



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
INSTITUTO DE CULTURA E ARTE
CURSO DE JORNALISMO

JOSÉ LEMOS MONTEIRO FILHO

POSSO SEGUIR O GPS?

USOS E APROPRIAÇÕES DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE PARA
EXPERIMENTAÇÃO DA CIDADE DE FORTALEZA

FORTALEZA

2022

JOSÉ LEMOS MONTEIRO FILHO

POSSO SEGUIR O GPS?: USOS E APROPRIAÇÕES DE APLICATIVOS DE
TRANSPORTE PARA EXPERIMENTAÇÃO DA CIDADE DE FORTALEZA

Monografia apresentada ao curso de
Jornalismo do Instituto de Cultura e Arte da
Universidade Federal do Ceará como requisito
parcial para a obtenção do título de bacharel
em Jornalismo.

Orientador: Prof. Dr. Robson da Silva Braga

FORTALEZA

2022

Dados Internacionais de Catalogação na
Publicação Universidade Federal
do Ceará

Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

M777“ Monteiro Filho, José Lemos.
“POSSO SEGUIR O GPS?”: USOS E APROPRIAÇÕES DE APLICATIVOS DE
TRANSPORTE PARA
EXPERIMENTAÇÃO DA CIDADE DE FORTALEZA / José Lemos Monteiro Filho. – 2022.
75 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Instituto de
Cultura e Arte, Curso de Comunicação Social (Jornalismo), Fortaleza, 2022.
Orientação: Prof. Dr. Robson da Silva Braga.

1. Aplicativo. 2. Transporte. 3. Cidade. 4. Tecnologia. 5. Usos e Apropriações. I. Título.

CDD 070.4

JOSÉ LEMOS MONTEIRO FILHO

POSSO SEGUIR O GPS?: USOS E APROPRIAÇÕES DE APLICATIVOS DE
TRANSPORTE PARA EXPERIMENTAÇÃO DA CIDADE DE FORTALEZA

Monografia apresentada ao curso de Jornalismo do Instituto de Cultura e Arte da Universidade Federal do Ceará como requisito para obtenção do título de bacharel em Jornalismo.

Aprovada em 08 / 02 / 2022.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Robson da Silva Braga (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. José Riverson Araújo Cysne Rios
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Ricardo Jorge de Lucena Lucas
Universidade Federal do Ceará (UFC)

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço a Deus, que me escutou quando nem eu mesmo conseguia me ouvir. Em tempos em que a religião, muitas vezes, é usada para fins maldosos e distorcidos, é importante lembrar o real sentido da fé.

Agradeço à minha mãe por sempre ser a melhor amiga que eu poderia ter e me incentivar a seguir em frente, mesmo quando o caminho se mostrou tortuoso; e ao meu pai, que, ao seu modo, nunca deixou de me apoiar. Meus pais foram e são peças-chaves da minha história. Sem eles, nada disso seria possível.

Agradeço à minha irmã, que, mesmo muito diferente de mim, teve papel fundamental durante as aventuras da minha graduação. Ela foi cúmplice de muitas histórias durante esse período.

Agradeço à minha avó, símbolo de força e resiliência, por valorizar meu estudo e respeitar meus sonhos, mesmo tendo origens em uma realidade muito diferente. Gratidão a toda a minha família, pelo amor e afeto distribuídos durante esses anos que marcaram minha entrada no mundo acadêmico.

Agradeço aos amigos e colegas que me acompanharam durante esses cinco anos do curso de Comunicação Social - Jornalismo. Foram semestres de muito aprendizado e crescimento, tanto profissional como pessoalmente.

Gratidão ao professor Robson Braga, por ter me aberto as portas do universo da pesquisa científica a partir das ricas discussões do Grupo Cidades Digitais e, posteriormente, da nossa Bolsa de Iniciação Científica PIBIC/CNPq entre 2018/2019. Foi ali que esse trabalho começou a sonhar em existir.

Gratidão aos professores Riverson Rios e Ricardo Jorge, pela leitura atenta da monografia e por terem aceito o convite para participar da banca.

A tecnologia é a resposta, mas qual era a questão?

Cedric Price

RESUMO

Esta pesquisa se propôs a estudar o impacto dos aplicativos de transporte na vida de moradores de Fortaleza, capital do Ceará, de modo a procurar entender como ocorrem os usos e as apropriações (CANCLINI) dessas tecnologias para experimentar (MONGIN) o espaço urbano (CANEVACCI) da capital cearense. O recorte da investigação se deu a partir da circulação e das experiências relatadas pelos usuários acessados pela pesquisa, não se limitando, portanto, a uma ou outra plataforma (Uber, 99, inDriver, Sinditaxi, Vyse, Lady Driver, entre outras). Com o fito de estabelecer um recorte introdutório a respeito do surgimento e das evoluções de tecnologias como as plataformas de mobilidade, houve um aporte bibliográfico transdisciplinar, que contou com leitura e análise de trabalhos de áreas como a Sociologia, Antropologia e Geografia. Em seguida, a pesquisa adquiriu caráter etnográfico (GUBER; WINKIN), com a realização dos seguintes procedimentos metodológicos: a) observação participante (ANGROSINO) feita pelo pesquisador na condição de passageiro em viagens pela cidade a partir do uso dos aplicativos online; b) aplicação de um questionário online com questões abertas sobre os hábitos e costumes nas rotinas de utilização de *apps* de transporte; c) e realização de entrevistas com 12 usuários dos aplicativos, sendo cada um deles morador de uma das 12 regionais que compõem a capital cearense. A investigação concluiu que as plataformas estudadas, por meio de suas operações em Fortaleza, transformam os olhares e as percepções que as pessoas possuem da cidade, resignificando visões e práticas sobre aspectos como a (re)descoberta de lugares/caminhos, violência e mudanças nas dinâmicas de circulação.

PALAVRAS-CHAVE: Aplicativo. Transporte. Cidade. Tecnologia. Usos e Apropriações.

ABSTRACT

This research aims to study the impact of transport applications in the lives of residents of Fortaleza, capital of Ceará, in order to determine how the uses and appropriations (CANCLINI) of these new technologies to experiment (MONGIN) the urban space (CANEVACCI) from the capital of Ceará. The research focus was based on the experiences that were related by the users interviewed in this investigation, therefore, it is not limited to any specific mobile application (Uber, 99, inDriver, Sinditaxi, Vyse, Lady Driver, among others). With the purpose of establishing an introductory cut about the advent and evolution of technologies such as mobility applications, there was a transdisciplinary bibliographic contribution, which included the reading and analysis of works from areas, as for instance, Sociology, Anthropology and Geography. Subsequently, the research acquired an ethnographic character (GUBER; WINKIN) with the performance of the following methodological procedures: a) participant observation (ANGROSINO) made by the researcher in the condition of passenger in trips around the city using the transport applications; b) application of an online application with open questions about habits in the routines of use of transport applications; c) and conducting interviews with 12 users, each of whom lives in a different regional in the capital of Ceará. In conclusion, the urban transportation apps, through their operations in Fortaleza, transform how people look and perceive the city, giving a new meaning to social practices and contributing to the (re)discovery of places, situations of violence and urban circulation dynamics.

KEYWORDS: Application. Transport. City. Technology. Uses and Appropriations.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Aplicativo Uber	22
Figura 2 - Plataforma 99	23
Figura 3 - Logomarca do inDriver	24
Figura 4 - Publicidade do aplicativo Top Bus +	25
Figura 5 - Identidade visual do aplicativo Sinditaxi	26
Figura 6 - Propaganda da plataforma Servos	26
Figura 7 - Aplicativo Yet Go aberto em <i>Smartphone</i>	27
Figura 8 - Anúncio do aplicativo Vyse	28
Figura 9 - Logomarca do aplicativo Lady Driver	28
Figura 10 - Identidade visual da plataforma Mary Drive	29
Figura 11 - Logomarca da empresa Cabify	30
Figura 12 - Divulgação ilustrativa feita pela Uber	31
Figura 13 - Imagem com painel de informações mostrada por aplicativo de transporte antes de viagem começar	32
Figura 14 - Dispositivos de segurança no aplicativo 99	33
Figura 15 - Informativo visual da empresa Uber sobre o funcionamento das avaliações no aplicativo	33
Figura 16 - Captura de tela de corrida feita entre os bairros Meireles e Aldeota	37
Figura 17 - Captura de tela de trajeto feito para ir do Meireles ao Centro de Formação Olímpica	39
Figura 18 - Captura de tela de registro de corrida feito do Meireles a uma cafeteria no Benfica	41
Figura 19 - Quadro de benefícios para o passageiro no aplicativo Vyse	43
Figura 20 - Quadro de benefícios para o motorista no aplicativo Vyse	43
Figura 21 - Mapa de Fortaleza dividido nas 12 regiões estabelecidas pela prefeitura da cidade	46
Figura 22 - Mapa dos bairros em que Rochelle circula	47

Figura 23 - Mapa dos bairros em que Robério circula	48
Figura 24 - Mapa dos bairros em que Viviane circula	49
Figura 25 - Mapa dos bairros em que Alessandra circula	50
Figura 26 - Mapa dos bairros em que Alana circula	51
Figura 27 - Mapa dos bairros em que Maria circula	52
Figura 28 - Mapa dos bairros em que Lucas circula	53
Figura 29 - Mapa dos bairros em que Fernando circula	54
Figura 30 - Mapa dos bairros em que Poliana circula	55
Figura 31 - Mapa dos bairros em que Nirlane circula	56
Figura 32 - Mapa dos bairros em que Vitória circula	57
Figura 33 - Mapa dos bairros em que Fátima circula	58

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
1.1 FORTALEZA	14
1.2 EXPERIÊNCIAS DE CIDADE E TECNOLOGIAS	15
1.3 METODOLOGIA	19
2 OS APLICATIVOS	21
2.1 HISTÓRICO	22
2.2 FERRAMENTAS	30
3 OS MOTORISTAS	36
3.1 O SELETIVO	37
3.2 O TOPA-TUDO	39
3.3 O OTIMISTA	41
4 OS PASSAGEIROS	45
4.1 NOVOS CAMINHOS/LUGARES	59
4.2 O FANTASMA DA VIOLÊNCIA	61
4.3 MUDANÇAS	62
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	65
REFERÊNCIAS	68

1 INTRODUÇÃO

Minha relação com a cidade de Fortaleza é interessante. Mesmo com minhas raízes construídas nela, não consigo me sentir totalmente conhecedor de seus espaços e de suas dinâmicas, pois descubro novas nuances constantemente. É uma metrópole plural, de muitas perspectivas, que se reinventa todo dia, de modo que, muitas vezes, penso não poder acompanhar suas transformações.

Quando estou em seu território, sinto desgosto quanto a várias questões e fico com vontade de ir embora. Quando vou a outras cidades, bate saudade da “terrinhã” e quero retornar o quanto antes. Por muitos relatos que já ouvi, acredito que esse seja um sentimento recorrente de muitas pessoas.

Sempre estive imerso em uma realidade bastante privilegiada: sou nascido e criado em bairros nobres, como Aldeota e Meireles, próximos à avenida Beira Mar, cartão-postal da cidade. Vivi meus períodos de infância e adolescência com um trânsito urbano um pouco limitado. Estudei em colégios perto de casa, e a maioria de meus familiares e amigos morava em regiões vizinhas. No meu ponto de vista, Fortaleza se resumia a poucos pontos de referência. Eu não “precisava” circular por muitos bairros, pois todos os meus compromissos/atividades se limitavam a locais geograficamente próximos a mim.

Além disso, havia uma questão muito presente na vida dos moradores de grandes centros urbanos dos países de terceiro mundo: o medo da violência urbana. No imaginário de parte considerável da população de Fortaleza, transitar em transportes públicos ou em regiões mais distantes significa gatilhos de perigo. Nesse contexto, limita-se a circulação e só se transita por onde é realmente necessário.

Táxi? Pouco prático. Sua utilização ficava restrita a circunstâncias de extrema necessidade. Precisaria ter sorte de encontrar algum na rua em um momento de precisão. Desse modo, andar pela cidade com mais possibilidades e diversidade de lugares era complicado.

Em 2016, os aplicativos de transporte começaram a chegar à cidade. O primeiro que causou impacto nas dinâmicas de locomoção dos cidadãos foi aquele que, até hoje, é o mais conhecido por grande parte da população: o Uber.

Com o transcorrer do tempo, surgiram outros: 99, In Driver, Top Bus +, SindiTaxi, Servos, Yet Go, Vyse, Lady Driver, Mary Drive, Cabify... Múltiplas opções para se locomover com ideias gerais bem parecidas, mas cada qual com pequenas particularidades em

suas operações. Algumas se firmaram bem nas dinâmicas do trânsito urbano da capital alencarina; outras, nem tanto.

Inicialmente, o modelo de serviço das caronas remuneradas se mostrava encantador. Com poucos toques no celular, poderia chamar um carro para ir a qualquer lugar, com um preço bem acessível se comparado ao que era o tradicional táxi. Ademais, não precisaria mais depender do transporte público ou de caronas de outras pessoas para poder circular pela cidade como bem quisesse.

Os aplicativos de transporte constituíram minha (re)descoberta de Fortaleza. Por meio da utilização deles, pude conhecer a cidade de um modo que não tinha oportunidade antes. Passei a rodar mais, em uma pluralidade maior de lugares e horários. Minha percepção das ruas, avenidas e paisagens se modificou substancialmente.

Nesse contexto, surgiu a inquietação de buscar compreender como essa nova tecnologia impactou/impacta na vida das pessoas. Assim, busquei mergulhar no cenário de uma circulação urbana mediada por novos serviços que se reinventam frequentemente.

Essas plataformas reinventaram as dinâmicas de comunicação na vida urbana. Os indivíduos, por meio dos usos e das apropriações que fazem dos aplicativos, passam a interpretar a cidade de maneiras distintas. Os lugares e os itinerários são ressignificados de acordo com novos olhares e subjetividades que são proporcionados pelas experiências das viagens.

A possibilidade de se locomover por meio de aplicativos de transporte, desse modo, interferiu na dinâmica de circulação do habitante de Fortaleza. Não é à toa que, em meio à chegada e popularização dos serviços, o número de passageiros de ônibus na cidade caiu 53% nos últimos seis anos¹.

Além disso, a busca por alternativas de transporte mais privadas/individuais, principalmente entre as classe mais pobres, aumentou com as recomendações de distanciamento social impostas pela pandemia de covid-19, vivida desde março de 2020 no Brasil². Afinal, é complicado manter cuidados sanitários em transportes coletivos que, com frequência, têm fluxo de pessoas em nível elevado.

Entretanto, observa-se que, até o período de conclusão da presente pesquisa, alguns aspectos, tanto da cidade como dos aplicativos de transporte, mudaram bastante. As pessoas já

¹ Disponível em:

<https://mais.opovo.com.br/reportagens-especiais/2021/07/17/numero-de-passageiros-de-onibus-em-fortaleza-caiu-53--em-seis-anos.html>. Acesso em 02/11/2021

² Disponível em:

<https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/04/12113874-aumenta-o-uso-de-aplicativos-de-transporte-entre-os-mais-pobres-durante-a-pandemia-de-covid-19.html>. Acesso em 02/11/2021

não enxergam essas plataformas de modo tão eficiente e encantador. Preços altos e cancelamentos de corridas cada vez mais frequentes se tornaram reclamações comuns nos serviços³.

Isso ocorreu por uma série de questões relacionadas às normas/políticas das empresas administradoras das plataformas e à situação socioeconômica que o país atravessa. As altas taxas que os aplicativos cobraram dos motoristas durante muito tempo⁴ e os frequentes aumentos do preço da gasolina⁵ dificultam a vida de quem transita por esses meios.

Nessa conjuntura de aumento dos preços de corridas em aplicativos de mobilidade e insatisfação dos serviços por parte de motoristas e passageiros, a procura pelos tradicionais táxis voltou a registrar crescimento⁶.

Contudo, os usos e as apropriações das tecnologias de transporte privado para experimentar a cidade continuam redesenhando as práticas sociais dos cidadãos de Fortaleza. As plataformas de transporte, ainda que sejam constantemente criticadas, não param de atuar como mediadoras de comunicação entre as pessoas e o espaço urbano. Diante disso, surgem, de modos cada vez mais diversos, novas interpretações e vivências para a experimentação da capital alencarina.

³ Disponível em:

<https://www.revistaceara.com.br/preco-abusivo-e-cancelamento-de-viagens-tem-sido-rotina-em-aplicativos-de-transporte-em-fortaleza>. Acesso em 04/11/2021

⁴ Disponível em:

<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2021/09/10/com-gasolina-cara-e-cancelamentos-uber-e-99-aumentam-ganhos-dos-motoristas.htm>. Acesso em 20/12/2021

⁵ Disponível em:

<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2021/09/10/com-gasolina-cara-e-cancelamentos-uber-e-99-aumentam-ganhos-dos-motoristas.htm>. Acesso em 20/12/2021

⁶ Disponível em: <https://vejario.abril.com.br/cidade/taxi-tarifas-aplicativo-transportes-uber-99/>. Acesso em 21/12/2021

1.1 FORTALEZA

Capital do estado do Ceará, Fortaleza é uma cidade localizada na região Nordeste do Brasil. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2021⁷, possui uma população estimada em 2.703.391 de habitantes. Com 312.441 km² de área total, é detentora do título de cidade do Ceará com maior densidade demográfica, de acordo com dados de 2021⁸.

A cidade está localizada às margens do oceano Atlântico, em uma zona de clima tropical, marcada por uma elevada umidade. O início do povoamento da cidade está atrelado ao forte de Schoonenborch, construído por holandeses em 1649, mas tomado por portugueses, que tomaram posse da região posteriormente⁹.

Oficialmente, Fortaleza foi fundada no dia 13 de abril de 1726. Entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX, a cidade teve influências das ideias de modernidade estética e comportamental da chamada “Belle Époque”¹⁰, movimento concebido inicialmente na França. Nesse período, ocorreram mudanças urbanas e urbanísticas que remodelaram a cidade e afetaram o modo de viver da população.

No final do século XX, a cidade passou por diversas mudanças estruturais, com o surgimento de várias avenidas. Nesse cenário, passou a ser um dos principais destinos turísticos do país, principalmente por suas praias e por sua cultura local/regional.

Nessa conjuntura de desenvolvimento e urbanização, Fortaleza tem passado, nos últimos anos, por um processo de verticalização urbana a partir do crescimento do mercado imobiliário na região.

Por esse prisma, ressalta-se que a cidade possui uma concentração de renda enorme: sua Região Metropolitana é a quinta em índice de desigualdade financeira entre camadas da população¹¹. No tocante à violência de gênero, o cenário também chama atenção: o estado do Ceará registra a segunda maior taxa de feminicídios do Brasil¹².

⁷ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/fortaleza/panorama>. Acesso em 12/01/2022.

⁸ Conceito que corresponde à distribuição da população em uma determinada área. Disponível em: <https://www.ipece.ce.gov.br/2022/01/05/estudo-revela-os-maiores-e-menores-municipios-cearenses-com-relacao-aos-indicadores-sociais-e-economicos/>

⁹ Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/fortaleza.htm>. Acesso em 12/01/2022.

¹⁰ Disponível em: <http://fortalezaantiga.blogspot.com/2010/01/fortaleza-na-belle-epoque.html>. Acesso em 12/01/2022.

¹¹ Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/grande-fortaleza-e-a-5-do-pais-de-maior-desigualdade-de-renda-1.3003175>. Acesso em 12/01/2022.

¹² Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/ceara/2021/07/15/ceara-registra-a-maior-taxa-de-homicidios-femininos-do-brasil.html>. Acesso em 12/01/2022.

1.2 EXPERIÊNCIAS DE CIDADE E TECNOLOGIAS

Segundo o antropólogo argentino Néstor Garcia Canclini (2008), até meados do século XX, definia-se o conceito de cidade como o oposto do campo, a composição de um tipo de agrupamento extenso e denso de indivíduos socialmente heterogêneos. Nesse contexto, construía-se definições dicotômicas entre rural e urbano, campo e cidade (SPOSITO, 2006).

Nas últimas décadas, porém, tenta-se caracterizar o urbano levando em conta, também, os processos culturais e os imaginários dos indivíduos que o habitam. Dessa forma, a significação dos espaços da cidade para as pessoas pode se desenhar por meio de representações existentes em múltiplos meios, a exemplo de livros, revistas, filmes, rádio e televisão. Sendo assim, observa-se que as experiências de cidades se constroem, além de pelos contatos com os espaços físicos, por meio de interações com produtos socioculturais de diversas mídias.

Nesse contexto, pode-se pensar a cidade do ponto de vista dos sentimentos e da memória das pessoas, de forma mais particular e complexa, a partir da relação dos meios de comunicação com as vivências que cada indivíduo tem da cidade. A noção que se possui de um lugar pode passar pela leitura afetiva da representação dele em uma obra de arte, por exemplo. Segundo o poeta e crítico literário espanhol Luis García Montero (1972, p.71), “cada pessoa tem uma cidade que é uma paisagem urbanizada de seus sentimentos”.

A partir do momento em que pensamos os locais da cidade como sede dos afetos de quem passa por eles, imaginamos logo lembranças de ocasiões vividas. O imaginário urbano vai se moldando de acordo com as recordações que são construídas pelas pessoas nos espaços. Um local se define, assim, pelas suas memórias sentimentais.

Ainda no século XX, o sociólogo alemão Walter Benjamin (1989) analisou a figura do *flâneur*, personagem cunhado pelo poeta francês simbolista Charles Baudelaire, como alguém que experimentava o espaço urbano da Paris oitocentista sem a mediação de qualquer tecnologia, sequer a fotografia, que era uma possibilidade de registro muito inovadora para o contexto da época.

Tanto nos anos 1800, a que se referia Benjamin, quanto na atualidade, o ato de circular pelos espaços das cidades constitui sempre uma experiência nova, ainda que os atores e os locais não se modifiquem. Cada passeio pelos espaços da cidade pode gerar novos olhares e percepções.

Entretanto, existe uma diferença relevante entre as experiências urbanas dessas duas épocas: a presença e atuação de tecnologias digitais na mão dos indivíduos.

Segundo Oliveira (2009), a construção de laços afetivos e do sentimento de pertencimento dos cidadãos com os espaços tem se diluído por falsas totalidades midiáticas, em meio ao processo de globalização que o mundo tem passado. Afinal, hoje as cidades estão ligadas, na maior parte do tempo, ao campo das informações propagadas pelos meios de comunicação.

Com as facilidades tecnológicas das quais compartilhamos, torna-se cada vez mais desafiador dar conta da fisionomia do lugar onde vivemos. O sujeito, habitante das grandes cidades, parece diluir-se em presença de diferentes manifestações comunicativas que simulam o seu sentimento de pertencimento ao mundo. Ao trafegar nas ruas, pode ouvir rádio, passar por outdoors, falar ao celular. Em um bar ou em casa, pode sentar, assistir TV, conectar-se ao mundo pelo computador. (OLIVEIRA, 2009, p. 2).

Já o sociólogo Nelson Brissac Peixoto atenta para o fato de que, no mundo contemporâneo, a alma dos lugares parece ter se perdido, graças a habitantes conformados com traçados pré-estabelecidos, reduzidos a locais moldados pelo hábito. Como resposta a esse desencantamento com o espaço urbano, o autor sugere ser necessário “redescobrir a paisagem das cidades” (PEIXOTO, 1992, p. 72).

Segundo Schmitz (2015), compreende-se que o consumo cultural/midiático esteja focado nos processos (como, quando, onde) em que se consome e principalmente no que é consumido (material e simbolicamente), numa mirada sobre os hábitos, tipos, formas e conteúdos adquiridos.

Para Canevacci (1997), a concepção de cidade envolve o conceito de cultura urbana, que leva em conta o significado antropológico presente nos espaços (modo de agir, pensar, sentir). Assim, as subjetividades dos processos comunicativos humanos fazem parte da construção dos olhares e imaginários das cidades.

Desse modo, a experiência de construção do olhar sobre a cidade passa muito mais pelas práticas de produção de sentido a partir de múltiplos meios do que pelo ato de consumir os lugares em si.

Pode-se pensar que, na era da tecnologia e da velocidade, sentir a cidade e se deixar levar pelas energias e subjetividades dos lugares sejam exercícios complicados pela dispersão dos fatos e pelo imenso acúmulo de informações. Porém, dependendo de como utilizadas, as novas mídias também podem colaborar para deixar a visão que temos dos espaços mais rica e diversificada.

Desde que sociedades contemporâneas começaram a utilizar e se apropriar das tecnologias de comunicação e informação (TICs), os modos como as pessoas transitam pela cidade e percebem seus espaços têm sofrido mudanças notórias.

Conforme Martino (2015), a internet, quando foi inicialmente desenvolvida, entre as décadas de 1950 e 1960, tinha o propósito de funcionar como uma rede estadunidense de operações militares. Pouco a pouco, a tecnologia teve seu uso ampliado. Primeiro para o nicho acadêmico; depois, para o público em geral.

No contexto brasileiro, a internet passa a fazer parte do cotidiano, de modo cada vez mais rápido e intenso, a partir de 1994 e 1995¹³. Inicialmente em computadores domésticos ou de ambientes compartilhados; posteriormente, em aparelhos celulares de uso pessoal.

Leite (2008) ressalta que as gestões urbanas não demoraram a investir nas novas tecnologias digitais, vistas como alternativas para o crescimento econômico e para a renovação dos espaços urbanos. Ao final dos anos 1990, observam-se diversos projetos de redes de conexão computadorizada, construção de telecentros e cidades digitais. A comunicação, assim, começa a fazer parte da infraestrutura urbana local e cotidiana.

Segundo o sociólogo Barry Wellman (2001), as mídias adquirem importância social no momento em que passam a ser triviais e fazem parte do cotidiano, deixando o papel de “novidade” para trás. Afinal, quando a articulação da tecnologia atinge um nível alto, começa a transformar a vida das pessoas de maneira perceptível.

Nessa conjuntura, o surgimento da comunicação móvel por intermédio da popularização de *smartphones* teve um papel significativo no estabelecimento de ligações entre os espaços urbanos e os aparatos tecnológicos, reinventando, assim, hábitos e práticas sociais. De acordo com Pellanda (2009, p. 90):

Todo esse impulso que a comunicação móvel está recebendo tem reflexo direto nas práticas sociais. A implantação tecnológica é alimentada pelo uso e vice-versa. A aplicação intensa por diferentes camadas está alterando hábitos e conceitos sobre o uso do ciberespaço.

Ademais, é válido ressaltar o aumento vertiginoso da penetração da internet móvel no país. Segundo relatório da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), o Brasil fechou o ano de 2020 com 234 milhões de acessos móveis, nome dado para os chips de celular, que

¹³ Disponível em: https://www.oficinadanet.com.br/artigo/904/o_comeco_da_internet_no_brasil. Acesso em 21/12/2021.

podem ser usados para serviços de voz ou de conexão à internet. Essa estatística representou um aumento de 7,39 milhões em relação a 2019, o equivalente a 3,26%¹⁴.

Os usos dos aparelhos tecnológicos que fornecem possibilidades de os locais da cidade dialogarem com o mundo virtual ainda são relativamente recentes. Talvez, devido a isso, geram certa sedução nos indivíduos, pelas nuances das plataformas digitais, que se modificam com frequência.

Nesse sentido, pode-se considerar que ainda existe um momento de transição em relação às experiências de cidade, visto que essas novas tecnologias de comunicação e informação podem, aos poucos, ressignificar os modos de conviver com e na cidade.

Cada novidade que os aplicativos trazem provoca alguma reação nos indivíduos que as utilizam na vida cotidiana. Um exemplo característico é o recurso de fazer *check-in* nas redes sociais. A partir dessa ferramenta, muitas pessoas adquirem um novo hábito: fazer registros dos lugares aos quais vão no momento em que estão neles.

Com o passar do tempo, novas tecnologias surgem, e formatos mais tradicionais vão se tornando obsoletos. Algumas plataformas se reinventam e continuam tendo relevância; outras, não. De acordo com Bauman (2008), a sociedade focada nas dinâmicas estabelecidas pelo consumo capitalista adquire um caráter de liquidez e incerteza:

A instabilidade dos desejos e a insaciabilidade das necessidades, assim como a resultante tendência ao consumo instantâneo e à remoção, também instantânea, de seus objetos, harmonizam-se bem com a nova liquidez do ambiente em que as atividades existenciais foram inscritas e tendem a ser conduzidas no futuro previsível (BAUMAN, 2008, p. 45).

Dentro dessa lógica de inovações trazidas para a sociedade pelo mundo virtual, destacam-se os aplicativos de transporte de empresas prestadoras de serviços, que funcionam tendo como base o conceito de *e-hailing*, ou seja, o ato de se requisitar um carro particular por meio de um dispositivo eletrônico que tenha acesso à internet.

O hábito de chamar veículos por meio de uma plataforma digital promoveu mudanças nos modos como as pessoas se locomovem pelas cidades, uma vez que trouxe uma nova alternativa para os deslocamentos nos centros urbanos. Alguns toques em um aplicativo de celular substituíram métodos tradicionais por vezes mais demorados, como fazer ligações telefônicas ou acenar para um veículo que estivesse presente na rua.

¹⁴ Disponível em:

<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-04/numero-de-acessos-moveis-no-brasil-cresce-e-fecha-2020-com-234-milhoes>. Acesso em 21/12/2021.

Essas tecnologias podem provocar mudanças nas dinâmicas e nos hábitos de quem se propõe a viver a cidade. Por esse prisma, a pesquisa procurou compreender os meandros dos usos que os moradores de Fortaleza fazem dessas plataformas de transporte.

Afinal, de que modo os moradores de Fortaleza se apropriam das ferramentas que compõem os aplicativos de transporte para experienciar o espaço urbano? Que pontos de vista e de experimentação esses aplicativos trouxeram para a vida urbana do habitante de Fortaleza?

1.3 METODOLOGIA

O presente trabalho buscou instigar reflexões críticas sobre uma cidade que trava diálogos com a tecnologia, seja de modo harmônico, conflituoso ou próximo de uma “neutralidade” ou “indiferença”. Para isso, foram feitas pesquisas bibliográficas e etnográficas (GUBER, 2001; WINKIN, 1998) com o fito de que conceitos teóricos entre em interlocução com a realidade prática dos aplicativos em estudo.

Com o intuito de promover elucubrações sobre as possibilidades de experiências urbanas a partir das tecnologias oferecidas pelas plataformas de mobilidade urbana, foi feito um recorte introdutório sobre o histórico e as características dos aplicativos de transporte na cidade de Fortaleza.

Houve leituras de livros, artigos e outros trabalhos acadêmicos sobre temáticas que circundam a discussão de experiências urbanas mediadas por tecnologias digitais. Ainda que o trabalho se situe no campo da Comunicação, foram analisados estudos provenientes de pesquisas de áreas afins, como a Sociologia (LA ROCCA, 2018; MAFFESOLI, 2001), Antropologia (AUGÉ, 2012; CANEVACCI, 1997), Geografia (HAESBAERT, 2004; SOJA, 1993), entre outros.

No tocante à investigação etnográfica, para conhecer a realidade prática das vivências urbanas obtidas a partir do trânsito por meio das plataformas de transporte na cidade, o trabalho contou com a realização do procedimento de observação participante (ANGROSINO, 2009), com o pesquisador atuando na condição de passageiro em corridas realizadas por meio de algumas plataformas de mobilidade.

Na experiência, ocorreram entrevistas semiestruturadas com motoristas durante três viagens de aplicativos diferentes que operam na cidade (Uber, Vyse e 99). As corridas foram feitas a partir de um bairro nobre da capital cearense (Meireles), traçando três destinos diferentes para propósitos distintos.

Os destinos foram: a) um apartamento na Aldeota, bairro próximo ao Meireles, pela manhã; b) uma cafeteria no Benfica, bairro central da cidade, no período da tarde; c) e a uma partida de basquete no Centro de Formação Olímpica (CFO), no bairro Castelão, na periferia da cidade, lugar relativamente distante do Meireles, de noite.

Em seguida, procurou-se conhecer, de maneira preliminar, as experiências de passageiros de *apps* de mobilidade. Isso ocorreu por meio da aplicação de um questionário virtual sobre os usos de plataformas de transporte em Fortaleza.

As questões eram abertas, permitindo explicações longas e subjetivas. Foram coletadas, ao todo, 145 respostas, no período entre 16 de junho e 2 de julho de 2021. As informações colhidas no questionário não tiveram a intenção de serem estatísticas que representam o universo dos moradores de Fortaleza de modo fiel, e sim de observar múltiplas vivências urbanas de usuários a partir das tecnologias digitais em estudo.

Por último, com o fito de dar espaço aos relatos de cidadãos de Fortaleza sobre suas vivências de cidade a partir das plataformas de transporte, foram feitas entrevistas com 12 usuários de regiões distintas. A escolha dos personagens aconteceu por meio de uma triagem dos respondentes do questionário aplicado anteriormente.

Foi selecionado um representante para cada “regional” da cidade, de acordo com a divisão de Fortaleza estabelecida pela prefeitura em janeiro de 2021¹⁵. Dessa forma, o processo buscou, na medida do possível, observar pontos de vista e vivências de bairros diferentes da cidade sobre o assunto em pauta.

Devido ao fato de que a presente pesquisa aconteceu em meio à pandemia de covid-19, todas as entrevistas com os passageiros aconteceram de maneira virtual, por meio da plataforma do *Google Meet*.

¹⁵ Disponível em:

<https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2021/01/05/fortaleza-passa-a-ter-12-regionais--voce-sabe-qual-e-a-sua.html>. Acesso em 02/11/2021

2 OS APLICATIVOS

Os serviços de transporte por aplicativos, chamados como “carona remunerada”, consistem em plataformas digitais que têm o intuito de conectar motoristas e passageiros fazendo uso de uma tecnologia presente em aparelhos celulares por meio de internet móvel.

Desse modo, as plataformas de transporte exercem um papel de mediadoras de comunicação de condutores que buscam algum retorno financeiro por meio da atividade com pessoas que necessitam de um deslocamento para determinado local.

Inicialmente, esses serviços serviam como uma alternativa ao tradicional táxi. O conceito de *e-hailing*, ato de se requisitar um carro por meio de um *smartphone*, trouxe novas configurações para o trânsito urbano. Em vez de fazer uma ligação telefônica ou procurar um veículo na rua, bastaria dar poucos toques em um aplicativo de celular para chamar um veículo.

Essas plataformas de transporte mostraram rapidamente aspectos que fizeram a realidade da vida urbana de diversas maneiras. Os aplicativos esbanjavam vantagens aparentes em relação aos serviços de táxi, entre elas: a) otimização dos métodos de pagamento, por meio da possibilidade de armazenamento fixo de dados de cartões de crédito no aplicativo, em vez da necessidade de máquinas de pagamento; b) sistema de informações de *global positioning system (GPS)*, ou seja, localização geográfica gerada por satélite em tempo real — desse modo, o tempo de espera dos motoristas pelos passageiros pode se tornar menor, pois se chama aquele que está mais próximo da localização mostrada na plataforma; c) e preços menores, uma vez que os custos da manutenção de um aplicativo podem ser consideravelmente menores do que os de uma empresa tradicional.

No ponto de vista do matemático Norbert Wiener (1975), há uma equivalência entre o processamento de informações pelo cérebro humano e por máquinas, no sentido de que, nos dois casos, existem entrada (*input*) e saída (*output*) de dados, gerando uma conexão de serviços digitais com as demandas e os pensamentos dos indivíduos.

Essa ideia se mostra, com nova roupagem, no modelo tecnológico proposto pelas plataformas de transporte. Quando se digita um endereço em um aplicativo, imediatamente é mostrada uma simulação do trajeto para o destino: um *input* foi decodificado e gerou um *feedback*, que tende a gerar novas ações, como o pedido de uma corrida.

2.1 HISTÓRICO

Os aplicativos de transportes começam a surgir, de modo acessível à população, com um de seus pioneiros: o Uber. Segundo o site oficial da empresa, “em uma noite fria de inverno em Paris, Travis Kalanick e Garrett Camp não conseguiram encontrar um táxi. Foi assim que surgiu a ideia da Uber”¹⁶.

Figura 1 - Aplicativo Uber



Fonte: Uber

Em 2009, na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos, os empresários desenvolveram um *app* para *smartphone* que permitia solicitar viagens com “o simples toque de um botão”. No ano seguinte, o serviço foi lançado para os sistemas Android e iPhone¹⁷.

A priori, a ideia era que o serviço fosse uma espécie de “táxi de luxo”. Assim, a plataforma só aceitava carros de porte grande, capazes de fornecer um serviço de pompa para os clientes¹⁸. Com o passar do tempo, no entanto, a plataforma passou a aceitar carros mais simples, sem grandes exigências.

No ano de 2014, a Uber chegou ao Brasil. A primeira cidade onde o serviço se instalou foi o Rio de Janeiro, em maio¹⁹. Dois meses depois, a plataforma estreou em São

¹⁶ Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/history/>. Acesso em 23/11/2021

¹⁷ Disponível em: <https://www.theatlantic.com/technology/archive/2010/11/hailing-a-cab-with-your-phone/66630/>. Acesso em 23/11/2021

¹⁸ Disponível em: <https://techcrunch.com/2011/09/22/uber-brings-its-disruptive-car-service-to-chicago/>. Acesso em 23/11/2021

¹⁹ Disponível em: <https://startupi.com.br/2014/05/uber-chega-ao-brasil/>. Acesso em 23/11/2021

Paulo²⁰, cidade mais populosa do país. De início, a empresa operava em fase de teste, com frota de poucos motoristas cadastrados.

À medida que o tempo passava, a Uber chegava a mais locais do Brasil e se popularizava. Em Fortaleza, cidade em que se situa a presente pesquisa, o aplicativo chegou em abril de 2016²¹. A capital cearense foi a 11ª cidade no Brasil e a 3ª no Nordeste a receber a plataforma.

Na época, o serviço chegou a ser alvo de polêmica. Os taxistas afirmavam que o sistema era ilegal e que gerava concorrência desleal. A Uber, por sua vez, alegava que o serviço possuía amparo legal na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

Figura 2 - Plataforma 99



Fonte: 99

Ao longo dos anos, outras plataformas de transporte chegaram a Fortaleza. Em outubro de 2017, o 99, aplicativo brasileiro fundado por Paulo Veras, Renato Freitas e Ariel Lambrecht cinco anos antes, começou a operar na capital alencarina²².

²⁰ Disponível em:

<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2014/06/27/uber-chega-a-sao-paulo-em-fase-de-teste-app-oferece-sistema-de-carona-paga.htm>. Acesso em 23/11/2021.

²¹ Disponível em: <https://canaltech.com.br/apps/uber-comeca-a-operar-em-fortaleza-64313/>. Acesso em 23/11/2021.

²² Disponível em:

<https://olagoa.com.br/cotidiano/aplicativo-99-pop-chega-fortaleza-e-oferece-viagens-gratuitas/>. Acesso em 23/11/2021.

Na época, o 99 buscava mostrar diferenciais para competir com o Uber. Entre eles, a abertura de um Centro de Treinamento e Atendimento na cidade e a adoção de taxas menores para motoristas parceiros.

No ano de 2018, entrou em vigor, em Fortaleza, a lei que regulamenta aplicativos de transporte privado. A legislação estabeleceu a cobrança de 2% do valor das corridas para a utilização das vias da cidade por parte das empresas. Além disso, consolidou-se a exigência de um curso de segurança no trânsito para os condutores²³.

Outro aplicativo de transporte que chama a atenção na cidade é o inDriver. A plataforma possui uma proposta diferente: os preços não são determinados previamente de modo automático pela empresa, mas definidos por ofertas e negociações entre motoristas e passageiros²⁴.

O modelo de “ofertas em tempo real” funciona da seguinte maneira: o passageiro oferece uma proposta de preço a se pagar para ir a um determinado destino; o motorista, por sua vez, pode aceitar ou fazer uma contraproposta.

Figura 3 - Logomarca do inDriver



Fonte: inDriver

O Top Bus +, por sua vez, surgiu como uma alternativa de aplicativo para transporte coletivo, uma espécie de “ônibus sob demanda”. Lançado em Fortaleza em dezembro de 2019

²³ Disponível em:

<https://cearaagora.com.br/lei-que-regulamenta-apps-de-transporte-em-fortaleza-entra-em-vigor-em-julho/>.

Acesso em 23/11/2021

²⁴ Disponível em:

<https://www.techtudo.com.br/noticias/2019/07/como-funciona-o-indriver-app-deixa-usuario-definir-preco-das-corridas.ghtml>. Acesso em 14/11/2021

pelo Sindiônibus²⁵, o serviço atende apenas determinados bairros de regiões movimentadas, além de shoppings e universidades.

Como particularidade da plataforma, observa-se o fato de que, tanto para embarque como desembarque, o passageiro precisa andar até 200 metros para determinados pontos de referência determinados pelo aplicativo. Logo, diferente de outros serviços, não busca nem deixa as pessoas em seus destinos exatos.

As viagens feitas pelo Top Bus + ocorrem em vans com capacidade para até 13 pessoas e em horários limitados. O serviço cobra preço inicial de R\$ 3,50 e tarifa de R\$ 1,50 por quilômetro rodado.

Figura 4 - Publicidade do aplicativo Top Bus +



Fonte: Sindiônibus

O aplicativo do SindiTaxi serve como opção para os usuários que optam por deslocamentos feitos com taxistas profissionais que são cadastrados no sindicato da categoria na cidade²⁶.

O cálculo do preço das corridas, diferentemente de outras plataformas, funciona nos moldes dos táxis tradicionais: a contagem tem início quando o passageiro entra no veículo, seguindo as movimentações do taxímetro e as bandeiras tarifárias determinadas por locais e horários.

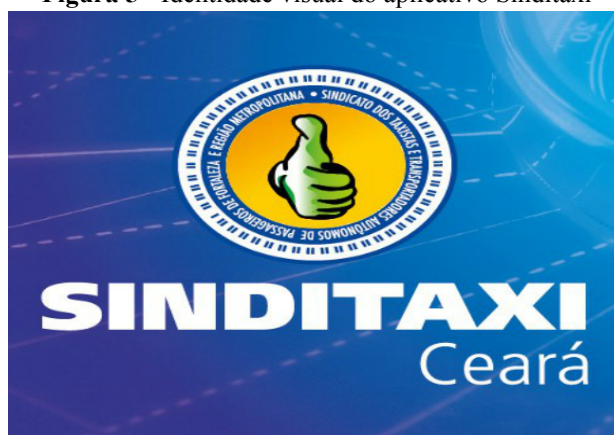
²⁵ Disponível em:

<https://www.focus.jor.br/sindionibus-lanca-servico-de-transporte-coletivo-por-aplicativo-com-valor-minimo-de-r-350/>. Acesso em 14/11/2021

²⁶ Disponível em:

<http://g1.globo.com/ceara/noticia/2016/06/sindicato-de-taxistas-do-ceara-anuncia-aplicativo.html>. Acesso em 24/11/2021

Figura 5 - Identidade visual do aplicativo Sinditaxi



Fonte: Sinditáxi

Como alternativa para moradores de bairros mais periféricos da cidade, existe o aplicativo Servos. A empresa nasceu da ideia de um grupo de “táxis amigos”²⁷ oferecerem uma opção de qualidade para pessoas de regiões mais afastadas, que, por vezes, não eram contempladas de modo satisfatório por outras plataformas mais conhecidas²⁸.

O aplicativo tem como foco promover um serviço acessível para as pessoas de baixa renda que não têm como arcar com os custos das tarifas dos táxis convencionais de Fortaleza, nem os preços, por vezes altos, de plataformas maiores como Uber e 99.

Figura 6 - Propaganda da plataforma Servos



Fonte: Servos

²⁷ Geralmente, “táxis amigos” são motoristas conhecidos das pessoas de uma determinada região, sendo chamados pelos clientes ou por ligação, ou pelo WhatsApp.

²⁸ Disponível em:

<https://tvrussas.com.br/noticia/13225/100-cearense-aplicativo-servos-ganha-terreno-como-zuber-da-periferiaz-e-m-fortaleza/>. Acesso em 24/11/2021

Outro aplicativo de mobilidade urbana que opera na capital cearense é o Yet GO. A plataforma, oriunda do estado do Pará, foi fundada em 2016 e chegou a Fortaleza no ano seguinte²⁹.

Para atrair clientes, a empresa não trabalha com a tarifa dinâmica, cobrada em horários de alta demanda, característica de outros aplicativos. O aplicativo se apresenta como “40% mais barato que o serviço tradicional”³⁰.

Figura 7 - Aplicativo Yet Go aberto em *Smartphone*



Fonte: Yet Go

Em agosto de 2021, diante das constantes reclamações de usuários de grandes plataformas a respeito da alta dos preços, cancelamentos de corridas e condições precárias dadas a motoristas, surge um novo aplicativo na cidade, o Vyse³¹, prometendo gerar corridas a preços mais acessíveis e com maiores ganhos para motoristas.

A empresa, que se identifica como “100% cearense”, busca prezar pelo relacionamento próximo entre condutores e passageiros. Uma funcionalidade trazida pela plataforma que chamou a atenção foi a possibilidade de favoritar um motorista para criar maior chance de encontrá-lo novamente quando solicitar nova viagem.

²⁹ Disponível em:

<https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2017/06/aplicativo-concorrente-do-uber-comeca-a-funcionar-em-fortaleza.html>. Acesso em 25/11/2021

³⁰ Disponível em: <https://yetgo.com.br/blog/aplicativo-yet-go-chega-fortaleza/>. Acesso em 22/12/2021

³¹ Disponível em:

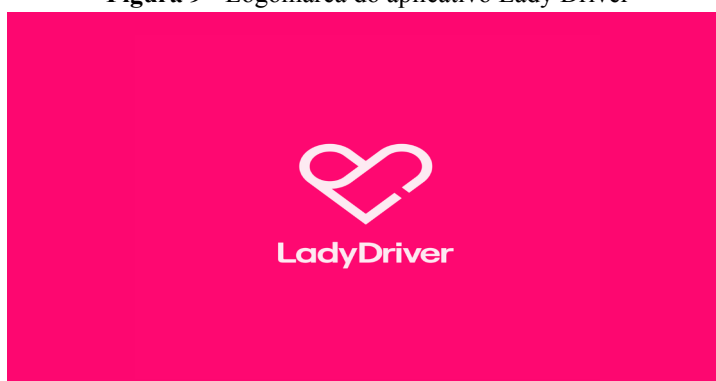
<https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2021/08/17/aplicativo-de-transporte-desenvolvido-no-ceara-comeca-a-operar-em-fortaleza.html>. Acesso em 24/11/2021

Figura 8 - Anúncio do aplicativo Vyse

Fonte: Vyse

Dois meses depois do lançamento do Vyse, surgiu um plataforma com outro conceito em Fortaleza: o Lady Driver, aplicativo que busca atender o público feminino com segurança e conforto. Desse modo, só aceita mulheres, seja como motoristas ou passageiras³².

Além disso, a empresa tem o propósito de construir uma rede de apoio às mulheres, com o intuito de evitar que passem por situações perigosas e constrangedoras.

Figura 9 - Logomarca do aplicativo Lady Driver

Fonte: Lady Driver

Com a proposta similar de ser um serviço simpático ao público das mulheres, funciona, também, em Fortaleza, o aplicativo pernambucano Mary Drive. Segundo o sócio da plataforma, Hodger Germano, a empresa surgiu para dar mais tranquilidade e segurança não somente para a passageira, mas também para a motorista: “Nossa equipe faz todo o

³² Disponível em:

<https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2021/09/27/app-de-transporte-para-mulheres-inicia-operacoes-em-fortaleza-em-outubro.html>. Acesso em 24/11/2021

monitoramento de cadastros, com rigorosidade em toda nossa área de validação. O bem-estar da usuária do nosso aplicativo é o nosso maior patrimônio”³³.

Figura 10 - Identidade visual da plataforma Mary Drive



Fonte: Mary Drive

Provavelmente, outros aplicativos de transporte já existiram ou existem na cidade, além dos mapeados na presente pesquisa. Como as plataformas tecnológicas de locomoção urbana se tratam de fenômenos ainda recentes e em constante mudança, é normal que seja difícil catalogar todas as que atuam numa metrópole como Fortaleza.

Algumas empresas de prestação de serviço no ramo, por exemplo, chegaram a operar na capital cearense, mas não tiveram continuidade. Um caso foi o Cabify, plataforma de origem espanhola que chegou a Fortaleza em 2019³⁴ e até se fundiu com o aplicativo Easy Taxi³⁵, mas encerrou suas atividades no Brasil em junho de 2021³⁶.

A *startup* afirmou que o principal motivo para a decisão havia sido a pandemia de covid-19, que diminuiu significativamente o número de corridas e, conseqüentemente, a rentabilidade da companhia.

³³ Disponível em:

<http://www.papocult.com.br/2019/04/30/mary-drive-aplicativo-de-mobilidade-urbana-exclusivo-para-mulheres-s-era-lancado-em-fortaleza/>. Acesso em 29/11/2021

³⁴ Disponível em:

<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2019/05/14/aplicativo-de-transporte-particular-cabify-chega-a-fortaleza.gh.html>. Acesso em 26/11/2021

³⁵ Disponível em: <https://exame.com/negocios/cabify-se-une-a-easy-contra-99-e-uber/>. Acesso em 29/11/2021

³⁶ Disponível em:

<https://olhardigital.com.br/2021/06/14/pro/cabify-encerra-operacoes-no-brasil-nesta-segunda-feira-14/>. Acesso em 26/11/2021

Figura 11 - Logomarca da empresa Cabify



Fonte: Cabify

Em vista disso, o estudo não busca fechar questão estatística a respeito de todos os aplicativos de transporte presentes na cidade, mas busca mostrar os impactos e as mudanças promovidas por esses serviços na vida urbana a partir de observação do histórico e das características das principais plataformas atuantes em Fortaleza.

Além disso, ressalta-se que, como essa pesquisa se limita à realidade de uma cidade específica, pode não se aplicar aos contextos de outras cidades do Brasil e do exterior, uma vez que a atuação de aplicativos de transporte nos centros urbanos varia de acordo com as particularidades de cada local.

Em seguida, falaremos um pouco sobre as ferramentas dos aplicativos de transporte que constituem funcionalidades para experimentar o espaço urbano de Fortaleza de novas maneiras.

2.2 FERRAMENTAS

Os aplicativos de mobilidade urbana trazem, em suas composições, diversas ferramentas que modificaram substancialmente as experiências de cidade dos indivíduos que os utilizam em relação a meios mais antigos, como táxis, vans ou ônibus.

Nesse cenário, parte-se da ideia de que interfaces tecnológicas são os elementos de ligação entre as máquinas e os seres humanos que as operam, permitindo uma interação praticamente imediata entre ambos (MARTINO, 2015).

Por esse prisma, uma funcionalidade que facilita o processo de solicitação e feitura da corrida é a existência de um sistema de informações de *global positioning system (GPS)* em tempo real na plataforma.

Com ele, o passageiro pode acompanhar, por meio de um mapa digital de caráter dinâmico, o trajeto do motorista antes e durante a corrida. Nesse sentido, o passageiro pode salvar, de maneira permanente, os endereços de sua casa e seu trabalho na plataforma. Assim, sempre que for pedir uma corrida, esses locais serão sugeridos como possíveis destinos.

Existe, nos aplicativos, a construção de “perfis” para os condutores e passageiros. Quando criam suas contas nos aplicativos, os usuários devem adicionar a documentação básica com nome completo e número de Cadastro de Pessoa Física (CPF) para identificação. Os motoristas, além disso, precisam acrescentar uma foto pessoal, escrever uma descrição breve, responder algumas perguntas e informar modelo e placa de seu veículo utilizado nas corridas.

Figura 12 - Divulgação ilustrativa feita pela Uber



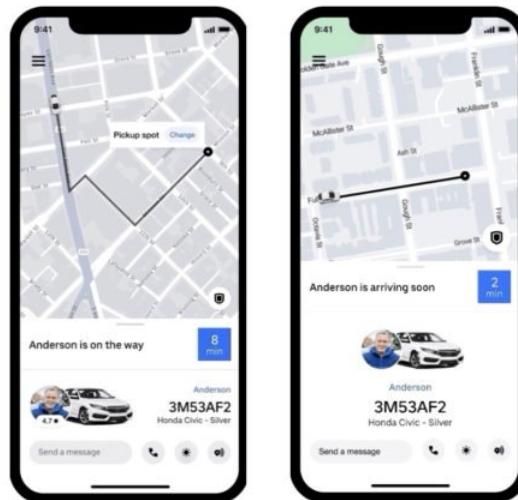
Fonte: Uber

Assim, quando uma viagem é pedida e aceita, todas essas informações se tornam públicas para a outra pessoa. Logo que a corrida é confirmada, o usuário pode acessar uma “minibiografia” do condutor. Isso, de algum modo, ajuda a construir laços entre os sujeitos

envolvidos na experiência. O passageiro começa a corrida com a possibilidade de já saber com qual motorista viajará.

Segundo o site oficial do aplicativo Uber, “os Perfis de Motoristas são uma ótima forma de iniciar uma conversa com os usuários durante as viagens, deixando-os mais à vontade e informados sobre as histórias e curiosidades dos motoristas parceiros”³⁷.

Figura 13 - Imagem com painel de informações mostrada por aplicativo de transporte antes de viagem começar



Fonte: Tecnoblog

Ademais, quando o condutor aceita fazer a viagem, as plataformas de transporte costumam trazer alternativas para comunicação entre passageiro e motorista. São disponibilizadas funcionalidades como um *chat* para mensagens e um dispositivo para ligação telefônica. Isso facilita que as partes informem detalhes relevantes para a corrida, como a quantidade de pessoas que vão entrar no carro, eventual porte de objetos de maior porte, local exato em que vão esperar/chegar etc.

Como recursos de segurança, observa-se a relevância dos botões com as opções de compartilhamento de viagens em tempo real e chamamento da polícia de maneira imediata. No caso do aplicativo 99, Fortaleza foi a primeira cidade do país a receber o pacote de proteção³⁸.

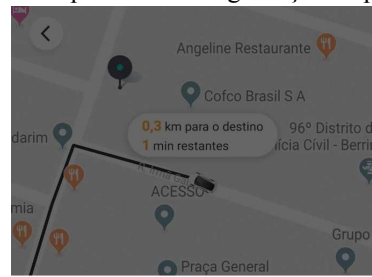
³⁷ Disponível em:

<https://www.uber.com/pt-BR/blog/perfis-de-motoristas-parceiros-uma-nova-maneira-para-se-apresentar-aos-seus-usuarios/>. Acesso em 22/12/2021

³⁸ Disponível em:

<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/usuarios-da-99-em-fortaleza-terao-botao-de-emergencia-a-partir-desta-quarta-feira-7-1.2022968?page=1>. Acesso em 22/12/2021

Figura 14 - Dispositivos de segurança no aplicativo 99



Recursos de Segurança



Compartilhar
corrida



Ligar para
Polícia

Central de segurança 24h

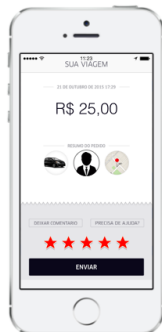
Saiba mais sobre os nossos cuidados com a sua segurança. Aproveite para adicionar contatos de confiança.

Fonte: 99

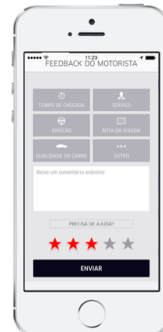
Outra funcionalidade que chama a atenção é a possibilidade de se avaliar, com nota que varia de uma a cinco estrelas, o comportamento do motorista/passageiro durante a corrida. A média que é calculada a partir das avaliações recebidas constitui uma nota que fica disponível na plataforma.

Essa nota tem importância no funcionamento das plataformas, no sentido de que, a partir disso, definem-se privilégios dentro do serviço dos aplicativos. Um motorista que tem uma nota melhor geralmente conduz passageiros que tem boas avaliações, e vice-versa.

Figura 15 - Informativo visual da empresa Uber sobre o funcionamento das avaliações no aplicativo



Dê uma nota entre 1 e 5 estrelas para o motorista. Se quiser clique em "deixar comentário" para enviar uma mensagem anônima.



Se você optar por 3 estrelas ou menos, será solicitado para que indique o motivo de tal nota.

Fonte: Uber

Condutores com boas notas podem ter ganhos maiores com incentivos e bonificações da empresa; viajantes bem avaliados costumam receber descontos com frequência maior.

Segundo Braga e Evangelo (2017), a lógica de funcionamento das avaliações de aplicativos como o Uber está intimamente ligada à noção de vigilância distribuída proposta pela comunicóloga Fernanda Bruno (2013).

Ela explica que a denominação “distribuída” dada à vigilância contemporânea é em decorrência de algumas questões, como o fato de a vigilância atual se tratar de um processo espalhado, com ambiguidades e por não ser um princípio unificado. Ademais, a conjuntura da Web 2.0, caracterizada pela participação e contribuição de usuários na produção de conteúdo, e também de uma noção contemporânea de um processo cognitivo, intitulado como cognição distribuída (BRUNO, p. 25).

De acordo com a autora, uma das principais características desse tipo de vigilância é justamente não obedecer a hierarquias, mas se tornar cada vez mais ubíqua e incorporada aos diversos dispositivos tecnológicos.

No que concerne aos métodos de pagamento, os aplicativos de transporte oferecem múltiplas possibilidades. Em meios mais tradicionais, era necessário o pagamento com dinheiro em espécie ou, no máximo, com máquinas de cartão. As plataformas estudadas nesta pesquisa fornecem opções como armazenamento de dados de cartão de crédito nos aplicativos e pagamento feito por meio de Pix.

Ao fim de cada corrida, o passageiro tem a opção de adicionar algum valor extra para o motorista, além do preço já cobrado. É disponibilizado, também, um espaço para elogios e comentários sobre o condutor.

Além disso, os aplicativos abrigam o histórico de viagens já feitas nas plataformas. Assim, a qualquer momento, detalhes como data, trajeto, dados do motorista e valor podem ser verificados facilmente.

Existe, também, um espaço para relatar eventuais problemas ocorridos em viagens, de modo que se constrói um canal de comunicação entre o usuário e a empresa.

Há múltiplas opções que podem ser marcadas, como: a) revisão de valores, taxas e métodos de pagamento; b) recuperação de itens perdidos no veículo; c) problemas de segurança, como roubos, acidentes, discriminação e formas de violência.

Ademais, é possível, também, escrever reclamações de modo mais livre e aberto. As plataformas costumam responder às solicitações, em determinado prazo, pelo e-mail que está cadastrado na conta.

Ressalta-se que, atualmente, as empresas detentoras de plataformas de mobilidade urbana já ampliaram seus nichos. Hoje, essas plataformas, comumente, não ofertam apenas corridas pela cidade, mas também outros tipos de serviço. A Uber e a 99, por exemplo, oferecem opções para a realização de entrega de objetos e possuem aplicativos paralelos que efetuam *delivery* de comidas de restaurantes (Uber Eats e 99 Food).

Nesse contexto, cita-se que a adoção — cada vez mais constante e diversa — de serviços por meio desses modelos tecnológicos culmina na construção do fenômeno da “uberização do trabalho” (GAIA, 2018; SLEE, 2017).

Entretanto, lembra-se que o foco do presente estudo se centra nos usos e nas apropriações que os habitantes de Fortaleza fazem das viagens feitas por meio dos aplicativos de transporte para a formação de novas experimentações do espaço urbano. Desse modo, embora urgentes, outras discussões — a exemplo da “uberização do trabalho” — não serão melhor detalhadas aqui por não tratarem do escopo central desta pesquisa.

3 OS MOTORISTAS

Com o objetivo de promover uma imersão etnográfica nas tecnologias de mobilidade urbana em estudo, a pesquisa buscou conhecer os aplicativos em seu funcionamento prático. Desse modo, escolheu-se utilizar o procedimento de observação participante (ANGROSINO, 2009) dos serviços por meio da realização de viagens na condição de usuário das plataformas.

Nessa conjuntura, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com os motoristas que prestam o serviço por meio das *apps* de carona. Os diálogos versaram sobre questões relacionadas à realidade do trânsito urbano dos condutores de carros cadastrados em plataformas de transporte *e-hailing*.

O presente trabalho parte da lógica de Peruzzo (2011), segundo a qual há fenômenos que não podem ser analisados apenas por meio de dados estatísticos, uma vez que possuem nuances que só podem ser captadas por movimentos complexos e subjetivos.

Um desafio característico das pesquisas realizadas no campo da comunicação reside no risco de emitir conclusões precipitadas sobre um determinado objetivo a partir de inclinações pessoais, por vezes, diferentes da realidade.

Assim considerando, faz-se necessário que temáticas dinâmicas e em constante mudança, como os usos e as apropriações de aplicativos de transporte para experimentação do espaço urbano, sejam tratadas com atenção à subjetividade dos sujeitos envolvidos no fenômeno e à complexidade dos lugares da cidade de Fortaleza.

Dessa maneira, a pesquisa colocou em prática o procedimento etnográfico de observação participante em três viagens feitas em aplicativos, durações e destinos distintos. Todas as corridas saíram do mesmo ponto de partida: um apartamento no Meireles, bairro que possui o maior índice de desenvolvimento humano (IDH) da cidade³⁹.

Nesse cenário, é válido ressaltar que, embora apenas três corridas tenham sido feitas a partir de uma perspectiva sistematizada no presente trabalho, já utilizo, de maneira frequente e observadora, as plataformas de transporte presentes na cidade desde 2016, época em que elas começaram a impactar na dinâmica urbana da capital cearense.

A primeira corrida teve como propósito uma ida à casa de um familiar na Aldeota, bairro vizinho. A viagem foi realizada pela plataforma Uber e teve uma duração curta.

³⁹ Disponível em:

<https://www20.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2014/02/21/noticiasjornalcotidiano.3210082/meireles-e-o-bairro-mais-desenvolvido-palmeiras-o-menos.shtml>. Acesso em 30/11/2021

Em seguida, foi feita uma viagem, por meio do aplicativo Vyse, para uma cafeteria no bairro Benfica, região central da cidade, conhecida por possuir muitos jovens devido ao fato de abrigar vários prédios da Universidade Federal do Ceará (UFC), além do *campus* de Fortaleza do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará (IFCE) e do Centro de Humanidades da Universidade Estadual do Ceará (Uece).

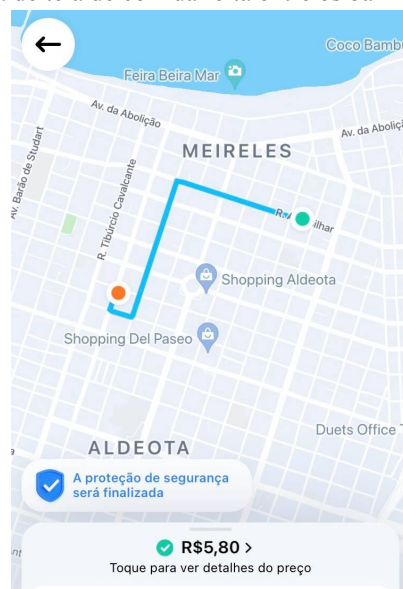
A última viagem, para o ginásio do Centro de Formação Olímpica (CFO), no bairro Castelão, foi na noite do dia 4 de novembro, para assistir a uma partida de basquete.

As entrevistas semiestruturadas buscaram conhecer, por meio de viagens, os comportamentos, protocolos e os pensamentos dos motoristas que se apropriam da cidade a partir de suas rodagens pela cidade.

3.1 O SELETIVO

A primeira viagem durou cerca de cinco minutos, pois a distância era de apenas alguns quarteirões. Um trajeto que poderia ter sido feito, tranquilamente, a pé. Pelo calor forte imposto pelo horário daquela manhã, optou-se por chamar um carro de aplicativo em vez de fazer o percurso a pé.

Figura 16 - Captura de tela de corrida feita entre os bairros Meireles e Aldeota



Fonte: Arquivo pessoal do autor

A razão da corrida foi visitar um familiar. Como era um local próximo, não houve pressa para utilizar a plataforma da 99. Estava acostumado a ter meus pedidos atendidos rapidamente no aplicativo. Naquele dia, foi diferente. Vários motoristas cancelaram a corrida.

Enfim, um motorista aceitou. Demorou dez minutos para chegar, estava terminando outra corrida em um local um pouco longe. Entrando no carro, foi falado o “bom dia” protocolar; em seguida, escutou-se a pergunta que é provavelmente a mais feita nas rotinas dos usos de aplicativos de transporte: “Posso seguir o GPS?”. Respondi que sim.

O motorista falou que trabalhava em plataformas tecnológicas de mobilidade urbana desde que elas começaram a chegar a Fortaleza, no ano de 2016. Ele, que, além da 99, é cadastrado na Uber e na inDriver, afirma que só dirige por bairros considerados nobres, como Aldeota, Cocó, Dionísio Torres e Meireles. Não aceita chamados de regiões tidas como “periferia”.

Questionado sobre o porquê da decisão, respondeu com uma assertividade que chegou a assustar: “A educação das pessoas nessa região que as pessoas têm um poder aquisitivo melhor é boa, diferente. Em outros bairros, há gente de todo tipo, nunca se sabe quem a gente vai encontrar. Pode ser perigoso circular por alguns lugares. Não dá para confiar”.

O curioso é que ele afirmou que, nas poucas vezes em que foi para lugares mais distantes, não passou por nenhuma situação de perigo. Falou que evitava circular por bairros distantes devido à violência constante a que assiste acontecer por meio das notícias divulgadas em canais de televisão.

Desse modo, ressalta-se que, tal qual abordou Piccini (2003) no contexto da Cidade do México do final do século XX, meios tradicionais como o jornalismo audiovisual ainda possuem relevância no que concerne à construção de visão de mundo dos cidadãos no Brasil atualmente. Aquilo a que as pessoas assistem na televisão pode modificar os costumes delas na vida prática cotidiana.

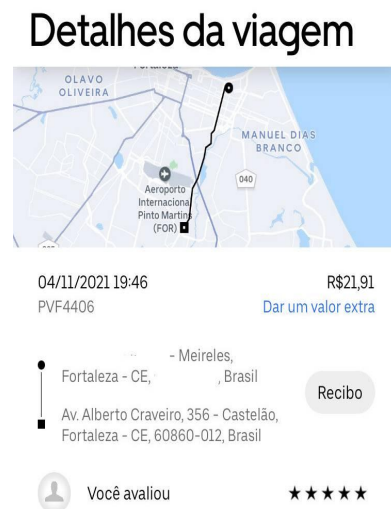
Nessa conjuntura, o papel dos meios de comunicação na formação do imaginário é observado pelo antropólogo francês Gilbert Durand (2004), que ressalta como eles são onipresentes em nossas vidas e possuem influência em escolhas e costumes. A mídia, por meio das abordagens que dá à realidade, sugere quais hábitos são aceitáveis ou não no meio social.

Chegou-se ao destino, e a corrida foi encerrada. O motorista agradeceu e pediu para deixar cinco estrelas de avaliação no aplicativo. Ao fim, foi buscar outro passageiro para mais uma corrida nas adjacências.

3.2 O TOPA-TUDO

Já era noite quando entrei no aplicativo Uber com o intuito de solicitar uma viagem ao CFO, para assistir ao jogo entre Fortaleza Basquete Cearense x São Paulo, na companhia de um amigo, que o veículo ainda passaria para pegar no Dionísio Torres, bairro próximo ao Meireles, não sendo necessário desviar da rota que o carro já faria até o destino final.

Figura 17 - Captura de tela de trajeto feito para ir do bairro Meireles ao Centro de Formação Olímpica, no bairro Castelão



Fonte: Arquivo pessoal do autor

Hesitei um pouco para solicitar, uma vez que a tarifa estava dinâmica, devido ao horário do início da noite ser de demanda mais alta. Aceitei pagar um preço um pouco maior do que o normal, porque o jogo tinha horário marcado para 20h e não queria me atrasar.

Ademais, o ginásio não possuía localização próxima do ponto de partida: ficava na avenida Alberto Craveiro, próximo à Arena Castelão, maior palco do futebol cearense. Entrei no carro, e o motorista logo perguntou se havia um caminho de preferência. De imediato, respondi que não. Seguiríamos a rota determinada pelo GPS, como é de praxe.

Ele ouvia músicas do gênero sertanejo no rádio e parecia pouco animado em dirigir. Desconcentrava-se frequentemente com as notificações de seu celular. Estava conversando com sua esposa pelo WhatsApp. A cada sinal vermelho que encontrava no caminho, parava para gravar algum áudio ou escrever alguma mensagem de texto.

Era difícil conversar com ele. Embora fisicamente estivesse do meu lado, as mensagens que chegavam ao seu celular o tornavam distante do ponto de vista psicológico.

Apenas depois de pegarmos o amigo no caminho foi que o condutor pareceu ficar mais atento ao itinerário da viagem.

Falou que começou a rodar por plataformas de transporte há cerca de um ano. Até gostava de dirigir, mas exercia a atividade mais por necessidade financeira: estava desempregado há anos.

Havia sido demitido da última empresa em que havia trabalhado e, desde então, não conseguia mais oportunidades no mercado de trabalho formal. Rodar por aplicativos de transporte foi uma “solução” para sustentar sua família.

Quando questionado sobre as regiões e os horários em que circulava pela cidade, ele respondeu que não havia restrições. Aceitava dirigir por qualquer bairro em que aparecesse corridas, independentemente do turno ou do aplicativo solicitado. Além do Uber, era cadastrado no 99 e no inDriver.

Falou que tinha predileção pelo Uber, por sentir um pouco mais de segurança nas políticas da plataforma, mas nunca teve problemas com outros aplicativos.

Segundo o condutor, a realidade das plataformas de mobilidade urbana piorou bastante devido à pandemia de covid-19. “Antigamente, era muito fácil encontrar corrida em qualquer lugar. Hoje, poucas pessoas chamam, porque saem menos de casa e porque os preços aumentaram, embora os ganhos dos motoristas só tenham diminuído”.

Nesse contexto, cita-se o conceito de nomadismo proposto pelo sociólogo francês Michel Maffesoli (2001), que associa o trânsito livre à mobilidade social e aos deslocamentos urbanos induzidos por necessidades econômicas.

Para o autor, o ato de circular por diferentes lugares molda o imaginário das pessoas. Ainda que se dê, inicialmente, por questões de ordem financeira, o que move o ser humano que circula pelos espaços urbanos é o desejo de evasão do lugar comum, que incita mudanças de hábitos e pensamentos.

Ele disse que não tinha uma região de preferência para rodar, porque em todas podem existir passageiros educados ou não. No seu ponto de vista, não importa a origem do indivíduo, mas seu comportamento. Em seu WhatsApp, há grupos de motoristas de aplicativos. Lá, são colocadas, de maneira constante, informações sobre o movimento nos bairros da cidade.

Além disso, ele utilizava aplicativos de segurança colaborativa⁴⁰ entre condutores, como Zello e Drive Social. Segundo seu relato, principalmente para quem roda à noite, é

⁴⁰ Essas plataformas funcionam como ferramentas de segurança para os motoristas. Por meio delas, pode-se chamar a polícia e informar a outras pessoas sobre ocorrências que chamem atenção.

essencial manter contato com outras pessoas sobre eventuais perigos que possam surgir. “Posso rodar por qualquer local, mas com prudência. Se ouvir de algum motorista que está acontecendo algo esquisito em algum bairro, vou evitar ir para lá”.

Já perto do CFO, pergunto se o seu modo de circular por Fortaleza mudou a partir de sua atividade como motorista de aplicativos. Ele respondeu que sim, mas ponderou. “Como tenho costume de aceitar corridas de diversos lugares, conheço vários caminhos, locais que antes não percebia. No entanto, por mais que rode, não dá para conhecer a cidade inteira. Fortaleza é grande demais, quem falar que conhece tudo da cidade está mentindo”.

Chegamos ao ginásio já perto do horário da partida, devido ao trânsito congestionado no caminho. O motorista fez questão de deixar-nos dentro do CFO, falou que caminhar pela rua naquele momento podia ser perigoso. Desejou o clássico “boa noite” e voltou para sua casa. Estava rodando desde o amanhecer em busca de construir ganhos pelo menos razoáveis.

3.3 O OTIMISTA

Era uma tarde de sábado. Eu ia encontrar uma amiga num café no Benfica, bairro tradicional conhecido por ser polo gastronômico e boêmio da cidade. Nas últimas semanas, já vinha reclamando sobre os preços e a dificuldade de se conseguir uma corrida em aplicativos mais conhecidos como Uber e 99.

Figura 18 - Captura de tela de registro de corrida feita do bairro Meireles até uma cafeteria no bairro Benfica



CORRIDA	
Origem	- Meireles - Ceará
Data	25 Sep 06:51
Situação	Finalizada
PAGAMENTO	
Forma	Pagamento via Pix
Valor	R\$ 15,23

Fonte: Arquivo pessoal do autor

Em meio a isso, um amigo comentou que estava sentindo as mesmas complicações e que só estava utilizando uma nova plataforma que havia surgido há poucas semanas: o Vyse.

De imediato, baixei o aplicativo. Entretanto, a interface tecnológica deixava muito a desejar: era amadora e possuía várias falhas. Pode-se pensar que é normal, pelo fato de ser uma empresa regional e ainda de pequeno porte.

Aciono o aplicativo para solicitar a corrida e já enfrento problemas para registrar minha localização. O GPS da plataforma não conseguia reconhecer meu endereço com exatidão. Depois de cerca de cinco minutos, resolvo o impasse, e a viagem é aceita. Escolho efetuar o pagamento da corrida via PIX, uma vez que estava sem dinheiro em espécie e com um pouco de pressa para dar tempo de registrar meu cartão de crédito no aplicativo.

O motorista chega rápido: estava terminando outra corrida nas proximidades do meu prédio. Música em volume tranquilo, ar-condicionado ligado. Logo, profere o “boa tarde” de praxe com empolgação.

Começo nossa conversa perguntando sobre sua vivência como condutor de plataformas de transporte. Ele sorriu e começou a contar sua história. Já dirigia há mais de 30 anos. Havia sido motorista de ônibus, táxi e vários aplicativos de mobilidade, como Uber, 99, inDriver, SindiTaxi e, por último, Vyse.

Indagado sobre as diferenças e semelhanças entre as principais empresas, ele se mostrou quase indiferente: “Do ponto de vista de quem dirige, a maioria dos aplicativos é praticamente a mesma coisa. Alguns pagam um pouco mais, outros um pouco menos. Fato é que precisa rodar muito para fazer uma quantia pelo menos razoável”.

A respeito de condições de trabalho aos motoristas, pergunto sobre a proposta do Vyse. Ele se anima ao falar que está esperançoso que a realidade melhore com os benefícios trazidos pelo novo aplicativo: “Embora ainda possua defeitos, essa nova plataforma parece ser muito mais vantajosa, dá incentivos e nos incentiva a dirigir mais e melhor”.

Ele cita que tanto as taxas exigidas dos motoristas quanto os preços cobrados dos passageiros eram menores: “Com os aumentos constantes do preço da gasolina e as taxas abusivas cobradas em plataformas como Uber, 99 etc, fica impraticável rodar nelas. O Vyse, por sua vez, parece ser diferente disso”.

Em seu site oficial, a empresa lista algumas vantagens que afirma oferecer para os cidadãos que utilizam o aplicativo, seja como condutores ou usuários:

Figura 19 - Quadro de benefícios para o passageiro no aplicativo Vyse

Passageiro	
Menor tarifa entre os concorrentes	Preço Dinâmico
App genuinamente Cearense	Pagar com cartão no App
Suporte com Atendimento Via WhatsApp Humanizado	Alerta e notificações de promoções
Interface moderna e de fácil utilização	Configure o App de forma dinâmica
Cálculo da corrida automático	Solicita o CPF e outros documentos do condutor no cadastro
Disponibiliza promoções e códigos de desconto	Avaliação do motorista e do serviço ao final da corrida
Chat entre passageiro e condutor	Opção de Favoritar motorista

Fonte: Vyse

Figura 20 - Quadro de benefícios para o motorista no aplicativo Vyse

Motorista	
Recebe pagamentos pelo App(Cartão)	Opção de passageira somente mulheres (função apenas para motoristas mulheres)
Chat entre passageiro e condutor	Cadastro de clientes, solicitado CPF e validado.
Preço Dinâmico	Clube dos 500: os primeiros 500 motorista concorreram premiação semanal
Interface moderna e de fácil utilização	Botão de pânico
Sistema de despacho da corrida configurável	Maior ganho em compação com os concorrentes
Relatórios inteligentes sobre faturamento diário, semanal e mensal	APP feito sob análise do motorista de APP
Recebe corridas de empresas	Suporte de Atendimento via WhatsApp

Fonte: Vyse

O motorista afirma não possuir restrições para circular pelas regiões da cidade: “Como o aplicativo Vyse ainda é recente, não há tantos usuários. Logo, onde surgem corridas, deve-se ir prontamente”.

Ademais, o motorista diz já ter descoberto vários novos lugares por meio da sua atividade de condutor no meio urbano: “Diferente de transportes coletivos, em aplicativos de transporte há a possibilidade de se entrar em caminhos desconhecidos. Assim, já conheci muitas rotas, caminhos, restaurantes, bares que, quando era motorista de ônibus, nunca havia percebido”.

Quando passamos pelo centro, ele ressaltou que, rodando pelas ruas da região com auxílio de sistemas de geolocalização, aprendeu caminhos que o ajudam a circular sem passar por engarrafamentos: “É só com o auxílio dessas tecnologias que a gente aprende a dirigir melhor numa cidade tão grande como Fortaleza”.

De acordo com Sibilia (2002), os aparelhos e as ferramentas virtuais exprimem formas sociais, que culminam em um processo de hibridização do homem com a tecnologia. Mapas impressos grandes e complexos dão lugar a aplicativos dinâmicos que dão o caminho detalhado de viagens: é a passagem do mundo analógico para o digital.

Finalmente, chegamos ao destino, no bairro Benfica. Ele agradece, de modo amigável, pela viagem feita e pede para eu divulgar sobre o Vyse, para mais pessoas o utilizarem. Afirma que a plataforma é tida como uma esperança para que motoristas de aplicativos voltem a ter condições dignas de trabalho.

4 OS PASSAGEIROS

Com o intuito de traçar visões preliminares sobre os usos e as apropriações que os passageiros fazem dos aplicativos de transporte, o presente trabalho promoveu a aplicação de um questionário virtual sobre a utilização das plataformas de mobilidade urbana em Fortaleza.

O instrumento de investigação foi elaborado por meio da plataforma do Google Forms e compartilhado em grupos de redes como Facebook e WhatsApp. Grande parte das perguntas foi feita de maneira aberta, dando espaço para compartilhamento de vivências e concepções mais longas e subjetivas. Ao todo, foram coletadas 145 respostas no período entre 16 de junho e 2 de julho de 2021.

O questionário abrangeu públicos de vários bairros da cidade. Compartilharam-se experiências diversas a partir dos usos e das apropriações das plataformas de transporte em Fortaleza.

No tocante à escolha de aplicativos, o Uber, embora alvo de muitas reclamações, foi o preferido entre os usuários: 96,6% (140 pessoas) dos respondentes fazem uso da plataforma.

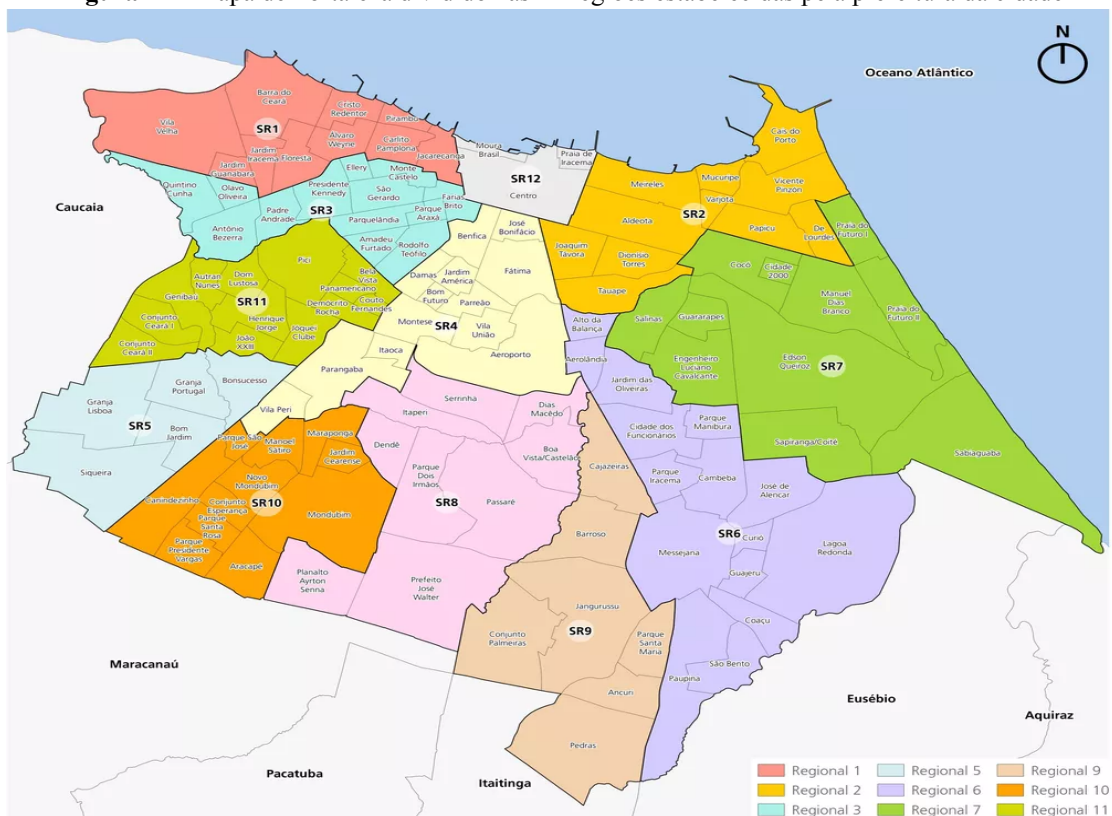
Logo atrás, vem o 99, bastante utilizado como espécie de “segunda opção” em relação ao Uber. A plataforma brasileira é citada por 42,8% (62 pessoas) das pessoas que responderam ao questionário. Em seguida, o inDriver se posiciona como alternativa crescente, utilizado por 11% (16 pessoas) dos respondentes. Outros aplicativos menos conhecidos (Servos, SindTaxi, Top Bus+ etc) são citados por poucas pessoas.

Em relação à data em que começaram a utilizar plataformas de mobilidade urbana, muitas pessoas responderam que foi quando o Uber chegou à cidade, em meados de 2016. Algumas pessoas citam que, naquele período, o serviço era mais atrativo: eram disponibilizados muitos cupons de descontos para os clientes e existiam bons incentivos financeiros para os motoristas.

A frequência média de uso dos serviços observada na análise das informações coletadas no questionário é variada. Há quem fale que usa diária, semanal, quinzenal ou mensalmente. Entretanto, constata-se que, em linhas gerais, a rotina de uso das plataformas é dinâmica e volátil, adequando-se às demandas de cada usuário.

No intuito de promover uma imersão nas experiências urbanas geradas a partir dos usos e das apropriações de aplicativos de transporte nos espaços da cidade de Fortaleza, o presente trabalho empreendeu uma pesquisa sistematizada, por meio de entrevistas em profundidade com usuários de diferentes regiões da capital cearense.

Figura 21 - Mapa de Fortaleza dividido nas 12 regiões estabelecidas pela prefeitura da cidade



Nessa conjuntura, para seleccionar diferentes perfis representativos de passageiros, foi escolhido, a partir da base de respondentes do questionário, um morador de cada uma das 12 “Regionais” da cidade.

O trabalho escolheu partir dessa divisão, elaborada pela Prefeitura de Fortaleza, pelo fato de ela delimitar territórios de acordo com critérios como quantidade de habitantes, área de cada bairro, aproximação cultural e utilização de equipamentos públicos por moradores⁴¹.

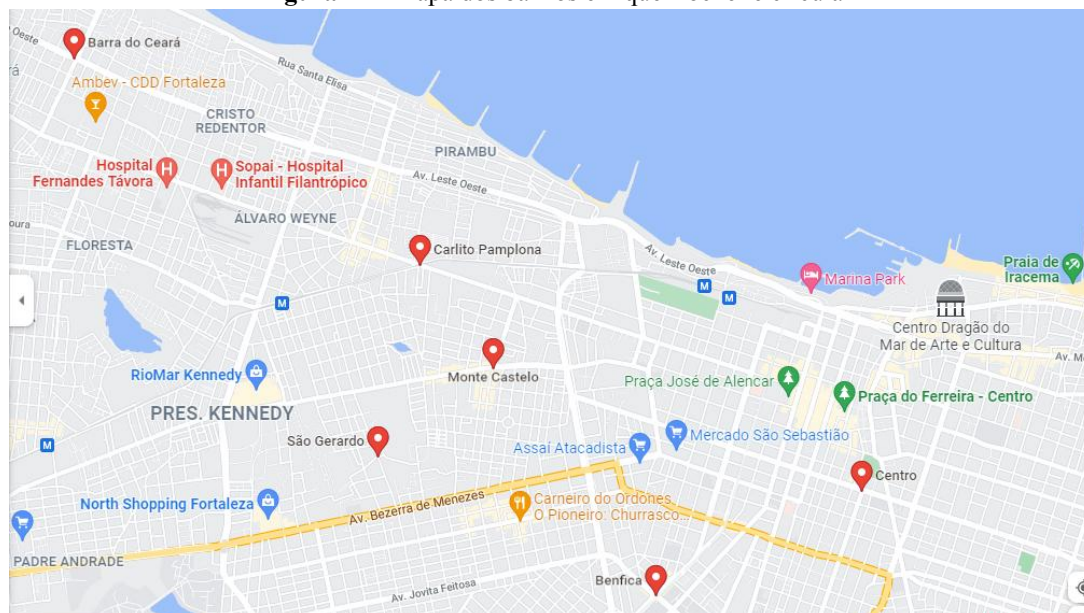
Assim, foi traçado um perfil básico das vivências do trânsito urbano de cada entrevistado com o fito de construir uma cartografia urbana dos registros de memória e formação de imaginário (FIALHO, 2009).

Em seguida, a partir de relatos ouvidos nas conversas, foram propostas reflexões sobre aspectos distintos das experiências de cidade advindas dos usos das plataformas de transporte. Os principais pontos observados constantemente pelos usuários em suas falas sobre as rotinas de usos dos aplicativos foram: a) novos caminhos/rotas descobertos a partir das apropriações das plataformas; b) os imaginários sobre violências como a urbana e a de gênero; c) e diferenças das experiências urbanas entre plataformas de *e-hailing* e meios tradicionais e entre o início e a atualidade dos aplicativos de transporte.

Para preservar a identidade e a privacidade dos entrevistados, foram criados nomes fictícios.

❖ Rochelle Almeida/Regional 1

Figura 22 - Mapa dos bairros em que Rochelle circula



Fonte: Produção do autor na plataforma Google Maps

⁴¹ Disponível em:

<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/entenda-a-nova-territorializacao-administrativa-de-fortaleza>. Acesso em 13/12/2021

Rochelle Almeida tem 25 anos e sempre foi moradora da Barra do Ceará, bairro mais antigo da cidade de Fortaleza⁴². Nos seus períodos de infância e adolescência, estudou num colégio localizado no Centro. Pela distância considerável, seu trânsito para lá era por meio de transporte escolar contratado por seus pais.

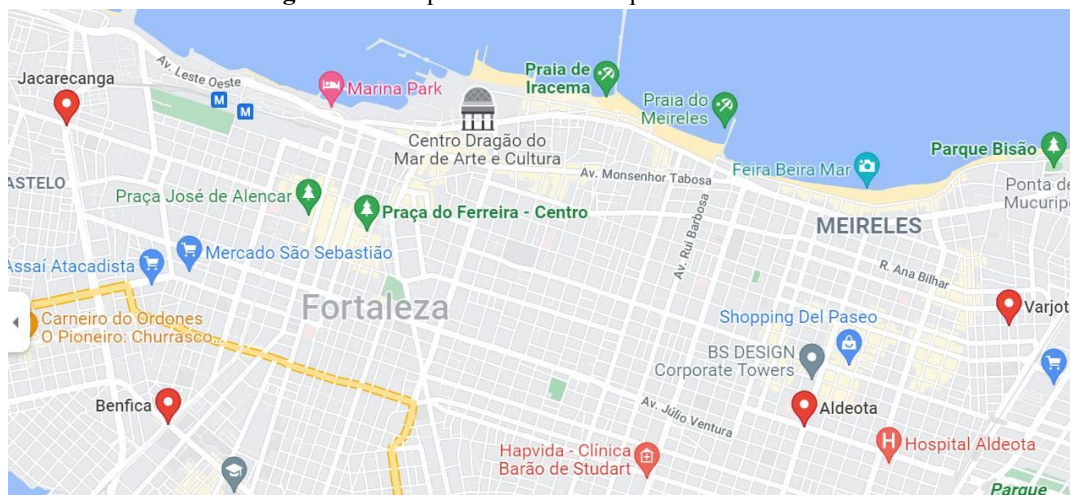
Quando havia necessidade de ficar em horários mais estendidos, contava com a carona de amigos ou de seu pai, que sempre possuiu carro particular. Com cerca de 15 anos de idade, passou a utilizar transportes coletivos esporadicamente.

Descobriu a Uber numa viagem que fez ao Rio de Janeiro em 2016. Pouco tempo depois, o aplicativo chegou a Fortaleza e ela se tornou usuária ativa da plataforma. Atualmente, utiliza o *app* de modo constante, uma vez que evita circular em ônibus, para evitar riscos de covid-19.

Rochelle circula por diversas regiões da cidade. Além da Barra do Ceará, onde mora, ela solicita carros de aplicativo para ir a bairros como Carlito Pamplona, Monte Castelo, São Gerardo, Benfica e Centro, para finalidades diversas, como idas a consultas médicas, academia e autoescola.

❖ Robério Gomes/Regional 2

Figura 23 - Mapa dos bairros em que Robério circula



Fonte: Produção do autor na plataforma Google Maps

Morador de um prédio no bairro Varjota, próximo à Via Expressa, ponto referencial da região, o trânsito da cidade sempre foi muito tranquilo para Robério, que tem 23 anos e é estudante de Matemática. Desde criança, contou com diversas opções para se locomover:

⁴² Disponível em:

<https://www20.opovo.com.br/app/colunas/opovonosbairros/2013/05/02/noticiasopovonosbairros.3049107/bairro-mais-antigo-de-fortaleza-tem-409-anos-de-historia.shtml>. Acesso em 13/12/2021

ônibus, bicicletas, caronas. Entretanto, sempre sentiu falta de ter um carro próprio para se considerar independente.

Quando completou 18 anos, logo tomou a iniciativa de entrar na autoescola e foi aprovado rapidamente. A partir de então, sente que sua vida se tornou mais simples.

Porém, os aplicativos de transporte Uber e 99 têm uma função importante na sua vida social: são alternativas escolhidas quando sai à noite para consumir bebidas alcoólicas ou quando vai a encontros em locais difíceis de estacionar o carro. Desse modo, ele se apropria das plataformas de mobilidade urbana, geralmente, apenas em fins de semana, para ir a festas e encontros com amigos.

Assim, Robério circula por poucos bairros por meio de carros solicitados em aplicativos: além da Varjota, somente Aldeota, Benfica e Jacarecanga.

❖ Viviane Chaves/Regional 3

Figura 24 - Mapa dos bairros em que Viviane circula



Fonte: Produção do autor na plataforma Google Maps

Viviane, publicitária de 23 anos, sempre foi moradora de um pequeno apartamento no Padre Andrade, bairro que se situa nas adjacências do Terminal Rodoviário do Antônio Bezerra, local popularmente conhecido na cidade como “Rodoviária dos Pobres”.

Em sua infância, seu trânsito pela cidade não ia muito além dos arredores da Regional 3, onde mora. Estudava em uma escola próxima de casa; logo, ia a pé todos os dias. Seus outros destinos eram todos nas proximidades. Desse modo, era sempre possível ir com algum taxista amigo da família.

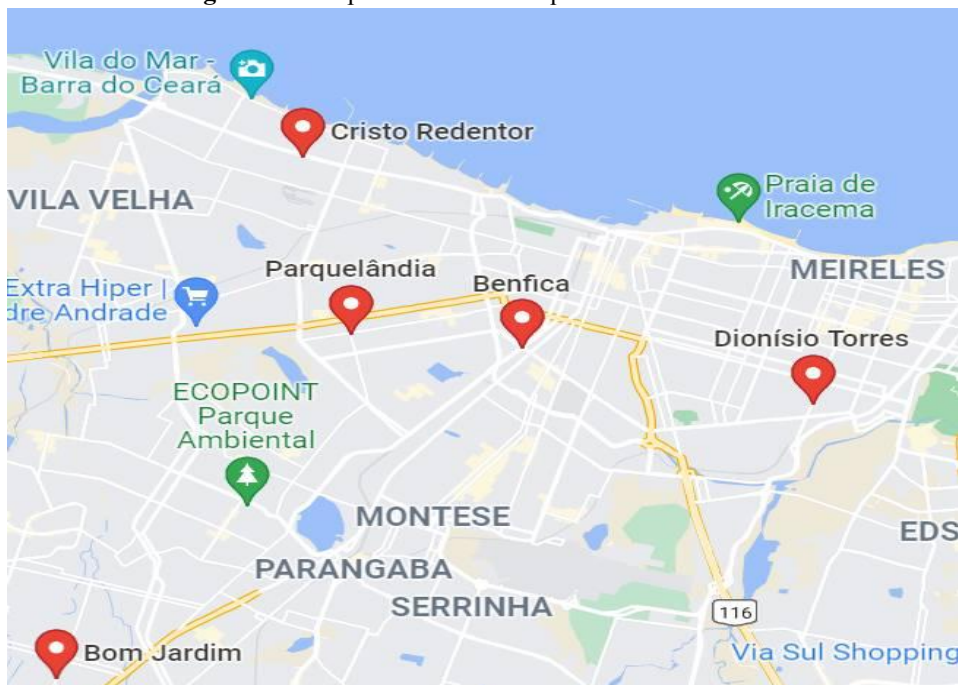
Ela cresceu, e suas demandas para viver mudaram. Quando terminou a escola, começou em um curso preparatório para vestibulares no Benfica. No ano seguinte, ingressou na Universidade de Fortaleza (Unifor), localizada na região do Edson Queiroz. Assim, seus compromissos se tornaram mais distantes.

Em meio a essas mudanças na sua vida, surgiu um novo modo para se locomover pelos espaços: o Uber, consideravelmente mais acessível que o táxi e menos perigoso que o ônibus.

Como mora numa região periférica, Viviane tem que circular por vários lugares para ir a seus compromissos. Em sua rotina de uso do aplicativo, ela roda por bairros diversos, como Benfica, Montese, Vila União, Edson Queiroz, Aldeota e Conjunto Ceará. Os propósitos das viagens variam: idas à faculdade, casa da namorada, trabalho e ocasiões de lazer.

❖ Alessandra Rech/Regional 4

Figura 25 - Mapa dos bairros em que Alessandra circula



Fonte: Produção do autor na plataforma Google Maps

Radicada em Fortaleza desde criança, Alessandra estuda Jornalismo, tem 22 anos e sempre viveu em regiões centrais. Chegou a morar na Vila União, perto do antigo aeroporto

da cidade. Alguns anos depois, mudou-se para o Bairro de Fátima, nos arredores do Terminal Rodoviário João Tomé, local de trânsito diário de pessoas advindas de centenas de lugares.

No período escolar, saía de casa para um círculo muito restrito de lugares. Pelo fato de seus pais terem muito medo da violência urbana, ela só podia se locomover em carros particulares conduzidos por parentes.

Quando ingressou na faculdade, teve que começar a se locomover de outras maneiras, como meios coletivos e aplicativos de transporte. Nesse contexto, as plataformas digitais surgiram como alternativas, quando ela estava atrasada ou os ônibus demoravam a passar.

Atualmente, Alessandra utiliza os serviços entre duas e três vezes por semana, para finalidades como trabalho e lazer, quando está apressada. Anteriormente, optava pelo Uber, mas teve problemas com pagamentos na plataforma e sua conta foi bloqueada. Por isso, hoje em dia usa apenas o 99.

❖ Alana Oliveira/Regional 5

Figura 26 - Mapa dos bairros em que Alana circula



Fonte: Produção do autor na plataforma Google Maps

A jornalista Alana Oliveira, 22, sabe bem o que é morar numa região que, para o imaginário coletivo, é perigosa. Viveu sua vida inteira em bairros da Regional 5. Antes do Bom Jardim, local da sua atual residência, passou por Siqueira e Granja Lisboa.

A estudante nunca possuiu carro particular em sua família, sempre se locomoveu a pé ou de ônibus. Carona era tida como algo luxuoso, muito pontual.

Quando estava com cerca de 17/18 anos, começou a utilizar o aplicativo Uber. De início, apenas para deslocamentos curtos; depois, tornou-se frequente a ponto de fazer diferença no orçamento mensal.

Alana gosta da praticidade de não precisar ficar esperando muito tempo por um ônibus e da rapidez de não ter que passar por tantas paradas como acontece em um transporte coletivo.

Ela roda em todos os turnos imagináveis para bairros em que se situam compromissos frequentes, como Dionísio Torres, Cristo Redentor, Benfica e Parquelândia. Utiliza para ir ao trabalho, à faculdade e à casa de seu namorado.

❖ Maria de Jesus/Regional 6

Figura 27 - Mapa dos bairros em que Maria circula



Fonte: Produção do autor na plataforma Google Maps

Maria, estudante de nutrição de 24 anos, morou no São João do Tauape e em Horizonte antes de fixar residência no bairro Aerolândia, na Regional 6. Embora seus pais tivessem carro particular, ela sempre preferiu ir à escola a pé, uma vez que estudava num

colégio próximo de casa. Para deslocamentos maiores, ela costumava ir de ônibus, acompanhada de algum familiar ou amigo.

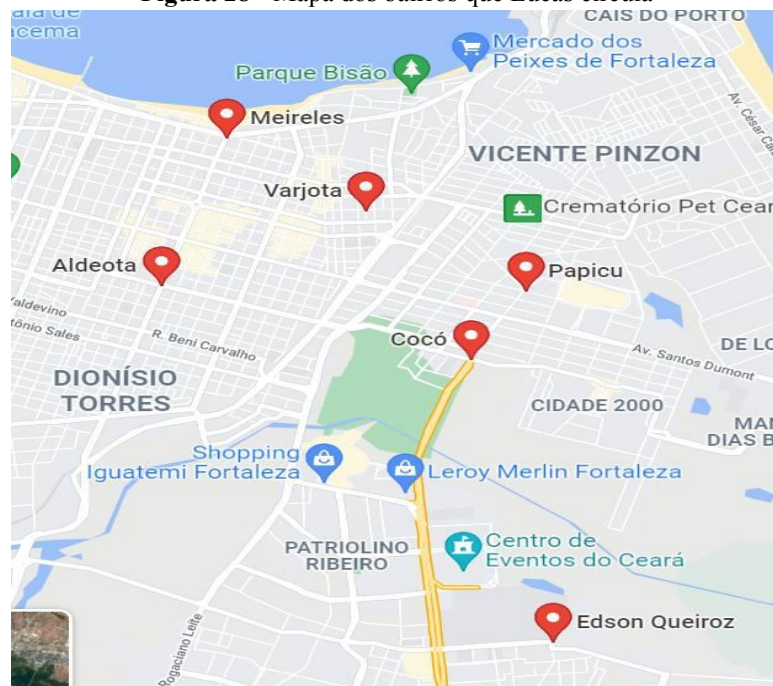
No começo das atividades do aplicativo Uber na cidade, ela o utilizava pouco, porque sentia medo. Hoje, sente que existe mais cuidado e atenção por parte dos motoristas.

Nunca utilizou outros aplicativos além do Uber, porque sente que a plataforma norte-americana cumpre bem suas necessidades. O *app* tem a função de ser uma alternativa para se locomover quando está tarde para andar de ônibus ou quando não consegue carona.

Além da Aerolândia, circula por bairros como Aldeota, Cocó, Cidade 2000, Dunas e São João do Tauape. Geralmente, suas corridas são para ir assistir a aulas na faculdade, a bares/restaurantes e à casa de amigas.

❖ Lucas Oliveira/Regional 7

Figura 28 - Mapa dos bairros que Lucas circula



Fonte: Produção do autor na plataforma Google Maps

Antes de Fortaleza, Lucas, 22, morou em Recife e Maceió. Chegou à capital alencarina apenas perto de sua pré-adolescência. Viveu na Praia de Iracema, no Meireles e, por último, no Cocó, bairro perto do Parque Estadual do Rio Cocó e do Shopping Iguatemi.

Até os 10 anos, ia para a escola a pé, uma vez que era situada a poucos quarteirões de casa. Quando mudou para um colégio mais longe, passou a ir de carona, seja de seus pais ou de amigos que eram vizinhos. Com o passar do tempo, Lucas mudou seu ponto de vista sobre o trânsito pela cidade: escolheu começar a ir aos locais de bicicleta, por praticidade, rapidez e por uma questão de sustentabilidade.

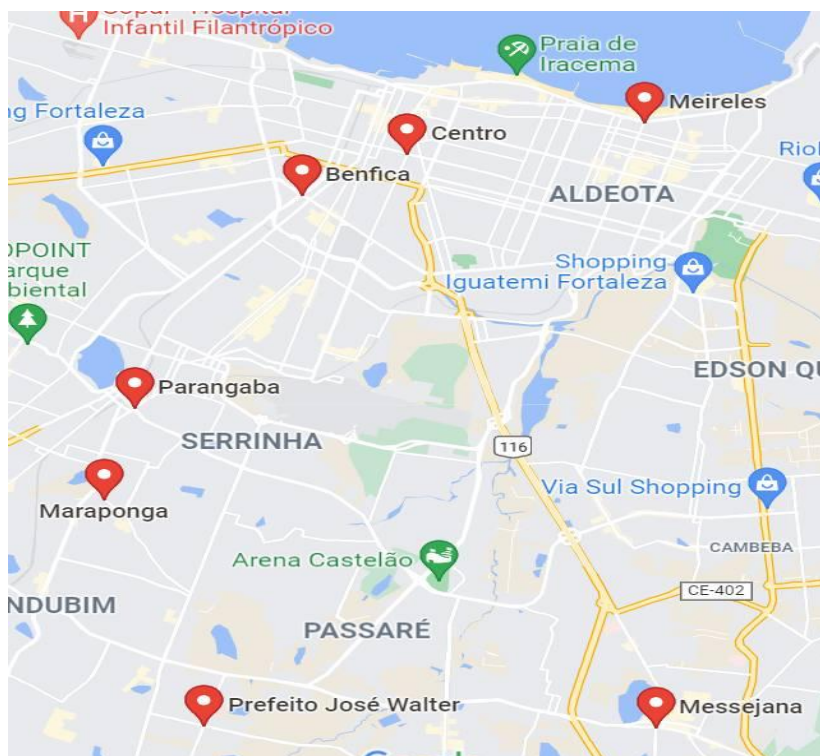
Entretanto, circular pela cidade sempre foi muito complicado em um tipo de ocasião: as saídas noturnas. Era sempre um problema andar pelas ciclofaixas da cidade com iluminação insatisfatória e poucas pessoas nas ruas. Foi então que apareceram os aplicativos de transporte.

Lucas, que é administrador de empresas e estuda Ciências Contábeis, utiliza Uber, 99 e inDriver. Percebe poucas diferenças entre as plataformas, apenas pequenas variações de preço, dependendo do horário em que solicita a viagem. Além do Cocó, circula por bairros como Aldeota, Edson Queiroz, Papicu, Meireles e Varjota.

Os serviços comumente são acionados quando ele está atrasado para ir a lugares como trabalho, faculdade, casas de amigos e festas.

❖ **Fernando Braga/Regional 8**

Figura 29 - Mapa dos bairros que Fernando circula



Fonte: Produção do autor na plataforma Google Maps

Professor, Fernando tem 50 anos, nasceu e construiu suas memórias de infância no José Walter, bairro da periferia de Fortaleza. No começo de sua vida, isso não era problema para circular, visto que estudava numa escola da região.

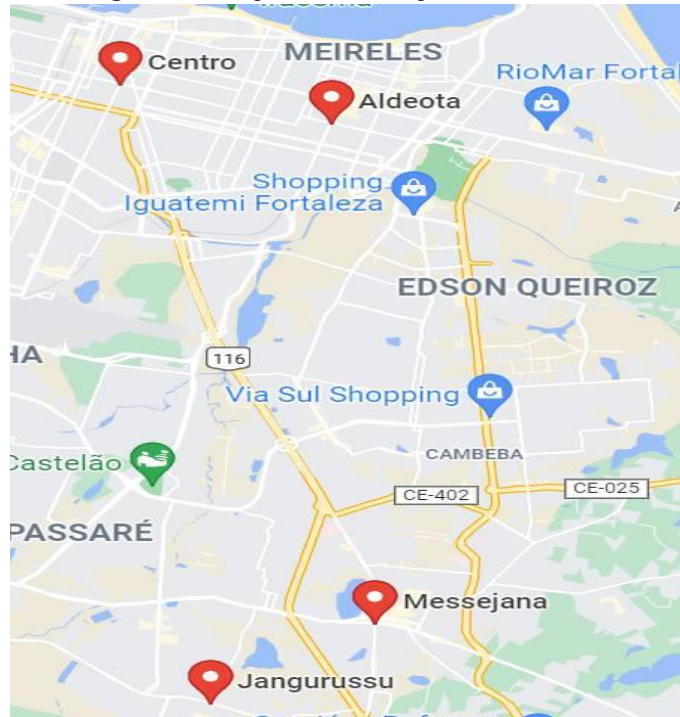
Quando entrou no ensino médio, mudou-se para uma escola maior, localizada no Centro. Assim, foi preciso começar a se locomover de ônibus. Alguns anos depois, mudou-se para São Paulo para fazer sua graduação na área de História. Mais tarde, teve a experiência de morar em Campinas, para fazer seu mestrado, e em Caracas, a trabalho. Após alguns anos, voltou a Fortaleza para morar, novamente, no José Walter, região em que fincou suas raízes.

Para Fernando, sempre foi comum precisar utilizar múltiplas formas de transporte para chegar aos locais de encontro. Como vive em um bairro distante dos pontos centrais da cidade, é normal precisar de alternativas. Desse modo, mesmo antes da chegada do Uber a Fortaleza, já utilizava serviços como o Servos e o SindiTaxi, que inicialmente funcionavam não como aplicativos, mas por meio de ligações que os clientes faziam para as respectivas cooperativas para solicitar o serviço. Alguns anos depois, Fernando aderiu aos aplicativos das duas cooperativas. Hoje em dia, utiliza os dois e o Uber.

Além do José Walter, ele costuma rodar por bairros de várias regiões do espaço urbano de Fortaleza, como Parangaba, Messejana, Maraponga, Benfica, Centro e Meireles. As finalidades geralmente são idas a consultas médicas e à casa da namorada.

❖ **Poliana Alves/Regional 9**

Figura 30 - Mapa dos bairros que Poliana circula



Fonte: Produção do autor na plataforma Google Maps

Moradora do Jangurussu, Poliana, de 24 anos, sempre circulou por Fortaleza de múltiplas maneiras: a pé, de ônibus e de carro, por meio de caronas de conhecidos. Ela, que faz curso preparatório para vestibular no intuito de realizar o sonho de cursar medicina, utiliza tanto Uber como 99.

Hoje em dia, geralmente opta pelo 99, por oferecer preços mais acessíveis. Utiliza os serviços comumente em frequência semanal, mas os aciona sempre que surge necessidade.

Poliana nunca teve problemas com transporte coletivo, mas, quando tem condições financeiras, opta por chamar carros de aplicativo, pelo conforto e pela praticidade.

Além do Jangurussu, ela costuma circular pelo Centro, onde frequenta um curso; e na Aldeota, onde se localizam casas de amigas.

❖ **Nirlane Freire/Regional 10**

Figura 31 - Mapa dos bairros em que Nirlane circula



Fonte: Produção do autor na plataforma Google Maps

Nirlane sempre teve costume de se locomover para seus compromissos por meio de transporte coletivo, visto que ninguém da sua família jamais teve a chance de possuir carro particular.

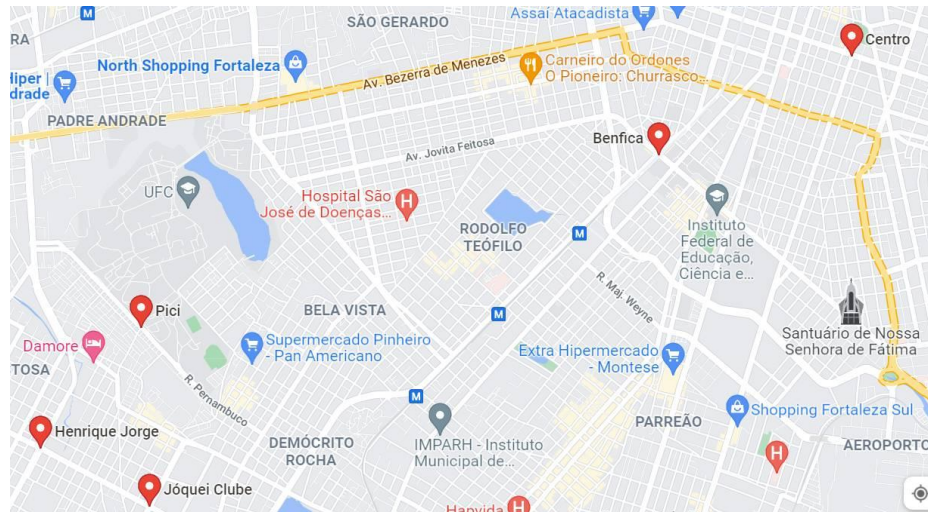
O uso que a dona de casa de 26 anos faz das plataformas de mobilidade urbana é bem simples e pragmático: servem para ir à casa de sua mãe para visitá-la uma vez por semana.

Nirlane mora na Maraponga; sua mãe, no Pirambu. O itinerário que ela faz por meio dos aplicativos Uber, 99 e inDriver gira em torno desses dois bairros. Ela não se atenta aos detalhes de cada funcionalidade, apenas utiliza os serviços, porque os considera práticos e satisfazem demandas apressadas com preços possíveis de serem pagos.

Sempre que a viagem inicia, ela compartilha o trajeto em tempo real para sua mãe acompanhar, por questão de segurança. Já reparou que a qualidade do GPS varia de acordo com o aplicativo. Alguns mapeiam os pontos da cidade de maneira precisa; outros falham constantemente.

❖ Vitória Montezuma/Regional 11

Figura 32 - Mapa dos bairros que Vitória circula



Fonte: Produção do autor na plataforma Google Maps

Moradora do bairro Henrique Jorge, Vitória tem o Uber como alternativa principal para se locomover para seus afazeres cotidianos. Como vive em uma região periférica, sofre com o fato de o sistema de ônibus na cidade não possuir linhas que conectem alguns pontos da cidade com a sua região. Assim, para ir a alguns lugares, ela gasta muito tempo passando por muitos coletivos.

A estudante de Biotecnologia tem 20 anos e sempre teve medo de andar a pé pela cidade. Assim, quando criança e adolescente, ia de ônibus ou transporte escolar para o seu colégio, que ficava distante de sua residência.

A única plataforma que utiliza é a da Uber. Segundo ela, é o único aplicativo que cria políticas de segurança eficazes no que concerne à proteção de minorias sociais que são mais vulneráveis em viagens de aplicativo.

Vitória circula de Uber para ir e voltar de seu trabalho cotidianamente e para lazer nos fins de semana. Além do Henrique Jorge, ela circula pelos bairros Pici, Benfica, Aldeota, Centro e Jôquei Clube.

❖ Fátima Souza/Regional 12

Figura 33 - Mapa dos bairros em que Fátima circula



Fonte: Produção do autor na plataforma Google Maps

Fátima tem 16 anos, é estudante e estagiária de nível médio. Moradora do Centro, bairro conhecido por ser um ponto de referência comercial e histórico. Como sua família nunca teve condições de possuir veículo particular, sempre dependeu de ônibus ou táxis para se locomover. A segunda opção era mais complicada, uma vez que os preços eram altos para sua realidade.

Fátima utiliza Uber e 99 regularmente. Não se atenta a diferenças entre as plataformas, escolhe a que estiver com preço mais em conta. Roda pela cidade de manhã, de tarde e de noite, seja para ir à escola, ao estágio, a alguma ocasião de lazer ou para voltar à sua residência.

Entretanto, embora seu uso dos serviços seja frequente, não abrange muitos lugares. Além do Centro, circula apenas por Benfica e Bairro de Fátima, bairros próximos. Quando a corrida é mais distante e tem um custo mais elevado, ela opta por transportes coletivos.

4.1 NOVOS CAMINHOS/LUGARES

Observou-se, na análise das informações coletadas no questionário virtual aplicado aos usuários de aplicativos de transporte, que grande parte das pessoas já conheceu novos caminhos/lugares a partir dos seus usos e apropriações das plataformas.

Desse modo, sugere-se que as experiências na cidade a partir dessas tecnologias podem permitir aos usuários novos olhares sobre os espaços em que eles transitam. Os lugares mais citados pelos respondentes são ruas e avenidas de bairros distantes e antes pouco visitados. Além disso, bares, restaurantes e estabelecimentos comerciais são percebidos com frequência.

Rochelle, entrevistada representante da Regional 1, falou que, ao circular em carros de aplicativo, já notou diversos locais que antes passavam despercebidos em seus itinerários.

Ela gosta de olhar as paisagens que aparecem em seus trajetos: “Sempre que percebo um novo local quando estou andando de Uber, anoto o nome e depois vou pesquisar no Instagram. Se simpatizo com o estilo mostrado na rede social, volto outro dia para conhecer melhor”.

Morador do bairro Varjota, situado na Regional 2, Robério gosta de prestar atenção nas rotas traçadas pelo GPS que os condutores utilizam. Ele, que gosta de dirigir seu carro particular, afirmou que aprende bastante com os caminhos que vive e enxerga em suas apropriações das plataformas de mobilidade: “É curioso como o sistema de cada aplicativo determina direções diferentes para os destinos. Prestando atenção em como os motoristas lidam com os caminhos traçados, aprendo outras maneiras de dirigir, novas formas de ver a cidade. É um contato bem próximo com outra pessoa e com a cidade ao meu redor”, disse Robério.

Viviane e Alana, que vivem nos bairros Padre Andrade e Bom Jardim, respectivamente, já perceberam vários espaços a partir de suas andanças pela cidade por intermédio de aplicativos de transporte. Como moram em bairros periféricos distantes de pontos tidos como centrais em Fortaleza, para elas, rodar pela capital cearense com auxílio das tecnologias constitui oportunidade para conhecer lugares que antes eram pouco acessíveis.

“Embora eu continue a frequentar os mesmos lugares que sempre gostei de ir, aplicativos como o Google Maps, que os motoristas utilizam para terem os caminhos para chegarem aos destinos, mostra frequentemente lugares novos, diferentes, que você não percebe circulando de ônibus, por exemplo”, disse Viviane.

Para Alana, embora o preço das viagens pese um pouco em seu orçamento, transitar pela cidade com a mediação de um aplicativo de transporte constitui uma experiência nova a cada corrida: “Existem os sistemas de geolocalização dos aplicativos, que são imprecisos e

falham muito; e existem aplicativos que traçam caminhos personalizados, como o Waze, que contam com a colaboração e interação de usuários que circulam pela cidade. Sempre torço para que o motorista utilize a segunda opção, porque os trajetos geralmente são mais rápidos e sem trânsito”.

No que concerne a pontos de vista das experiências de cidade, o antropólogo e etnólogo Marc Augé (2012) cunhou, no final do século XX, a noção de “não lugar” para se referir a espaços de caráter transitório que não possuem complexidade de significado suficiente para serem definidos como lugares.

Para o autor, locais de passagem, como quartos de hotéis, aeroportos, rodoviárias e meios de transporte teriam o propósito de serem pontos de transição entre um ponto de origem e outro de destino. Assim, não seriam capazes de construir valor simbólico/afetivo de relevância com os indivíduos.

Nesse contexto, veículos automotivos solicitados em aplicativos de mobilidade que têm como função básica transportar um indivíduo de um ponto de origem a outro de destino poderiam ser considerados não lugares. Afinal, na teoria, eles teriam o papel de apenas fazer as pessoas chegarem a um local.

Do ponto de vista do sociólogo Fabio La Rocca (2018), é precipitado intitular espaços de anonimato de acordo com fins específicos de “não lugares”, visto que eles são caracterizados por efeito de excesso, extraordinário e excepcional. Assim, esses locais assumem uma tipologia de espaços de “sucesso”. Por esse prisma, o apropriado seria chamá-los de “superlugares”.

Outros entrevistados da pesquisa, como Fernando e Nirlane, moradores dos bairros José Walter e Maraponga, respectivamente, não se atentam às rotas que percorrem nos usos dos aplicativos de transporte. Para eles, as corridas têm o propósito único de os levarem para um determinado destino.

“Se eu sei do caminho, gosto de mostrar possibilidades para um trânsito melhor aos motoristas. Se não sei, deixo-o seguir o GPS tranquilamente. Não presto atenção nos lugares que passo, prefiro olhar a paisagem de modo abstrato, sem compromisso com nada”, relata Fernando.

Nesse contexto de novas interações de usuários com o espaço urbano, a partir de apropriação de tecnologias de mobilidade, observa-se que o uso de aplicativos de formato e-hailing pode ajudar as pessoas a ressignificarem suas relações com a cidade. Seja por meio da observação das paisagens ou dos mapas interativos abrigados nas plataformas digitais,

novos caminhos/lugares podem surgir e modificar a percepção do usuário sobre o mundo ao seu redor.

De acordo com Mongin (2009), a cidade não se resume a uma experiência territorial, material, física. Ela está na cabeça: é mental. Desse modo, constata-se que, ainda que a experiência de rodar pelo espaço urbano por aplicativos de transporte possua protocolos e características que se repitam, as impressões se reinventam de acordo com as subjetividades de cada usuário.

4.2 O FANTASMA DA VIOLÊNCIA

Em meio ao processo de globalização por que passam as sociedades contemporâneas, surgem novas configurações de espaços públicos como pontos de interação social em metrópoles.

Nesse contexto, para Amaral (2010), a crise nas instituições públicas e a desigualdade social, aliados ao crescimento da violência urbana, ocasionam uma segregação do espaço público que pode ser entrevista no cotidiano das grandes cidades.

Trazendo essa temática para o presente trabalho, foram vistas, tanto nas respostas do questionário como nos relatos das entrevistas, muitas menções a respeito de formas de violência em rotinas de uso de aplicativos de transporte.

No cenário dos usuários masculinos, o medo da violência urbana é bastante citado. Muitos passageiros afirmaram que têm medo de circular por bairros mais distantes. Nesse contexto, é válido ressaltar que, no imaginário de boa parte da população urbana, o perigo é associado à periferia. Assim, a figura do “bandido” é associada a pessoas que têm origem nesses lugares.

Essa concepção a respeito das desigualdades e da segregação social provocada pela divisão espacial tem origem, de acordo com Caldeira (2000), não apenas na construção de estereótipos sobre o crime e o criminoso, mas na estigmatização de grupos sociais.

Do ponto de vista das mulheres, a forma de violência mais citada é a de gênero. Quase todas as usuárias entrevistadas durante a pesquisa falaram que têm medo de rodar pela cidade com motoristas homens.

Muitas das usuárias afirmam que seria mais tranquilo se todo aplicativo disponibilizasse a opção de pegar viagens com mulheres dirigindo, a exemplo do modelo que algumas plataformas, como Lady Driver e Mary Drive, propõem.

Tal imaginário de medo da violência em viagens feitas por meio de aplicativos de transporte vai ao encontro do conceito de violência simbólica proposto pelo sociólogo Pierre Bourdieu (2012), que fala de uma forma de agressão que, muitas vezes, não causa danos físicos, mas prejuízos psicológicos e morais.

Além disso, ressalta-se o fato de que, mesmo após a aprovação de leis como a “Maria da Penha” (Lei nº 11.340, de 7 de agosto de 2006), que busca coibir atos de violência contra o público feminino, o Brasil é o 5º país no ranking de homicídios de mulheres⁴³.

Viviane, da Regional 3, relatou casos de assédio sexual que já sofreu em viagens: “Eu estava indo encontrar umas amigas em uma festa, de noite. O motorista começou a falar piadas de teor sexual inconvenientes. Tentei ignorar, mas ele não parou. Precisei fingir que havia esquecido algo em casa para cancelar a corrida e me livrar. Foi uma situação horrível”.

A moradora do Padre Andrade, como mulher lésbica, conta, também, que se sente inibida de solicitar viagens quando está com sua namorada: “É incrível como o olhar dos motoristas para um casal feminino é duro, preconceituoso. Eu penso que as plataformas deixam a desejar em política de respeito à diversidade. Temos medo até de segurar a mão da outra”, desabafa.

Vitória, entrevistada representante da Regional 11, também mostra cautela quando se locomove utilizando plataformas de mobilidade. Para ela, sentar no banco de trás e compartilhar o itinerário em tempo real com seus familiares e amigos são medidas necessárias para a segurança de uma mulher: “Sempre fico atenta à rota traçada pelo GPS e ao caminho que o motorista faz. Por ser mulher, qualquer mínimo desvio de rota dá muito medo de que algo ruim possa acontecer”.

4.3 MUDANÇAS

Quando os aplicativos de transporte começaram a atuar em Fortaleza, houve um impacto forte nas dinâmicas de trânsito das pessoas pelos espaços. Uma nova opção para sair de casa surgiu com uma proposta nova e diferente dos meios tradicionais.

As plataformas tecnológicas de mobilidade urbana representavam a rapidez que os transportes coletivos não eram capazes de entregar, devido à grande quantidade de paradas

⁴³ Disponível em:

<https://ndmais.com.br/direitos/apos-15-anos-da-lei-maria-da-penha-brasil-e-o-5-pais-que-mais-mata-mulheres/>.

Acesso em 17/12/2021

numa rota; e a praticidade que o serviço de táxis não possuía, pela necessidade de telefonar para uma cooperativa ou encontrar um veículo na rua.

Grande parte dos usuários entrevistados nesta pesquisa afirmou que, antes do advento dos aplicativos de transporte na cidade, não tinham costume de utilizar o serviço de táxi na cidade. “Em 25 anos morando em Fortaleza, creio que andei de táxi no máximo três vezes, sempre para ir ao aeroporto para fazer viagens. Era caro e difícil de encontrar”, afirmou Rochelle, moradora da Barra do Ceará e representante da Regional 1.

Fernando, por sua vez, na condição de morador de uma bairro distante de pontos centrais como o José Walter, utilizava o serviço de táxi com frequência até razoável, mas pondera que o custo elevado gerava limitações: “Como sempre vivi distante dos lugares para onde costumo sair, táxi por vezes era necessário para voltar para casa. Entretanto, pelo preço, precisava estar acompanhado por amigos para dividir o preço”.

Nesse cenário de coleta de experiências urbanas com os entrevistados do presente trabalho, observa-se que o uso de meios de transporte por aplicativo podem ressignificar a relação das pessoas com a cidade de várias maneiras.

Viviane, representante da Regional 3, embora utilize Uber com frequência para circular por lugares mais diversos, acredita que o melhor meio para perceber a cidade é o ônibus: “Como o GPS que os motoristas seguem em viagens de aplicativo dão uma rota previamente construída, passo apenas por locais de um caminho mais simples e rápido. O ônibus, como roda muito e tem várias paradas, proporciona que apareçam mais lugares novos”.

Lucas, morador do Cocó, salienta que, apesar de necessitar do serviço de aplicativos de transporte para suas saídas noturnas, sente que está mais próximo sentimentalmente da cidade quando se locomove de bicicleta: “Se estou dentro de um carro, seja ele qual for, os espaços parecem distantes. Em um veículo como a bicicleta, preciso saber todos os caminhos, todas as vias possíveis. Isso proporciona que eu conheça muito a cidade”.

Além disso, existem contrastes notórios entre os serviços das plataformas de mobilidade entre o período que começaram a se estabelecer no cotidiano urbano e a época atual. Alessandra, representante da regional 3 que utiliza as plataformas constantemente desde 2016, nota diferenças fortes: “No começo, tudo parecia perfeito: você pedia um Uber e chegava um carro de luxo, com água, balas e várias regalias. Com o passar do tempo, a qualidade dos serviços piorou. Hoje, chega a ser difícil encontrar motoristas em alguns horários; já fiquei mais de 40 minutos esperando algum aceitar uma corrida”.

Maria de Jesus, moradora da Aerolândia, também se decepcionou com os rumos que o serviço tomou na cidade. Segundo ela, a dificuldade de conseguir um carro de aplicativo chega a desmotivá-la a sair de casa em determinadas circunstâncias: “Antigamente, na hora em que eu solicitava a viagem, já tinha um motorista próximo; hoje em dia, é muito difícil conseguir. Houve um dia em que esperei uma hora e ninguém aceitou minha viagem. Desisti de sair”.

As indignações de Alessandra e Maria não constituem casos isolados. Consta-se que, devido a questões como a alta do preço de combustíveis e a crise econômica que o Brasil atravessa, muitos motoristas têm se desligado das atividades⁴⁴. Soma-se a isso, também, as altas taxas cobradas dos motoristas pelas plataformas durante muito tempo, ainda que tenha havido reajuste recentemente⁴⁵.

Do ponto de vista dos passageiros, a situação também não se mostra agradável: segundo reportagem do Diário do Nordeste publicada em outubro de 2021, as corridas por aplicativo em Fortaleza aumentaram quase 40% nos últimos quatro anos⁴⁶.

Nesse cenário, o presente trabalho observou que, ainda que os serviços de aplicativos de transporte não sejam vistos com a excelência que apresentavam anteriormente, continuam a ter impacto nas dinâmicas do trânsito e da experiência urbana que as pessoas têm a respeito da capital cearense.

Houve uma precarização do serviço proposto por várias plataformas, seja do ponto de vista do condutor, seja do passageiro. Entretanto, pelos relatos coletados nas observações das viagens como observador participante, pelo questionário aplicado com 145 pessoas e pelas entrevistas em profundidade realizadas com 12 usuários de regiões distintas da cidade, o modelo proposto pelas plataformas digitais segue ajudando a reinventar, de vários modos, as interpretações que as pessoas constroem e reconstróem sobre os espaços urbanos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

⁴⁴ Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-58260636>. Acesso em 20/12/2021

⁴⁵ Disponível em: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2021/09/10/com-gasolina-cara-e-cancelamentos-uber-e-99-aumentam-ganhos-dos-motoristas.htm>. Acesso em 20/12/2021

⁴⁶ Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/corridas-por-aplicativo-em-fortaleza-ficam-quase-40-mais-caras-em-4-anos-confira-valores-1.3153036>. Acesso em 20/12/2021

Em um contexto de desenvolvimento crescente das tecnologias de informação e comunicação, dispositivos e ferramentas digitais se difundem de maneira cada vez mais rápida no cotidiano de cidadãos de grandes cidades, a exemplo de Fortaleza.

Conforme Silva e Aguiar (2020), esse movimento de imersão tecnológica no meio urbano estrutura e engendra novas relações com o tempo e o espaço físico, social e tecnológico.

Assim considerando, o presente trabalho buscou observar as nuances dos usos e das apropriações dos aplicativos de transporte na vida urbana dos habitantes da população cearense, de modo a propor reflexões sobre como esses serviços ajudam a ressignificar as noções e relações que as pessoas têm com a cidade.

De acordo com Haesbaert (2004), a percepção de território possui dupla conotação: material, referente aos espaços físicos estabelecidos pelas leis e pelo funcionamento pragmático da sociedade; e simbólica, que diz respeito à subjetividade das percepções construídas sobre o espaço.

Segundo Soja (1993), as noções de tempo, espaço e matéria estão inextricavelmente ligadas. Assim, observa-se que a organização do espaço consiste numa construção social das experiências individuais e coletivas.

Dessa forma, a pesquisa procurou dar atenção, sobretudo, à dimensão simbólica das experiências urbanas. Para isso, foram aplicados questionários e desenvolvidos procedimentos atrelados ao método etnográfico, a exemplo da observação participante como passageiro em viagens nas plataformas de mobilidade e da realização de entrevistas com 12 passageiros de bairros distintos a respeito de suas experiências com a cidade por intermédio de aplicativos de transporte.

Quando a internet surgiu, inicialmente, a conexão em rede se dava exclusivamente por meio de um terminal fixo; dessa maneira, servia, basicamente, para uso doméstico. Com o surgimento das tecnologias de geolocalização, o lugar passou a ter um papel central na dinâmica comunicacional, aliando definições como mobilidade e locatividade.

Essa ligação entre usuários, objetos e lugares ocasionou a mudança da fase da “virtualização das informações para o ciberespaço” para o momento de “espacialização e hiperlocalização das informações no espaço urbano” (LEMOS, 2013).

Diante do que se constatou ao longo do estudo, pode-se dizer que os aplicativos de transporte constituem, por meio de seus usos e suas interfaces tecnológicas, instrumentos mediadores de comunicação entre as pessoas e os espaços da cidade.

Por esse prisma, o presente estudo observou que os usuários de plataformas de mobilidade se apropriam desses serviços para experimentar a cidade de diversas maneiras. Essa nova experimentação urbana a partir das tecnologias culmina em ressignificações do espaço urbano a partir do olhar do olhar de cada um.

Ao analisar as materialidades dos aplicativos de transporte na capital cearense, viu-se que essas tecnologias, por meio dos mapas interativos e dinâmicos gerados pelas plataformas, constroem cidades virtuais que interagem com a cidade física.

Segundo Fialho (2007), os mapas das cidades são produzidos como ideário de representação, registro de memória, inventário do imaginário, narrativa histórica da geografia e da paisagem urbana.

Os motoristas, na condição de circulantes dos locais de Fortaleza, passaram a interpretar a cidade de novas maneiras. Com o uso das tecnologias de geolocalização presentes nos aplicativos de transporte e em aplicativos auxiliares, como Google Maps e Waze, novos caminhos e lugares podem ser (re)descobertos.

Nesse contexto, cada condutor possui uma percepção diferente sobre a atividade: alguns optam por rodar apenas por lugares específicos, outros não têm restrições para transitar.

Do ponto de vista dos passageiros, os usos e as apropriações dos aplicativos de transportes ajudam a conformar novas práticas e dinâmicas de locomoção pela capital cearense.

Por meio das respostas observadas no questionário on-line e das vivências relatadas nas entrevistas em profundidade, os aspectos mais citados das experiências urbanas mediadas por essas tecnologias foram referentes à descoberta de novos caminhos e lugares, o medo das violências urbana e de gênero e as mudanças notadas nas vivências de cidade entre a circulação a partir de aplicativos e o trânsito por meios mais tradicionais como táxi, ônibus e bicicleta. Por fim, falou-se bastante sobre como a qualidade e as nuances das plataformas mudaram em relação ao início dessas atividades na cidade (por volta de 2016) e a atualidade.

Ressalta-se, também, que o uso da internet em aparelhos celulares ainda apresenta um cenário crescente. Segundo relatório da Ericsson feito em novembro de 2021, nos últimos 10 anos o tráfego de dados móveis aumentou quase 300 vezes no âmbito global⁴⁷. Afinal, com a ascensão da internet e dos meios de comunicação, as pessoas têm, cada vez mais, utilizado os

⁴⁷ Disponível em:

<https://jovempan.com.br/programas/jornal-da-manha/com-perspectiva-do-5g-pesquisa-aponta-aumento-no-trafego-de-dados-no-mundo.html>. Acesso em 11/12/2021

serviços fora de casa. Até o final de 2027, a expectativa é de que haja mais de 4 bilhões de assinaturas **5G** no mundo.

Desse modo, com o uso da internet móvel aumentando exponencialmente, a tendência é que os usos e apropriações de tecnologias que coloquem as pessoas em contato com os espaços tornem-se mais complexos e diversos com o transcorrer do tempo. Logo, é possível que a realidade dos aplicativos de transporte daqui a alguns anos seja bastante diferente da atual.

Além disso, observa-se que este estudo sobre as influências de plataformas de formato e-hailing na construção de experiências urbanas pode não se aplicar a outras cidades do Brasil e do exterior, uma vez que cada local possui particularidades no que concerne a respeito das atividades de plataforma de mobilidade.

Diante disso, a investigação não possui caráter conclusivo a respeito das nuances dos usos dos aplicativos de transporte como ferramentas de comunicação entre os cidadãos e a cidade, mas fomenta novas discussões no que concerne à construção de novas percepções dos espaços urbanos a partir de tecnologias.

A presente pesquisa abre espaço, também, para boas perspectivas de trabalhos futuros, com possibilidades de explorar outros aspectos e nuances das experiências oriundas dos usos e das apropriações das tecnologias

REFERÊNCIAS

A HISTÓRIA da Uber. **Uber**. Disponível em:
<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/history/>. Acesso em 23/11/2021.

AMARAL, Layne. **O Imaginário do Medo**: violência urbana e segregação espacial na cidade do Rio de Janeiro. Revista Contemporânea, Rio de Janeiro, ed. 14, vol. 8, n. 1, 2010.

ANGROSINO, Michael. **Etnografia e Observação Participante**. Porto Alegre: Artmed, 2009.

APLICATIVO concorrente da Uber começa a funcionar em Fortaleza. **O Povo Online**. 11/06/2017. Disponível em:

<https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2017/06/aplicativo-concorrente-do-uber-comeca-a-funcionar-em-fortaleza.html>. Acesso em 25/11/2021.

APLICATIVO de transporte Cabify chega a Fortaleza com preços maiores que concorrentes. **G1 Ceará**. 14/05/2019. Disponível em:

<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2019/05/14/aplicativo-de-transporte-particular-cabify-chega-a-fortaleza.ghtml>. Acesso em 26/11/2021.

APLICATIVO rival da Uber chega a Fortaleza, com direito até a mototáxi. **Yet Go**.

13/06/2017. Disponível em: <https://yetgo.com.br/blog/aplicativo-yet-go-chega-fortaleza/>. Acesso em 22/12/2021.

APLICATIVO 99 POP chega a Fortaleza e oferece viagens gratuitas. **O Lagoa**. 09/10/2017. Disponível:

<https://olagoa.com.br/cotidiano/aplicativo-99-pop-chega-fortaleza-e-oferece-viagens-gratuitas/>. Acesso em 23/11/2021.

AUGÉ, Marc. **Não Lugares**: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. 9ª Ed. São Paulo: Papyrus, 2012.

BAUMAN, Zygmunt. **Vida para o consumo**: a transformação das pessoas em mercadoria. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire**: um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1989.

BERNARDO, Kaluan. Uber chega ao Brasil. **Startupi**. 16/05/2014. Disponível em: <https://startupi.com.br/2014/05/uber-chega-ao-brasil/>. Acesso em 23/11/2021.

BARBOSA, Lucas. Ceará registra a segunda maior taxa de homicídios femininos do Brasil. **O Povo Online**. 15/07/2021. Disponível em:

<https://www.opovo.com.br/noticias/ceara/2021/07/15/ceara-registra-a-maior-taxa-de-homicidios-femininos-do-brasil.html>. Acesso em 12/01/2022.

BRAGA, R.; EVANGELO, N. Meeo, isso é muito Black Mirror: a nota da Uber como punição do comportamento social na sociedade da vigilância distribuída. **Anais do XXVI COMPÓS** - Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação, 2017.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Paisagens urbanas**. São Paulo: Editora Senac, 2003.

BRUNO, Fernanda. **Máquinas de ver, modos de ser**: vigilância, tecnologia e subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2013.

BOURDIEU, Pierre. **O Poder Simbólico**. 7ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de Muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: ed. 34 / Edusp, 2000.

CANCLINI, Néstor García. Imaginários Culturais da cidade: conhecimento/espetáculo/desconhecimento. *In*: COELHO, Teixeira (org.). **A cultura pela cidade**. São Paulo: Iluminuras/Itaú Cultural, 2008.

CANEVACCI, Massimo. **A cidade polifônica**: um ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

CARPANEZ, Juliana. Uber chega a São Paulo em fase de teste; app oferece sistema de carona paga. **Uol**. 27/06/2014. Disponível em: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2014/06/27/uber-chega-a-sao-paulo-em-fase-de-teste-app-oferece-sistema-de-carona-paga.htm>. Acesso em 23/11/2021.

CESÁRIO, Luciano. Programa de bicicletas compartilhadas de Fortaleza tem maior alcance entre as capitais. **O Povo Online**. 01/12/2021. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2021/12/01/programa-de-bicicletas-compartilhadas-de-fortaleza-tem-maior-alcance-entre-as-capitais.html>. Acesso em 14/12/2021.

CUSTÓDIO, Gabriela. Número de passageiros de ônibus em Fortaleza caiu 53% em seis anos. **O Povo Online**. 17/07/2021. Disponível em: <https://mais.opovo.com.br/reportagens-especiais/2021/07/17/numero-de-passageiros-de-onibus-em-fortaleza-caiu-53-em-seis-anos.html>. Acesso em 02/11/2021.

COM perspectiva do 5G, pesquisa aponta aumento no tráfego de dados no mundo. 11/12/2021. **Jovem Pan**. Disponível em: <https://jovempan.com.br/programas/jornal-da-manha/com-perspectiva-do-5g-pesquisa-aponta-aumento-no-trafego-de-dados-no-mundo.html>. Acesso em 11/12/2021.

CORRIDAS por aplicativo em Fortaleza ficam quase 40% mais caras em 4 anos; confira valores. **Diário do Nordeste**. 28/10/2021. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/corridas-por-aplicativo-em-fortaleza-ficam-quase-40-mais-caras-em-4-anos-confira-valores-1.3153036>. Acesso em 20/12/2021.

DIAS, Maria. Como funciona o inDriver? App deixa usuário definir preço das corridas. **TechTudo**. 28/07/2019. Disponível em: <https://www.techtudo.com.br/noticias/2019/07/como-funciona-o-indriver-app-deixa-usuario-definir-preco-das-corridas.ghtml>. Acesso em 14/11/2021.

DUARTE, Marcella. Com gasolina cara e cancelamentos, Uber e 99 aumentam ganhos dos motoristas. **Uol**. 10/09/2021. Disponível em: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2021/09/10/com-gasolina-cara-e-cancelamentos-uber-e-99-aumentam-ganhos-dos-motoristas.htm>. Acesso em 20/12/2021.

DURAND, Gilbert. **O imaginário**: ensaio acerca das ciências e da filosofia da imagem. Rio de Janeiro: Difel, 2004.

ESTUDO revela os maiores e menores municípios cearenses com relação aos indicadores sociais e econômicos. **Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará**. 05/01/2022. Disponível em:

<https://www.ipece.ce.gov.br/2022/01/05/estudo-revela-os-maiores-e-menores-municipios-cear-enses-com-relacao-aos-indicadores-sociais-e-economicos/>

FIALHO, Daniela Marzola. Uma leitura sensível da cidade: a cartografia urbana. **Revista Nuevo Mundo Mundos Nuevos**. Coloquios, 2007.

FORTALEZA na Belle Époque. **Fortaleza Antiga**. 28/10/2010. Disponível em: <http://fortalezaantiga.blogspot.com/2010/01/fortaleza-na-belle-epoque.html>. Acesso em 12/01/2022.

GAIA, Fausto Siqueira. **As novas formas de trabalho no mundo dos aplicativos**: o caso “UBER”. 2018. Tese (Doutorado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2018.

GRANDE Fortaleza é a 5ª do País de maior desigualdade de renda. **Diário do Nordeste**. 23/10/2020. Disponível:

<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/grande-fortaleza-e-a-5-do-pais-de-maior-desigualdade-de-renda-1.3003175>. Acesso em 12/01/2022.

GUBER, Rosana. **La Etnografía**: método, campo y reflexividad. Buenos Aires: Grupo Editorial Norma, 2001.

HAESBAERT, Rogério. **Território e Multiterritorialidade em debate**. Trabalho apresentado no I Seminário Nacional sobre Múltiplas Territorialidades, promovido pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRGS. Porto Alegre, 2004.

IBGE. População (2021). Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/fortaleza/panorama>. Acesso em 12/01/2022.

JACKSON, Nicholas. Hailing a Cab With Your Phone. **The Atlantic**. 16/11/2010. Disponível em:

<https://www.theatlantic.com/technology/archive/2010/11/hailing-a-cab-with-your-phone/66630/>. Acesso em 23/11/2021.

KOJIKOVSKI, Gian. Cabify se une à Uber contra 99 e Uber. Revista Exame. 21/06/2017.

Disponível em: <https://exame.com/negocios/cabify-se-une-a-easy-contr-99-e-uber/>. Acesso em 29/11/2021.

LA ROCCA, Fabio. **A cidade em todas as suas formas**. Porto Alegre: Sulina, 2018.

LAZARI, Mariana. Meireles é o bairro mais desenvolvido; Palmeiras, o menos. **O Povo Online**. 21/02/2014. Disponível em:

<https://www20.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2014/02/21/noticiasjornalcotidiano.3210082/meireles-e-o-bairro-mais-desenvolvido-palmeiras-o-menos.shtml>. Acesso em 30/11/2021.

LEI que regulamenta apps de transporte em Fortaleza entra em vigor em julho. **Ceará Agora**. 09/06/2018. Disponível em: <https://cearaagora.com.br/lei-que-regulamenta-apps-de-transporte-em-fortaleza-entra-em-vigor-em-julho/>. Acesso em 23/11/2021

LEITE, Juliana. A ubiquidade da informação digital no espaço urbano. **Revista Logos 29 - Tecnologias e Socialidades**, Rio de Janeiro, Ano 16, 2008.

LEMOS, André. Realidad aumentada. Narrativa y médios de georreferencia. Versão em português do artigo. *In*: Sánchez, Amaranta (org). **MóBILE. Reflexión y experimentación en torno a los médios locativos en el arte contemporâneo en México.**, Consejo Nacional para La Cultura y lãs Artes / Centro Multimedia – CENART, México, DF, 2013.

LIMA, Kaique. Cabify encerra operações no Brasil nesta segunda-feira (14). **Olhar Digital**. 14/06/2021. Disponível em: <https://olhardigital.com.br/2021/06/14/pro/cabify-encerra-operacoes-no-brasil-nesta-segunda-feira-14/>. Acesso em 26/11/2021.

MAFFESOLI, Michel. **Sobre o Nomadismo**: Vagabundagens Pós-modernas. Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

MAIA, Geimison. Barra do Ceará: Bairro mais antigo de Fortaleza tem 409 anos de história. **O Povo Online**. 02/05/2013. Disponível em: https://www20.opovo.com.br/app/colunas/opovonosbairros/2013/05/02/noticiasopovonosbairros_3049107/bairro-mais-antigo-de-fortaleza-tem-409-anos-de-historia.shtml. Acesso em 13/12/2021.

MAIA, Leonardo. Aplicativo de transporte desenvolvido no Ceará começa a operar e permite favoritar motorista. **O Povo Online**. 17/08/2021. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2021/08/17/aplicativo-de-transporte-desenvolvido-no-ceara-comeca-a-operar-em-fortaleza.html>. Acesso em 24/11/2021.

MARTINO, Luís Mauro Sá. **Teoria das Mídias Digitais**: Linguagens, ambientes e redes. Petrópolis, 2ª ed: Editora Vozes: 2015.

MIOR, Yasmin. Após 15 anos da Lei Maria da Penha, Brasil é o 5º país que mais mata mulheres. **ND Mais**. 07/08/2021. Disponível em: <https://ndmais.com.br/direitos/apos-15-anos-da-lei-maria-da-penha-brasil-e-o-5-pais-que-mais-mata-mulheres/>. Acesso em 17/12/2021.

MONGIN, Olivier. **A condição urbana**: a cidade na era da globalização. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

MONTERO, Luis García. **Luna en el sur**. Sevilla: Editorial Renacimiento, 1972.

MULLER, Nicolas. O começo da internet no Brasil. **Oficina da Net**. 23/04/2008. Disponível em: https://www.oficinadanet.com.br/artigo/904/o_comeco_da_internet_no_brasil. Acesso em 21/12/2021.

MUNDO EDUCAÇÃO. Fortaleza (S/D). Disponível em:
<https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/fortaleza.htm>. Acesso em 12/01/2020.

OLIVEIRA, Eliane Abreu de. Comunicação e Espaço Urbano: o Sentimento de “Lugar” no Tempo dos Fluxos. **Revista Dito Efeito**. Curitiba, v.1, n. 1, 2009.

PELLANDA, Eduardo Campos. Comunicação móvel: das potencialidades aos usos e aplicações. **Revista Em Questão**, Porto Alegre, v.15, n.1, 2009.

PERFIS de motoristas parceiros: uma nova maneira para se apresentar. Uber. 29/06/2017. Disponível em:
<https://www.uber.com/pt-BR/blog/perfis-de-motoristas-parceiros-uma-nova-maneira-para-se-apresentar-aos-seus-usuarios/>. Acesso em 22/12/2021.

PERUZZO, C. M. K. Observação participante e pesquisa-ação In: DUARTE, Jorge. BARROS, Antonio (org.). **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação**. 2.ed. - 5. reimpr. - São Paulo: Atlas, 2011.

PICCINI, Mabel. Sobre a Comunicação das Grandes Cidades. **Revista Opinião Pública**, Campinas, v. 9, n. 2, 2003.

PREÇO abusivo e cancelamento de viagens tem sido rotina em aplicativos de transporte em Fortaleza. **Revista Ceará** 12/07/2021. Disponível em:
<https://www.revistaceara.com.br/preco-abusivo-e-cancelamento-de-viagens-tem-sido-rotina-em-m-aplicativos-de-transporte-em-fortaleza>. Acesso em 04/11/2021.

PREFEITURA de Fortaleza. Entenda a nova territorialização administrativa de Fortaleza. 07/01/2021. Disponível em:
<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/entenda-a-nova-territorializacao-administrativa-de-fortaleza>. Acesso em 13/12/2021.

PROCURA por táxis cresce 60% com aumento das tarifas nos apps de transporte. **Veja Rio**. 20/12/2021. Disponível em:
<https://vejario.abril.com.br/cidade/taxi-tarifas-aplicativo-transportes-uber-99/>. Acesso em 21/12/2021.

QUEIROZ, Isabela. App de transporte para mulheres inicia operações em Fortaleza em outubro. **O Povo Online**. 27/09/2021. Disponível em:
<https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2021/09/27/app-de-transporte-para-mulheres-inicia-operacoes-em-fortaleza-em-outubro.html>. Acesso em 24/11/2021.

RAO, Leena. Uber Brings Its Disruptive Car Service To Chicago. **TechCrunch**. 22/09/2011. Disponível em:
<https://techcrunch.com/2011/09/22/uber-brings-its-disruptive-car-service-to-chicago/>. Acesso em 23/11/2021.

SAMPAIO, Joalice. Mary Drive, novo aplicativo de mobilidade urbana exclusivo para mulheres será lançado em Fortaleza. **Papo Cult**. 30/04/2019. Disponível em:
<http://www.papocult.com.br/2019/04/30/mary-drive-aplicativo-de-mobilidade-urbana-exclusivo-para-mulheres-sera-lancado-em-fortaleza/>. Acesso em 29/11/2021.

SCHMITZ, Daniela Maria. Consumos, sentidos, usos e apropriações nas pesquisas de recepção: nem tão sinônimos, nem tão distantes. **Revista Intexto**. Porto Alegre, n. 34, 2015.

SIBILIA, Paula. **O homem pós-orgânico**: A alquimia dos corpos e das almas à luz das tecnologias digitais. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.

SILVA, Dayana K. Melo da. AGUIAR, Carlos Eduardo Souza. Aplicativos de mobilidade e ocupação do espaço urbano: um estudo sobre as redes de bicicletas e patinetes compartilhados na cidade de São Paulo. **Anais do XXIX COMPÓS** - Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação, 2020.

SINDIÔNIBUS lança serviço de transporte coletivo por aplicativo com valor mínimo de R\$3,50. **Focus.jor**. 04/12/2019. Disponível em: <https://www.focus.jor.br/sindionibus-lanca-servico-de-transporte-coletivo-por-aplicativo-com-valor-minimo-de-r-350/>. Acesso em 14/11/2021.

SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Elefante, 2017.

SOARES, Roberta. Aumenta o uso de aplicativos de transporte entre os mais pobres durante a pandemia de covid-19. Coluna Mobilidade/**Jornal do Commercio**. 16/04/2021. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/04/12113874-aumenta-o-uso-de-aplicativos-de-transporte-entre-os-mais-pobres-durante-a-pandemia-de-covid-19.html>. Acesso em 02/11/2021.

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas**: A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SOUZA, Felipe. 'Se aumentar mais, profissão acaba': alta dos combustíveis já levou 25% dos motoristas de apps a desistir. **BBC News Brasil**. 18/08/2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-58260636>. Acesso em 20/12/2021.

SPOSITO, M. E. B.; WHITACKER, A. M. (org.). **Cidade e campo**: relações e contradições entre urbano e rural. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

TOSI, Marcela. Fortaleza agora tem 12 Regionais; você sabe qual é a sua? **O Povo Online**. 05/01/2021. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2021/01/05/fortaleza-passa-a-ter-12-regionais--você-sabe-qual-e-a-sua.html>. Acesso em 02/11/2021.

UBER começa a operar em Fortaleza. Canaltech. 29/04/2016. Disponível em: <https://canaltech.com.br/apps/uber-comeca-a-operar-em-fortaleza-64313/>. Acesso em 23/11/2021.

USUÁRIOS da 99 em Fortaleza terão botão de emergência a partir desta quarta-feira (7). **Diário do Nordeste**. 06/11/2018. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/usuarios-da-99-em-fortaleza-terao-botao-de-emergencia-a-partir-desta-quarta-feira-7-1.2022968?page=1>. Acesso em 22/12/2021.

VALENTE, Jonas. **Número de acessos móveis no Brasil cresce e fecha 2020 com 234 milhões**. Agência Brasil. 19/04/2021. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-04/numero-de-acessos-moveis-no-brasil-cresce-e-fecha-2020-com-234-milhoes>. Acesso em 21/12/2021.

VICTOR, Michel. Sindicato de taxistas do Ceará anuncia aplicativo. **G1 Ceará**. 17/06/2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/ceara/noticia/2016/06/sindicato-de-taxistas-do-ceara-anuncia-aplicativo.html>. Acesso em 24/11/2021.

WELLMAN, Barry. Physical Place and Cyberplace: the rise of personalized networking. **International Journal of Urban and Regional Research**, vol. 25 (2), jun. 2001.

WIENER, Norbert. **Cibernética e Sociedade**. São Paulo: Cultrix: 1975.

WINKIN, Yves. **A nova comunicação**: da teoria ao trabalho de campo. Tradução de Roberto Leal Ferreira. Campinas: Papyrus, 1998.

100% cearense, aplicativo Servos ganha terreno como “Uber da periferia” em Fortaleza. **TV Russas**. 30/06/2017. Disponível em: <https://tvrussas.com.br/noticia/13225/100-cearense-aplicativo-servos-ganha-terreno-como-uber-da-periferiaz-em-fortaleza/>. Acesso em 24/11/2021.