p. 237 a 257. Disponível em:

http://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2017/12/Economias_do_compartilhamento_e.pdf Acesso em 28 abr.

2019

MACHADO, R.; SANTOS, V. J. **Uberização traz ao debate a relação entre precarização do trabalho e tecnologia.** 2017. Disponível em:

<<http://www.ihuonline.unisinos.br/artigo/6826-uberizacao-traz-ao-debate-a-relacao-entre-precarizacao-do-trabalho-e-tecnologia>> Acessado em 27 maio 2019.

PELLEGRINI, A.; ANDRADE, G. R. de. **Mobilidade urbana e compartilhamento de veículos** In: ZANATTA, R. A. F.; PAULA, P. C. B. de; KIRA, B. Economias do compartilhamento e o direito. Curitiba: Juruá, 2017. Cap. 7, p. 179 a 198. Disponível em:

http://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2017/12/Economias_do_compartilhamento_e.pdf Acesso em 28 abr.

2019

ROSA, S, R. Aplicações e inovações tecnológicas facilitam deslocamento nas cidades,

2017. Disponível em : <https://www.gazetadopovo.com.br/especial-patrocinado/metrocard/aplicativos-e-inovacoes-tecnologicas-facilitam-deslocamento-nas-cidades-5e9f3i3c7k71w8ieeoffqg897/> Acesso em: 10 maio 2019.

SCHUMPETER, J. A. **A teoria do desenvolvimento econômico:** uma investigação

sobre lucros, capital, crédito, juro e o ciclo econômico. Tradução de Maria Silvia Possas. São Paulo: Nova Cultural, 1997.

SILVEIRA, D.; ALVARENGA, D. **Desemprego sobe para 12,7% em março e atinge 13,4 milhões de brasileiros** Disponível em:

<https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/04/30/desemprego-sobe-para-127percent-em-marco-diz-ibge.ghtml> Acesso em 27 maio 2019

SILVEIRA, L. M. da; PETRINI, M. O papel do acesso na economia compartilhada para a inovação social. In: XX SemeAd/Seminários em Administração, 2017, São Paulo. **Anais...**

São Paulo: USP, 2017, p. 1-14. Disponível em:

<<http://login.semead.com.br/20semead/arquivos/1843.pdf>> Acesso em: 25 set. 2018.

SIQUEIRA, J. L. S., *et al.* Uber: de carona no consumo colaborativo.

Revista comportamento do consumidor, v.3, n.1, p. 18-26. 2019. Disponível em:

<https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:2xyw3pHCa0QJ:https://periodicos.ufpe.br/revistas/cbr/article/download/239022/32178+&cd=2&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br&client=firefox-b-d> Acesso em: 10 de novembro de 2019.

TOSI, M. **Novo aplicativo de transporte particular focado em mulheres chega a Fortaleza. 2019** Disponível em:

<<https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2019/05/03/novo-aplicativo-de-transporte-particular-focado-em-mulheres-chega-a-fortaleza.html>> Acessado em 27 maio 2019.

VILLANOVA, A. L. I. **Modelos de negócio na economia compartilhada: uma investigação multicaso.** Rio de Janeiro: FGV, 2015. 125f. Dissertação (Mestrado Executivo em Gestão Empresarial) Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2015.

ZANATTA, R. A. F.; PAULA, P. C. B. de; KIRA, B. **Economias do compartilhamento e o direito.** Curitiba: Juruá, 2017. Disponível em: http://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2017/12/Economias_do_compartilhamento_e.pdf Acesso em 28 abr. 2019.
