



Solange Aparecida de Souza Monteiro
(Organizadora)

Cultura: Conceito Sempre em Desenvolvimento

Solange Aparecida de Souza Monteiro
(Organizadora)

Cultura: Conceito Sempre em Desenvolvimento

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora
Copyright © Atena Editora
Copyright do Texto © 2019 Os Autores
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora
Editora Executiva: Prof^a Dr^a Antonella Carvalho de Oliveira
Diagramação: Natália Sandrini
Edição de Arte: Lorena Prestes
Revisão: Os Autores

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Prof^a Dr^a Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof^a Dr^a Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^a Dr^a Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^a Dr^a Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^a Dr^a Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof^a Dr^a Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof^a Dr^a Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Prof.^a Dr.^a Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará

Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Conselho Técnico Científico

Prof. Msc. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo
Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba
Prof. Msc. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão
Prof.ª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico
Prof. Msc. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Msc. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará
Prof. Msc. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof.ª Msc. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia
Prof. Msc. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof.ª Msc. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
C968	Cultura [recurso eletrônico] : conceito sempre em desenvolvimento / Organizadora Solange Aparecida de Souza Monteiro. – Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2019. 217 p. : il. Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-437-5 DOI 10.22533/at.ed.375190406 1. Cultura. 2. Política cultural. 3. Sociedade. I. Monteiro, Solange Aparecida de Souza. CDD 353.70981
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná - Brasil
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

O presente livro pretende introduzir o leitor ao conceito antropológico de cultura e seu constante desenvolvimento. Tema central das discussões antropológicas nos últimos 100 anos, o assunto tem se demonstrado inesgotável, motivo pelo qual aqueles que tiverem o desejo de se aprofundar recorrem à bibliografia apresentada no final do volume. Destinado essencialmente a um público que se inicia no tema. A nossa intenção foi a de elaborar um livro texto bem didático e, portanto, bastante claro e simples. Os autores procuraram, na medida do possível, utilizar exemplos referentes à nossa sociedade, à escola, instituições que compartilham conosco um mesmo território. Isto não impede, contudo, a utilização de exemplos torna dos emprestados de autores que trabalharam em outras partes do mundo. Tal procedimento é coerente, desde que o desenvolvimento do conceito de cultura é de extrema utilidade para a compreensão do paradoxo da enorme diversidade cultural da espécie humana. Para tornar a bibliografia citada mais acessível aos leitores, O livro se refere ao desenvolvimento do conceito de cultura a partir das manifestações iluministas até os autores modernos, procura demonstrar como a cultura influencia o comportamento social e diversifica enormemente a humanidade, apesar de sua com provada unida de biológica.

Esta reflexão trata da relação cultura, desenvolvimento local e políticas culturais enfatizando os instrumentos normativos de direcionamentos, constituição e orientação de políticas públicas relevantes a apresentação dos elementos culturais, materiais e imateriais, relacionados aos empreendimentos, associações, entidades e pessoas interessadas na melhoria da qualidade de vida por meio de processos populares de geração de renda.

A cultura traz um conjunto de possibilidades harmônicas ao desenvolvimento entre perspectiva do econômico, social e ambiental. Reverbera ressignificações simbólicas, não sem tensão, sobre identidade, valorização do lugar e das coisas do lugar, das concepções de tradicional e moderno, de futuro e passado, de avanço ou retrocesso, de progresso e atraso e de alteridades que aparecem na constituição do imaginário social.

Boa leitura!!!

Solange Aparecida de Souza Monteiro

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
CULTURA, CONCEITO EM DESENVOLVIMENTO: A CONSTRUÇÃO DA IDENTIDADE DISCENTE.	
Solange Aparecida De Souza Monteiro Paulo Rennes Marçal Ribeiro João Guilherme De Carvalho Gattás Tannuri	
DOI 10.22533/at.ed.3751904061	
CAPÍTULO 2	16
POLITICS (AND POLICIES) OF HISTORICAL MEMORY AND VIOLATIONS OF HUMAN RIGHTS: GENDER AND ETHNICITY INTERSECTIONS	
Ricardo Sant' Ana Felix dos Santos	
DOI 10.22533/at.ed.3751904062	
CAPÍTULO 3	29
A CULTURA COMO CAMPO POLÍTICO EM CONSTRUÇÃO NO BRASIL	
Renner Coelho Messias Alves Ingrid Mendes Miranda	
DOI 10.22533/at.ed.3751904063	
CAPÍTULO 4	42
AS RELAÇÕES ÉTNICO-RACIAIS E A LEI Nº 10.639/03 NAS QUESTÕES DE ENSINO- APRENDIZAGEM: HISTÓRIA, CULTURA, IDENTIDADE NEGRA E AS COMPETÊNCIAS PARA UM ENSINO MULTICULTURAL	
Francisco Anderson Varela Bezerra Kássia Mota de Sousa	
DOI 10.22533/at.ed.3751904064	
CAPÍTULO 5	51
REPRESENTAÇÃO DO NEGRO NO LIVRO DIDÁTICO DE ALFREDO BOULOS JÚNIOR COM A IMPLEMENTAÇÃO DA LEI Nº 10.639 (2003-2012)	
Vanessa Santos Fontequê Jamaira Jurich Pillati Juliana Ferri Rosa Shizue Abe Sidney Lopes Sanchez Júnior Patrícia Ferreira Concato de Souza	
DOI 10.22533/at.ed.3751904065	
CAPÍTULO 6	63
O “BICHO-MÃE” NO CIBERESPAÇO: GÊNERO E MATERNIDADE NO BLOG MAMÍFERAS	
Clarissa Sousa de Carvalho	
DOI 10.22533/at.ed.3751904066	
CAPÍTULO 7	75
MULHERES EM SITUAÇÃO DE RUA, MATERNIDADE E TECNOLOGIAS DE GOVERNO: UM ESTUDO ANTROPOLÓGICO	
Caroline Silveira Sarmento	
DOI 10.22533/at.ed.3751904067	

CAPÍTULO 8	87
MEMÓRIAS, MULHERES E PODER NA PRESIDÊNCIA DAS COLÔNIAS DE PESCADORES/AS EM PERNAMBUCO	
Maria do Rosário de Fátima Andrade Leitão	
DOI 10.22533/at.ed.3751904068	
CAPÍTULO 9	99
IMAGENS DO FORRÓ PÉ DE SERRA NO SUDESTE COMO REPRESENTAÇÃO SOBRE A CULTURA NORDESTINA	
Renner Coelho Messias Alves	
DOI 10.22533/at.ed.3751904069	
CAPÍTULO 10	117
SECA E DEVOÇÃO: A CONSTRUÇÃO DO CRUZEIRO DE SÃO BOM JESUS EM CARIUTABA NO MUNICÍPIO DE FARIAS BRITO – CE	
Emanuel Mateus da Silva	
DOI 10.22533/at.ed.37519040610	
CAPÍTULO 11	124
MITOS E RITOS DOS MUNDOS ÁRABES E INDÍGENAS: A DANÇA COMO UM OÁSIS DE REAFIRMAÇÃO DE IDENTIDADES	
Luiza Angélica Oliveira Guglielmini	
Romy Guimarães Cabral	
DOI 10.22533/at.ed.37519040611	
CAPÍTULO 12	140
A MANIFESTAÇÃO DO SAGRADO NA TRILOGIA DO SILÊNCIO DE INGMAR BERGMAN A INFLUÊNCIA DO EXISTENCIALISMO MODERNO NO CINEMA EUROPEU	
Yasmin de Sousa Fontes dos Santos	
DOI 10.22533/at.ed.37519040612	
CAPÍTULO 13	151
MOBILIDADE URBANA PELOS MEIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS	
Mariana Rei Passos Campos	
DOI 10.22533/at.ed.37519040613	
CAPÍTULO 14	161
CONSUMO NA MEIA IDADE	
Kátia Sayuri Maruyama	
DOI 10.22533/at.ed.37519040614	
SOBRE A ORGANIZADORA	172

MOBILIDADE URBANA PELOS MEIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS

Mariana Rei Passos Campos

Centro Universitário Senac

São Paulo, São Paulo

RESUMO: O estudo analisa os meios de transporte atuais e alternativos com enfoque na bicicleta e no uber e investiga o porque do que é diferente ou inovador incomodar as pessoas levando-as a violência com os usuários.

PALAVRAS-CHAVE: mobilidade urbana, bicicleta, uber, inovação

URBAN MOBILITY BY ALTERNATIVE MEANS OF TRANSPORT

ABSTRACT: This study analyzes the means of transportation current and alternative focusing on the bike and on uber and search the reason why the different and innovator bothers people taking them to violence against the users.

KEYWORDS: urban travel, bicycle, uber, innovation

1 | INTRODUÇÃO

Com o constante aumento da população, o assunto mobilidade urbana tem estado entre os temas mais comentados no Brasil, e principalmente no estado de São Paulo. As

grandes metrópoles estão se conscientizando de que investir em opções de transporte público e coletivo são as melhores soluções para o problema de trânsito, e com isso vem buscando meios alternativos para suprir as necessidades da população.

” Este ano o prefeito da cidade de São Paulo Fernando Haddad investiu no estímulo à utilização da bicicleta como meio de transporte e o investimento na implantação e ampliação da infraestrutura cicloviária. No Município de São Paulo existem atualmente 477,8km de infraestrutura cicloviária, composta por ciclovias, ciclorrotas e ciclofaixas operacionais de lazer.”(O AUMENTO...,2015).

Em maio de 2015 chegou ao Brasil o aplicativo que permite que seus usuários usufruam do serviço de motorista particular e pago por alguns momentos, parecendo-se com o táxi, no entanto com a tarifa mais baixa e um tratamento diferenciado e mais atencioso, o sistema Uber. Hoje o aplicativo já conta com mais de 500.000 usuários cadastrados, até o momento apenas nos estados de: São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Belo Horizonte.

Com estes meio de transporte em evidência pela população e pela mídia, vemos surgindo tendências de pessoas que adotam um novo estilo de vida, como é o caso do autor

Luis Patricio que aborda em seu livro: minha garagem é uma sala de estar (2013), como foi o processo de vender o carro para utilizar a bicicleta como o principal meio de transporte para toda a família.

2 | OBJETO DA PESQUISA

Pretende-se ao longo da pesquisa analisar os principais e atuais meios de transporte alternativos com o enfoque voltado para a bicicleta e para o sistema de caronas pago uber. Pretende-se também abordar a questão: Porque o que é diferente ou inusitado incomoda? Uma vez que em alguns casos específicos mostra-se de grande ajuda em longo prazo, e no entanto sofre a rejeição e muitas vezes a hostilidade de parte da população. A hipótese dessa pesquisa é a de que as pessoas estão passando por uma fase de transição onde a qualidade, o custo e os costumes se chocam entre si.

3 | METODOLOGIA

Para realização dessa pesquisa o método utilizado será a pesquisa bibliográfica, para que seja possível o entendimento do cenário da mobilidade urbana no mundo, e para que possa ser comparado ao Brasil e à São Paulo. Para ser obtidas informações e dados específicos de cada lugar e cada área.

Ao longo do projeto serão feitas entrevistas com ciclistas, usuários de uber, assim como com os motoristas do aplicativo para que seja possível ter uma visão ampla sobre cada meio de transporte por diferentes pontos de vista.

4 | RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Bibliografias lidas

No livro minha garagem é uma sala de estar (Patrício, Luis, 2013) o autor relata sua trajetória de vida correlacionada à bicicleta, contando como se iniciou a prática e a transformação de uma prática voltada ao lazer para um meio de transporte ativo.

O autor reside em Curitiba e em determinadas partes o livro transforma-se em um manual para uso da bicicleta geral assim como para uso da mesma na cidade de Curitiba, dando dicas de qual bicicleta escolher, tipos de materiais, tipos de roupas adequadas, ensinando a diferenciar ciclovias e ciclo faixas e a identificar caminhos melhores.

Durante a trajetória de militância causada pelo uso da bicicleta mudanças acontecem na vida de Luís, a família cresce, são três filhos ao todo e agora sua esposa também é ciclista e eles decidem vender o carro. O desafio cresce e mesmo assim o

autor encara e continua dando preciosas dicas de adaptação às mudanças e mostra as diferenças no estilo de vida de sua família.

Ao longo do livro Luís narra os desafios que a cidade ergue aos ciclistas e a falta de incentivo desta prática como meio de transporte e sua luta para que a cidade se torne mais amigável aos ciclistas. “Idealismo, sonho, ousadia, radicalismo... são as palavras com mais frequência ouvidas, quando algo que nossa vida moderna decidiu que deveria pertencer ao espaço infantil decide pular a cerca do parque e invadir a vida.” (Oliver em Patrício, pag 4, 2013).

No livro Diário de bicicletas (Byrne, David, 2009) o vocalista da consagrada banda “Talking Heads” viaja ao redor do mundo em turnê carregando sua bicicleta dobrável e explorando as cidades em que passa com ela. Diferente da maioria em sua escolha de meio de transporte para turismo, David tem percepções diferente das usuais dos mesmos locais.

Durante a narrativa muito é apontado para a reação das pessoas ao meio utilizado para a locomoção do cantor, este conta que em diversos lugares foi avisado previamente dos perigos da prática, das condições não favoráveis e aconselhado a não fazê-lo.

Em cada cidade que o vocalista visitava ele observava as características para ciclistas, se possuíam muitos declives, a iluminação, a qualidade do asfalto e a quantidade de pessoas que utilizavam o veículo de locomoção. Em alguns lugares as condições físicas realmente não eram agradáveis, no entanto ele percebeu que um dos principais motivos que as pessoas rejeitavam a prática era por questão de status, andar de bicicleta é algo considerado de classes mais baixas e por isso ninguém além das próprias gostarão de ser taxadas como tal.

Assim como Luís Patrício em Curitiba, David Byrne ao redor do mundo, acredita que um dos principais empecilhos para a utilização da bicicleta como meio de transporte efetivo é a visão da sociedade a respeito do veículo, andar de bicicleta não apenas como forma de lazer é considerado sinal de baixa renda e isso inibe que pessoas potencialmente interessadas realmente comecem a prática. Outro fator decisivo para os futuros ciclistas são as condições de sua cidade, se possuem ciclo faixas e bicicletários em seus trabalhos.

4.2 Novas tecnologias que podem ajudar a aumentar o uso de bicicletas

Foi desenvolvido na China um sistema android para bicicletas que possui memória de 4 GB e processador de 1.3 GHZ onde é possível atender a ligações e ouvir música uma vez que também foi instalado dois alto falantes na própria bicicleta. O sistema de bordo ativa algumas questões de segurança importantes para os ciclistas. Para começar a pedalar, o usuário deve passar pelo leitor de impressões digitais - caso não haja o reconhecimento não será possível conduzir a bicicleta, o que diminui as chances de roubo. Em ambientes escuros, sensores ligam automaticamente luzes a

laser para ajudar os ciclistas a guiar à noite. A “Le Super Bike” já é vendida na China por aproximadamente 800 dólares (cerca de 3.200 reais) e, por enquanto, ainda não houve uma expansão de mercado para o produto.

A empresa italiana Pineda Movilidad criou o kit Adapta que consiste em uma pequena modificação na bicicleta para que esta possa conectar-se a uma cadeira de rodas e já é possível encomendar para o Brasil.



Fonte: Site Pineda Movilidad. Disponível em: <http://www.pinedamovilidad.com/wp-content/uploads/2015/08/kit-adapta-y-bicicleta-pineda-movilidad.jpg>. Acesso em: 30/11/2016.

4.3 Aplicativos de carona compartilhada

Em maio de 2015 chegou ao Brasil o aplicativo que permite que seus usuários usufruam do serviço de motorista particular e pago por alguns momentos, parecendo-se com o táxi, no entanto com a tarifa mais baixa e um tratamento diferenciado e mais atencioso, o sistema Uber. Hoje o aplicativo já conta com mais de 1 milhão usuários cadastrados e mais de 10.000 motoristas até o momento nos estados de: São Paulo, Rio de Janeiro, Distrito Federal, Minas Gerais, Pernambuco, Mato Grosso, Paraná, Rio Grande do sul, Santa Catarina, Ceará, Goiás, Parnaíba, Alagoas, Rio Grande do norte, Bahia, Espírito Santo.

No dia 10 de maio de 2016, após muitos protestos e agressões aos motoristas do aplicativo Uber na cidade de São Paulo, o prefeito Fernando Haddad autorizou a circulação legal do aplicativo na cidade e regularizou o mesmo resolvendo a situação polêmica do aplicativo.

Este ano com a popularização do Uber, novos aplicativos de transporte individual chegaram ao Brasil, dentre eles destacam-se o Cabify, “T81” e o “Will Go”. Cada aplicativo desses possui sua peculiaridade, no entanto o que mais chamou a atenção

e coincidentemente o mais semelhante ao Uber é o Cabify.

Ao conectar-se ao Cabify possui-se as mesmas opções de modelos de carros que o uber apenas com nomes diferentes. Existe a categoria econômica, a convencional e a de luxo. O diferencial é que se pode previamente ainda no aplicativo escolher a estação de rádio desejada e se gostaria do ar ligado ou desligado. A faixa de preço é praticamente idêntica a do Uber.

A principal diferença do T81 é a possibilidade de selecionar a opção de motodelivery e mototáxi. O motodelivery realiza entregas de um lugar para outro e o mototáxi funciona como táxi convencional só que ao invés do carro é feito o transporte do passageiro em uma moto.

O Will go possui como diferencial uma ponte direta entre o motorista e o passageiro, um chat que facilita a comunicação entre os dois e existe a possibilidade de ser agendado um carro com antecedência.

A tabela abaixo exemplifica os principais diferenciais dos aplicativos de transporte individual em evidência, assim como é comparado à forma de pagamento, o tempo estimado de chegada do carro e os tipos de veículos disponíveis.

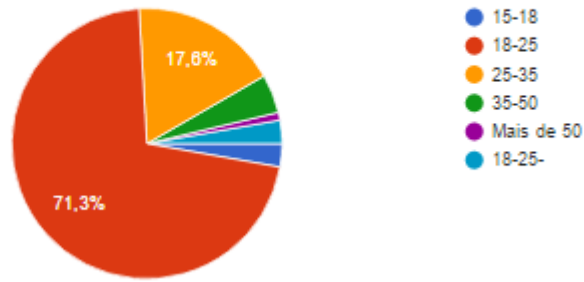
UBER	<p>UberBlack: Carros executivos</p> <p>UberX: Modelos mais simples</p> <p>UberPool: Encontra quem deseja ir para um destino próximo ao seu.</p>	<p>UberBlack: R\$4 + R\$0,23/min + R\$2,00/km Pagamento mínimo: R\$8</p> <p>UberX: R\$2 + R\$0,15/ min + R\$1,40/km Mínimo: R\$7</p> <p>UberPool: A viagem pode ser até 40% mais barata que no UberX.Preço fechado.</p>	<p>Cartão de crédito</p> <p>UberBlack: R\$8</p> <p>UberX: R\$7</p> <p>UberPool: R\$ 4</p>	Até 5 minutos
T81	Moto-delivery, mototáxi, carro popular e executivo.	<p>Mototáxi e moto-delivery: R\$ 1 + R\$0,92/km + R\$ 0,15/min. Mínimo: R\$1,92</p> <p>Carro popular: R\$2 + R\$1,60/km + R\$0,17/min. Mínimo: R\$ 3,60</p> <p>Carro executivo: R\$ 3 + R\$ 1,99/km + R\$ 0,25/min. Mínimo: R\$ 4,99</p>	<p>Cartão de crédito ou dinheiro</p> <p>Sem taxa de cancelamento</p>	Não informada
WILLGO	Transporte de passageiros e objetos por moto	<p>Moto (só objetos)-tarifa por km: R\$ 1 Por min: R\$ 0,20. Mínimo: R\$ 5</p> <p>Carro popular - tarifa por km: R\$ 1,61 + por min: R\$ 0,32. Mínimo: R\$ 4</p> <p>Carro executivo- tarifa por km: R\$2,72 + por min: R\$ 0,43. Mínimo: R\$ 10.</p>	<p>Cartão de crédito</p> <p>Cancelamento = tarifa mínima</p>	De 10 a 15 min
EASY TAXY	Conecta passageiros com táxis e tem opção de compartilhamento de corridas	<p>Bandeira 1 - R\$ 5,40 + R\$2,30/km</p> <p>Bandeira 2 - R\$5,40 + R\$2,76/km</p> <p>Hora parada - R\$28,98 (base de cálculo da hora parada)</p>	<p>Dinheiro, cartão de crédito ou débito e faturamento a empresas</p> <p>Não há taxa de cancelamento.</p>	3 minutos
99TAXIS	Conecta passageiros com táxis. Tem carros com suporte para bikes, porta-malas grande e transporte de animais de estimação	<p>Bandeira 1 - R\$ 5,40 + R\$2,30/km</p> <p>Bandeira 2 - R\$5,40 + R\$2,76/km</p> <p>Hora parada - R\$28,98</p>	<p>Cartões de crédito, débito ou dinheiro.</p> <p>Não há taxa de cancelamento.</p>	Até 5 minutos

Fonte: site O dia. Disponível em: <http://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/observatorio/2016-06-11/vai-de-taxi-uber-t81-ou-willgo-saiba-o-que-e-mais-vantajoso.html>. Acesso em: 30/11/2016.

4.4 Questionário

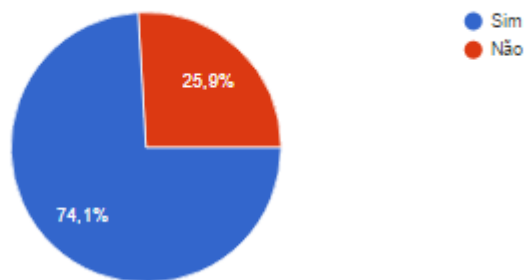
Foi feita uma pesquisa online onde 108 pessoas responderam o questionário com alternativas objetivas sobre questões de vivência relacionadas aos meios de transporte: uber e bicicleta. Abaixo estão os gráficos ilustrados com as respostas.

Qual a sua faixa etária de idade? (108 respostas)



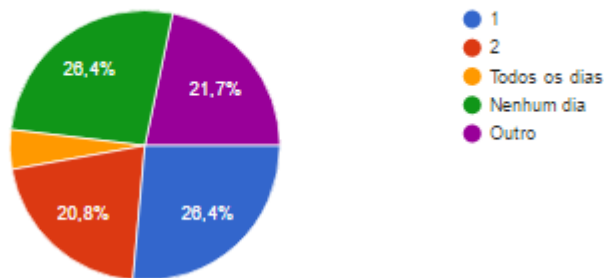
Fonte: Google formulários

Você utiliza uber? (108 respostas)



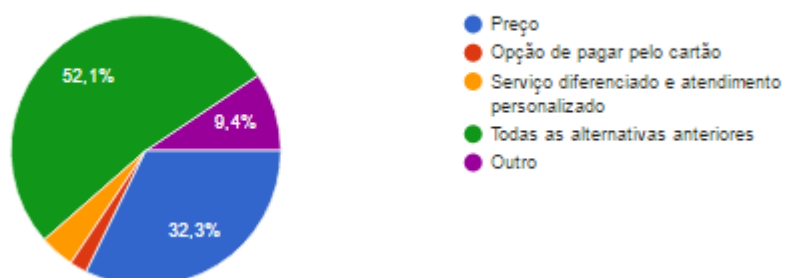
Fonte: Google formulários

Você utiliza o serviço de uber quantas vezes por semana? (106 respostas)



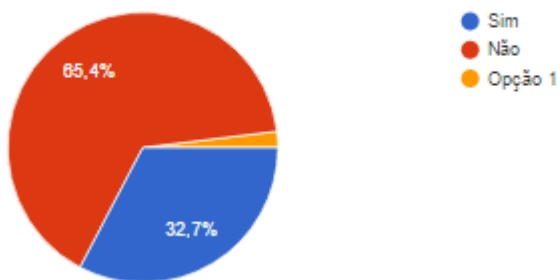
Fonte: Google formulários

Por qual motivo você utiliza o uber? (96 respostas)



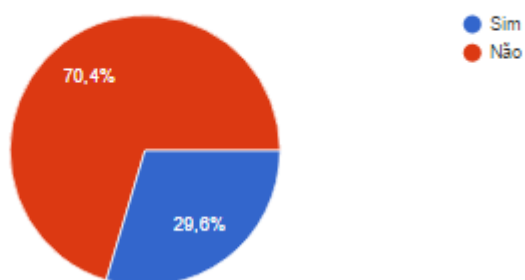
Fonte: Google formulários

Você utiliza o uber pool (serviço de carona compartilhada)? (104 respostas)



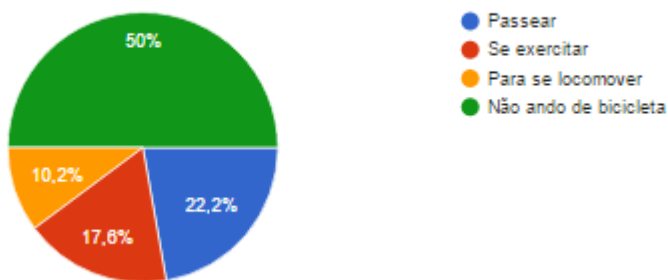
Fonte: Google formulários

Você continua utilizando o táxi? (108 respostas)



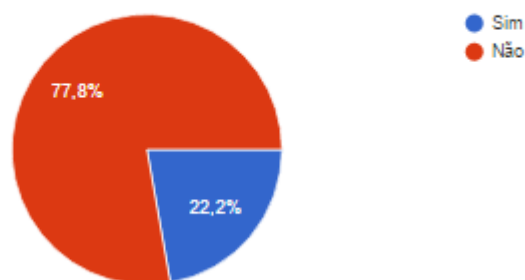
Fonte: Google formulários

Você anda de bicicleta para: (108 respostas)



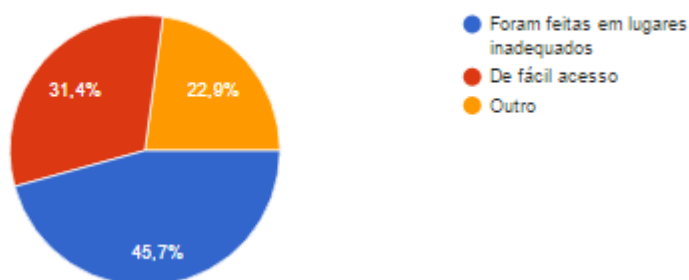
Fonte: Google formulários

Você utiliza as ciclovias de São Paulo? (108 respostas)



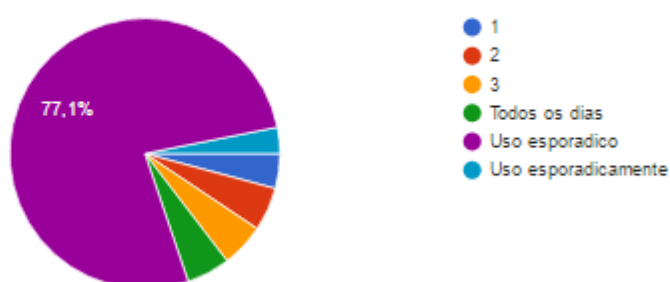
Fonte: Google formulários

O que você acha das ciclovias de São Paulo? (105 respostas)



Fonte: Google formulários

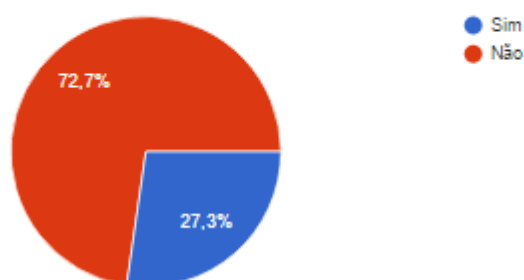
Quantas vezes por semana você utiliza a bicicleta? (96 respostas)



Fonte: Google formulários

Andando de bicicleta já sofreu algum tipo de agressão por parte de motoristas de carro ou pedestres?

(99 respostas)



Fonte: Google formulários

Pode-se observar que o questionário explora a opinião pessoal e as histórias de cada pessoa que respondeu referentes ao Uber a bicicleta. A partir do questionário pode-se afirmar que mais pessoas utilizam o uber como meio de transporte à bicicleta e que esta muitas vezes ainda é considerada uma forma de lazer primordialmente.

De acordo com a pesquisa as ciclovias da cidade de São Paulo não possuem uma aceitação popular muito alta pelos usuários mais ativos e os mesmos sofreram ou presenciaram poucos casos de agressão por decorrência do uso da bicicleta.

Em relação ao Uber a grande maioria que respondeu esta pesquisa, uma faixa

etária predominantemente dos 18 aos 25 anos possui o hábito de utilizar o uber ao menos com a frequência de uma vez por semana, possuindo como principal motivação o preço, as vantagens e confortos que o Uber oferece. Sendo assim a maioria deixou de usar os serviços oferecidos pelos táxis convencionais, desta forma substituindo pelo Uber. Uma vez que não necessariamente o preço é o atrativo mais chamativo do aplicativo, a maioria dos usuários optam por não utilizar o serviço de caronas compartilhadas (uber pool).

4.5 Entrevistas

Alguns motoristas de Uber foram entrevistados para este projeto e todos receberam as mesmas perguntas. Todos os entrevistados atuam como motoristas de uber na faixa entre cinco a oito meses e possuem as mais variadas idades, entre 26 a 50 anos sendo que, na totalidade dos entrevistados nenhum havia trabalhado como motorista para nenhuma plataforma anteriormente.

Na totalidade dos entrevistados todos optaram por trabalhar na empresa Uber devido à crise financeira no país com o objetivo de complementar a renda ou obtê-la por completo e nenhum possui a intenção de mudar para outra plataforma de transporte particular devido à liberdade de horários e a não obrigatoriedade de uma carga horária que segundo os próprios apenas o Uber oferece.

Nenhum motorista entrevistado sofreu ou presenciou algum tipo de agressão por parte de motoristas de táxi, assim como os mesmos não testemunharam ou sofreram algum tipo de assédio dentro do ambiente de trabalho, no entanto a maioria acha que ao optar por utilizar o Uber Pool o risco de sofrer algum tipo de assédio ou de discussões e agressões aumenta consideravelmente.

Majoritariamente todos os entrevistados não possuem preferência pelo Uber pool devido à baixa remuneração que recebem com esta modalidade do serviço, muito embora reconheçam que para o cliente é interessante à proposta, no entanto pelos motivos listados no parágrafo de cima e pela renda adquirida estes não recomendam.

5 | CONCLUSÕES

Com este estudo podemos entender que conforme a concorrência aumenta maior a demanda se torna, novas opções surgem para inovar nos meios de transporte antigos e estes precisam de alguma forma trazer algo de novo e “inusitado” para poderem competir com as novidades inseridas no mercado, com essa adaptação de antigas realidades para as novas ocorreram casos de agressão por parte dos taxistas contra os motoristas de uber, no entanto depois da regulamentação do aplicativo essas incidências diminuíram e conforme relatado pelos motoristas entrevistados recentemente não foi presenciado nenhum tipo de agressão.

Novos aplicativos com o mesmo intuito surgiram no mercado porém não houve a

mesma polêmica uma vez que tanto os motoristas quanto os usuários dos aplicativos já estavam acostumados com a opção variada de meio de transportes e também não houve a mesma repercussão do uber mantendo assim, este e os táxis como os principais meios de transporte individuais até o presente momento.

Conclui-se a partir do estudo que a migração dos usuários de táxi para uber deve-se ao preço mais baixo oferecido em um momento de crise financeira no país, no entanto o principal motivo relatado pelos entrevistados aponta como o conjunto do aplicativo: o preço mais baixo, o serviço diferenciado e o atendimento personalizado, elevando assim o padrão de transportes individuais.

Pode-se concluir também segundo as bibliografias e o questionário estudados que a adesão de ciclistas como meio de transporte ainda é muito pequena no Brasil e os principais influenciadores disso são os preconceitos sociais sofridos pelos ciclistas assim como a falta de estrutura das cidades para esse tipo de transporte, fazendo com que dessa forma o ciclismo possua primordialmente a conotação esportiva e de lazer.

REFERÊNCIAS

Byrne, David. **Diários de bicicleta**. Barueri, editora Amariyls, 2009.

Google docs . Disponível em: <https://docs.google.com/forms/d/1zhLVvoK45KlyjYySpFqDJPBdFLEKaK0cx21JYpyzY/edit#responses>. Acesso em 24 de novembro de 2016

G1. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/haddad-assina-decreto-e-libera-uber-em-sao-paulo.html>. Acesso em 14 de junho de 2016.

O dia. Disponível em: <http://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/observatorio/2016-06-11/vai-de-taxi-uber-t81-ou-willgo-saiba-o-que-e-mais-vantajoso.html>. Acesso em 23 de novembro de 2016.

Patrício, Luís. **Minha garagem é uma sala de estar**. Curitiba, editora Inverso 2013.

QC veículos. Disponível em: <http://qcveiculos.com.br/concorrentes-uber-no-brasil/>. Acesso em 23 de novembro de 2016.

Revista bicicleta. Disponível em: http://www.revistabicicleta.com.br/bicicleta_noticia.php?kit_conecta_bicicleta_e_cadeira_de_rodas&id=33668. Acesso em 14 de junho de 2016.

Veja. Disponível em: https://www.google.com/url?hl=pt-PT&q=http://veja.abril.com.br/noticia/vida-digital/bicicleta-inteligente-com-sistema-android-e-apresentada-na-mwc-2016&source=gmail&ust=1466043441371000&usg=AFQjCNEtr3GJd_QaMA5axW0D9MLzJgt_A. Acesso em 14 de junho de 2016.

Veja. Disponível em: <http://vejasp.abril.com.br/materia/concorrentes-do-uber-aplicativos-carro>. Acesso em 23 de novembro de 2016.

SOBRE A ORGANIZADORA

SOLANGE APARECIDA DE SOUZA MONTEIRO Mestra em Processos de Ensino, Gestão e Inovação pela Universidade de Araraquara - UNIARA (2018). Possui graduação em Pedagogia pela Faculdade de Educação, Ciências e Letras Urubupunga (1989). Possui Especialização em Metodologia do Ensino pela Faculdade de Educação, Ciências e Letras Urubupunga (1992). Trabalha como pedagoga do Instituto Federal de São Paulo campus São Carlos (IFSP/ Câmpus Araraquara-SP). Participa dos núcleos: -Núcleo de Gêneros e Sexualidade do IFSP (NUGS); -Núcleo de Apoio às Pessoas com Necessidades Educacionais Específicas (NAPNE). Desenvolve sua pesquisa acadêmica na área de Educação, Sexualidade e em História e Cultura Africana, Afro-brasileira e Indígena .

Endereço para acessar este CV: <http://lattes.cnpq.br/5670805010201977>

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-437-5



9 788572 474375