



Universidade de Brasília – UnB

Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas

Departamento de Administração

MARINA JORGE LIMA

**UBER, 99POP e CABIFY:  
Uma comparação do uso de aplicativos  
de transporte individual por universitários  
de São Paulo e do Distrito Federal**

Brasília – DF

2018

MARINA JORGE LIMA

**UBER, 99POP e CABIFY:  
Uma comparação do uso de aplicativos  
de transporte individual por universitários  
de São Paulo e do Distrito Federal**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Departamento de  
Administração como requisito parcial à  
obtenção do título de Bacharel em  
Administração.

Professora Orientadora: Doutora Vanessa  
Cabral Gomes

Brasília - DF  
2018

MARINA JORGE LIMA

**UBER, 99POP e CABIFY:  
Uma comparação do uso de aplicativos  
de transporte individual por universitários  
de São Paulo e do Distrito Federal**

A Comissão Examinadora, abaixo identificada, aprova o Trabalho de Conclusão do Curso de Administração da Universidade de Brasília da  
aluna

**Marina Jorge Lima**

Doutora, Vanessa Cabral Gomes  
Professora-Orientadora

Doutor, Xxx Xxx Xxx,  
Professor Examinador

Doutor, Xxx Xxx Xxx,  
Professor Examinador

Brasília, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a melhor pessoa que conheço no mundo, aquela que sempre me deu motivos para continuar e ter forças em toda e qualquer tarefa que tive na vida, minha irmã, Lara.

Agradeço também aos meus pais, Paulo Emílio e Daniela, que sempre foram meu equilíbrio entre razão e emoção, guiando meus passos para chegar aonde estou chegando hoje, e me encorajando a ser sempre mais.

Aos meus melhores amigos, Maria Clara, Giovanna e Otávio, que foram todo o meu suporte emocional durante esse processo.

Agradeço também à minha orientadora, Vanessa Cabral, que foi peça essencial para a conclusão do meu curso, por me fazer acreditar no futuro da minha profissão, por resgatar o meu interesse nos estudos e por todo o suporte emocional que me deu ao longo desse ano de trabalho.

Por fim, agradeço ao meu namorado, Victor, que mesmo de longe, nunca me deixou esquecer do que sou capaz, despertando sempre o melhor que há em mim.

## RESUMO

O presente trabalho possui significativa relação com a qualidade de vida do ser humano, sendo essa influenciada pela mobilidade urbana realizada por ele, como afirma Térán (2015). Os aplicativos de transporte individual vieram com intuito de enriquecer a forma com que o fenômeno da mobilidade acontece, o fazendo por meio da união da tecnologia com o transporte. O objetivo deste estudo de caso foi analisar os motivos que levam os universitários a usar os serviços da Uber como alternativa aos demais meios de transporte no Distrito Federal e em São Paulo, sendo esse concretizado por meio de uma pesquisa exploratória descritiva, onde foi aplicado um questionário voltado ao público foco, que são os universitários dos estados citados. Nos resultados foi possível observar que os principais motivos do uso desse meio de transporte pela amostra selecionada são: preço, dificuldades em relação ao transporte público e a Lei Seca. Também é importante ressaltar que, após realizada a pesquisa, foi concluído que os aplicativos de transporte individual têm servido aos jovens como um meio de transporte complementar.

Palavras-chave: Uber. São Paulo. Distrito Federal.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 –	Classificação das modalidades de transporte urbano de passageiros.....	16
Figura 2 –	Linha do tempo da Uber.....	24
Figura 3 –	Estruturação do questionário.....	39
Gráfico 1 –	Universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo que não usam Uber, 99POP ou Cabify classificados por faixa de renda.....	41
Gráfico 2 –	Motivos de não usar Uber, 99POP ou Cabify dos universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo.....	42
Gráfico 3 –	Principal meio de transporte dos universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo que não usam Uber, 99POP ou Cabify.....	43
Gráfico 4 –	Gênero dos universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo que usam Uber, 99POP ou Cabify.....	44
Gráfico 5 –	Faixa etária dos universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo que usam Uber, 99POP ou Cabify.....	45
Gráfico 6 –	Faixa de renda dos universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo que usam Uber, 99POP ou Cabify.....	46
Gráfico 7 –	Lugar(es) para o(s) qual(is) os universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo vão de Uber, 99POP ou Cabify...	47
Gráfico 8 –	Motivo(s) que leva(m) os universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo a escolha do Uber, 99POP ou Cabify.....	48
Gráfico 9 –	Principal meio de transporte dos universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo que usam Uber, 99POP ou Cabify.....	49
Gráfico 10 –	Alternativa de transporte que os universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo usariam caso a Uber, 99POP ou Cabify não existissem.....	50

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Art.	- Artigo
BRT	- Bus Rapid Transit
CNH	- Carteira Nacional de Habilitação
ESPM	- Escola Superior de Propaganda e Marketing
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IES	- Instituição de Ensino Superior
IPEA	- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
N.	- Número
PIB	- Produto Interno Bruto
UnB	- Universidade de Brasília
UniCEUB	- Centro Universitário de Brasília

# SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO .....	9
1.1	CONTEXTUALIZAÇÃO .....	9
1.2	FORMULAÇÃO DO PROBLEMA .....	10
1.3	OBJETIVOS.....	11
1.3.1	Objetivo geral.....	11
1.3.2	Objetivos específicos.....	11
1.4	JUSTIFICATIVA .....	11
2	REVISÃO TEÓRICA .....	14
2.1	TRANSPORTE DE PASSAGEIROS .....	14
2.2	MOBILIDADE URBANA .....	15
2.2.1	Problemas na mobilidade urbana .....	17
2.2.2	Meios de transporte .....	18
a)	Ônibus.....	19
b)	Metrô.....	20
c)	Táxi .....	21
d)	Veículo particular .....	22
2.3	APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL.....	23
2.3.1	Uber.....	23
2.3.2	Outros aplicativos de transporte individual: 99POP e Cabify.....	29
3	MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA .....	31
3.1	TIPO E DESCRIÇÃO GERAL DOS MÉTODOS DE PESQUISA .....	31
3.2	CARACTERIZAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO, SETOR OU ÁREA, INDIVÍDUOS OBJETO DO ESTUDO.....	32

3.3	POPULAÇÃO E AMOSTRA OU PARTICIPANTES DA PESQUISA .....	33
3.3.1	São Paulo .....	34
3.3.2	Brasília.....	35
3.4	CARACTERIZAÇÃO E DESCRIÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE PESQUISA .....	36
3.5	PROCEDIMENTOS DE COLETA E DE ANÁLISE DE DADOS .....	39
4	RESULTADO E DISCUSSÃO .....	40
4.1	UNIVERSITÁRIOS QUE NÃO USAM UBER.....	40
4.2	UNIVERSITÁRIOS QUE USAM UBER.....	44
5	CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÃO .....	52
5.1	LIMITAÇÕES E RECOMENDAÇÕES.....	53
	REFERÊNCIAS.....	55
	APÊNDICE .....	61
	APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO .....	62

# 1 INTRODUÇÃO

Para dar início ao presente trabalho serão apresentados alguns dos conceitos chave para que o leitor possa se situar à respeito dos temas que estão ligados a Uber, 99POP e Cabify e ao fenômeno que se pretende pesquisar.

Deve-se considerar, para os fins da pesquisa, que a Uber é um aplicativo de transporte individual (DUSI, 2017). Também é importante salientar que, quando abordada a empresa Uber no presente trabalho, para simplificar, também estarão sendo abordados outros aplicativos de transporte individual concorrentes, sendo os mais famosos nesse momento o 99POP e o Cabify. Assim, onde se lê Uber deve-se considerar Uber, 99POP e Cabify.

## 1.1 Contextualização

Para que uma região se desenvolva nos níveis mínimos impostos pela sociedade, é esperado que a mesma controle o funcionamento de seu sistema de transporte, cuidando assim de um dos fatores relevantes para uma boa qualidade de vida, a mobilidade urbana (CAMPOS, 2002). Para Solon (2012), o conceito de mobilidade urbana, está associado a solução de deslocamento pela área urbana. Segundo Reis (2014), hoje em dia a mobilidade urbana está muito relacionada à qualidade de vida das pessoas, fato esse que se deve ao desempenho econômico das cidades grandes. Sendo assim, o conjunto da mobilidade urbana é formado pela inter-relação entre o sistema de transporte de cargas, o sistema de infraestrutura, o sistema de habitação, o sistema de circulação e o sistema de transporte de passageiros (TERÁN, 2015).

A mobilidade urbana passa por alguns problemas na atualidade, como a questão do uso excessivo do automóvel e a falta de infraestrutura urbana para suportar a quantidade de veículos que circulam nas vias (MAGAGNIN; SILVA, 2008). Para Brinco (2012), o congestionamento é um dos problemas mais discutidos quando o tema é mobilidade urbana. Cada vez mais, a velocidade média dos meios de transporte é reduzida, isso se deve a esse problema, bem como o crescente número

de veículos existentes que geram uma falta de espaço físico para que ocorra o fenômeno da mobilidade (BRINCO, 2012).

Os problemas da mobilidade acabam por afetar as condições de convívio social e a interatividade nas cidades, isso porque para realizar atividades corriqueiras como ir às compras ou ao trabalho, a população, que precisa se transportar de um ponto para outro, acaba sendo prejudicada por problemas em seu deslocamento, podendo estes estarem relacionados com a poluição do ar ou até mesmo com a degradação do patrimônio urbano (BRASIL, 2006).

Nesse contexto, em 2009 foi criada uma empresa que é tanto pertencente à área da tecnologia, quanto ao setor de transportes, a Uber (CHRISTENSEN et al., 2015). A Uber surgiu como uma alternativa para o uso de serviços de táxis, que possuíam algumas falhas (UBER, 2018), mas acabou se tornando uma alternativa ao uso de transporte público no Brasil, por ser considerada barata e ágil (COELHO et al., 2017). Não suficiente, a empresa também foi levada como alternativa para o uso de carros próprios, para quem não mais desejava passar pelas dificuldades geradas pela posse dos mesmos (SILVA JUNIOR et al., 2017).

## **1.2 Formulação do problema**

A Uber, é uma empresa nova no mercado, além de ser considerada uma inovação no que tange novos modelos de negócio, tendo criado juntamente com a empresa em si, um modelo conhecido como “uberização” das coisas, que une a prestação de serviços com a tecnologia existente, se encaixando não só no mercado atual, como também no mercado futuro (SMITH, 2016).

No Brasil, a Uber surgiu em 2016. Com o sucesso desse modelo de transporte, outras organizações acabaram entrando no mercado, sendo hoje as mais conhecidas a Cabify (funcionando no Brasil desde 2016) e a 99Pop (fundada no Brasil em 2012).

Outro ponto a ser considerado é que, segundo Coelho et al. (2017), os jovens são os principais usuários dessa alternativa de transporte, uma vez que estão mais dispostos a testar novas tecnologias.

A partir dos problemas sobre mobilidade urbana e do surgimento da Uber como uma alternativa de meio de transporte de passageiros, surge o seguinte questionamento: Quais os motivos que estão levando os universitários a usar os serviços da Uber como alternativa aos demais meios de transporte?

### **1.3 Objetivos**

#### **1.3.1 Objetivo geral**

Analisar os motivos que levam os universitários a usar os serviços da Uber como alternativa aos demais meios de transporte no Distrito Federal e em São Paulo

#### **1.3.2 Objetivos específicos**

- Verificar se a Uber está sendo utilizada como meio de transporte no Distrito Federal e em São Paulo;
- Verificar se há troca dos meios de transporte tradicionais pela Uber no Distrito Federal e em São Paulo; e
- Levantar quais os meios de transporte para os quais a Uber é considerada como alternativa no Distrito Federal e em São Paulo.

### **1.4 Justificativa**

Por ser uma nova empresa e um novo modelo de negócios, a Uber ainda foi pouco explorada, a pesquisa à respeito do tema ainda é rasa e superficial (FERNANDES, 2017).

A mobilidade urbana sofre algumas dificuldades, como o uso excessivo do automóvel, que dificulta o tráfego pelas vias das cidades. A mobilidade urbana também sofre no que diz respeito ao transporte público; dando foco no caso do Brasil, esse meio de transporte sofre de algumas problemáticas, sendo uma das mais graves a segurança, que não atende os níveis desejados pelos cidadãos (SILVA JUNIOR et al., 2017).

Como um dos fins de utilização dos resultados gerados pelo estudo, sendo este feito com base no Distrito Federal e em São Paulo, existe a finalidade também de entender se os jovens realmente estão usando esses aplicativos de transporte individual como alternativa aos outros meios de transporte existentes, como é apresentado em algumas pesquisas realizadas a respeito do tema (COELHO et al., 2017).

A partir desse estudo, também existe o desejo de entender os motivos pelos quais os jovens estão optando por usar esses aplicativos de transporte individual, pois existem estudos que apontam que esse fenômeno ocorra com os jovens por eles serem mais dispostos a experimentar novidades tecnológicas (COELHO et al., 2017).

Existe também a possibilidade de geração de dados que forneçam subsídio para ajudar o governo na tomada de decisão e criação de políticas públicas. Um dos motivos para criar essa ligação foi ter sido levantada a hipótese de que os serviços da Uber sejam bastante utilizados para evitar que os jovens bebam e dirijam, fazendo com que esses se protejam das consequências da Lei Seca e de possíveis acidentes de trânsito.

Outro dos motivos que liga o uso dos serviços da Uber com a criação de políticas públicas é o que muito se diz a respeito desse tipo de transporte individual, onde existem ideias conflitantes nos estudos já realizados, pois existem aqueles que acreditam que a Uber veio para solucionar problemas como o do trânsito, enquanto existem outros que acreditam que esse tipo de serviço acaba na verdade por piorar o trânsito e aumentar o congestionamento nas ruas (FLEGENHEIMER; FITZSIMMONS, 2015; SABATINI, 2014; VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

Por fim, o transporte público não tem agradado uma parte da população no que tange principalmente à segurança proporcionada aos seus passageiros, o que tem levado alguns deles a tomarem a decisão de mudar o tipo de transporte utilizado para realização de sua mobilidade urbana, optando então pelo Uber como uma de suas novas alternativas; sendo essa uma que atenda de forma melhor suas necessidades em detrimento do transporte que não o estava fazendo (COELHO et al., 2017), ou seja, esses aplicativos de transporte individual também vêm como uma forma de promover uma melhora na segurança para a população.

## **2 REVISÃO TEÓRICA**

Na revisão teórica do presente trabalho serão apresentados conceitos que se relacionam entre si até que seja atingido o nível micro que se pretende estudar. Será apresentado o transporte de passageiros e seus principais conceitos; a mobilidade urbana, seus conceitos e problemas, partindo então para os meios de transporte de passageiros existentes dentro do fenômeno de mobilidade, sendo esses explorados com o detalhamento visto como necessário para servir de base para o presente estudo. Por fim, será abordado o tema da empresa Uber com maior foco em suas vantagens e desvantagens se comparado aos outros meios de mobilidade urbana, bem como o 99POP e o Cabify, outros dois aplicativos de transporte individual considerados no presente estudo.

### **2.1 Transporte de passageiros**

O transporte de passageiros surgiu a partir da necessidade do homem de se transportar de um local para o outro, fato este que anteriormente só era realizado através de seu próprio corpo. A necessidade de locomoção, fato gerador do transporte de passageiros, surgiu também a partir das trocas geradas pela agricultura, pelo peso que necessitava de um meio para ser transportado, então, a partir disso, o homem utilizou da domesticação de animais, da invenção da roda e do desenvolvimento de veículos capazes de solucionar tais questões (RODRIGUES, 2008). Já na visão de Espirito Santo (2010), o fator que motivou a criação dos meios de transportar passageiros foi a tentativa de ultrapassar barreiras geográficas e físicas. Para o autor, o transporte de passageiros como algo tão importante que usa da seguinte explicação para justificar seu ponto de vista “A capacidade de se locomover é pré-requisito de qualquer civilização organizada, visto que a tecnologia de transporte constrói o progresso” (ESPIRITO SANTO, 2010, p.10).

O transporte pode ser classificado como coletivo e individual. O primeiro tem predominância do transporte público, enquanto no segundo predomina o privado. No transporte coletivo, os trajetos são fixos e o preço é pré-determinado, ao passo que

no individual os trajetos são definidos pela pessoa que o está utilizando no momento do deslocamento. Em relação aos benefícios, para o coletivo pode ser citado o fato de poder transportar muitas pessoas no mesmo espaço de tempo, enquanto que para benefício do individual, pode ser citada a autonomia e praticidade que o mesmo proporciona ao usuário (RODRIGUES, 2014).

O transporte tem passado por evoluções que buscam agregar valor aos serviços prestados, atendendo assim os desejos de seus usuários e então avançando ainda mais no cenário internacional. (RODRIGUES, 2014).

Abrindo espaço para que seja possível tratar de novos meios de transporte, como é o caso da Uber, que será abordado no presente trabalho, Espírito Santo (2010) relata que o homem ainda está em uma fase intermediária da evolução dos transportes, devido ao fato de que o mesmo ainda sofrerá a ação de muitas tecnologias inovadoras que virão para beneficiar a vida dos seres humanos. Como justificativa para tais inovações, o autor cita a melhora na qualidade dos serviços prestados para que se possa manter uma rede de clientes fiéis.

## **2.2 Mobilidade urbana**

A mobilidade urbana é um fenômeno que trata do deslocamento da população por um determinado espaço, essa garante ao cidadão o direito de ir e vir com facilidade, interferindo assim na qualidade de vida do mesmo. Tal fenômeno tem como fato gerador as condições físicas e econômicas do ambiente e envolve o transporte de passageiros como sendo algo essencial (CANCIAN, 2016; ARAÚJO et al., 2011; CARDOSO, 2008; GOMIDE, 2006; VASCONCELLOS, 2001).

A mobilidade urbana envolve o meio para com que a população consiga, de forma segura e confortável, se deslocar em função das atividades que pretende realizar, podendo ser usadas como exemplo dessas a recreação, o trabalho, o abastecimento, a educação, entre outros. Tal deslocamento vai depender de algumas variáveis para que se possa definir um que mais se adeque às necessidades da população, sendo essas: a distância que será percorrida, o tempo que será despendido para tal, os meios de transporte que poderão ser utilizados, as

vias disponíveis para o deslocamento, e o custo e a qualidade desejados para o mesmo (VARGAS, 2008).

Brasil (2012) conceitua mobilidade urbana como os deslocamentos realizados de cargas e pessoas pelo espaço urbano. Os meios de transporte urbano são classificados pela autora como não motorizados (aqueles que não consomem combustíveis fósseis e dão início à todos os tipos de mobilidade, isso porque o motorista, para chegar até seu carro realiza um deslocamento a pé primeiro, bem como um cidadão que vai embarcar em um transporte público também fará parte do trajeto de tal forma) e motorizados, enquanto os serviços são classificados quanto ao objeto, podendo ser passageiro ou carga; quanto à natureza: privado ou público; e quanto à característica, podendo ser coletivo ou individual. De acordo Araújo et al. (2011), o automóvel, o trem, o ônibus e o metrô são os principais meios de transporte motorizado de passageiros.

A Figura 1, a seguir, apresenta essas classificações e as ligações que as mesmas possuem entre si.

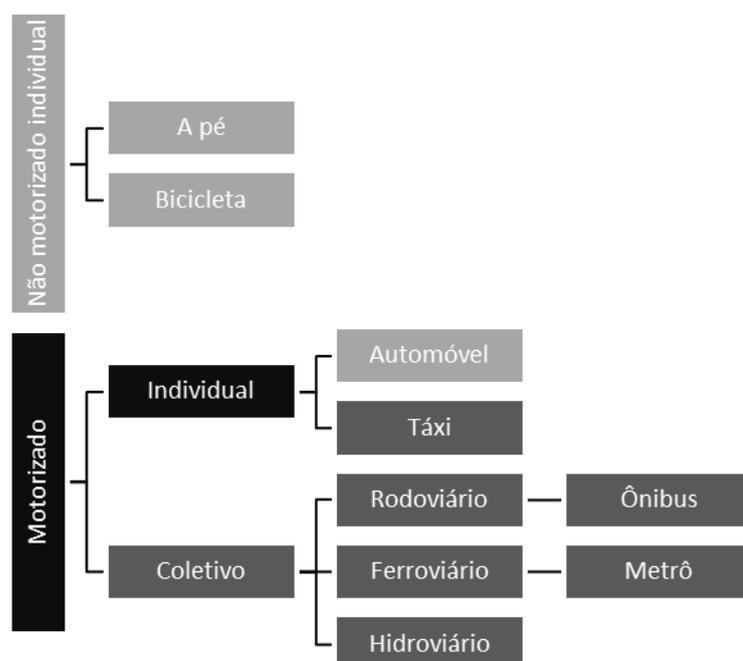


Figura 1 – Classificação das modalidades de transporte urbano de passageiros

Fonte: Adaptado de Carvalho (2012).

O conceito de mobilidade engloba dois componentes. O primeiro deles diz respeito a performance do sistema de transporte, que nada mais é do que um conjunto do local onde se encontra o indivíduo, a hora que ele quer se deslocar e a direção para qual pretende ir; o segundo componente traz as características desse indivíduo e as suas necessidades, procurando a partir dessas informações, entender quais são as possibilidades existentes que a pessoa terá para embarcar em algum meio de transporte, podendo ele ser um carro próprio ou até mesmo um meio de transporte coletivo (RAIA JUNIOR, 2000).

Em se tratando das consequências da mobilidade urbana para a população, pode-se afirmar que a mesma tem relação direta com a renda dos indivíduos, ou seja, quanto maior a renda, melhor a mobilidade, aumentando os níveis de ocorrência desse fenômeno. Ainda tratando dos níveis de mobilidade, quanto mais bem desenvolvida uma região, melhor é a mobilidade, isso pelo fato da qualidade de vida estar diretamente relacionada a mesma. De forma análoga, pode-se aferir que, quanto piores as condições do indivíduo, sua mobilidade também poderá ser pior, levando o mesmo a necessidade de realizar muitos deslocamentos até chegar ao seu lugar de destino, isso por existir, na maioria das vezes, uma grande distância entre as casas dos mesmos e seus locais de trabalho (CARDOSO, 2008; VASCONCELLOS, 2001).

### 2.2.1 Problemas na mobilidade urbana

Cada vez mais, a velocidade média dos meios de transporte é reduzida e isso deve-se ao problema do congestionamento. O espaço passível de apropriação no meio urbano é finito, ou seja, traz a ideia de que haverá um momento onde o aumento de vias de circulação não mais será visto como uma solução, e a partir de então precisará surgir outras opções para tratar do problema em questão, e isso não está muito distante de acontecer (BRINCO, 2012).

De acordo com Vargas (2008), os deslocamentos urbanos estão retroagindo no tempo. Isso pelo fato de que os transportes foram criados com um intuito de facilitar a vida da população, e, com o tempo a tecnologia foi os aprimorando, por exemplo, da movimentação em carruagens, que possuíam uma velocidade reduzida, para os carros, que já circulavam em uma velocidade mais elevada; aí vem o problema

citado, as aglomerações urbanas fazem com que as vias fiquem muito cheias, conseqüentemente reduzindo a velocidade com que os automóveis e outros meios de transporte circulam e retroagindo então nas vantagens que foram geradas por esses novos meios de transporte.

O crescente número de veículos acaba por gerar uma falta de espaço físico, um aumento no nível de poluição atmosférica e sonora, também aumentando o nível de stress proveniente dos congestionamentos nos quais a população tem que enfrentar. Além desses problemas, também há o excesso de velocidade que pode acarretar em acidentes como mais um dos problemas da mobilidade urbana, bem como o sistema de tráfego que privilegia alguns usuários em detrimento de outros. Um dos maiores problemas da mobilidade é o modo com que funcionam as cidades e a sua dependência pelos automóveis, que acaba por gerar um nível insuficiente de apoio aos sistemas de transporte coletivo, por toda a questão da institucionalização da população em priorizar a posse de veículos (BRINCO, 2012; ARAÚJO, 2009).

Os problemas da mobilidade acabam por afetar as condições de convívio social e a interatividade nas cidades, isso porque para realizar atividades corriqueiras como ir às compras ou ao trabalho, a população, que precisa se transportar de um ponto para outro, acaba sendo prejudicada por problemas em seu deslocamento, podendo estes estarem relacionados com a poluição do ar ou até mesmo com a degradação do patrimônio urbano (BRASIL, 2006).

### 2.2.2 Meios de transporte

Para Vargas (2008), a bicicleta e o percurso a pé devem ser considerados como alternativas de mobilidade urbana e as mesmas se destinam principalmente para a parte de população que pretende não gastar muito e também para a parcela que pretende economizar parte do tempo que seria perdido devido à lentidão do trânsito. Por outro lado, a autora aponta a precariedade das calçadas e a insegurança como algumas das desvantagens desse modal.

O uso da bicicleta, de acordo com Silveira (2010), vem sendo incentivado como alternativa aos problemas de congestionamento e poluição existentes nas cidades, isso por serem um meio de transporte alternativo que podem melhorar consideravelmente a qualidade de vida da população. Além de que também trazem mais facilidade para a população quando o foco são viagens de curta duração, gerando benefícios tanto para o ciclista, quanto para a comunidade em geral (SILVA; SILVA, 2005).

### a) Ônibus

O ônibus é uma forma de transporte de passageiros que possui boa adaptação de trajetos, ou seja, possui inúmeras possibilidades, além de ser também o menos oneroso no sistema de transportes. É o meio de transporte ideal para atender a população, isso por atuar em extensas áreas de ocupação, tendo então uma grande diversidade de origens e destinos alcançados. Além também do fato de ter uma capacidade de transportar um elevado número de passageiros/tempo/trajeto, tendo uma média de 2.000 a 5.000 passageiros/hora/sentido (BRINCO, 2012).

Como meio de acesso à informação necessária para utilização dos ônibus, Costa (2015) cita os abrigos, a internet, folders, centrais de atendimento e os terminais para que a população possa usufruir do meio de transporte da melhor forma possível.

Tratando das vantagens desse meio de transporte Brinco (2012) traz a sua grande adaptabilidade como um importante ponto, isso por poder deslocar-se por uma via própria e pelas outras existentes também. O autor também salienta o fato de que o ônibus também possui integração com outros meios de transporte.

A respeito das vantagens desse meio de transporte, podem ser citadas a flexibilidade, a amenização do nível de estresse gerada pelo fato da pessoa não precisar dirigir, a adaptação rápida do meio as modificações ocorridas nas vias urbanas, a sustentabilidade, a possibilidade de monitoramento do mesmo em tempo real, bem como a integração que ele pode ter com outros meios de transporte e o baixo custo, que facilita o acesso da população. Já em relação as suas desvantagens, foram levantados o desperdício de tempo, a lotação do meio de

transporte que acaba por gerar uma falta de conforto, a confiabilidade do mesmo, a incerteza em relação ao tempo, ou seja, irregularidade de horários causada pelos congestionamentos, bem como a velocidade relativamente baixa e as dificuldades administrativas devidas à grande ocupação de pessoal (ALEXANDRE, 2010; PONTES, 2005; MARTINS, 2004).

No Brasil, as vias de circulação reservadas para ônibus são uma realidade que já acontece há algum tempo, amenizando então um pouco da questão do congestionamento e também melhorando a rotatividade das frotas em uso (BRINCO, 2012).

Outra modalidade existente no então universo dos ônibus que deve ser levantada é o BRT (*Bus Rapid Transit*) que segundo Brinco (2012) é o meio de transporte mais econômico se pensados os gastos com infraestrutura. Segundo Levinson et al. (2001), o BRT é um meio rápido de transporte que combina a qualidade do transporte sobre trilhos com a flexibilidade dos ônibus.

## b) Metrô

O metrô é um meio de transporte público que tem capacidade consideravelmente elevada para transportar passageiros, podendo variar entre 20.000 a 40.000 passageiros/hora/sentido quando baixa chegando a 80.000 passageiros/hora/sentido quando alta. O transporte via metrô é realizado por meio de material rodante de alto desempenho e tem capacidade de manter sua cadência de intervalos curtos entre trens consecutivos (BRINCO, 2012).

Em relação às vantagens desse meio de transporte é importante citar o fato de que o mesmo é rápido (tem elevada velocidade média) e eficiente, além de ser também pontual e ter uma grande capacidade de escoamento. A principal de suas vantagens se comparada aos outros meio de transporte é o fato de poder evitar, por meio do uso de metro, um dos maiores problemas da mobilidade urbana, sendo esse o congestionamento. Já em relação às desvantagens desse tipo de transporte, existem a superlotação e o preço elevado, que são questionados frequentemente pelos seus usuários, bem como outro problema que deve ser levado em consideração, que é o dos altos custos de implantação de um sistema metroviário,

que pode acabar por monopolizar recursos financeiros do espaço urbano que o receberá, isso além de considerar que o tempo envolvido para que uma linha fique pronta, que é extremamente elevado, podendo durar em média de cinco a oito anos (BRINCO, 2012; CAIAFA, 2008; PONTES, 2005).

### c) Táxi

O táxi é um meio de transporte motorizado e individual, classificado como meio de transporte público, segundo o art. 2º da Lei n. 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, *in verbis*: “Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros” (BRASIL, 2011).

Os motoristas de táxi passam por uma formação em entidades certificadas, têm um regime de preços convencionado e estabelecido por órgãos do governo; os carros que circulam prestando esse tipo de serviço possuem seguro obrigatório, não possuem limite de idade do veículo e todos esses carros possuem uma identificação (PINTO, 2017).

Algumas das vantagens percebidas no uso do táxi como meio de transporte público de passageiros foram a flexibilidade de horários, bem como as rotas possíveis para circulação, isso se comparado aos outros meios de transporte público já citados. Em comparação com a posse de veículo, foram percebidas como vantagens o benefício que o usuário não tem a necessidade de dirigir e tampouco de estacionar o mesmo (FERRAZ; TORRES, 2001).

Tratando das desvantagens do uso de táxi pode-se citar o acesso que acaba por ser mais restrito, gerando então o problema do alto custo, que tem por consequência os preços elevados nesse meio de transporte (PINTO, 2017). Ainda tratando das desvantagens deste meio de transporte pode-se citar a sujeira dos veículos, frequentemente percebida pelos passageiros, bem como a falta de educação dos motoristas que prestam serviço, a falta de troco no caso de pagamento em dinheiro, a pouca disponibilidade de veículos em determinadas regiões e algumas más

práticas que podem afetar o conforto do passageiro como não ligar o ar-condicionado do veículo para economizar gasolina (BINENBOJM, 2016).

Segundo o que afirma Pontes (2005), os táxis não atingem o padrão de conforto desejado pelos usuários.

#### d) Veículo particular

No Brasil o uso do automóvel é predominante, isso pelo fato de atender alguns requisitos dos usuários de transportes como a segurança e a facilidade na circulação. Mas apesar desses benefícios, também existem alguns malefícios causados pelo uso do mesmo, como a privatização de espaço público e o alto nível de congestionamento gerado pelo mesmo (SILVEIRA, 2010).

Em se tratando das desvantagens desse tipo de transporte, pode-se perceber o fato de que acabam por se fazer necessárias mais vagas de garagem e um maior número de estacionamentos disponibilizados para que a população tenha onde parar seus veículos, além também da poluição gerada por essa grande quantidade de veículos que circulam e um aumento no trânsito das cidades (GRATTAPAGLIA, 2018; BRINCO, 2012; ALEXANDRE, 2010).

Nos estudos de Grattapaglia (2018) e de Silva Junior et al. (2017), a posse de um veículo ainda é vista como uma questão de status, o que gera certa preferência pelo uso desse meio de transporte de passageiros.

A sociedade é propensa a comprar veículos para se transportar, situação tal que faz com que as pessoas gerem certa dependência desse meio de transporte, que além de tudo, é visto como privilegiado (BRINCO, 2012). Discordando, de certa forma, do que foi apresentado acima, Dong et al. (2014) afirma em seus estudos que a geração conhecida como Millennials é menos propensa a adquirir veículos.

De acordo com o que apontam Serrano e Baldanza (2017), o mercado de veículos particulares é um dos principais concorrentes da Uber.

## 2.3 Aplicativos de transporte individual

Os aplicativos de transporte individual são aqueles que conectam passageiros a motoristas por meio de plataformas digitais em tempo real. A primeira empresa do setor foi a Uber, que originou toda uma discussão sobre esse novo meio de transporte (SERRANO; BALDANZA, 2017). Conseqüentemente, as características do setor, de certa forma, são definidas pelos atributos dessa empresa.

Assim, primeiramente será apresentado o histórico da empresa, trazendo as características desta como alternativa de meio de transporte. Em seguida, serão apresentadas, em particular, o histórico dos principais concorrentes nesse setor (99 POP e Cabify).

### 2.3.1 Uber

A ideia que fez com que surgisse a Uber foi originada em dezembro de 2009 a partir de um problema pelo qual seus criadores, Travis Kalanick e Garrett Camp passaram: a dificuldade de pegar um táxi. A partir de então criaram o UberCab em São Francisco com a funcionalidade de solicitar um motorista particular com apenas um toque. Em 2010 a marca evoluiu para a que existe nos dias atuais, a Uber, e a partir de então vai crescendo e se espalhando ao redor do mundo oferecendo o conhecido serviço de motorista particular com suas diversas características (UBER, 2018).

A Figura 2, a seguir, apresenta uma linha do tempo mostrando os marcos mais importantes da história da Uber de acordo com o próprio site da empresa.

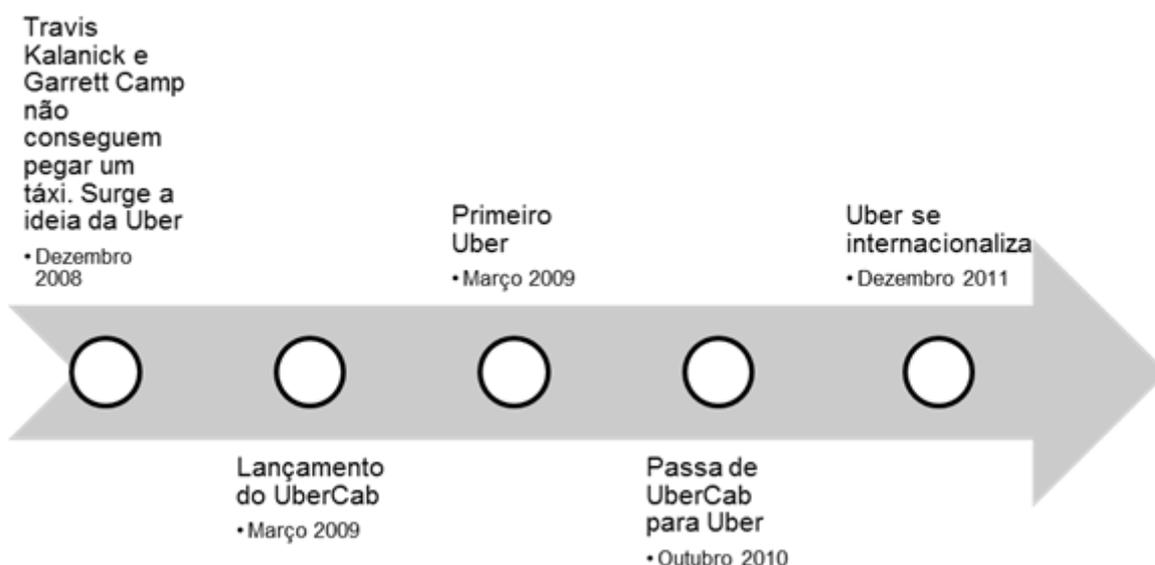


Figura 2 – Linha do tempo da Uber

Fonte: Adaptado de Prochno (2018).

A Uber atua como uma prestadora de serviço de transporte privado, fazendo-o por meio de um cadastro dos usuários no aplicativo que, a partir de então, pode conectá-los a um motorista que esteja próximo de seu local de embarque. A empresa foi originalmente planejada para só atuar em carros pretos e de luxo, mas em 2012 passou a oferecer um serviço conhecido como UberX, este permite que qualquer carro que passe por uma checagem de requisitos da Uber possa usar o aplicativo como meio para transportar passageiros. Em 2014 a empresa já estava atuando em mais de 200 cidades e 45 países do mundo (MACHADO, 2016; FEENEY, 2015).

A empresa é vista como um meio de mobilidade urbana da atualidade (GRATTAPAGLIA, 2018).

A Uber tem o desejo de enriquecer o sistema de transporte dos locais em que atua, oferecendo para isso uma variedade de modais que podem variar de acordo com funcionalidade, luxo e o preço, isso seguindo o que o seu usuário está esperando (CANCIAN, 2016).

Para que uma pessoa possa se candidatar a uma vaga de motorista parceiro da Uber, deve seguir alguns requisitos, como relatou Machado (2016), em seu trabalho; sendo esses: possuir uma Carteira Nacional de Habilitação (CNH), fazer cadastro no

site da companhia, além de passar pelos requisitos de segurança impostos pela mesma.

Atualmente estão disponíveis no mercado mundial as seguintes categorias de serviços de transporte prestados pela Uber: UberBLACK, UberSELECT, UberX, UberBAG, UberENGLISH, UberBIKE e UberPOOL, bem como os serviços de logística prestados por meio da Uber referidas como UberRUSH e UberEATS. (UBER, 2018).

De acordo com o que apresenta Serrano e Baldanza (2017), a Uber pode ser classificada como uma inovação disruptiva, uma vez que se trata uma inovação que introduz um produto ou serviço novo ou melhorado no mercado e com menores custos para os consumidores.

Teodoro, Silva e Antonieta (2017), seguindo a mesma linha de pensamento, afirmam que a Uber é uma multinacional que pode ser classificada como uma tecnologia disruptiva, isso por prestar um serviço por meio de aplicativo, inovando e atendendo a um grande número de usuários conectados ao mesmo e isso em diversos lugares do mundo.

Christensen et al. (2015) seguem outra linha de pensamento, afirmando que a Uber pode ser considerada uma inovação, porém, ao contrário do que afirmam outros autores, não pode ser classificada como disruptiva; isso foi explicado a partir de duas razões, sendo a primeira delas o fato de que, ao contrário do que faz a Uber, inovações disruptivas se originam em pontos de apoio de baixo custo ou em novos mercados, que não é o caso da mesma, já que não se origina de um novo mercado e também não teve o foco inicial no baixo custo, já que procurava oferecer serviços de motoristas particulares em carros de luxo; bem como justifica no segundo ponto que as inovações disruptivas não entram em contato com os principais clientes até que a qualidade alcance seus padrões desejados, que também não foi o caso da Uber, que foi acontecendo experimentalmente até crescer e chegar no ponto que está hoje em dia.

Outro debate recorrente em relação a Uber é sua classificação como empresa de transporte ou de tecnologia. Segundo Fernandes (2017), a Uber pode ser considerada como uma plataforma de tecnologia, essa conecta indivíduos que possuem certa necessidade a prestadores de serviço dispostos a saná-la. Silva e

Andrade (2015) concordam com a classificação e afirma que a Uber foi fundada como uma empresa de tecnologia. Christensen et al. (2015) consideram a Uber como uma empresa de transporte que conecta seus usuários com motoristas disponíveis por meio de um aplicativo. Já Olmos e Favera (2015) não seguem a mesma linha, pois afirmam que, além de ser uma empresa de tecnologia, a Uber também é uma empresa de transportes, isso por realizar o serviço de locomoção de passageiros. Machado (2016) define a Uber como uma prestadora de serviços de transporte privado, e a enquadra como uma companhia de tecnologia.

Apresentando algumas das desvantagens percebidas no contexto da Uber foram citadas a segurança do passageiro, que se comparada ao serviço prestado pelos taxistas é menor, isso pelo fato de que os motoristas da Uber acabam por ter disponíveis informações pessoais de seus passageiros que, na visão dos taxistas, não são estritamente necessárias. Também é vista como uma desvantagem a questão da manutenção dos veículos que prestam serviço para a Uber, isso por não existir ainda um meio para controlar a regularidade com que tal atividade seja realizada. O meio de pagamento limitado (realizado apenas via cartão de crédito) também foi levantado como desvantagem nos estudos realizados, bem como o meio de utilização (feito apenas via celular) que acaba por dificultar o acesso à uma parcela da população a esse meio de transporte. E ainda de acordo com a visão dos taxistas, foi levantada a falta de domínio dos motoristas quando se tratando do trajeto a percorrer para chegar ao destino de desejo do passageiro (JUCÁ, 2016; FEENEY, 2015).

Dando início a apresentação das vantagens percebidas na Uber, pode-se começar citando o fato de que, em relação a segurança do passageiro, a empresa possui um tipo de ranqueamento que funciona de forma que para cada motorista e cada passageiro, é possível atribuir notas de 1 a 5, com o motorista avaliando o passageiro, bem como a situação inversa, e para que ambos possam continuar vinculados ao serviço da empresa, precisam ter uma média de notas de no mínimo 4, evitando assim usuários e motoristas com algum tipo de problema. Além do ranqueamento, a empresa também estabelece alguns requisitos para os motoristas que desejam atuar na empresa, sendo eles a apresentação negativa de antecedentes criminais, além da carteira de motorista atualizada (GRATTAPAGLIA, 2018).

Ainda tratando das vantagens desse meio de transporte e indo contra uma das desvantagens apresentadas, é apresentado o meio de pagamento que é conhecido como *cash-free*, ou seja, via cartão vinculado à conta do usuário, diminuindo então a possibilidade de crimes violentos que são facilmente associados com os táxis tradicionais (FEENEY, 2015). Outra das vantagens geradas a partir do novo modelo de negócios criado pela Uber é a elevação da oferta de empregos para a população, até mesmo para aquela com menor qualificação. A Uber também é conhecida por ter menores custos, conseqüentemente menores preços a serem pagos e, ainda assim, uma maior qualidade dos mesmos (MACHADO, 2016).

A Uber presta um serviço fácil, rápido e com bom meio de disponibilização de informação, isso por fornecer ao usuário a informação de custo aproximado da viagem, disponibilidade de veículos, bem como o tempo de espera para que seu motorista chegue ao local esperado (FERNANDES, 2017).

Em outra linha de pensamento, se comparado com o trabalho Feeney (2015) quando afirma que a empresa não possui um controle de avaliações, Nguyen (2014) afirma que a Uber realiza seu controle de qualidade por meio de avaliações realizadas pelos usuários e pelos motoristas da empresa, podendo assim ter um crescente sucesso se bem aproveitados os feedbacks recebidos.

Em relação à comparação da utilização da Uber como alternativa para o carro próprio, Grattapaglia (2018) cita ainda alguns exemplos resultantes de sua pesquisa, são esses: a redução do custo de deslocamento, tendo um preço mais acessível, a diminuição do nível de poluição, a qualidade do serviço oferecido, bem como a acessibilidade e a praticidade do mesmo.

Focando na atuação da empresa no Brasil, Grattapaglia (2018) aponta que a utilização dos serviços da mesma tem crescido consideravelmente, interferindo em aspectos culturais e econômicos da sociedade.

Segundo resultados da pesquisa realizada pelo autor, é possível perceber que uma parcela da população já abriu mão de comprar automóveis pelo fato de saber que existe um sistema de compartilhamento de veículos no local onde moram.

De acordo com Machado (2016), a entrada da Uber no mercado traz benefícios para a população e a empresa vem como forte concorrente para o mercado de táxis por oferecer um serviço de boa qualidade e com baixos preços.

Com o que concluiu Grattapaglia (2018) em sua pesquisa com foco no Distrito Federal, é mais vantajoso para a população utilizar dos serviços oferecidos pela Uber do que adquirir um carro próprio ou solicitar um táxi, isso se deve aos valores da gasolina, do tempo gasto no trânsito e entre outros.

O Quadro 1, a seguir, apresenta um comparativo para as vantagens e desvantagens dos meios de transporte relevantes para o presente trabalho, facilitando assim a compreensão do mesmo.

Quadro 1 – Vantagens e desvantagens dos meios de transporte tratados no estudo de caso (continua)

<b>Meio de Transporte</b>	<b>Vantagens</b>	<b>Desvantagens</b>
Ônibus	Menos oneroso Atua em extensas áreas de ocupação Capacidade de transportar um elevado número de passageiros/tempo/trajeto Adaptabilidade (vias exclusivas) Integração com outros meios de transporte Sustentabilidade Baixo custo de investimento Flexibilidade	Desperdício de tempo Lotação Falta de conforto Confiabilidade Carência de controle Trânsito Irregularidade de horários Velocidade relativamente baixa Dificuldades administrativas
Metrô	Capacidade de transportar um elevado número de passageiros/tempo/trajeto Elevada velocidade média Eficiente Pontual Grande capacidade de escoamento Evita o congestionamento	Superlotação Preço elevado Altos custos de implantação
Táxi	Flexibilidade de horários Mais rotas possíveis para circulação	Acesso mais restrito do que aos outros meios de transporte Alto custo Preços elevados Sujeira dos veículos Falta de troco para pagamento em dinheiro Disponibilidade de veículos

Quadro 1 – Vantagens e desvantagens dos meios de transporte tratados no estudo de caso (conclusão)

<b>Meio de Transporte</b>	<b>Vantagens</b>	<b>Desvantagens</b>
Veículo Particular	Segurança Facilidade na circulação Status	Privatização de espaço público Congestionamento Poluição
Uber (Aplicativo de transporte individual)	Segurança Pagamento cash-free Elevação da oferta de empregos Boa disponibilização de informação (tempo de viagem, tempo de espera, dados do motorista, etc) Controle de qualidade por meio de avaliações Redução de custo de deslocamento (comparado aos veículos próprios)	Manutenção irregular dos veículos Pagamento limitado Meio de utilização via celular (exclui parcela da população) Domínio do trajeto por parte de motoristas Segurança (disponibiliza muitas informações do passageiro)

Fonte: Elaboração própria.

### 2.3.2 Outros aplicativos de transporte individual: 99POP e Cabify

O 99POP é, assim como a Uber, um aplicativo de transporte individual. Fundado no Brasil (DUSI, 2017) no ano de 2012 com o nome de 99 Táxi, tinha o intuito de conectar taxistas com passageiros. O nome mudou, em 2016, depois que a empresa decidiu criar também uma vertente competitiva com os serviços da Uber, com foco principal no serviço do UberX dando assim o nome atual. Além dessas duas vertentes, de serviços prestados por taxistas e serviços prestados por motoristas “comuns”, que seria a vertente competitiva do UberX, a empresa também possui o 99TOP, que concorre diretamente com o UberBlack, que presta serviços de transporte por meio de carros de luxo (CARVALHO, 2017).

O Cabify, assim como o Uber e o 99POP, é classificado como um aplicativo de transporte individual; por esse motivo, no presente estudo ambos serão abordados como Uber, facilitando o entendimento do leitor.

Para fins de contextualização, o Cabify foi fundado no ano de 2011 por Juan de Antonio, empresário espanhol que foi estudante da Universidade de Stanford, nos Estados Unidos (AVEDAÑO, 2016).

No Brasil, o Cabify é um dos mais populares aplicativos de transporte individual, juntamente com o Uber. Ele chegou ao país em maio do ano de 2016 e atualmente se encontra em funcionamento nas cidades de Belo Horizonte, Curitiba, Santos, Brasília, Porto Alegre, São Paulo, Campinas e Rio de Janeiro (WOLFF, 2017).

O Cabify se diferencia da Uber por calcular os preços da tarifa de acordo com a distância (WOLFF, 2017).

Esse aplicativo também possui um diferencial que é o de personalização do trajto, onde o cliente pode controlar a emissora de rádio que deseja ouvir, a temperatura do ar condicionado e até mesmo escolher uma música específica, buscando a partir desse diferencial, atrelar qualidade percebida ao serviço prestado.

### **3 MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA**

Nesta etapa serão descritos os métodos utilizados para fornecer subsídios para responder a pergunta de pesquisa: Quais os motivos que estão levando os universitários a usar os serviços da Uber como alternativa aos demais meios de transporte? Para isso, no ponto 3.1 será classificada a tipologia e descrição geral dos métodos de pesquisa; no ponto 3.2 a caracterização da organização, setor ou área, indivíduos objeto do estudo, ou seja, a caracterização da mobilidade urbana nas cidades de São Paulo e Brasília; no ponto 3.3 a população e amostra ou Participantes da pesquisa; no ponto 3.4 será apresentada a caracterização e descrição dos instrumentos de pesquisa; por fim, no ponto 3.5 serão apresentados os procedimentos de coleta e de análise de dados.

#### **3.1 Tipo e descrição geral dos métodos de pesquisa**

O presente trabalho pode ser classificado, em relação aos objetivos de pesquisa, como uma pesquisa exploratória descritiva. A pesquisa classificada como exploratória geralmente ocorre quando há pouco conhecimento do tema a ser tratado, ou seja, quando se deseja aprofundar num determinado assunto e entendê-lo melhor para que se possa tomar conclusões (RAUPP; BEUREN apud BEUREN, 2006). Gil (1999) concorda com esse pensamento e, a partir disso, conclui-se que esse tipo de pesquisa se aplica bem ao caso, considerando que o tema Uber ainda foi pouco explorado, como apresentado por Fernandes (2001) em seu trabalho. Já a pesquisa descritiva observa os fatos, os registra, analisa, classifica e interpreta, isso tudo sem a interferência do pesquisador (ANDRADE, 2002). Esse tipo de pesquisa expõe as características de um determinado fenômeno ou de determinada população (VERGARA, 1990).

Segundo o tratamento dos dados, pode-se classificar o presente trabalho como uma pesquisa quantitativa. A pesquisa quantitativa é conhecida por quantificar os resultados obtidos, ou seja, descrever por meio de dados matemáticos as relações entre variáveis, as causas de um fenômeno, etc., sendo feita com apoio de

instrumentos neutros e padronizados (SILVEIRA; CÓRDOVA apud GERHARDT; SILVEIRA, 2009). No caso do presente trabalho a ideia é obter resultados numéricos para a hipótese de que os universitários estão usando a Uber como alternativa aos outros meios de transporte.

Nesse sentido, o presente trabalho tem como um de seus objetivos trazer uma base de dados enriquecida a respeito do tema Uber.

Quanto aos procedimentos, o presente trabalho se adequa a mais de uma categoria e isso poderá ser dividido em fases. Na primeira fase, em se tratando do referencial teórico, pode-se classificar a pesquisa como sendo bibliográfica, isso por ser feita a partir do levantamento de referências teóricas existentes em artigos, livros, meios eletrônicos, etc. O referencial teórico deste trabalho também pode ser classificado como uma pesquisa documental, isso por utilizar não só de livros e artigos científicos, mas também de meios informais para coletar informações acerca do tema Uber (FONSECA, 2002). Já na segunda fase do trabalho, a pesquisa pode ser considerada como um estudo de caso e como um levantamento (*survey*). Para a classificação de estudo de caso, é ainda possível afirmar que a pesquisa tratará de casos múltiplos, isso por ser mais robusto e tratar de mais de uma possibilidade existente para o resultado que surgirá a partir do mesmo. Segundo Yin (2015), o estudo de casos múltiplos é mais robusto que o estudo de caso simples e as etapas deste são: definir a teoria ou caracterizar o problema a ser tratado; e depois apresentar os casos para definir os indicadores de análise. No fim, deseja-se conhecer o porquê de certos fatos terem ou não ocorrido. O levantamento (*survey*) toma a dificuldade de conhecer a realidade de todas as pessoas que fazem parte do universo pesquisado como ponto de partida, então com ajuda da estatística e da matemática, tratam e analisam os dados (ZANELLA, 2009).

### **3.2 Caracterização da organização, setor ou área, indivíduos objeto do estudo**

Para compreender os motivos que levam os universitários a usarem os serviços da Uber como alternativa aos demais meios de transporte nos Estados do Distrito Federal e São Paulo, é interessante uma contextualização a respeito do tema.

[A Uber surgiu no ano de 2009](#) podendo ser classificada como uma empresa que atua na área de mobilidade urbana da atualidade, conforme afirma Grattapaglia (2018), ela veio inicialmente como uma alternativa aos táxis,; [alternativa essa que pode ser classificada como aplicativo de transporte individual, ou seja, aquele que conecta passageiros a motoristas disponíveis](#) (DUSI, 2017); [assim como acontece no caso do Cabify, que surgiu no Brasil em 2016, e no caso do 99POP, que foi fundado no Brasil no ano de 2012](#), mas que passou a atuar como similar a Uber no ano de 2016 (PONTES, 2005).

### **3.3 População e amostra ou participantes da pesquisa**

Conforme abordado, essa pesquisa busca compreender o perfil dos estudantes universitários, fazendo uma comparação entre os Estados de São Paulo e Distrito Federal. Assim, a população alvo deste trabalho seriam todos os estudantes universitários do Distrito Federal e São Paulo. Em relação à amostra, ela foi não probabilística por conveniência, onde os participantes foram escolhidos por estarem disponíveis. Nesse caso foram escolhidas as seguintes Instituições de Ensino Superior (IESs): a Universidade de Brasília (UnB) e o Centro Universitário de Brasília (UniCEUB), em Brasília, Distrito Federal, e a Escola Superior de Propaganda e Marketing (ESPM) e a Universidade Anhembi Morumbi, na capital do Estado de São Paulo. Caso estudantes universitários de outras instituições (mas desses estados) respondessem ao questionário, estes não seriam eliminados, uma vez que a técnica “bola de neve” foi utilizada, onde os primeiros respondentes indicam outros respondentes, podendo aumentar a amostra (FREITAS et al., 2000).

A população a ser estudada no presente trabalho são universitários na faixa etária de 18-36 anos, sendo esses estudantes das seguintes universidades: UnB (Brasília), UniCEUB (Brasília), ESPM (São Paulo) ou Anhembi Morumbi (São Paulo).

Aqui cabe também chamar atenção para o cenário de mobilidade urbana das duas regiões estudadas: Distrito Federal e São Paulo.

### 3.3.1 São Paulo

São Paulo, no censo realizado em 2017 possuía uma estimativa de população de 12.106.920 pessoas, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Ocupa uma área de 1.521,11 km<sup>2</sup>, sendo que 50,3% dessa é urbanizada por vias públicas. De acordo com o IBGE, a cidade possui o seguinte Produto Interno Bruto (PIB) *per capita*: R\$ 54.357,81 (cinquenta e quatro mil, trezentos e cinquenta e sete reais e oitenta e um centavos).

Em São Paulo foram realizados estudos que mostram que a mobilidade está diretamente relacionada com a renda, essa aumenta de acordo com o aumento da renda do indivíduo, ou seja, quanto melhores as condições financeiras da população, melhor a mobilidade da mesma (GOMIDE, 2006).

São Paulo é a maior cidade brasileira e, no ano de 2001 tinha 25% da frota nacional, o que representava na época um total de um carro para cada dois habitantes. A grande quantidade de carros circulando acaba por deixar os deslocamentos mais lentos e as áreas urbanas mais congestionadas (SCARINGELLA, 2001).

Em sua pesquisa, Scaringella (2001) relatou que ocorrem, em São Paulo, 30 milhões de deslocamentos diários, sendo 10 milhões em transporte coletivo, 10 milhões em transporte individual e os restantes 10 milhões a pé.

A cidade tem a maior rede metroviária do país e, ainda assim, encontra-se incapaz de sustentar a demanda, a qual extrapola a capacidade de aumento do sistema (BRINCO, 2012).

Segundo a pesquisa Origem e Destino realizada pelo metrô de São Paulo no ano de 2007, os modais existentes na cidade eram classificados, até então, em sua ordem de predominância de viagens com a seguinte porcentagem: o metrô (8,8%), trem (3,2%), ônibus (35,9%), carro (41,3%), táxi (0,4%), além dos outros meios que não tem relevância para o presente estudo.

Outra característica que deve ser considerada quando se fala de São Paulo é o rodízio. Em 1997, o governo municipal instituiu o rodízio de veículos particulares (CINTRA, 2014). O rodízio veio com a intenção de reduzir a quantidade de veículos que circulam pela cidade, acontecendo esse de segunda a sexta-feira de forma que

alguns finais de placas não estejam permitidos a circular, isso sob pena de multa. A ideia é que o rodízio beneficie parte da população que possui acesso a veículos próprios de forma que esses possam usufruir de seus benefícios, bem como os do transporte coletivo, passando a utilizá-lo com mais frequência, ao passo que o benefício pretendido para a parte da população que não tem acesso a veículos próprios é o aumento da velocidade do meio de transporte escolhido, bem como a diminuição das tarifas para utilização desse. Essa questão é discutida pelo fato de que existem famílias que terminam por adquirir novos veículos com finais de placa diferentes, para que assim possa utilizar apenas o veículo próprio para deslocamento, o que acaba por prejudicar o que seria a ideia de benefício do rodízio, aumentando então o congestionamento (LACERDA, 2006).

### 3.3.2 Brasília

Brasília foi uma cidade planejada e sua construção ocorreu no mandato de Juscelino Kubitschek com a fusão do projeto urbanístico de Lúcio Costa e do arquitetural de Oscar Niemeyer, sendo inaugurada em 21 de abril de 1960 (CHIEREGATTI, 2016).

Brasília, no censo realizado em 2017 possuía uma estimativa de população de 3.039.444 pessoas, segundo dados do IBGE (2013). A cidade ocupa uma área de 5.779,997 km<sup>2</sup>, sendo que 57% dessa é urbanizada por vias públicas. Ainda conforme o Instituto em questão, o Distrito Federal possui o maior produto interno bruto per capita do Brasil: R\$ 73.971,05 (setenta e três mil, novecentos e setenta e um reais e cinco centavos), e sua frota chegou a 1.099.719 veículos em 2013.

Por mais que seja uma cidade planejada, Brasília não foi focada no benefício do uso do transporte público ou de outro tipo, sendo essa considerada como uma falta de planejamento urbano. Isso pode ser explicado pelo fato de que, para que a população da cidade consiga acessar pontos de ônibus e metrô, a mesma precisa percorrer distâncias significativas a pé, bem como o fato de que as ciclovias, que ainda não são consideradas como uma alternativa de transporte da cidade, só começaram a ser construídas no ano de 2010 (CHIEREGATTI, 2016).

O uso do automóvel é estimulado e favorecido em Brasília, isso se deve a cultura urbana da cidade (IPEA, 2013). A cidade passa por uma grave crise de mobilidade urbana e parte dela deve-se a essa dependência por veículos individuais que terminam por causas o aumento do número de carros circulando e, por consequência, o congestionamento do espaço urbano (CHIEREGATTI, 2016).

Segundo Carvalho (2008), Brasília tem disponíveis os seguintes modos e serviços de transporte: motocicleta, automóvel, táxis, ônibus/micro ônibus e metrô. Ainda segundo o autor, em Brasília são realizados todos os dias, em torno de 1.695.664 viagens por meio de transportes coletivos e 1.440.777 viagens por transportes individuais.

### **3.4 Caracterização e descrição dos instrumentos de pesquisa**

Para a coleta de dados do presente trabalho, foi utilizado um questionário com perguntas estruturadas realizado por meio virtual: o Google Forms. Segundo Gil (1999), o questionário serve para coletar dados e interagir no campo a partir de uma série de questões a respeito de situações e variáveis que se pretende investigar. O questionário aplicado tinha perguntas a respeito dos meios de transporte que os universitários das faculdades do Distrito Federal e São Paulo utilizam, bem como perguntas que forneçam subsídio para entender o porquê da escolha realizada pela população em estudo.

O questionário (presente no Apêndice A) aplicado foi dividido em três partes e possuía 13 perguntas. A primeira delas trata a respeito da classificação ou eliminação do respondente, onde os pré-requisitos para que o mesmo seja considerado como parte da amostra são: ser universitário e morar nos Estados de São Paulo ou Distrito Federal. Já na segunda parte do questionário (composta por três questões) foram realizadas perguntas para coletar dados socioeconômicos: gênero do participante, idade e renda familiar.

Por fim, na terceira parte do questionário (sete perguntas), foram coletados os dados sobre o uso dos aplicativos de transporte individual, sendo essa parte subdividida em outras duas, a primeira para os respondentes que afirmam não utilizar aplicativos de transporte individual, sendo então direcionados a responder o motivo para tal

escolha, bem como qual é o seu principal meio de transporte; e na segunda parte ficam os respondentes que afirmam utilizar os serviços prestados por aplicativos de transporte individual, onde deveriam responder para qual(is) lugar(es) vão utilizando desse meio de transporte, qual(is) motivo(s) os levam a essa escolha, qual é seu principal meio de transporte e, por fim, caso esses aplicativos de transporte individual não existissem, o que eles usariam como alternativa.

A Figura 3, a seguir, evidencia os componentes do questionário, para facilitar o entendimento do leitor.

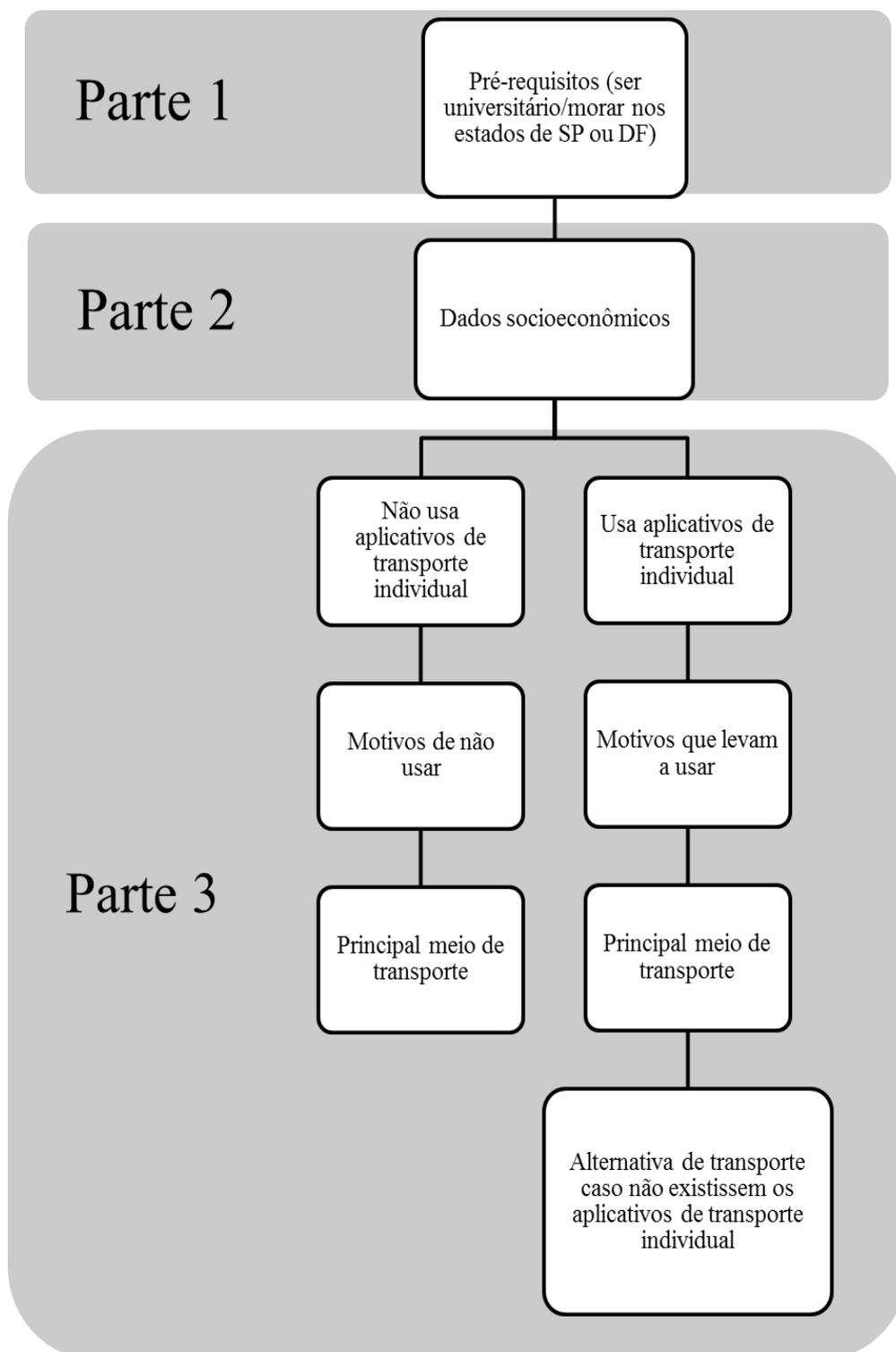


Figura 3 – Estruturação do questionário

Fonte: Elaboração própria.

Para aumentar a confiabilidade do trabalho, também foi aplicado um pré-teste, verificando se o questionário teria a possibilidade de fornecer as informações desejadas de forma a enriquecer o estudo no tema dos aplicativos de transporte individual.

### **3.5 Procedimentos de coleta e de análise de dados**

Para coletar as informações para o estudo, os questionários foram aplicados no período de 20 de setembro a 31 de outubro de 2018, tendo sido enviados por meio de mídias sociais, e-mail e divulgados presencialmente também para os universitários. No total foram obtidas 324 respostas, mas somente 289 entraram nos critérios da população estudada (universitários e moradores do Distrito Federal e do Estado de São Paulo). Desse total 121 foram do Estado de São Paulo, enquanto que 168 foram do Distrito Federal, representando assim uma porcentagem de 41,87% de respostas para o primeiro estado de interesse, comparados a 58,13% do segundo estado.

A análise dos resultados foi gerada pelo próprio Google Forms que é automatizado e coleta as informações gerando os dados e gráficos em tempo real a partir das mesmas, disponibilizando a opção de observá-las no aplicativo Planilhas do Google, que é equivalente ao Excel.

## 4 RESULTADO E DISCUSSÃO

Para dar início à análise dos resultados, serão apresentados os dados obtidos a partir das respostas do questionário. Dos questionários válidos (289 obtidos no período), 121 foram do Estado de São Paulo, enquanto que 168 foram do Distrito Federal, representando assim uma porcentagem de 41,87% de respostas para o primeiro estado de interesse, comparados a 58,13% do segundo estado.

Mais uma vez é importante ressaltar que a Uber é um aplicativo de transporte individual. E que, para fins desse trabalho, e para simplificar, quando abordada empresa Uber, também estarão sendo abordados outros aplicativos de transporte individual concorrentes, sendo os mais famosos nesse momento o 99POP e o Cabify. Ou seja, onde se lê Uber deve-se considerar Uber, 99POP e Cabify.

O primeiro resultado mostrou que a grande maioria dos universitários, 94,1%, usam os serviços da Uber, enquanto que 5,9% não usam. Esse dado verifica o que foi afirmado por Grattapaglia (2018), onde o autor diz que a utilização dos serviços dela tem crescido consideravelmente, interferindo em aspectos culturais e econômicos da sociedade.

Quando visto por estado, o que se observa é que 162 respondentes do Distrito Federal afirmam usar estes serviços, ao passo que 110 de São Paulo também afirmam usar, representando então um percentual de 96,43% dos respondentes do Distrito Federal que usam Uber, para 90,91% de SP que também usam.

Para melhor compreensão dos dados, os resultados serão divididos em sub tópicos, sendo um para os universitários do estado de São Paulo e do Distrito Federal que não usam Uber, e outro para aqueles que usam.

### 4.1 Universitários que não usam Uber

Como foi dito, 5,9% dos universitários da amostra do Distrito Federal e de São Paulo não usam Uber.

A partir desse dado, optou-se por analisar esses respondentes a partir de sua renda. Essa escolha foi feita pelo fato de que, como foi dito por Cardoso (2008) e Vasconcellos (2001) no referencial, quanto maior a renda, melhor a mobilidade; então a ideia de realizar a correlação entre renda e estados foi analisar se o resultado corrobora ou não com o referencial.

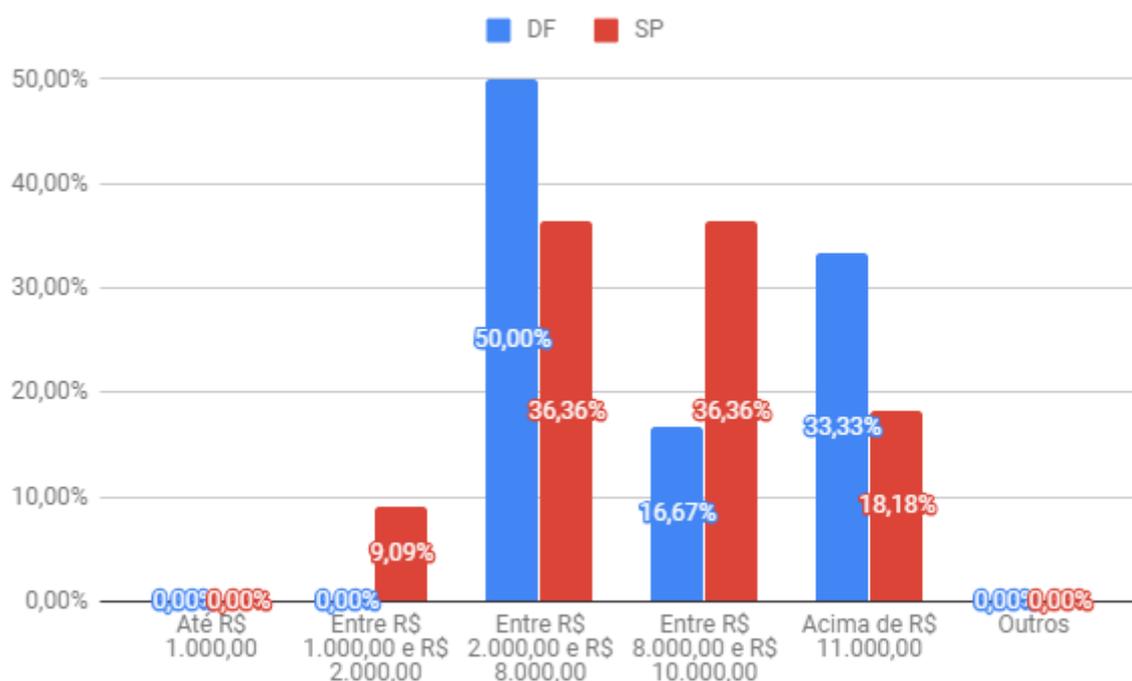


Gráfico 1 – Universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo que não usam Uber, 99POP ou Cabify classificados por faixa de renda

Fonte: Elaboração própria.

Não se pode afirmar que os resultados do gráfico corroboram com os estudos dos autores Cardoso (2008) e Vasconcellos (2001), pois para que essa afirmativa possa ser considerada como verdadeira, o esperado seria um gráfico linear decrescente, ou seja, esperava-se que mais pessoas de baixo poder aquisitivo respondessem não usar os serviços da Uber, enquanto as de alto poder aquisitivo todas respondessem usar, ou pelo menos que a parcela dos que não usam fosse baixa, caso que não aconteceu, pois não houveram respondentes com renda de até R\$ 1.000,00 (um mil reais) dizendo não usar Uber em ambos os estados. No Distrito Federal, a parcela com renda entre R\$ 1.000,00 (um mil reais) e R\$ 2.000,00 (dois mil reais) foi muito

baixa, ao passo que, para o Estado de São Paulo, não houveram respondentes que se encaixassem nessa faixa de renda, podendo ainda indicar que no estado de São Paulo, a pesquisa atingiu mais o público de alto poder aquisitivo.

O Gráfico 2, a seguir, evidencia a compreensão dos motivos do porquê da não utilização dos serviços da Uber.

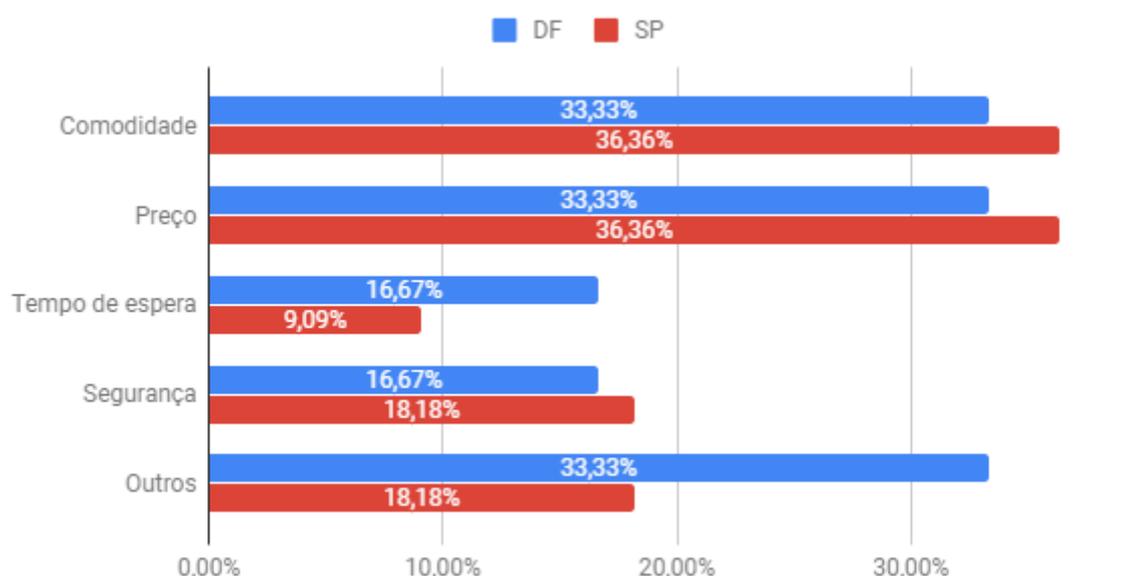


Gráfico 2 – Motivos de não usar Uber, 99POP ou Cabify dos universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo

Fonte: Elaboração própria.

Antes de realizar a análise do Gráfico 2, é importante ressaltar que na pergunta a respeito dos motivos do universitário não usar Uber, poderia ser selecionada mais de uma alternativa, justificando os valores que podem não bater, no caso de um respondente ter mais de um motivo marcado.

É possível observar que no Distrito Federal, os principais motivos que levam os respondentes da amostra a não usarem o Uber são a comodidade e o preço, empatados também com a opção "outros", onde os respondentes justificaram como "utilizo outros meios de transporte" e "app com motoristas mulheres", o que, no caso da segunda resposta, pode indicar uma insegurança do público feminino em pegar caronas com um homem desconhecido, levantando uma questão frequentemente discutida nos dias de hoje, a segurança da mulher (PASINATO, 2006). Em relação

ao motivo preço, são confrontadas referências como Soranzo Cancian (2016), que afirma que a Uber tem um preço competitivo. Em se tratando dos respondentes de São Paulo, o preço também foi um dos motivos mais votados, empatado também com a comodidade. No referencial teórico, a segurança foi abordada como uma das principais desvantagens do uso da Uber por Jucá (2016) e Feeney (2015), mas de acordo com os resultados, esse fator já não é o principal, o que pode indicar uma possível melhora ocorrida nos mecanismos de segurança que existem no próprio aplicativo.

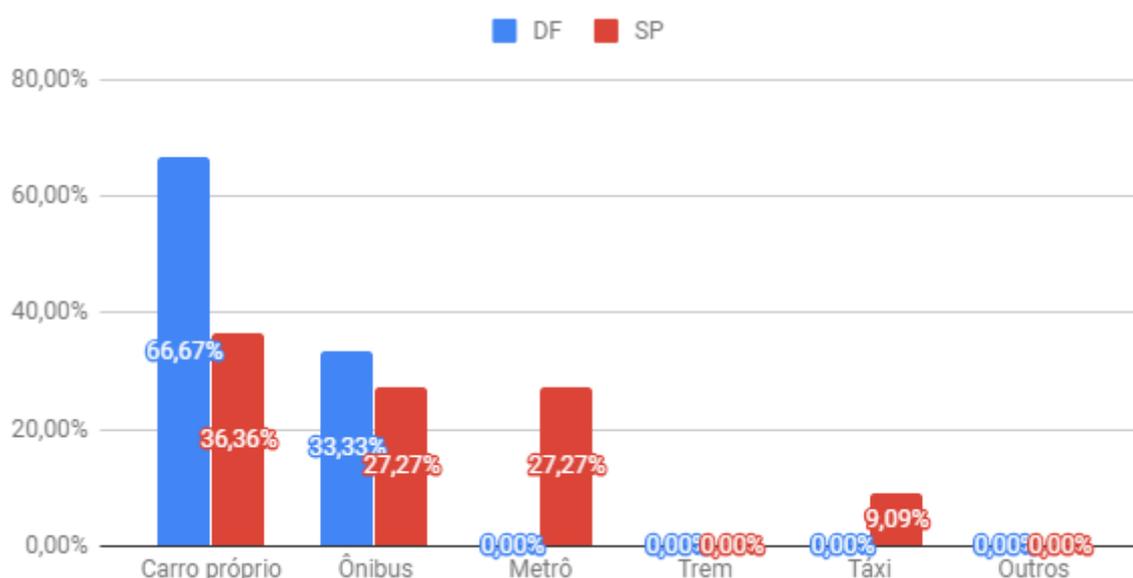


Gráfico 3 – Principal meio de transporte dos universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo que não usam Uber, 99POP ou Cabify

Fonte: Elaboração própria.

Ainda se tratando dos respondentes que não usam Uber, pode-se perceber, a partir do Gráfico 3, que a maior parte usa carro como principal meio de transporte, indo de acordo com Silveira (2010), que afirma que no Brasil o uso do automóvel é predominante.

Percebe-se também que em ambos os estados existe uma quantidade considerável de universitários que usam o ônibus como principal meio de transporte. Ao passo que o metrô só é usado como principal meio de transporte no Estado de São Paulo, concordando com a literatura, onde a pesquisa Origem e Destino realizada pelo

metrô de São Paulo no ano de 2007 traz a ordem de predominância de viagens sendo em primeiro lugar realizada por carro próprio, segundo lugar ônibus e terceiro lugar metrô.

## 4.2 Universitários que usam Uber

No questionário foram realizadas perguntas de âmbito socioeconômico para todos os universitários dos estados de São Paulo e do Distrito Federal, independente deles usarem ou não os serviços da Uber. Após o encerramento do questionário, foi concluído que faria mais sentido filtrar esses dados e trazer para os resultados apenas aqueles dos que responderam usar Uber, por esses servirem de forma mais adequada como insumo para responder à pergunta de pesquisa, bem como para atingir os objetivos do estudo.

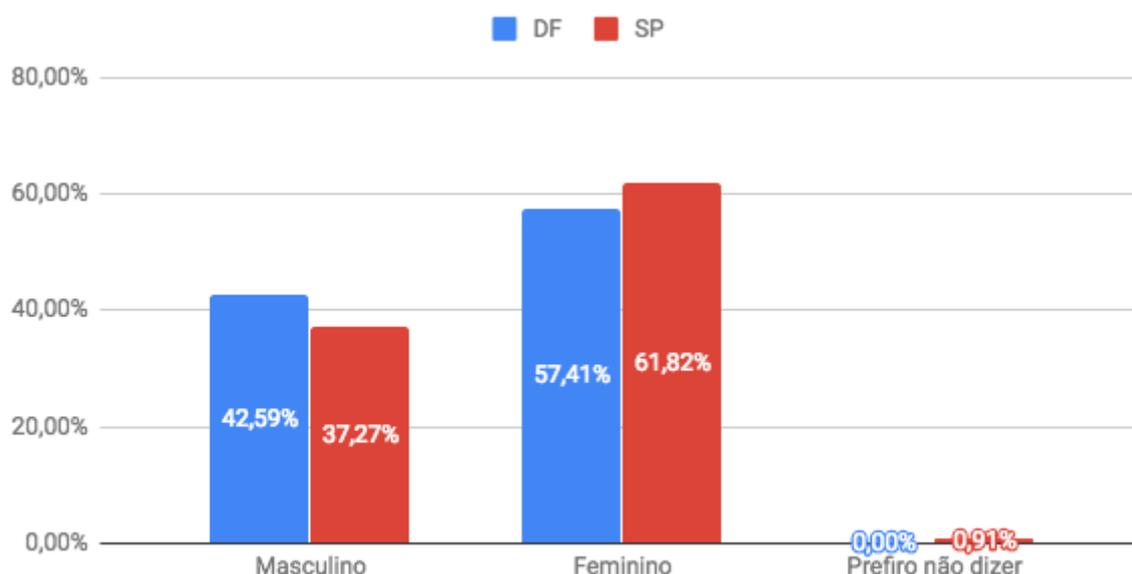


Gráfico 4 – Gênero dos universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo que usam Uber, 99POP ou Cabify

Fonte: Elaboração própria.

Por mais que existam ligeiras diferenças, o público atingido pelo questionário foi bem equilibrado. Conforme foi mostrado por Dusi (2016) em seus estudos, o uso do aplicativo Uber tem distribuições que independem de gênero, o que concorda com os resultados apresentados no Gráfico 4.

Nessa pergunta também foi incluída como uma possível resposta a opção "prefiro não dizer" como forma de respeitar as diferenças e peculiaridades de cada respondente. Ainda assim, pode-se observar que apenas um respondente optou por essa alternativa.

Para facilitar a compreensão dos dados optou-se por criar uma nova divisão para a pergunta de idade dos respondentes, gerando uma análise de intervalos (vide Gráfico 5, a seguir).

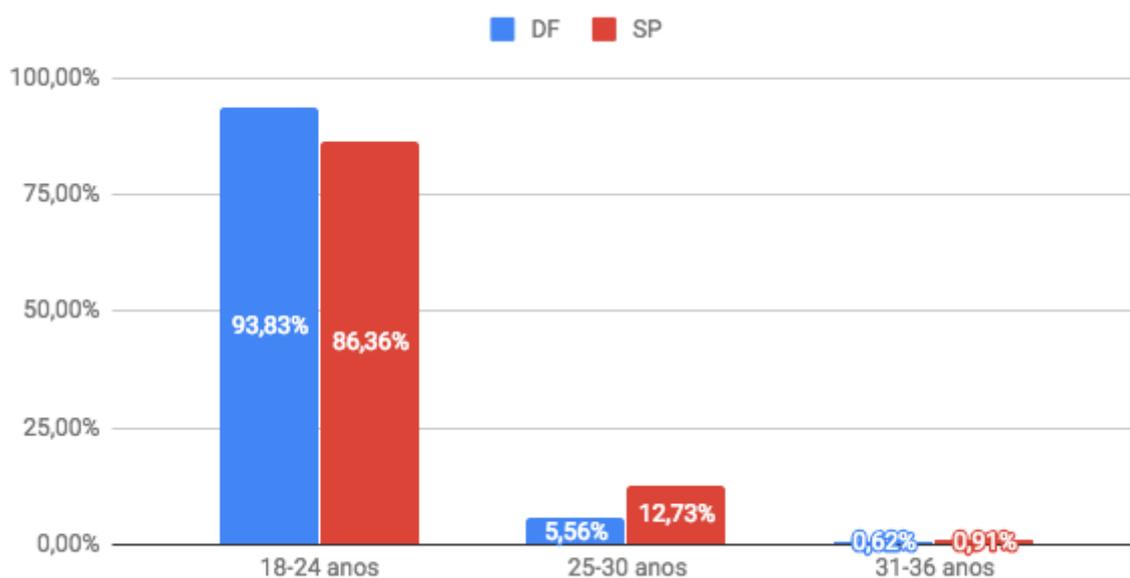


Gráfico 5 – Faixa etária dos universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo que usam Uber, 99POP ou Cabify

Fonte: Elaboração própria.

A idade dos usuários da Uber foi predominante na faixa entre 18-24 anos, o que já era esperado pelo fato de ser um estudo focado em universitários; e assim como diz a literatura, 18 anos costuma ser a idade que as pessoas se formam na escola e procuram ingressar em universidades (FIORINI et al., 2003).

O Gráfico 6, a seguir, evidencia a faixa de renda dos universitários que responderam usar os serviços da Uber.

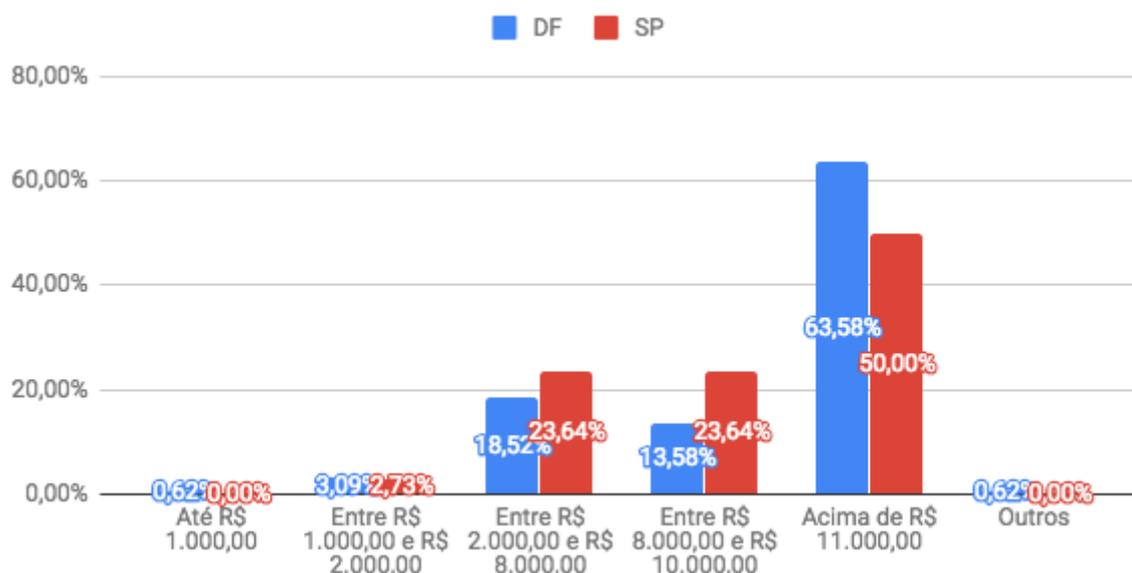


Gráfico 6 – Faixa de renda dos universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo que usam Uber, 99POP ou Cabify

Fonte: Elaboração própria.

Embora referências como Cancian (2016) apontem que a Uber é um meio de transporte de preço competitivo, ainda percebe-se que é o público de maior poder aquisitivo aquele que mais utiliza de seus serviços, como foi representado no Gráfico 6, onde se observa que, mesmo se comparando os estados de São Paulo e Distrito Federal, o percentual de respondentes na faixa de renda familiar “acima de R\$ 11.000,00” ainda é bem significativo.

Um respondente do Distrito Federal marcou a opção "Outros" e afirmou não ter renda familiar, caso que é conflitante, contando que ele se encontra na parcela dos que responderam usar Uber, e sem renda, isso não é possível.

Assim como ocorreu na análise do Gráfico 2, na pergunta a respeito do(s) lugar(s) para o(s) qual(is) os universitários do Distrito Federal e São Paulo vão de Uber, 99POP ou Cabify (vide Gráfico 7, a seguir), poderia ser selecionada mais de uma alternativa, justificando os valores que podem não bater, no caso de um respondente ter mais de um lugar marcado.

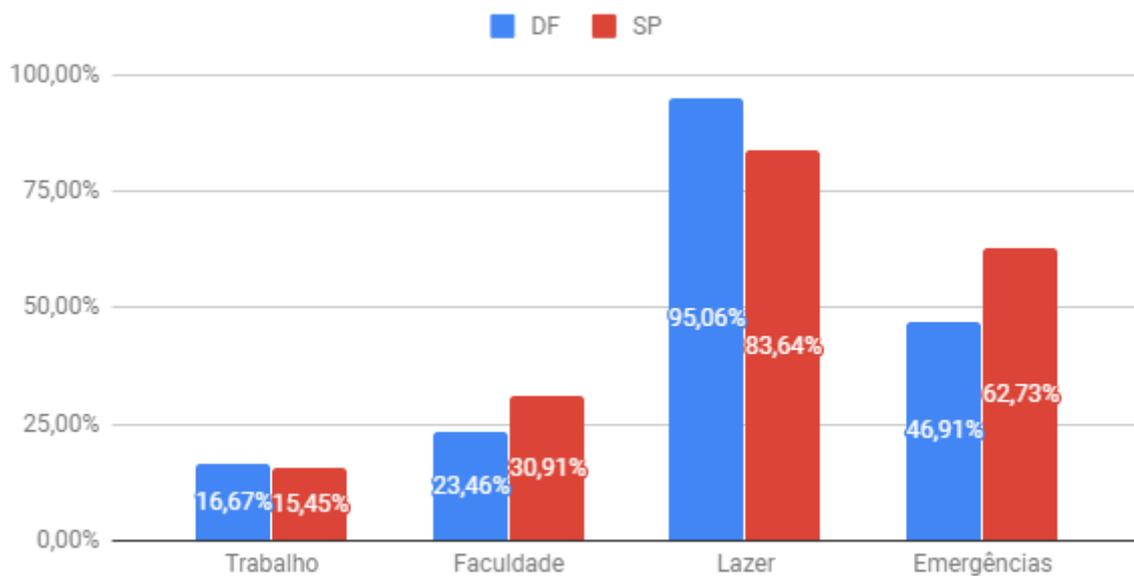


Gráfico 7 – Lugar(es) para o(s) qual(is) os universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo vão de Uber, 99POP ou Cabify

Fonte: Elaboração própria.

Observa-se que os serviços da Uber, tanto no Distrito Federal quanto em São Paulo, são mais utilizados como meio de transportar os universitários para locais de lazer, o que está em concordância com os estudos de Dusi (2016), que afirma que o maior motivo de utilização dos serviços da Uber é o lazer.

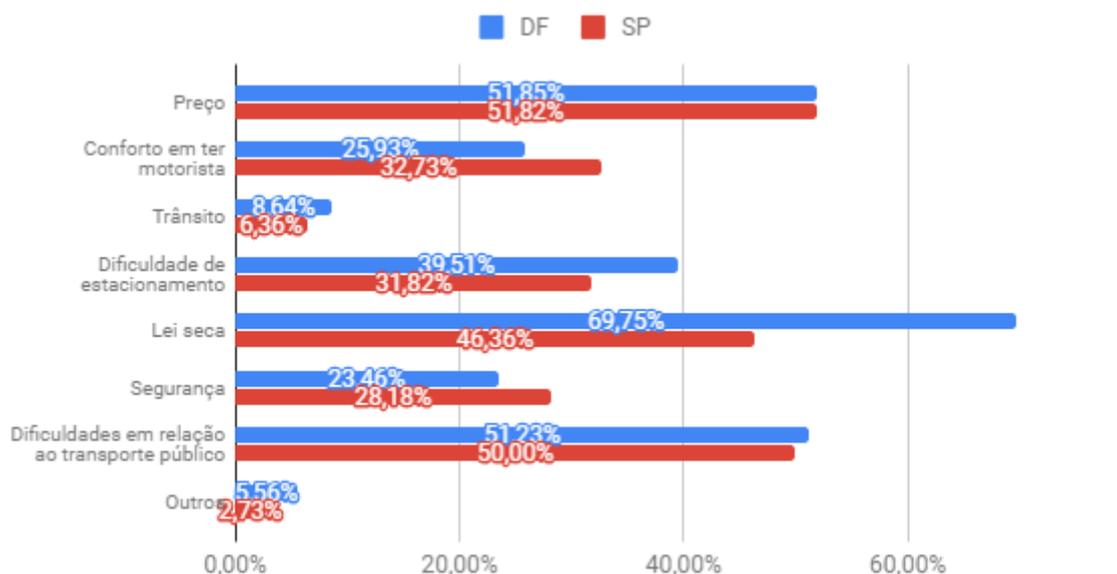


Gráfico 8 – Motivo(s) que leva(m) os universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo a escolha do Uber, 99POP ou Cabify

Fonte: Elaboração própria.

Em relação aos motivos que levam os universitários a contratarem os serviços da Uber, percebe-se que, no Distrito Federal, o principal motivo é a Lei Seca, o que pode indicar uma conscientização dos jovens nos dias de hoje em relação ao ato de beber e dirigir. Seguindo então o que foi apresentado por Godoy Júnior e Jasse (2018), que afirmam que a Uber é uma maneira de evitar a direção sob o efeito de bebidas alcólicas. Em segundo lugar no Distrito Federal vem o preço, que se mostra como competitivo em relação aos outros meios de transporte, concordando com o que afirma Grattapaglia (2018); assim como aconteceu em São Paulo, onde o preço foi também o principal motivo para a escolha da Uber. Em segundo lugar, em São Paulo, ficaram as dificuldades em relação ao transporte público, o que condiz com o que foi apresentado previamente por Coelho et al. (2017) no referencial teórico, onde foi dito que a Uber também tem se tornando uma alternativa ao uso de transporte público no Brasil.

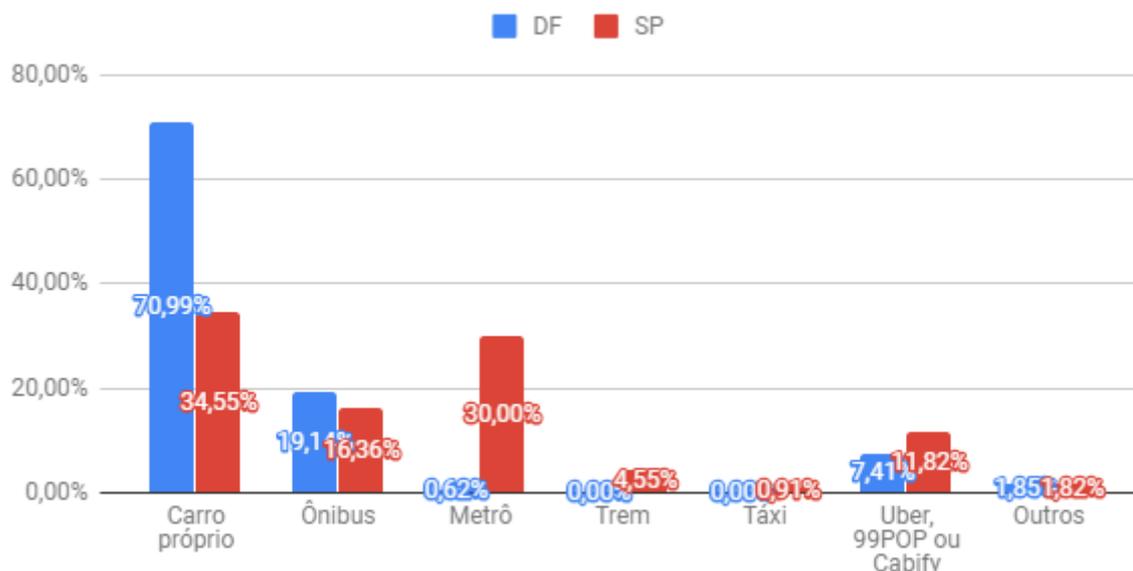


Gráfico 9 – Principal meio de transporte dos universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo que usam Uber, 99POP ou Cabify

Fonte: Elaboração própria.

Em relação ao principal meio de transporte dos respondentes que usam os serviços da Uber, concorda-se com aquilo que foi apresentado nas referências por Serrano e Baldanza (2017), que falam que o mercado de veículos particulares é um dos principais concorrentes da Uber, assim como também concorda com a pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) (2013) onde foi dito que em Brasília (considerando a comparação para o Distrito Federal) o uso do automóvel é estimulado e favorecido. Já em São Paulo, o resultado do questionário não entrou em total acordo com o que foi apresentado na pesquisa Origem e Destino realizada pelo metrô de São Paulo no ano de 2007, que assim como já foi citado na análise do Gráfico 3, traz a ordem de predominância de viagens sendo em primeiro lugar realizada por carro próprio, segundo lugar ônibus e terceiro lugar metrô, mas isso talvez se deva às particularidades da amostra adquirida na pesquisa, que tem um maior poder aquisitivo, como foi apresentado no Gráfico 6.

A partir do Gráfico 9 também é importante observar que apenas uma pequena parcela da amostra, tanto no Estado de São Paulo, quanto no Distrito Federal, utiliza a Uber, o 99POP ou o Cabify como principal meio de transporte, o que pode indicar que, apesar desses aplicativos de transporte individual serem disseminados entre os

jovens, eles servem mais como um tipo de transporte complementar aos que são usados como principais.

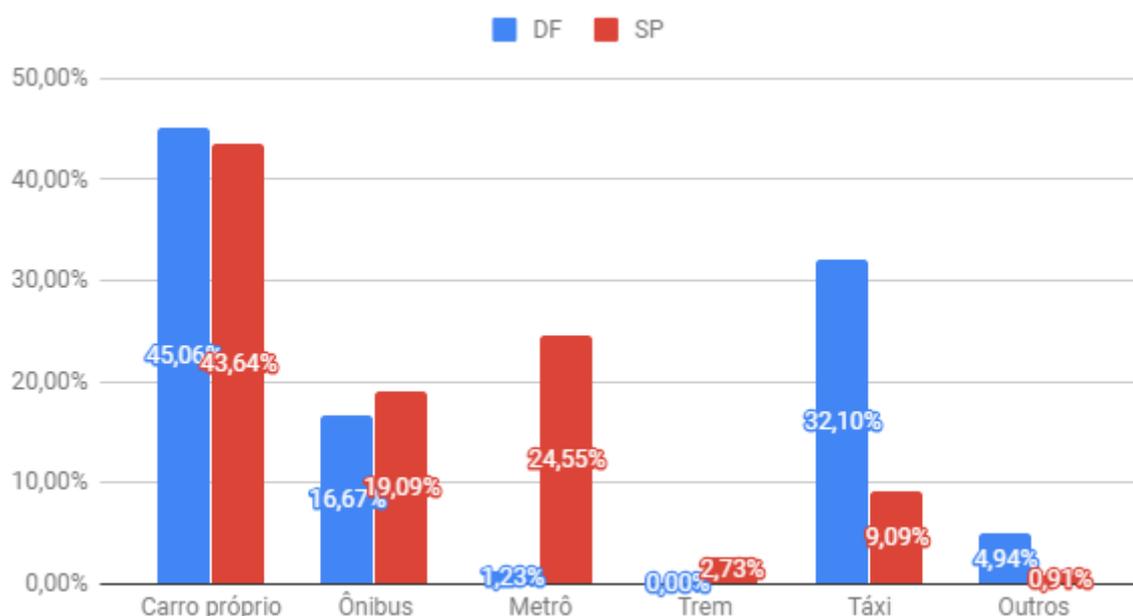


Gráfico 10 – Alternativa de transporte que os universitários dos estados do Distrito Federal e de São Paulo usariam caso a Uber, 99POP ou Cabify não existissem

Fonte: Elaboração própria.

Para agregar valor ao estudo também foi perguntado qual meio de transporte os respondentes utilizariam caso não existissem a Uber, o 99POP ou o Cabify, tentando assim mostrar para qual meio de transporte esses aplicativos de transporte individual tem se tornado uma alternativa nos dias presentes, ou seja, qual meio pode estar sendo trocado pelo uso dos aplicativos de transporte individual. De acordo com o Gráfico 10, esses aplicativos parecem ser uma boa alternativa para os veículos particulares nos dias de hoje, concordando assim com os estudos de Silva Junior et al. (2017), onde se discorre sobre a escolha de abrir mão da posse de veículos em detrimento da utilização de aplicativos de transporte como Uber. Também é possível perceber que os resultados entram em acordo com as referências do próprio *site* da Uber <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>, que afirma que esse meio de transporte teve como seu inicial foco a criação de uma alternativa ao uso dos táxis, assim como acontece no Distrito Federal. Ainda de acordo com o Gráfico 10, percebe-se que os aplicativos de

transporte individual também podem ser considerados como uma boa alternativa ao uso do metrô, como foi o caso do estado de São Paulo, onde ele foi o segundo colocado nos resultados.

Se comparados os dois estados, pode-se perceber que a escolha do carro próprio ainda é predominante, mas que se os olhares se voltarem a segunda colocação de predominância, pode-se notar que no Distrito Federal há uma tendência maior de recorrer a meios de transporte individual de passageiros, ao passo que em São Paulo, a tendência é de recorrer a meios de transporte público; podendo assim indicar uma possível questão a respeito de problemas no transporte coletivo público no Distrito Federal, ou uma própria tendência da cultura do estado, que preza pelo uso de meios de transporte individuais.

## 5 CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÃO

A presente monografia teve como seu objetivo compreender os motivos que levam os universitários a usar os serviços da Uber como alternativa aos demais meios de transporte. A partir dos resultados obtidos no questionário e nas análises feitas a partir dele, foi concluído que, no Distrito Federal, são os mais expressivos: a Lei Seca, o preço do serviço e as dificuldades em relação ao transporte público, respectivamente; enquanto que, no Estado de São Paulo, os motivos foram os mesmos, mas seguindo uma diferente ordem de relevância, a qual foi: o preço do serviço, as dificuldades em relação ao transporte público e por fim a Lei Seca.

Já em relação aos objetivos específicos, o primeiro tinha o intuito de verificar se a Uber está sendo utilizada como alternativa de transporte no Distrito Federal e no estado de São Paulo, pode-se deduzir que os universitários estão usando os serviços da Uber como alternativa de transporte, o que pôde ser observado na análise dos resultados, onde 272 universitários afirmaram fazer uso do mesmo, enquanto que apenas 17 afirmaram não fazer uso dos serviços prestados pelos aplicativos de transporte individual.

Seguindo para o segundo objetivo, onde se procurou verificar se há troca dos meios de transporte tradicionais pelo Uber, conclui-se que esse fenômeno ainda não tem acontecido com tanta frequência; isso foi analisado na etapa anterior, onde foi gerada a hipótese de que os aplicativos de transporte individual têm sido usados muito mais como meio de transporte complementar do que como um meio de transporte principal pelos universitários dos estados de São Paulo e Distrito Federal.

O último objetivo procurou mapear os meios de transporte para os quais a Uber é considerada como alternativa. A partir das respostas obtidas com a aplicação do questionário, foi aferido que a Uber é considerada como alternativa para o carro próprio em primeiro lugar, o que concorda com o referencial usado como base para o estudo, onde foi apresentado por Silva Junior et al. (2017) que a Uber é uma boa alternativa ao uso do carro próprio, isso principalmente para as pessoas que não mais desejam passar pelas dificuldades geradas pela posse dos mesmos. O transporte que ficou em segundo lugar foi o táxi, no Distrito Federal; enquanto que em São Paulo foi o metrô. A partir disso pode-se concluir que os serviços da Uber

acabam por servir como alternativa para inúmeros meios de transporte, sendo ele um meio de alta influência na mobilidade realizada nos dias atuais.

O estudo conseguiu esclarecer todos os pontos abordados como questionamentos no início dele, tendo então um resultado satisfatório e que se acredita que vai ser de grande valor para a base de dados a respeito do tema de mobilidade urbana, bem como para os estudos mais aprofundados abordando os aplicativos de transporte individual.

## **5.1 Limitações e recomendações**

A seguir serão listadas algumas limitações percebidas ao longo do estudo, as quais restringem a análise para uma parcela específica da população, podendo então interferir na completa veracidade da informação a respeito do tema, ou seja, a partir do que foi obtido com a amostra, não é possível universalizar o resultado, mas sim atribuí-lo a parcela da população que tem as características similares às selecionadas para definir a amostra. Essas limitações devem ser levadas em consideração no caso de utilização do estudo como base para algum fim de pesquisa ou análise. Foram as limitações percebidas:

- 1) O número de respondentes do questionário;
- 2) O estudo teve foco em apenas dois estados do Brasil, Distrito Federal e São Paulo; e ainda assim acredita-se que em relação a São Paulo, o questionário tenha atingido em maior escala a capital do que o estado como um todo;
- 3) O estudo foi direcionado apenas ao público universitário;
- 4) A parcela atingida pelo questionário tem, em sua maioria, um alto poder aquisitivo; e
- 5) Por ser um tema relativamente atual, a base de dados existente a respeito dele é escassa.

Após listar as limitações, recomenda-se que, para futuros estudos, busquem coletar informações de uma maior parcela da população, de forma a poder universalizar os resultados a respeito do tema. Por fim, sugere-se atualizar o referencial, contando com a ideia de que, com o passar do tempo, é esperado que a base de dados a respeito dos aplicativos de transporte individual cresça, por ser um tema atual e muito presente na vida das pessoas.

## REFERÊNCIAS

- ALEXANDRE, R. W. C. **Preferências dos clientes de serviços especiais de transporte urbano por ônibus**. 2010. 107 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp140428.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2018.
- ANDRADE, M. M. **Como preparar trabalhos para cursos de pós-graduação: noções práticas**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2002.
- ARAÚJO, M. R. M.; OLIVEIRA, J. M.; JESUS, M. S.; SÁ, N. R.; SANTOS, P. A. C.; LIMA, T. C. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, v. 23, n. 3, p. 574-582, 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/psoc/v23n3/15.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2018.
- BINENBOJM, G. Novas tecnologias e mudanças regulatórias nos transportes públicos municipais de passageiros: um estudo a partir do caso UBER. **Revista de Direito da Cidade**, v. 8, n. 4, p. 1690-1706, 2016. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/26051/19157>>. Acesso em: 19 out. 2018.
- BRASIL. **Lei n. 12.468, de 26 de agosto de 2011**. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei n. 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Brasília, 2011. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm)>. Acesso em: 19 out. 2018.
- \_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Departamento de Mobilidade Urbana. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana: PlanMob – construindo a cidade sustentável**. Brasília, 2006.
- BRINCO, R. Mobilidade urbana e transporte público: sobre a oportunidade de implantação de sistemas metroviários. **Indic. Econ. FEE**, Porto Alegre, v. 40, n. 1, p. 105-116, 2012. Disponível em: <<https://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/view/2764/3101>>. Acesso em: 19 out. 2018.
- CAIAFA, J. Tecnologia e sociabilidade no metrô. **Revista da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação: E-compós**, Brasília, v.11, n.1, p. 1-15, jan./abr. 2008. Disponível em: <<http://www.e-compos.org.br/e-compos/article/view/275/259>>. Acesso em: 19 out. 2018.
- CANCIAN, M. R. S. **Análise da percepção dos usuários quanto ao serviço da empresa Uber**. 2016. Monografia (Bacharelado em Administração) – Departamento de Administração, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de Brasília, 2016.

CARDOSO, C. E. P. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. 2008. Tese (Doutorado em Serviço Social) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: <[http://www.transitobr.com.br/downloads/analise\\_do\\_transpote\\_coletivo\\_urbano\\_sob\\_a\\_otica\\_dos\\_riscos\\_e\\_carencias\\_sociais.pdf](http://www.transitobr.com.br/downloads/analise_do_transpote_coletivo_urbano_sob_a_otica_dos_riscos_e_carencias_sociais.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2018.

CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. Gastos das famílias brasileiras com transporte urbano público e privado no Brasil: uma análise da POF 2003 e 2009. **Texto para Discussão**, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Brasília, Rio de Janeiro, 2012.

CARVALHO, D. F. C. **O uso de aplicativos de mobilidade urbana na região metropolitana de Natal/RN**. 2017. 63 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Administração) – Departamento de Ciências Administrativas, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2017.

CARVALHO, D. L. Mobilidade urbana e cidadania no Distrito Federal: um estudo do Programa Brasília Integrada. **Sociedade e Estado**, Brasília, v. 23, n. 2, p. 487-498, maio/ago. 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/se/v23n2/a17v23n2.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2018.

CHIEREGATTI, C. M. **A mobilidade urbana de Brasília**: um estudo descritivo em comparação com as propostas de uma cidade inteligente. 2016. 66 f. Monografia (Bacharel em Administração) – Departamento de Administração, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

CHRISTENSEN, C. M.; RAYNOR, M. E.; MCDONALD, R. What is disruptive innovation. **Harvard Business Review**, v. 93, n. 12, p. 44-53, 2015.

CINTRA, M. Os custos dos congestionamentos na cidade de São Paulo. **Texto para Discussão**, FGV, n. 356, p. 1-35, abr. 2014.

COSTA, E. G. **Mobilidade e acessibilidade espacial no transporte por ônibus**: estudo de caso em Águas Claras–Distrito Federal. 2015. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Departamento de Geografia, Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília, 2015. Disponível em: <[http://bdm.unb.br/bitstream/10483/11459/1/2015\\_EduardoGomesCosta.pdf](http://bdm.unb.br/bitstream/10483/11459/1/2015_EduardoGomesCosta.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2018.

COELHO, L. A. A.; SILVA, L. A. S.; ANDRADE, M. O.; MAIA, M. L. A. Perfil socioeconômico dos usuários da uber e fatores relevantes que influenciam a avaliação desse serviço no Brasil. In: XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET, Recife, 29 de outubro a 1º de novembro de 2017. **Anais...** Recife, 2017. Disponível em: <[http://146.164.5.73:30080/tempsite/anais/documentos/2017/Aspectos%20Economicos%20Sociais%20Politicos%20e%20Ambientais%20do%20Transporte/Regulacao%20em%20Transportes%20II/5\\_498\\_AC.pdf](http://146.164.5.73:30080/tempsite/anais/documentos/2017/Aspectos%20Economicos%20Sociais%20Politicos%20e%20Ambientais%20do%20Transporte/Regulacao%20em%20Transportes%20II/5_498_AC.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2018.

DONG, J. et al. UBER: driving change in transportation. **Student Case Study**, The Fletcher School, Tufts University, 2014.

DUSI, L. A. **O uso de aplicativos para smartphone no transporte individual: 99Taxis e Uber.** 2017. Monografia (Bacharelado em Engenharia Civil) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2017. Disponível em: <<http://bdm.unb.br/handle/10483/17041>>. Acesso em: 19 out. 2018.

ESPIRITO SANTO, R. B. **A logística como ferramenta eficaz no transporte urbano de passageiros:** o caso da empresa de transporte metropolitano Belém Rio. 2010. 122 f. Dissertação (Mestrado em Gestão Empresarial) – Centro de Formação Acadêmica e Pesquisa, Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/9066/1421810.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 19 out. 2018.

FEENEY, M. Is Ridesharing Safe?. **Policy Analysis**, n. 67, p. 1-15, jan. 2015. Disponível em: <<http://mygalaw.com/wp-content/uploads/2015/01/Cato-Institute-on-Ridesharing.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2018.

FERNANDES, P. A. S. **Economia da partilha e inovação no mercado dos transportes:** o caso dos transportes por táxi. 2017. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Economia do Porto, Porto, 2017.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano.** RiMa, 2001.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica.** Fortaleza: UEC, 2002.

FREITAS, H.; OLIVEIRA, M.; SACCOL, A. Z.; MOSCAROLA, J. O método de pesquisa survey. **Revista de Administração da USP**, São Paulo, v. 35, n. 3, p. 105-112, jul./set. 2000. Disponível em: <[http://www.ufrgs.br/gianti/files/artigos/2000/2000\\_092\\_RAUSP.PDF](http://www.ufrgs.br/gianti/files/artigos/2000/2000_092_RAUSP.PDF)>. Acesso em: 19 out. 2018.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GODOY JÚNIOR, D. R.; JASSE, W. C. **Relação do álcool com os acidentes de trânsito no Estado de Goiás.** 2018.

GOMIDE, A. A. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. **Políticas Sociais – Acompanhamento e Análise**, Brasília, n. 12, p. 242-250, fev. 2006.

GRATTAPAGLIA, R. P. A. **Avaliação econômica-financeira do uso do aplicativo Uber vs propriedade e uso do carro particular.** 2018. Monografia (Bacharelado em Engenharia Civil) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2018. Disponível em: <<http://bdm.unb.br/handle/10483/19132>>. Acesso em: 19 out. 2018.

JUCÁ, P. C. **A percepção dos consumidores do Rio de Janeiro a respeito do Uber.** 2016. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Administração) – Departamento de Administração, Centro de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/30478/30478.PDF>>. Acesso em: 19 out. 2018.

LACERDA, S. M. Precificação de congestionamento e transporte coletivo urbano. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 23, p. 85-100, mar. 2006. Disponível em: <[https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/2439/1/BS%2023%20Precifica%C3%A7%C3%A3o%20de%20Congestionamento%20e%20Transporte%20Coletivo%20Urbano\\_P.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/2439/1/BS%2023%20Precifica%C3%A7%C3%A3o%20de%20Congestionamento%20e%20Transporte%20Coletivo%20Urbano_P.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2018.

LEVINSON, H.; ZIMMERMAN, S.; CLINGER, J.; RUTHERFORD, G. S.; Bus rapid transit: an overview. **Journal of Public Transportation**, v. 5, n. 2, p. 1-30, 2002.

MACHADO, L. M. **O mercado de táxis na cidade de São Paulo: uma análise econômica do caso Uber**. 2016. 83 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Economia) – Departamento de Economia e Relações Internacionais, Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/167250>>. Acesso em: 19 out. 2018.

MAGAGNIN, R. C.; SILVA, A. N. R. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Transportes**, v. XVI, n. 1, p. 25-35, jun. 2008. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/13/10>>. Acesso em: 19 out. 2018.

MARTINS, F. G. D. **Transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros: regulação e concentração econômica**. 2004. 160 f. Monografia (Especialização em Controle da Regulação de Serviços Públicos Concedidos) – Pós-Graduação Controle Externo, Tribunal de Contas da União, Instituto Serzedello Corrêa, Brasília, 2004.

NGUYEN, G. T. **Exploring collaborative consumption business models-case peer-to-peer digital platforms**. 2014. 90 p. Tese (Doutorado) – Department of Information and Service Economy, School of Business, Aalto University, 2014. Disponível em: <[https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/14182/hse\\_ethesis\\_13747.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://aaltodoc.aalto.fi/bitstream/handle/123456789/14182/hse_ethesis_13747.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>. Acesso em: 19 out. 2018.

OLMOS, O. M. Q.; FAVERA, R. B. D. A polêmica em torno do aplicativo Uber no Brasil: Argumentos de direito contra e a favor da sua manutenção. In: XI Seminário Nacional Demandas Sociais e Políticas Públicas na Sociedade Contemporânea, Universidade de Santa Cruz do Sul, Santa Cruz do Sul, RS, 2015. **Anais...** Santa Cruz do Sul, RS, 2015.

PINTO, F. F. P. **O mercado dos transportes privados de passageiros: poderão táxis e plataformas tecnológicas coexistir?**. 2017. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Economia do Porto, Porto, 2017.

PONTES, B. M. S. O planejamento dos transportes nas áreas metropolitanas. **Cadernos Metrôpole**, n. 14, P. 51-66, 2005.

PROCHNO, P. Fatos e dados sobre a Uber. **Uber**, 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>> . Acesso em: 1º maio 2018.

RAIA JUNIOR, A. A. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações geográficas**. 2000. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2000.

RAUPP, F. M.; BEUREN, I. M. Metodologia da pesquisa aplicável às ciências. BEUREN, I. M. **Como elaborar trabalhos monográficos em Contabilidade: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2006.

REIS, M. A. **Modalidade urbana: um desafio para gestores públicos**. FGV, 2014.

RODRIGUES, E. C. C. **Metodologia para investigação da percepção das inovações na usabilidade do sistema metroviário: uma abordagem antropotecnológica**. 2015. 262 p. Monografia (Bacharelado em Engenharia Civil) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. S. l.: Aduaneiras, 2008.

SCARINGELLA, R. S. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**, v. 15, n. 1, p. 55-59, 2001. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/spp/v15n1/8589.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2018.

SERRANO, P. H. S. M; BALDANZA, R. F. Tecnologias disruptivas: o caso do Uber. **RPCA**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 5, p. 37-48, out./dez. 2017. Disponível em: <<https://search.proquest.com/openview/e2fcacb6e611bcd76179f39234e5a9da/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2032639>>. Acesso em: 19 out. 2018.

SILVA, A. B.; SILVA, J. P. A bicicleta como modo de transporte sustentável. **Universidade de Coimbra e Instituto Politécnico de Leiria**, v. 7, 2005. Disponível em: <[http://w3.ualg.pt/~mgameiro/aulas\\_2006\\_2007/transportes/bicicletas.pdf](http://w3.ualg.pt/~mgameiro/aulas_2006_2007/transportes/bicicletas.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2018.

SILVA, L. A. S.; ANDRADE, M. O. **Conflitos de regulação entre os serviços de taxis e o Uber no Brasil: disputa de mercado sem foco na qualidade da mobilidade urbana**. S. d. Disponível em: <[https://www3.ufpe.br/poscivivil/images/Conflitos\\_de\\_regula%C3%A7%C3%A3o\\_entre\\_os\\_servi%C3%A7os\\_de\\_t%C3%A1xi\\_e\\_o\\_uber\\_no\\_Brasil\\_-\\_disputa\\_de\\_mercado\\_sem\\_foco\\_na\\_qualidade\\_da\\_Mobilidade\\_Urbana.\\_2.pdf](https://www3.ufpe.br/poscivivil/images/Conflitos_de_regula%C3%A7%C3%A3o_entre_os_servi%C3%A7os_de_t%C3%A1xi_e_o_uber_no_Brasil_-_disputa_de_mercado_sem_foco_na_qualidade_da_Mobilidade_Urbana._2.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2018.

SILVA JUNIOR, A. F.; SANDES, F. S.; BOAVENTURA, P. S. M.; LEANDRO, J. Uma vida sem carro próprio: propulsores, ressignificados e novos comportamentos. In: CLAV – Congresso Latino Americano de Varejo, São Paulo, 2017. **Anais...** São Paulo, 2017.

SILVEIRA, D. T.; CÓRDOVA, F. P. A pesquisa científica. In: GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. (Orgs.). **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009, p. 31-42.

SILVEIRA, M. O. **Mobilidade sustentável**: a bicicleta como um meio de transporte integrado. 2010. 155 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <[http://objdig.ufrj.br/60/teses/coppe\\_m/MarianaOliveiraDaSilveira.pdf](http://objdig.ufrj.br/60/teses/coppe_m/MarianaOliveiraDaSilveira.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2018.

SMITH, J. W. The uber-all economy of the future. **The Independent Review**, v. 20, n. 3, p. 383-390, 2016. Disponível em: <[http://www.independent.org/pdf/tir/tir\\_20\\_03\\_10\\_smith.pdf](http://www.independent.org/pdf/tir/tir_20_03_10_smith.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2018.

SOLON, A. S. **Aplicação da logística urbana na modelagem e simulação de corredores do transporte público por ônibus**. 2012.

TEODORO, M. C. M.; SILVA, T. C. D.; ANTONIETA, M. Disrupção, economia compartilhada e o fenômeno Uber. **Revista da Faculdade Mineira de Direito**, v. 20, n. 39, p. 1-30, 2017. Disponível em: <<http://periodicos.pucminas.br/index.php/Direito/article/view/14661/11373>>. Acesso em: 19 out. 2018.

TERÁN, J. A. **Mobilidade urbana**. 2015.

VARGAS, H. C. Mobilidade urbana nas grandes cidades. **URBS**, São Paulo, n. 47, p. 7-11, 2008.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

\_\_\_\_\_; CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. Transporte e mobilidade urbana. **Texto para Discussão CEPAL IPEA**, n. 34, Brasília: CEPAL, IPEA, 2011.

VERGARA, S. C. **Tipos de pesquisa em Administração**. 1990.

WOLFF, M. F. **Comunicação e economia colaborativa**: um estudo do Cabify. 2017. 64 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Relações Públicas) – Departamento de Comunicação Social, Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/169492>>. Acesso em: 19 out. 2018.

YIN, R. K. **Estudo de Caso**: planejamento e métodos. Trad. de Daniel Grassi. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2015.

ZANELLA, L. C. H. **Metodologia de estudo e de pesquisa em Administração**. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração/UFSC; Brasília: CAPES, UAB, 2009.

## APÊNDICE

## APÊNDICE A – Questionário

17/11/2018

Motivos do Uber, 99POP e Cabify como alternativa de transporte

### Motivos do Uber, 99POP e Cabify como alternativa de transporte

Essa pesquisa faz parte do trabalho de conclusão de curso em Administração pela Universidade de Brasília (UnB). As respostas obtidas no questionário são confidenciais e serão utilizadas para fins de pesquisa.

Você levará de 2 a 3 minutos para responder esse questionário.

Desde já, agradeço a sua participação. Ao final do questionário, será possível participar de um sorteio de quatro vales Uber no valor de R\$ 25,00. Caso deseje participar, basta colocar o seu e-mail ao final da pesquisa.

**\*Obrigatório**

#### 1. Você é universitário? \*

Marcar apenas uma oval.

- Sim *Ir para a pergunta 2.*  
 Não *Ir para a pergunta 13.*

*Ir para a pergunta 2.*

### Informações do universitário I

#### 2. Qual o seu local de residência? \*

Marcar apenas uma oval.

- DF  
 SP  
 Outro: \_\_\_\_\_ *Ir para a pergunta 13.*

### Informações do universitário II

#### 3. Qual o seu gênero? \*

Marcar apenas uma oval.

- Feminino  
 Masculino  
 Prefiro não dizer

#### 4. Qual é a sua idade? \*

\_\_\_\_\_

17/11/2018

Motivos do Uber, 99POP e Cabify como alternativa de transporte

**5. Qual é a sua renda familiar? \****Marcar apenas uma oval.*

- Até R\$ 1.000,00
- Entre R\$ 1.000,00 e R\$ 2.000,00
- Entre R\$ 2.000,00 e R\$ 8.000,00
- Entre R\$ 8.000,00 e R\$ 10.000,00
- Acima de R\$ 11.000,00
- Outro: \_\_\_\_\_

**6. Você usa o Uber, 99POP ou Cabify? \****Marcar apenas uma oval.*

- Sim *Ir para a pergunta 9.*
- Não *Ir para a pergunta 7.*

**Motivos de não usar o Uber, 99POP ou Cabify****7. Se você não usa o Uber, 99POP ou Cabify, qual(is) o(s) motivo(s)? \****Marque todas que se aplicam.*

- Preço
- Comodidade (dispor do carro nos horários que quiser)
- Segurança
- Tempo de espera
- Outro: \_\_\_\_\_

**8. Qual o seu principal meio de transporte?***Marcar apenas uma oval.*

- Carro próprio *Ir para a pergunta 13.*
- Ônibus *Ir para a pergunta 13.*
- Metrô *Ir para a pergunta 13.*
- Trem *Ir para a pergunta 13.*
- Táxi *Ir para a pergunta 13.*
- Outro: \_\_\_\_\_ *Ir para a pergunta 13.*

*Ir para a pergunta 13.***Universitário que usa o Uber, 99POP ou Cabify****9. Para qual(is) lugar(es) você vai de Uber, 99POP ou Cabify? \****Marque todas que se aplicam.*

- Trabalho
- Faculdade
- Lazer
- Emergências

17/11/2018

Motivos do Uber, 99POP e Cabify como alternativa de transporte

**10. Qual(is) motivo(s) te leva(m) à escolha do Uber, 99POP ou Cabify? \****Marque todas que se aplicam.*

- Preço
- Conforto em ter motorista
- Trânsito
- Dificuldade de estacionamento
- Lei seca (legislação que proíbe motoristas de dirigirem sob o efeito de qualquer quantidade de álcool)
- Segurança
- Dificuldades em relação ao transporte público
- Outro: \_\_\_\_\_

**11. Qual é o seu principal meio de transporte? \****Marcar apenas uma oval.*

- Carro próprio *Após a última pergunta desta seção, ir para a pergunta 13.*
- Ônibus *Após a última pergunta desta seção, ir para a pergunta 13.*
- Metrô *Após a última pergunta desta seção, ir para a pergunta 13.*
- Trem *Após a última pergunta desta seção, ir para a pergunta 13.*
- Táxi *Após a última pergunta desta seção, ir para a pergunta 13.*
- Uber, 99POP ou Cabify
- Outro: \_\_\_\_\_ *Após a última pergunta desta seção, ir para a pergunta 13.*

**12. Caso não existissem as alternativas de transporte Uber, 99POP ou Cabify, qual meio de transporte você utilizaria no lugar desses?***Marcar apenas uma oval.*

- Carro Próprio
- Ônibus
- Metrô
- Trem
- Táxi
- Outro: \_\_\_\_\_

*Ir para a pergunta 13.***Sorteio****13. Deseja participar do sorteio? \****Marcar apenas uma oval.*

- Sim *Ir para a pergunta 14.*
- Não *Pare de preencher este formulário.*

*Ir para a pergunta 14.***Sorteio**

Deixe aqui seu e-mail para que eu possa entrar em contato se você ganhar o sorteio.

