

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE NEGÓCIOS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO**

GICELDA JULIA DAL BÓ

**PERSPECTIVAS DE EMPODERAMENTO E DE RESISTÊNCIA EM UM MODELO
DE ECONOMIA COMPARTILHADA NA ÓTICA DA TEORIA DAS TRANSIÇÕES:
CASO UBER NO CONTEXTO BRASILEIRO**

Porto Alegre

2017

GICELDA JULIA DAL BÓ

**PERSPECTIVAS DE EMPODERAMENTO E DE RESISTÊNCIA EM UM MODELO
DE ECONOMIA COMPARTILHADA NA ÓTICA DA TEORIA DAS TRANSIÇÕES:
CASO UBER NO CONTEXTO BRASILEIRO**

Dissertação apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Administração da Escola de Negócios da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Maira Petrini

Porto Alegre

Gicelda Dal Bó

Perspectivas de Empoderamento e de Resistência em um Modelo de Economia Compartilhada na Ótica da Teoria das Transições: Caso Uber no Contexto Brasileiro

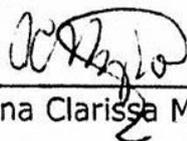
Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Administração, pelo Mestrado em Administração e Negócios da Escola de Negócios da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Aprovado em 09 de março de 2017, pela Banca Examinadora.

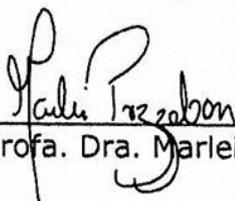
BANCA EXAMINADORA:



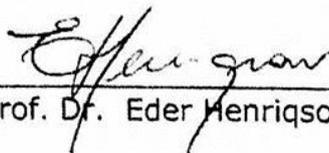
Profa. Dra. Maira Petrini
Orientadora e Presidente da sessão



Profa. Dra. Ana Clarissa Matte Z. dos Santos



Profa. Dra. Marlei Pozzebon



Prof. Dr. Eder Henriqson

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus que em sua plenitude me ensina a ser um pouco melhor a cada dia.

Agradeço à família e aos amigos por não desistirem de mim, apesar do pouco tempo que dispensei a eles neste período.

Agradeço ao meu amor por me colocar diante desta oportunidade.

Agradeço a um trio especial de “enrolados” (talvez um dia eu conte esta história) que me mostrou a importância de compartilhar.

Ananda, Carla e Claudio, tudo roda mais fácil se não estamos sós!

Agradeço, especialmente, à Profa. Maira que me deixou alçar voo sem deixar de orientar para um pouso suave e certo.

RESUMO

Esta dissertação explora estruturas de poder sob o ponto de vista de empoderamento e de resistência em um modelo de economia compartilhada, tendo a Uber (desde sua chegada ao país) como objeto de estudo. Para tal, apoia-se em um método qualitativo de abordagem interpretativista por meio de um estudo de caso único. Propõe-se a analisar como estão organizadas as estruturas de poder identificando os discursos de agentes do sistema sociotécnico de mobilidade urbana na voz dos veículos de mídia e de *sites* especializados. O estudo elenca três perspectivas, modelo econômico, modelo de negócio e desenvolvimento sustentável, construídas de forma a agrupar os “dois lados da mesma moeda”, empoderamento e resistência, propondo uma “conversa” entre eles. Apresenta um olhar da relação com a coletividade através de dois mecanismos, também de forças contrárias: “busca por legitimidade” e “reforço ao *status quo*”. De forma complementar, propõe uma seção de discussão acerca de *uberismo* e suas variações. Dentre os aspectos elencados nesta seção, destacam-se questões de regulação e características da chamada Uber economia. Como suporte teórico apresenta conceitos da Teoria das Transições para o Desenvolvimento Sustentável, da Perspectiva de Múltiplos Níveis (MLP) e de um estudo aplicado que vincula economia compartilhada à noção de sistema sociotécnico. Com isso, busca demonstrar o “jogo” de forças entre empoderamento e resistência no contexto brasileiro do sistema sociotécnico de mobilidade urbana. Os resultados apontaram em direção a existência de transições para o desenvolvimento sustentável, permeadas por uma combinação de trajetórias que tem desestabilizado e pressionado as estruturas sociotécnicas vigentes.

PALAVRAS-CHAVE: Economia Compartilhada, Desenvolvimento Sustentável, Teoria das Transições, MLP, Sistemas Sociotécnicos, Empoderamento e Resistência, Mobilidade Urbana, Uber.

ABSTRACT

This dissertation explores structures of power from the point of view of empowerment and resistance in a shared economy model, having Uber (since its arrival in the country) as object of study. To this end, it relies on a qualitative method of interpretativist approach through a single case study. By identifying the agents' discourses of the urban mobility socio-technical system, in the voice of media vehicles and specialized websites, this research proposes to analyze how power structures are organized. The study lists three perspectives, an "economic model", a "business model" and "sustainable development", built to group the "two sides of the same coin", empowerment and resistance, proposing a "conversation" between them. It presents a view of the relationship with the collectivity through two mechanisms, also of opposing forces: "quest for legitimacy" and "reinforcement to the status quo". In a complementary way, it proposes a discussion section about *uberism* and its variations. Among the aspects listed in this section, issues of regulation and characteristics of the so-called Uber economy stand out. It brings, as theoretical basis, concepts of the Transition Theory for Sustainable Development, the Multiple Level Perspective (MLP) and an applied study that links sharing economy to the notion of socio-technical systems. With this, it seeks to demonstrate the "game" of forces between empowerment and resistance in the Brazilian context of the socio-technical system of urban mobility. A combination of technological trajectories that have been destabilizing and pressuring the existing socio-technical structures pointed out for the existence of transitions to sustainable development

KEYWORDS: Sharing Economy, Sustainable Development, Theory of Transitions, MLP, Sociotechnical Systems, Empowerment and Resistance, Urban Mobility, Uber.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Recursos e elementos básicos de sistemas sociotécnico.....	22
Figura 2 - Diferentes níveis de sistemas sociotécnicos.....	28
Figura 3 - O nicho da economia compartilhada e os regimes associados	39
Figura 4 - Estratégias discursivas na Economia Compartilhada	40
Figura 5 - Desenho de Pesquisa.....	50
Figura 6 - Distribuição dos grupos de fontes da coleta documental.....	56
Figura 7 - Os números da Coleta Documental	57
Figura 8 - Densidade por itens codificados na estrutura geral de análise	60
Figura 9 - Representatividade empoderamento e resistência: por itens codificados.	61
Figura 10 - Empoderamento e resistência sob enfoque de regime e nicho sociotécnicos.....	62
Figura 11 - Visão geral de análise proposto para este estudo	66
Figura 12 - Perspectivas de Modelo Econômico	67
Figura 13 - Perspectivas de Modelo de Negócio.....	81
Figura 14 - Perspectivas de Desenvolvimento Sustentável	98
Figura 15 - Mecanismos de Empoderamento e de Resistência	108
Figura 16 - Principais mídias sociais de comunicação da Uber	110
Figura 17 - Email veiculado para os usuários.....	113
Figura 18 - Frequência de palavras do conjunto total de itens (mais frequentes agrupadas por derivação via NVivo)	128

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Componentes de empoderamento e de resistência e respectivos elementos identificadores.....	41
Quadro 2 - Linha do Tempo Uber Brasil: cidades brasileiras em atividade –.....	53
Quadro 3 - Lista de portais de imprensa local.....	54
Quadro 4 - Lista de fontes documentais complementares	55
Quadro 5 - Grupos de respondentes.....	59
Quadro 6 - Componentes de Empoderamento e de Resistência com destaque para elementos identificadores apontados neste estudo (marcados com estrela)	63

SUMÁRIO

RESUMO	15
ABSTRACT	16
LISTA DE ILUSTRAÇÕES	17
LISTA DE QUADROS	18
SUMÁRIO	19
1 INTRODUÇÃO	10
2 DELIMITAÇÃO DO TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA.....	12
3 OBJETIVO	16
3.1 OBJETIVOGERAL	16
3.1.1 Objetivos específicos	16
4 JUSTIFICATIVA.....	17
5 REFERENCIALTEÓRICO	20
5.1 TEORIA DAS TRANSIÇÕES	20
5.1.1 Perspectiva de múltiplos níveis - MLP.....	23
5.1.2 Estruturas de poder: empoderamento e resistência	33
5.1.3 Componentes de empoderamento e resistência: elementos de estudo aplicado	38
5.2 ECONOMIA COMPARTILHADA.....	45
5.2.1 Economia compartilhada como sistema sociotécnico.....	46
6 método.....	49
6.1 ESCOLHA DO MÉTODO E DESENHO DE PESQUISA.....	49
6.2 COLETA E ANÁLISE DE DADOS	51
6.2.1 Seleção de dados.....	52
6.2.2 Identificação e codificação dos itens selecionados	60
7 RESULTADOS.....	62
7.1 PERSPECTIVAS DE MODELO ECONÔMICO.....	67
7.1.1 Componente de Empoderamento: Economia descentralizada, equitativa e sustentável	67
7.1.1.1 Economia baseada em valores de democracia, liberdade e justiça	68
7.1.1.2 Uso da tecnologia digital como forma de empoderamento.....	70
7.1.2 Componente de Resistência: Reforço ao Neoliberalismo	72
7.1.2.1 Cooptação Corporativa.....	72

7.1.2.2	<i>Precarização e aleatoriedade das relações de trabalho</i>	77
7.1.3	Ponto de vista: o Modelo Econômico nas entrevistas	79
7.2	PERSPECTIVAS DE MODELOS DE NEGÓCIO	80
7.2.1	Componente de Empoderamento: Oportunidade Econômica	81
7.2.1.1	<i>Novas relações de trabalho e de geração de renda</i>	81
7.2.1.2	<i>Visão prioritariamente econômica de sustentabilidade</i>	83
7.2.1.3	<i>Empreendedorismo</i>	85
7.2.1.4	<i>Mudança de Padrões de Comportamento</i>	87
7.2.2	Componente de Resistência: Mercados não regulados	89
7.2.2.1	<i>Estabelecimento de mercados ilegais, pretos ou cinzas</i>	89
7.2.2.2	<i>Competição injusta</i>	91
7.2.3	Ponto de vista: A Perspectiva de Negócio nas entrevistas	93
7.3	PERSPECTIVA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	98
7.3.1	Componente de Empoderamento: Consumo Sustentável	99
7.3.1.1	<i>Práticas de consumo com potencial sustentável</i>	100
7.3.2	Componente de Resistência: Inovação Incoerente	103
7.3.2.1	<i>Perfil não catalisador de mudança transformadora</i>	103
7.3.3	Ponto de vista: o Desenvolvimento Sustentável nas entrevistas	106
7.4	MECANISMOS DE EMPODERAMENTO E DE RESISTÊNCIA	108
7.4.1	Mecanismo de Empoderamento: Busca de Legitimidade	109
7.4.1.1	<i>Construção de Confiança</i>	109
7.4.2	Mecanismo de Resistência: Reforço ao Status Quo	114
7.4.2.1	<i>Censura e Reprovação</i>	114
7.4.3	Ponto de vista: os mecanismos nas entrevistas	116
7.5	UBERISMOS	118
7.5.1	Aspectos de regulação	120
7.5.2	Outros tópicos	125
8	CONSIDERAÇÕES FINAIS: EMPODERAMENTO E RESISTÊNCIA NA TRANSIÇÃO ENTRE SISTEMAS SOCIOTÉCNICOS	128
9	CONCLUSÃO	132
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	137

APÊNDICE A: Termo de Consentimento Livre e Esclarecido do entrevistado.....	143
APÊNDICE B: Roteiro de Entrevistas.....	144
APÊNDICE C: Lista de citações utilizadas no capítulo de resultados.....	145

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem como ponto de partida e objeto central de estudo um modelo de economia compartilhado que tem estimulado discussões em vários campos de atuação, tanto público como privados. Com abrangência global e movimentando investimentos na casa de bilhões de dólares, a Uber causa uma espécie de revolução a cada nova cidade que agrega à sua lista. Com a sua entrada no mercado, o sistema de mobilidade urbana e, mais especialmente, o do transporte individual de passageiros tem mudado a sua “cara”. Ele tomou novos rumos, gerou novas demandas, aperfeiçoou a tecnologia e tem colocado em destaque questões de sustentabilidade.

Todas estas trajetórias, no entanto, não ficam restritas aos movimentos da própria empresa, elas afetam ou são afetadas por todo um conjunto de agentes, indivíduos ou coletividade, que integram os vários sistemas sociais e tecnológicos que orbitam ao seu redor. Estes agentes, conforme sua habilidade de mobilizar os recursos disponíveis podem ser (ou não) condutores de mudanças estruturais significativas que, ao longo do tempo, permitirão chegar a um desenvolvimento sustentável. Estes recursos podem ser entendidos como estruturas de poder utilizadas para atender a interesses: de um lado há os que apoiam e incentivam as mudanças e, de outro os que resistem a elas. Os primeiros se utilizam de recursos que visam o empoderamento da inovação social e tecnológica trazida pelo modelo da Uber; os segundos, ao contrário, usam recursos como forma de resistência e manutenção do *status quo* vigente.

Em linhas gerais, este é o contexto no qual a pesquisa se desenvolveu. Foram consideradas as características e princípios que envolvem a economia compartilhada alicerçadas pelos fundamentos conceituais extraídos da Teoria das Transições. Dentre os principais elementos teóricos levantados, destacam-se noções sobre: processos de mudanças sociais e tecnológicas (transições); sistemas sociotécnicos escalonados e, ainda, estruturas de poder pautadas por empoderamento ou resistência.

O desenvolvimento desta análise parte da combinação de componentes de empoderamento e de resistência já identificados em estudo prévio, aprofundando e complementando as informações nele obtidas sem, contudo, ater-se exclusivamente a eles. Como resultado, propõe duas contribuições complementares e inclui, como

alguns temas emergentes da pesquisa, agrupados sob a denominação de “uberismos”.

Esta pesquisa compreende um total de nove capítulos, incluída esta introdução. Os capítulos 2 a 4 desenvolvem aspectos relacionados à delimitação do tema e ao problema de pesquisa. No capítulo 5 está detalhado o referencial teórico e, no capítulo 6 encontra-se a descrição do método utilizado. Os resultados da pesquisa estão apresentados no capítulo 7, que inclui uma seção de temas emergentes. Por fim, o capítulo 8 traz as considerações finais e o capítulo 9, as conclusões.

2 DELIMITAÇÃO DO TEMA E PROBLEMA DE PESQUISA

Os discursos acerca de desenvolvimento sustentável já ultrapassam 20 anos, mas ainda há necessárias ações de transformação especialmente no que tange as esferas econômica e social (HEINRICHS, 2013). Neste processo, a sustentabilidade sai de seu contexto macro e passa a ser um componente de gestão corporativa para promover, em médio prazo, tanto estratégias como implementação de práticas colaborativas entre as organizações (BECKMANN et al., 2014). Uma das formas de abordar este tema é através da identificação de mudanças estruturais em sistemas sociotécnicos cujos fundamentos e princípios são estudados pela Teoria das Transições para o Desenvolvimento Sustentável. Esta teoria é também designada, de forma sucinta, por Teoria das Transições e este será o nome adotado sempre que a ela houver referência nesta dissertação.

Para a Teoria das Transições estas mudanças estruturais são conhecidas por “transições” e podem ser entendidas como trajetórias tecnológicas conduzidas por agentes de sistemas sociotécnicos. Esta teoria entende que, a partir destas trajetórias, é possível integrar aos sistemas de normas, regras e padrões de boas práticas conduzidos por agentes (Sistemas sociotécnicos), as noções de sustentabilidade (MARKARD et al., 2012). Em conformidade com o que sustentam estes autores, os agentes condutores destas trajetórias em direção às transições podem ser indivíduos ou coletividades. Os primeiros, na qualidade de formadores de opinião, os segundos, na qualidade de representantes de seus sistemas sociotécnicos podem compreender desde empresas, organizações sociais, associações públicas e privadas, sindicatos, conselhos profissionais, conselhos técnicos, dentre outros.

Associado a este contexto, a sociedade vê emergir a economia compartilhada. A economia compartilhada vincula-se a alternativas de sustentabilidade, pois adota práticas colaborativas disruptivas que sugerem uma “inteligência” de mercado voltada ao desenvolvimento sustentável.

Como tal, esta economia pode englobar múltiplas dimensões sociais a exemplo de valores, práticas e hábitos de consumo, bem como de consciência ambiental, qualidade de vida, desenvolvimento tecnológico e perspectivas econômico-sociais (HEINRICHS, 2013). Em razão desta multidimensionalidade, a literatura específica tende a identificar esta relação – Sustentabilidade versus Economia Compartilhada – de distintas formas. Algumas destas diferenciações são aqui apresentadas, no sentido

de demonstrar seus variados pontos de conexão. A sustentabilidade pode ser vista como propriedade inerente à Economia Compartilhada, isto é como parte integrante deste novo modelo econômico (BOTSMAN; ROGERS, 2011). Pode, também, configurar-se como um fim, um resultado a ser alcançado que tem na economia compartilhada seu guia ou caminho (HEINRICHS, 2013). Ou, ainda, como práticas do dia-a-dia cujas ações, diante de conflitos ou dificuldades, podem resultar em impactos positivos ou negativos à sociedade (COHEN; KIETZMANN, 2014). Adicionalmente, há estudos que buscam demonstrar que, a depender dos caminhos adotados pela economia compartilhada, ela poderá não levar ou ser indiferente à sustentabilidade (MARTIN, 2016).

Este modelo de economia compartilhada é capaz de cobrir uma variedade de negócios que se distinguem em complexidade e abrangência, pois aliam em sua composição organizacional tecnologia de ponta em comunicação e informação ao conceito de comunidades em rede, (BARDHI; ECKHARDT, 2012; DOWLING; KENT, 2015). Considera-se que tenha tido início no final da década de 90 e que sua ascensão econômica esteja associada ao aumento significativo de plataformas *online* e ao rápido desenvolvimento global de *startups* como Uber e Airbnb (MARTIN, 2016). Embora, até então, com impactos econômicos considerados uma incógnita, trata-se de uma economia que “compartilha” recursos na casa de bilhões de dólares (MARTIN, 2016). Talvez aí esteja a razão pela qual as empresas integrantes desta nova estrutura produzam uma série de debates que as colocam em evidência. Há, inclusive, previsões de que este novo mercado tenha um crescimento exponencial de rendimentos globais saltando da casa de US\$15 bi/ano para US\$335 bi/ano nos próximos dez anos (PRICE WATERHOUSE, 2015).

Apesar das tendências de crescimento e do aumento de interesse sobre o tema (ou talvez por isso), algumas opiniões, acerca de seus rumos e estratégias, porém, não seguem esta mesma unanimidade. Por um lado, há os que entendam economia compartilhada como “um gigante adormecido que aos poucos está acordando”, sob a ótica do muito que ainda está por vir em termos de estratégias, oportunidades comerciais e potencialidades sociais (HUGHES, 2013). Outros a enfatizam como “uma forma de empoderamento de cidadãos”, trazida pela acessibilidade para o empreendedorismo pessoal e profissional (KUCHARCZYK, 2013). Por outro lado, existem os que vislumbram a economia compartilhada como uma espécie de “neoliberalismo com esteróides”, dando a entender que se trata de uma atividade

capitalista cujos reais objetivos ficam ocultos em discursos de sustentabilidade (MOROZOV, 2013). Nesse sentido, Martin (2016) aponta que a economia compartilhada, ao habitar um espaço ainda não regulamentado, pode criar formas de competição desleal.

No Brasil não é diferente a tônica; ora é vista como reflexo do que a tecnologia e a inovação podem produzir e colocar à disposição na vida cotidiana das pessoas (MIGALHAS, 2016b); ora como “concorrência desleal e predatória” (ZARATTINI, 2016),

Na medida em que estas discussões se intensificam, maior a necessidade de se explorar, de forma sistemática tanto as implicações tecnológicas, sociais e econômicas da economia compartilhada como a sua relação com a sustentabilidade. Um campo que sugere a necessidade de contínuo aprofundamento e redirecionamento no modo como os sistemas sociotécnicos são incorporados por plataformas globais e nos caminhos adotados para responder a forças sociais e de mercado (AVITAL et al., 2014).

Neste estudo toma-se a direção de uma das vertentes da Teoria das Transições, designada pela sigla MLP (do inglês *multi-level perspective*). A MLP ou Perspectiva de Múltiplos Níveis estuda as transições por meio de sistemas sociotécnicos que interagem entre si abrindo espaço ou criando barreiras a mudanças estruturais. Sistemas sociotécnicos trazem um conceito ampliado de sistema que leva em consideração a difusão e o uso de novas tecnologias o que permite vislumbrar em conjunto o lado do provedor (do bem ou serviço) e seus subsistemas, bem como o lado dos usuários e respectivos subsistemas (GEELS, 2004). Divididos em três níveis ou escalas, estes sistemas classificam-se do menos para o mais abrangente em (1) nichos sociotécnicos, (2) regimes sociotécnicos e (3) cenários sociotécnicos (MARKARD et al., 2012).

A opção por esta teoria encontra fundamentos tanto em pesquisas da MLP como em estudos de economia compartilhada (SMITH; RAVEN, 2012; MARTIN, 2016). Estes estudos sugerem o enquadramento da economia compartilhada enquanto nicho sociotécnico capaz de influenciar e até modificar os sistemas mais abrangentes de regime e/ou cenário sociotécnicos (GEELS; SCHOT, 2007). Uma das formas de se verificar estas relações de influências se dá através da análise de componentes de empoderamento e de resistência. Pode-se considerá-los como estruturas de poder, isto é, formas de exercício do poder que são apropriadas por

agentes de sistemas sociotécnicos para controlar e mobilizar os recursos disponíveis em favor da (empoderamento) ou contra a (resistência) promoção de mudanças estruturais em seus sistemas. (AVELINO; ROTMANS, 2009; SMITH; RAVEN, 2012; GEELS, 2014; MARTIN, 2016).

Para a condução desta pesquisa, a escolha do objeto de estudo recaiu sobre a Uber, enquanto nicho sociotécnico de economia compartilhada e parte integrante do sistema sociotécnico brasileiro de mobilidade urbana. Buscou-se identificar discursos e trajetórias que vem emergindo com a chegada deste novo ator sob a ótica de perspectivas de empoderamento e de resistência. Os discursos foram identificados a partir da voz de veículos de mídia, assim como a de especialistas e do governo, através de *sites* especializados, e complementados por motoristas e usuários do serviço. Com isso, a questão de pesquisa proposta é a seguinte: quais e como se relacionam as estruturas de empoderamento e resistência envolvendo os agentes do sistema sociotécnico de mobilidade urbana desde a entrada da Uber?

3 OBJETIVO

Na intenção de atender a problemática contextualizada no item 2, propõe-se o objetivo geral e os específicos a seguir.

3.1 OBJETIVOGERAL

Para responder ao problema proposto por esta pesquisa, o objetivo geral estabelece-se por: analisar como estão organizadas as estruturas de empoderamento e resistência envolvendo os agentes do sistema sociotécnico de mobilidade urbana desde a entrada da Uber.

3.1.1 Objetivos específicos

- Levantar elementos identificadores de estruturas de empoderamento e resistência;
- Identificar as relações entre os componentes de empoderamento e de resistência;
- Apontar aspectos que possam influenciar trajetórias tecnológicas em direção a mudanças estruturais sociais;

4 JUSTIFICATIVA

O tema escolhido recai sobre a Economia Compartilhada. Uma espécie de paradigma emergente que se baseia no intercâmbio de capital, bens e serviços, por meio de plataformas de comunicação, nas quais os indivíduos se conectam para ter acesso a recursos, até então, subutilizados com custos de transação razoavelmente reduzidos (AVITAL et al., 2014). Ela apresenta-se como um fenômeno singular (ainda que espelhada em modelos cooperativos) no contexto socioeconômico, seja em níveis locais ou globais (HUGHES, 2013). Sua evolução está presente nas práticas diárias de uma sociedade e podem estar (ou estão) causando impactos, mexendo com estruturas de mercado estabelecidas, mobilizando sistemas sociais e tecnológicos (HEINRICHS, 2013; MARTIN, 2016). Já Denning (2014) situa a economia compartilhada como a terceira onda de negócios reinventados pela era digital ao lado da que possibilitou as compras online e da que estende o ciclo de vida de um bem possibilitando sua troca em mercados virtuais. O autor a considera uma economia de acesso cujos parâmetros e limites ainda estão por serem encontrados e cujos níveis aceitáveis de riscos e benefícios ainda estão por ser definidos. Seriam exemplos desta vanguarda, as globais Uber e Airbnb. Seus aplicativos permitem uma interação tangível com o mundo físico a partir de um mundo digital de interações “um-para-um” (GOBBLE, 2015). Ambas marcam presença em nível mundial, participam do mercado de ações e são enquadradas como empresas de serviços de comunicação e de desenvolvimento de aplicativos para internet (BLOOMBERG INSTITUTE, 2016). Um tema, portanto, da atualidade cujo escopo segue crescendo e gerando questionamentos.

Em sua pesquisa, Heinrichs (2013) destaca que os estudos acadêmicos, relacionados à economia compartilhada, ainda perdem em volume para as práticas e discursos públicos. Ele sugere a necessidade de maior fundamentação teórica até do próprio conceito de economia compartilhada, mas ressalta que é esta visão interdisciplinar que deve continuar sendo delineada tanto em ações práticas como em estudos acadêmicos (HEINRICHS, 2013). A razão disto pode estar no fato de que este campo, situado dentre as formas alternativas de economia, deixa entrever ainda de modo fragmentado questões que se voltam a aspectos os mais variados como os de ciência econômica, viabilidade econômica, formas de participação alternativa de mercado, políticas públicas, etc. (CAMPANA et al., 2014).

Assim, pelos desdobramentos e quantidade de interfaces que a economia compartilhada pode apresentar-se seus estudos devem ir além de seu contexto econômico e tecnológico, tal como foi ressaltado na delimitação do tema. Para que se possa compreendê-la, faz-se necessário inseri-la em um contexto maior que permita um olhar multidimensional que agregue também dimensões sociais, políticas, culturais, etc. Heinrichs (2013) argumenta que este olhar multidimensional pode ser fornecido a partir de elementos de sustentabilidade. Para ele há duas razões para que a sustentabilidade ingresse na agenda de pesquisas da economia compartilhada. A primeira é a existência de um corpo teórico, inter e transdisciplinar, já bastante desenvolvido e que pode contribuir para uma compreensão holística de um tema complexo e sistêmico. E a segunda, que complementa a anterior, sustenta que o enfoque predominante de pesquisas em ciência da sustentabilidade encaixa-se perfeitamente no conjunto de princípios que fundamentam a economia compartilhada como é o caso do “usar ao invés de possuir”.

Para Heinrichs (2013) esta é uma oportunidade de co-construção e acompanhamento da evolução da economia compartilhada pelas lentes das ciências da sustentabilidade. Em sua própria pesquisa, Martin (2016) seguiu esta mesma linha de raciocínio ao utilizar a lente da teoria das transições. Uma aplicação que se revelou, segundo o autor, um importante instrumento de análise de conflitos e consensos acerca de quais caminhos parece estar adotando a economia compartilhada.

Ao mover as lentes para uma visão macro, embora a agenda de pesquisas se amplie, é possível delimitar sob que ótica se pode responder a temas emergentes que envolvam uma economia compartilhada sustentável. Heinrichs (2013) em seu estudo apresenta alguns tópicos de relevância para pesquisas futuras, dentre os quais destacamos a que sugere um referencial teórico e empírico que explore as forças que impulsionam e as que obstruem a economia compartilhada nas suas diferentes dimensões. Nesta linha, Martin (2016) trabalhou as relações de empoderamento e de resistência percebidas em discursos de agentes que integram os sistemas sociotécnicos vinculados à economia compartilhada.

E, a o identificar estruturas de poder que, ora impulsionam, ora obstruem atividades, pode-se colaborar para oferecer aos agentes de sistemas sociotécnicos, agentes de políticas públicas e outras partes interessadas, um instrumento de análise que abrange o fator humano e suas implicações. Com tais referenciais em mente, acredita-se ser relevante oferecer esta visão colaborativa que permita vislumbrar os

componentes de empoderamento e de resistência. Além de identificar o modo como atuam os agentes e a potencialidade (ou não) destes atos enquanto formas de transição (mudanças estruturais) sustentáveis para o sistema sociotécnico de mobilidade urbana no contexto brasileiro.

5 REFERENCIAL TEÓRICO

Este referencial teórico tem fundamento na teoria das transições sob a perspectiva de múltiplos níveis (MLP) com enfoque na análise de componentes de empoderamento e de resistência que possam influenciar mudanças estruturais em sistemas sociotécnicos na transição para um desenvolvimento social sustentável.

5.1 TEORIA DAS TRANSIÇÕES

A Teoria das Transições tem como objetivo compreender como sociedades e economias são e como podem ser transformadas (MARTIN, 2016). Seu campo de atuação volta-se para o encontro de soluções tecnológicas deliberadamente sustentáveis que conduzam a transições, isto é, que levem a mudanças estruturais em sistemas sociais (AVELINO; ROTMANS, 2009; GEELS, 2010; WEBER; ROHRACHER, 2012).

As transições podem ser caracterizadas como transformações sociais que ocorrem de maneira gradual, seja na sociedade como um todo, seja em subsistemas estruturalmente complexos. Elas resultam da dinâmica recíproca de múltiplos fatores que se moldam mutuamente sem deixar de ter suas próprias trajetórias de desenvolvimento (KEMP et al., 2002).

Smith, Vob e Grin (2010) advertem, porém, que dado o tamanho e extensão, as demandas advindas deste contexto não conseguem, por si só, atender a questões emergentes de sustentabilidade, pois estas transformações tendem a ser mais incrementais (desenvolvimento moderado) do que radicais (desenvolvimento acelerado). E postulam que esta é a razão pela qual a atenção se volta para processos de intervenção que possam fazer frente aos desafios e levem a transformações essenciais para que resultem em efetivas transições para o desenvolvimento sustentável.

A observação destas transformações essenciais tornou-se, deste modo, um campo de estudo específico dentro das ciências sociais: o de transições para o desenvolvimento sustentável. O enfoque está na análise de mudanças estruturais, isto é, em “processos de mudança social nos quais sistemas sociais são estruturalmente transformados” (AVELINO; ROTMANS, 2009, p. 543).

Os fundamentos para a conceitualização e estudos de caráter empírico e teórico em transições para o desenvolvimento sustentável residem nos chamados sistemas sociotécnicos (MARKARD et al., 2012).

Geels (2004) explica que os sistemas sociotécnicos distinguem-se de sistemas de inovação setoriais. Estes últimos, via de regra, enfatizam o desenvolvimento do conhecimento (lado do provedor), enquanto que os primeiros levam em consideração a difusão e o uso das novas tecnologias. Este conceito ampliado de sistema permite incluir ao componente “inovação”, o ambiente do usuário (lado da demanda) e tornar centrais o uso e a funcionalidade, por exemplo, de transporte, comunicação, habitação, etc.

Cada sistema sociotécnico está deste modo, formado por redes de agentes, instituições, artefatos e conhecimento. Agentes compreendem indivíduos ou grupos e também empresas, organizações, organismos, associações, etc. As instituições são o conjunto de normas, regulações e padrões de boas práticas. Artefatos são os bens de caráter material, manufaturados pelo homem como, por exemplo, maquinários, aparelhos, instrumentos e mecanismos (MARKARD et al., 2012). O conhecimento é o elemento que permeia todos os demais elementos dos sistemas e é refinado pela construção cumulativa da aprendizagem (GEELS, 2004).

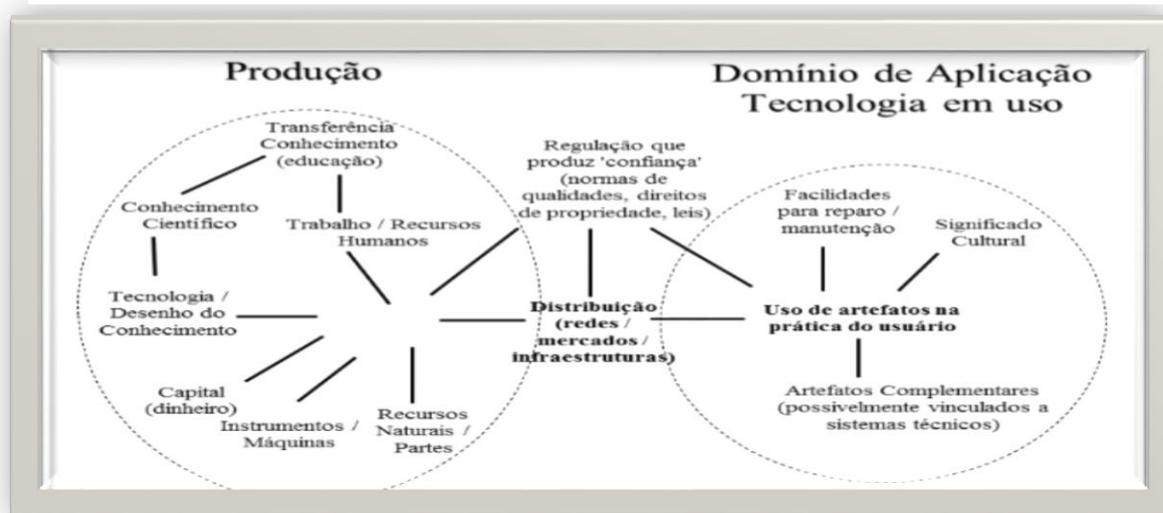
A representação dos recursos e elementos que transitam nestes sistemas pode ser visualizada na Figura 1. Há uma conexão entre os provedores de produtos, bens e serviços tecnológicos e aqueles que dominam o uso da tecnologia.

O momento da transição é descrito como:

[...] aquele em que [os sistemas sociotécnicos] saem de um estado dinâmico de equilíbrio para outro por meio de uma sequência de etapas que se alternam entre dinâmicas relativamente lentas e rápidas [para formar] um padrão não-linear (AVELINO; ROTMANS, 2009, p. 544).

De regra, estes processos se desdobram em intervalos longos de tempo (50 anos ou mais) deixando emergir novos produtos, serviços, modelos de negócios, organizações que, tanto podem parcialmente complementar, como substituir aqueles existentes (MARKARD et al., 2012).

Figura 1 - Recursos e elementos básicos de sistemas sociotécnicos



Fonte: Versão traduzida de Geels (2004).

O núcleo central dos estudos de transições para o desenvolvimento sustentável está na promoção de mudanças estruturais em sistemas sociais nos quais o poder é exercitado tanto no sentido do controle sobre os recursos disponíveis, como na capacidade de mobilizá-los. Um exercício cuja “influência na sociedade não é apenas social, cultural, institucional ou política, mas também, econômica, ecológica e tecnológica” (AVELINO; ROTMANS, 2009, p. 544).

Uma transição sustentável requer:

[...] acima de tudo, uma transição para uma sociedade sustentável exigirá novos conhecimentos e uma nova infraestrutura de conhecimento [...] transdisciplinar [que permita seu eficaz] desenvolvimento, distribuição e utilização [...] sobre as transições e sistemas de inovação [que terão] lugar no cruzamento da ciência, da política e da prática (ROTMANS, 2005, p. 61).

Apresenta-se, portanto, como o caminho para um “novo” conhecimento que se utiliza de uma perspectiva multidisciplinar.

A Teoria das Transições traz consigo a noção de sistemas de inovação tecnológica e social (sistemas sociotécnicos) com potencial para promover ou deter transformações estruturais. São várias as vertentes sendo desenvolvidas a partir da Teoria das Transições. A Perspectiva de Múltiplos Níveis é, dentre essas, a que se enquadra no escopo pretendido para esta pesquisa, razão pela qual será abordada na seção seguinte. Esta perspectiva considera a existência de interações entre

sistemas sociotécnicos escalonados e costuma ser designada pela literatura científica pela sigla MLP.

5.1.1 Perspectiva de múltiplos níveis - MLP

Na MLP, as transições para o desenvolvimento sustentável são explicadas pela dinâmica de três diferentes níveis sociotécnicos. Os nichos que podem ser entendidos como mercados específicos ou domínios de aplicação cujo espaço é protegido para permitir o desenvolvimento de inovações radicais sem as pressões do sistema sociotécnico prevalecente. Na sequência, os regimes vigentes formam a segunda camada de sistemas sociotécnicos; este conceito se fundamenta na ideia de que sua estrutura impõe uma lógica de mudanças incrementais (em oposição a radicais) ao longo das trilhas tecnológicas de desenvolvimento já consagradas. Por último, os cenários (ou horizontes) globais formam a macroestrutura de processos cujos elementos colocam pressão sobre os regimes e, com isso, abrem oportunidades para que os nichos “quebrem” esta hegemonia e promovam transformações importantes em direção à sustentabilidade (MARKARD et al., 2012).

Dentre os fundamentos da MLP está o de compreender e possibilitar a transformação de práticas “não sustentáveis” em “sustentáveis”. Para isso, considera as interações entre os três níveis de escalas (nicho, regime e cenário) de sistemas sociotécnicos que constituem uma sociedade. Segundo Kemp et al. (2002) estes processos de mudanças, que levam à transformações estruturais, não se dão em razão de causas determinísticas ou únicas, mas pela combinação de fatores. Esta perspectiva vê as transições, portanto, como o resultado de processos externos (exógenos) e internos (endógenos) que devem andar juntos.

Cada um dos sistemas sociotécnicos contêm uma combinação de mecanismos de reforço que levam em conta fatores de tempo e escala (KEMP et al., 2002). Um modelo que indica que processos de mudança transformativa podem ser compreendidos em termos de interações entre as estruturas de múltiplos sistemas sociotécnicos que constituem uma sociedade (MARTIN, 2016).

Geels (2002) informa que esta é uma proposição baseada em modelos teóricos cuja origem data do final dos anos 90 e cujos conceitos foram delineados em artigos publicados a partir de 1994. Dentre os principais artigos citados como seminais estão

os seguintes: Kemp, 1994; Schot, Hoogma e Elzen, 1994; Rip e Kemp, 1998; Kemp, Schot e Hoogma, 1998 e, ainda, Geels e Kemp, 2000.

Importante para a compreensão da perspectiva de múltiplos níveis é a noção de sistemas sociotécnicos. Geels e Schot (2007) relatam que a origem de sistemas sociotécnicos advém de estudos realizados por Nelson e Winter (1977) nos quais se propunham a explicar o desenvolvimento de padrões associados a trajetórias tecnológicas em uma comunidade de engenheiros. Este sistema foi, inicialmente, denominado de regime tecnológico. Na sequência, estudos sociológicos voltados à tecnologia começaram a dar uma maior amplitude a este modelo argumentando que também cientistas, legisladores, usuários e demais grupos de interesse específico contribuem para uma padronização do desenvolvimento tecnológico. Esta comunidade ampliada de grupos sociais e seu respectivo alinhamento de atividades é levada em conta para a conceitualização dos sistemas sociotécnicos na perspectiva de múltiplos níveis.

A MLP vê as transições como resultado de desenvolvimentos exógenos (externos ao ambiente de inovação) e endógenos (internos ao ambiente de inovação). Nesta perspectiva, as transições surgem de interações entre processos em três níveis que se inter-relacionam entre si. Destas interações podem emergir dinâmicas ou processos de aprendizagem e melhorias que conduzirão a mudanças no conjunto de práticas ou regras socialmente aceitas e, ao longo de um certo tempo, em cenários de caráter mais global (RIP; KEMP, 1998; GEELS, 2004; GEELS; SCHOT, 2007; MARKARD et al., 2012). Ou, ainda, complementarmente, as transições “surgem quando as dinâmicas, nestes três níveis, vinculam-se e reforçam-se mutuamente” (GEELS, 2004, p. 916).

Alguns fatores-chave são fundamentais para esta perspectiva dinâmica, em especial o tempo e suas escalas (ou níveis) nos quais transitam várias dimensões e interações (KEMP et al., 2002; GEELS, 2004). O tempo permite analisar a situação dos processos de mudança à medida que vão afetando o status quo até que um novo equilíbrio dinâmico se estabeleça. Kemp et al. (2002) destacam quatro etapas ou fases que vão tornando visíveis e sedimentadas as inovações: pré-desenvolvimento, decolagem, aceleração e estabilização. Na primeira fase, embora ainda não “visíveis”, já há sementes de mudança a germinar. O status quo começa a ser desafiado na segunda fase; é o momento em que há uma base maior de aplicações para a inovação proposta o que permite ampliar a rede de apoiadores e financiadores. A terceira fase

apresenta mudanças estruturais visíveis pelo acúmulo de desenvolvimentos que se reforçaram reciprocamente em aspectos econômicos, socioculturais, tecnológicos, ecológicos e institucionais. É quando ocorrem os processos coletivos de aprendizagem, difusão e incorporação. Finalmente, na última etapa, a velocidade das mudanças vai se reduzindo para, então, estabilizar-se.

O fenômeno de transições para o desenvolvimento sustentável é, ainda, analisado por meio de escalas que são representadas pelos três níveis sociotécnicos já apresentados: cenários, regimes e nichos. Avelino e Rotmans (2009) destacam no que tange às escalas, a ideia de agregação ou funcionalidade em cada um dos níveis. A funcionalidade é encontrada a partir da maior ou menor interação existente entre agentes, estruturas e boas práticas as quais estão intimamente entrelaçadas. São funcionais as perspectivas de múltiplos níveis – e não espaciais ou geográficas – porque estão interconectadas, aninhadas em múltiplas relações. Neste sentido, considerada uma escala de agregação funcional, quanto mais alinhados estiverem seus membros e relacionamentos, mais lenta será a dinâmica de interações entre agentes, estruturas e boas práticas e vice-versa (ROTMANS, 2005).

Segue uma breve caracterização de cada nível (ou escala) observando, contudo, que a dinâmica de transição não começa em um lugar determinado, mas em locais disseminados em distintas escalas (ROTMANS, 2005). Importante observar-se também que, embora estes conceitos limitem-se a uma descrição analítica e não ontológica da realidade, tal categorização sugere a possibilidade de compreender como e quando podem ocorrer transições (MARKARD et al., 2012). Parte-se do nível macro (cenários sociotécnicos), passando pelo nível meso (regimes sociotécnicos) e chegando até o nível micro (nichos).

Cenários sociotécnicos (*landscape*) são os sistemas que dão a sustentação às sociedades e compreendem tanto elementos materiais como imateriais, tais como: infraestrutura, valores, crenças, macroeconomia, demografia, ambiente, etc. (KEMP et al., 2002). Neles os fatores contextuais influenciam o desenvolvimento tecnológico, com pouca ou nenhuma intervenção “direta” de seus agentes (KEMP et al., 2002). Estes sistemas formam o “tecido social” profundamente incorporado na cultura, nos valores e no paradigma econômico prevalecente de uma sociedade (MARTIN, 2016). Em seu nível macro, os cenários tomam espaço e caracterizam-se por elevada autonomia e tendência de crescimento relativamente lenta. Como tendências globais neste nível podem ser citadas globalização, individualização, mudanças de cenário

político e cultural, mudanças de paradigmas, atuação de agentes transnacionais como Nações Unidas, Organização Mundial do Comércio e acordos globais como o Protocolo de Kyoto e o Acordo Geral sobre Comércio de Serviços (ROTMANS, 2005).

Regimes sociotécnicos representam o elemento central da escala; o conjunto que regula este sistema está implícito em práticas, regras e papéis desempenhados em seu contexto (KEMP et al., 2002). Regimes sociotécnicos são formados por conjuntos de regras de senso comum construídas para atender e dar estabilidade a uma tecnologia dominante (GEELS, 2002). São aqueles sistemas prevalecentes que atendem às necessidades da sociedade e que incluem consumo, produção, comunicações digitais, sistema de transporte, etc. (MARTIN, 2016). Rotmans (2005) acrescenta, adicionalmente, que os regimes se caracterizam por resistência a mudanças e a inovações; neste nível intermediário (*meso level*) coexistem práticas, regulações e interesses dominantes compartilhados por determinado grupo de agentes. A formação dos regimes sociotécnicos tem, portanto, o objetivo de resistir para manter o status quo, isto é, para manter intacta a configuração vigente (KEMP et al., 2002).

Nichos sociotécnicos congregam os espaços reservados a práticas e tecnologias ainda não padronizadas; as inovações nascem e amadurecem nestes espaços. Inovações neste contexto incluem as tecnológicas, as que produzem novas formas de governança e, também, as que disponibilizam novas práticas como as que emergem na economia compartilhada (KEMP et al., 2002). Os nichos podem ser compreendidos como aqueles nos quais seus agentes mantém-se em espaços relativamente protegidos, embora precários, para que seja possível o desenvolvimento de novos formatos, novas aplicações e novas tecnologias (KEMP et al., 2002; MARTIN, 2016).

Os nichos, que estão no nível micro, caracterizam-se essencialmente pelo não-conformismo, condição que lhes permite crescerem a partir de novas iniciativas, novas técnicas, novas formas de cultura e de gestão (ROTMANS, 2005). Este nível é aquele que se constitui de espaços protegidos de práticas e tecnologias não padronizados dentro dos quais as novidades nascem e amadurecem.

Novidades, neste contexto, podem ser entendidas como as que advêm de inovações tecnológicas, de novas formas de governança ou, também, de novas práticas como as que emergem da economia compartilhada (KEMP et al., 2002). Rotmans (2005) alerta que, nestes níveis micro cuja evolução ocorre no curto prazo,

é grande a possibilidade de uns seguirem aos outros em rápida ascensão e, logo em seguida, desaparecerem. Kemp et al. (2002) consideram que a razão pela qual isto pode ocorrer, está relacionada a dois elementos: a demanda por recursos e o cumprimento de alguns critérios de seleção específicos. Ou seja, as mudanças em sistemas sociotécnicos derivam em razão de deslocamento de pressões de seleção nos sistemas e da coordenação de recursos disponíveis - dentro e fora dos sistemas - para adaptar-se a estas pressões (SMITH et al., 2005).

As pressões de seleção consistem de (1) fatores econômicos como competitividade, impostos, encargos, regulação; (2) do desenvolvimento em nível macro de aspectos sociais, econômicos e políticos (basicamente, envolvem deslocamentos demográficos, aumento da cultura de consumo, modelo neoliberal de globalização, etc.) e, (3) de pressões de nichos de inovação ainda não totalmente estabelecidos com vistas a constituírem um “novo” sistema sociotécnico.

Enquanto os regimes sociotécnicos apresentam-se estáveis e alinhados, as inovações radicais têm chances de permanecerem encapsuladas. As “janelas” de oportunidade surgem de manifestações de tensões e divergências nas atividades de grupos sociais e de regimes sociotécnicos como um todo. Elas podem surgir em quaisquer dos níveis e servir de vantagem competitiva para uma eventual substituição do sistema que, até então, exercia seu domínio.

Geels (2004) considera algumas possíveis razões para a existência destas pressões. Há pressão de cenários globais em regimes sociotécnicos, por exemplo: em reestruturações internas para atender a questões climáticas, em mudanças culturais de caráter amplo no que tange a valores e ideologias, em coligações políticas. Problemas internos de ordem técnica podem acionar seus agentes a explorar e investir em novos direcionamentos; neste caso, requer uma percepção conjunta da perda de confiança nas tecnologias existentes e da necessidade de se buscar alternativas às mesmas. Grupos sociais também podem exercer pressões, considerados os efeitos e externalidades negativas provocadas pelas tecnologias vigentes (impacto ao ambiente, riscos à saúde, questões de segurança); de regra, a necessidade surge de pressões de consumidores e de medidas regulatórias que busquem atendê-las. A preferência dos usuários também pode ser um fator de tensão quando os sistemas existentes não conseguem atender a suas demandas sejam econômicas (preço), sociais (segurança, saúde, etc.) ou pessoais (interatividade com novas funcionalidades tecnológicas). Há, ainda, as estratégias competitivas de

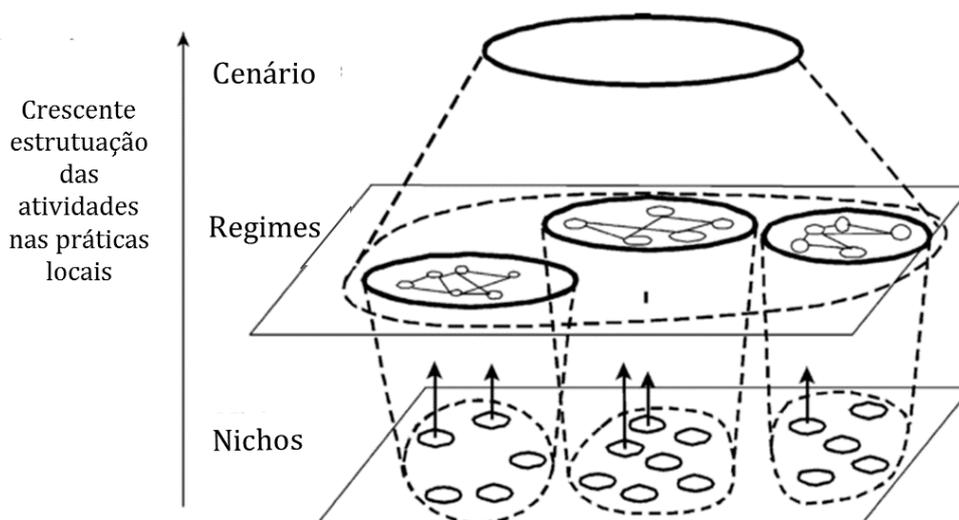
mercado cujos movimentos podem acelerar o processo de desenvolvimento de novas tecnologias conduzindo aos chamados efeitos “dominó” e “de adesão”.

Rip e Kemp (1998) descrevem alguns elementos que colaboram na fundamentação da perspectiva de múltiplos níveis. São, portanto, importantes para uma melhor delimitação, no contexto da MLP, as noções de nicho, de dinâmicas, de coevolução, de assimetrias de poder e de tecnologia.

No que concerne à perspectiva de múltiplos níveis, quaisquer transições em direção à sustentabilidade dependem do que acontece no nicho (VOB et al., 2009). Este sistema sociotécnico traz implícita a metáfora de nichos evolutivos, como os apresentados em biologia: a noção de células que, no decorrer de seu crescimento, ramificam-se, criam conexões transversais e múltiplas interações. Esta pode ser a razão pela qual seus analistas costumam descrevê-los como espaços protegidos, pois estão ligados a ambientes mais amplos.

Neste sentido, nichos podem ser assim conceituados como “domínios limitados e relativamente fáceis e/ou vantajosos de aplicação e desenvolvimento posterior que consistentemente determinam que passos devem ser tomados de forma produtiva” (RIP; KEMP, 1998, p. 357). Uma representação dos diferentes níveis de sistemas sociotécnicos e suas escalas pode ser visualizada na Figura 2. Enquanto no nível micro de nichos sociotécnicos as operações se dão de modo mais independente, observe-se o entrelaçamento dos sistemas no nível intermediário de regimes sociotécnicos.

Figura 2 - Diferentes níveis de sistemas sociotécnicos



Fonte: Versão traduzida de Geels(2004).

Por dinâmicas se entendem as múltiplas possíveis configurações que podem ocorrer em cada um dos níveis sociotécnicos. A saber, maior mobilidade nos nichos; práticas institucionalizadas nos regimes e valores culturais de uma sociedade nos cenários sociotécnicos. Como resultado destas dinâmicas, as tecnologias emergentes vão encontrando novas aplicações, tornando-se mais robustas, estabelecendo os critérios de competitividade para outras tecnologias, até que passam a integrar o nível de cenários sociotécnicos. É assim que, “tendo quebrado um conjunto de relações sociotécnicas, vão agora [os nichos] fixar outras” (RIP; KEMP, 1998, p. 389).

Os processos de transformação, tanto em contextos sociais como tecnológicos, podem ser vistos como coevolução. Rip e Kemp (1998) delinearam algumas diretrizes que permitem compreender como os processos pelos quais se dá esta evolução compartilhada: (1) a utilidade e a forma com a tecnologia está incorporada na sociedade podem se modificar com o passar do tempo e levar a inter-relações não supostas ou previstas em momento anterior; (2) tecnologias emergentes, de regra, apenas sobrevivem porque mantidas em espaços relativamente protegidos até que consigam fazer frente às dominantes; e (3) processos de evolução tecnológica e social podem ser entendidos como aqueles em que problemas e conflitos são gradualmente superados em face de processos de adaptação do qual participam múltiplos agentes.

Existem, também, assimetrias de poder no jogo do desenvolvimento social e tecnológico: um dilema entre conhecimento e controle que atinge a todos os intervenientes do processo. Rip e Kemp (1998) consideram a necessidade de um prévio olhar às interações estratégicas, assimetrias de informações e múltiplos objetivos existentes entre setores industriais, governo e demais agentes que participam deste contexto de incerteza. Pois, salientam, não é porque a tecnologia siga sendo continuamente remodelada que a mesma esteja fora de controle; ocorre que a dinâmica de controle pode não levar a resultados aceitáveis.

Conforme Kemp e Loorbach (2007) coevolução está relacionada com desenvolvimento sustentável tendo em conta que interações em subsistemas sociais influenciam as dinâmicas de subsistemas sociais específicos e levam a mudanças de padrões pré-estabelecidos. Assim, podem [e devem] ser observados processos de coevolução entre ciência e tecnologia, entre cultura e tecnologia, entre sociedade e tecnologia e, também, em transições sociais de caráter mais amplo.

Por último, os estudos em MLP, salientam aspectos referentes ao conceito de tecnologia. Há implicações da tecnologia nas mudanças climáticas globais as quais podem apresentar-se “como fonte de problema, como possível solução e como um instrumento de medição e análise” (RIP; KEMP, 1998, p. 328). Para estes autores compreender a natureza e a dinâmica destas implicações é essencial para que se possam propor soluções tecnológicas deliberadamente sustentáveis. Assim, é preciso buscar respostas no modo como a tecnologia é forjada a partir de forças sociais, econômicas e políticas que se assemelham. E, modo contínuo, na forma como as tecnologias e os sistemas tecnológicos traçam o perfil das relações humanas e das sociedades. Rip e Kemp (1998) caracterizam tecnologia enquanto configurações para que também sejam nela incluídos outros elementos. Em oposição, portanto, a um conceito mais instrumental desta terminologia, para a MLP tecnologia inclui artefatos, procedimentos e pessoas.

Estudos em perspectivas de múltiplos níveis associadas a transições para o desenvolvimento sustentável deixam clara a importância da tecnologia. Cada vez mais, a tecnologia toma seu espaço em estratégias globais ou locais, públicas ou privadas, de grupos sociais, de organizações e de novos entrantes. Talvez o que permaneça, ainda hoje, um desafio seja “avaliar o que é progressivo e o que é conservador sobre tecnologia para, então, colocar em ação um debate político e público tecnologicamente esclarecido” (RIP; KEMP, 1998, p. 392).

Ao longo destas duas décadas de pesquisas, a MLP tem se proposto a refinamentos conceituais, posto que alguns aspectos quanto a sua aplicabilidade tem sido objeto de discussões. Tomando tais críticas de forma construtiva, os principais pontos debatidos podem ser resumidos nos seguintes: (1) a falta de agência, (2) operacionalização dos regimes, (3) tendência para modelos de mudança de baixo para cima (4), epistemologia e estilo explicativo, (5) metodologia (6) cenário sociotécnico como categoria residual e (7) ontologias estáveis versus níveis hierárquicos (GEELS; SCHOT, 2007; GEELS, 2011).

Estes autores rebatem a noção de abordagens excessivamente funcionalistas que não dão o devido enfoque aos agentes. Eles asseguram que há o envolvimento destes em duas dinâmicas simultaneamente presentes no campo organizacional. A primeira diz que “regras mudam indiretamente através da seleção de variações de produtos no mercado” e a segunda informa que os “agentes diretamente negociam as regras nas comunidades” (GEELS; SCHOT, 2007, p. 404). Em ambas, seja direta ou

indiretamente, não há dúvidas do quão implicados no processo estão seus atores. É preciso, contudo, que se diga que nem todas as formas de agência estão plenamente desenvolvidas em MLP. Enquanto a racionalidade limitada, que inclui rotinas, pesquisa e aprendizado por tentativa e erro, e as atividades interpretativas estão mais desenvolvidas, há algumas, ainda, por evoluir neste contexto tais como a escolha racional, as lutas de poder, e atividades discursivo-culturais (GEELS, 2011).

Uma série de críticas diz respeito à operacionalização e especificação dos regimes (GEELS, 2011). A principal crítica é a de que os níveis são essencialmente conceituais e descritivos o que torna difícil delimitar suas fronteiras e, conseqüentemente, definir seus tópicos de análise. Os autores argumentam que é preciso reconhecer um contexto organizacional mais amplo para compreender as descontinuidades tecnológicas de um dado sistema sociotécnico. Ou seja, a análise deve ser operacionalizada escalonadamente, a partir do nível empírico que se queira abordar, observando-se o conjunto de comunidades que interagem entre si e se manifestam por práticas sociais, políticas, cultura, etc., em um dado sistema sociotécnico (GEELS; SCHOT, 2007).

Geels (2011) considera ser mais frutífera a análise de transições para o desenvolvimento sustentável se a atenção estiver voltada às múltiplas interações entre os sistemas sociotécnicos. Observa, contudo, que há ainda poucos estudos que consideram as influências positivas ou negativas de outros regimes no regime focal o que poderia ser um tópico promissor para futuras pesquisas.

A crítica à demasiada ênfase ao nicho, em especial aos possíveis vieses em torno de modelos “de baixo para cima” (*bottom-up*) como foco de mudanças foi também contraposta. Para Geels e Schot (2007) a perspectiva em múltiplos níveis avalia distintamente as variáveis que afetam os domínios sociotécnicos de cenários globais e de nichos. Há, portanto, uma conjuntura de múltiplos desenvolvimentos e de múltiplas interações que podem ser confrontados evitando-se quaisquer vieses que a noção de nicho possa trazer consigo. Para contrapor possíveis vieses é preciso que se dê, explicitamente, atenção aos processos em curso tanto de regime sociotécnico como de cenário sociotécnico sob análise (GEELS, 2011).

Quanto à epistemologia e estilo explicativo, a MLP tem como objetivo fornecer um modelo de caráter geral ou global que fornece alguns padrões específicos para análise. Geels (2011) considera, porém, que pesquisas neste sentido poderiam apontar para a identificação de padrões e componentes que permitam articular um

caminho epistemológico do meio entre leis e correlações estatísticas (funcionalistas) e ênfase na complexidade, contingência, fluidez, desordem e ambiguidade (construtivistas).

O uso de fontes de dados secundárias e de estudos de caso singulares são pontuados como críticos no que tange à metodologia. A MLP é essencialmente uma teoria que trata de processos e “teorias de processos tendem a ter uma ontologia mais complexa, mas com uma metodologia menos desenvolvida” (GEELS, 2011, p. 36). O dilema persiste, o que não implica dizer que as pesquisas em transição não podem beneficiar-se de outros métodos de aplicação tais como estudo de casos múltiplos, análise evento-sequencial, análise de redes, modelos baseados em agentes, etc. Desde que, falando-se de fenômeno complexo como o de transições, não se reduzam suas análises a procedimentos mecanizados que limitem a interpretação criativa de seus elementos (GEELS, 2011).

Outro aspecto também objeto de crítica está em situar os cenários sociotécnicos como uma categoria residual. Esta parece ser uma censura aceitável na medida em que o conceito, características dinâmicas e interações destes cenários com os regimes sociotécnicos requerem uma maior investigação (GEELS, 2011).

Geels (2011) argumenta que se presume a ideia de um mundo “plano” sob o ponto de vista ontológico, a noção de níveis e, mais especificamente, a de hierarquia entre os sistemas sociotécnicos é efetivamente passível de crítica. Ocorre que os diferentes graus de estruturação de práticas locais associados a diferentes graus de estabilidade não são necessariamente hierárquicos. Neste caso, a metáfora de hierarquia aninhada, embora atrativa, não retrata necessariamente as circunstâncias que levam ao desenvolvimento de nichos. “Nichos sociotécnicos muitas vezes podem formar-se fora dos limites de seu regime sociotécnico [...] e as relações [entre cenários e] regimes (e nichos) também não são necessariamente hierárquicas” (GEELS, 2011, pp. 37–38).

A MLP enquanto referencial teórico é, portanto, multifacetada e complexa o que sugere muito por fazer nos próximos anos. Geels (2011) considera que há circunstâncias singulares e diferenciadas neste campo de pesquisas, mas isto não significa que exista um único modo de análise das transições. O que se propõe a partir desta perspectiva de múltiplos níveis é (1) fazer um acompanhamento dos desdobramentos de múltiplos processos e (2) analisar aspectos como conjuntura,

sincronicidade e natureza das interações que fomentem mudanças estruturais nos múltiplos sistemas sociais.

5.1.2 Estruturas de poder: empoderamento e resistência

As estruturas de poder são componentes inerentes a processos de transições. De regra, há um pressuposto de que os regimes exercem poder sobre os nichos. Embora relevante esta não é uma condição necessária. Avelino e Rotmans (2009) apontam, pelo menos, duas razões que levam a perceber que os nichos também exercem poder sobre os regimes. São várias as fontes pelas quais é possível apropriar-se de recursos que dão acesso ao exercício de poder como, por exemplo, capacidade intelectual, competências, elementos e equipamentos materiais, aporte financeiro, etc. Mobilizar a todos estes recursos conjuntamente não é possível nem aos regimes, nem aos nichos sociotécnicos. Haverá, assim, certo equilíbrio de forças e quem detiver o maior volume de recursos ou puder aplicá-los em maior intensidade, em um ou outro momento, terá certo domínio.

Outra razão a ser levantada é a de que se pode reconhecer como são aplicados ou como seus agentes apropriam-se dos recursos por quem os utiliza. Conforme Avelino e Rotmans (2009) esta condição justifica-se porque se aplicados pelos regimes a energia de poder busca manter o *status quo*. Do contrário, quando aplicados pelos nichos os recursos dão enfoque à criação, reorganização, reestruturação.

Neste jogo de forças, a ocorrência de instabilidades a exemplo de entrada em novo mercado, competitividade acirrada entre organizações ou inovações disruptivas, leva a perdas sistêmicas de poder. Nestas condições, Avelino e Rotmans (2009) sugerem que os nichos podem responder (exercitar seu poder) mais rapidamente do que os regimes e representar um ponto de partida para o aparecimento de transições (mudanças estruturais) que levem à sustentabilidade. Em circunstâncias assim, os nichos vão mantendo sua condição de ameaça ao *status quo* dando sustentação ao processo de transição.

Após um tempo de maturação, haverá uma nova fase de estabilidade e consequente reconfiguração dos regimes associados a estes nichos de inovação. Avelino e Rotmans (2009) ressaltam, contudo, que se trata de um processo não-linear, o que implica “descobrir como as estruturas de poder podem se dar [e] entender como,

porquê e quando elas mudam” de forma contínua (AVELINO; ROTMANS, 2009, p. 564).

Uma forma de identificar estas estruturas de poder está em observar como elas se apresentam como seus agentes controlam e mobilizam os recursos disponíveis. Em outras palavras, está em reconhecer os componentes de empoderamento, por meio dos quais os agentes apropriam-se de recursos que lhes estão acessíveis, tanto ativa quanto passivamente. O empoderamento, deste modo, é o meio pelo qual se pode observar níveis de transformações estruturais em sistemas sociais (AVELINO; ROTMANS, 2009).

Segundo Avelino e Rotmans (2009) o empoderamento compreende formas de controle (apropriação) dos recursos disponíveis. Podem deste modo, apresentar-se por meio de (1) consciência de onde e com quem obter ou criar recursos; (2) tomada de decisões por sinergia ou por antagonismo quanto a regulações, proibições, subsídios, contestações, modelos de gestão, etc.; (3) uso de habilidades e competências; e, ainda, (4) querer fazer (vontade).

As estratégias discursivas dos agentes de regimes e de nichos sociotécnicos deixam transparecer estes componentes de empoderamento. Para Geels e Schot (2007) tais estratégias que requerem habilidades interativas. O processo ocorre com (1) agentes locais com (2) aptidão para tomar ações que irão promover uma sequência de (3) eventos (processos) utilizando um conjunto de habilidades interativas ou recursos. De regra, salientam estes autores, é na dimensão local que tais eventos acontecem, correndo em paralelo à global. E nela há quatro modos de se aplicar os recursos disponíveis (habilidades interativas) e, conseqüentemente promover processos de transformação, mudanças estruturais em sistemas sociais. Por meio de (1) escolhas racionais, (2) interpretação, (3) estruturas de poder e (4) usos e costumes. Partindo-se dos extremos, a primeira compreende a (1) racionalidade lógica individual que analisa a relação custo x benefício, os interesses pessoais e preferências e a última (4) a racionalidade lógica coletiva de padrões sedimentados na sociedade. Já as formas intermediárias compreendem respectivamente (3) áreas de convergência, representada pela construção coletiva de significados das múltiplas escolhas racionais e (4) áreas de conflito que envolvem as estruturas de poder. O empoderamento pode ser, assim, pela incorporação de habilidades interativas.

Também Smith e Raven (2012) exploram a noção de empoderamento. Eles a analisam sob o ponto de vista do nicho de inovação. Em sua dinâmica, podem ocorrer

dois processos conforme a seleção seja mais estável ou mais dominante. Mantidas as condições de ambiente inalteradas, as inovações competitivas se dão por adequação e conformidade (*fit and conform*). Se as condições de ambiente, porém, forem as de domínio de uns sobre outros, as inovações terão caráter substancial e se apresentam na forma de extensão e transformação (*stretch and transform*).

Processos de empoderamento por adequação e conformidade, sob esta ótica, fazem com que os nichos sejam competitivos comparados às práticas sociais mais convencionais. Nestas circunstâncias, porém, podem-se elevar os níveis de pressão em aspectos econômicos, tecnológicos e mercadológicos, deixando relegadas as questões de sustentabilidade. Smith e Raven (2012) entendem que, nestes casos, o aspecto sustentável da inovação em si pode ser reduzido a níveis mínimos de modo a dar atenção às tantas outras tensões produzidas na necessidade de adequação e conformidade aos sistemas vigentes. Uma outra dificuldade nestes processos está em garantir que os nichos, enquanto espaços protegidos de inovação, não se atenham a interesses setoriais em detrimento do incentivo à acumulação dinâmica de capacidades (inovadoras) que promovam o desenvolvimento sustentável.

Smith e Raven (2012) consideram que nos processos de empoderamento que acontecem por meio de adequação e conformidade (ambientes estáveis) estão implícitos os de extensão e transformação (ambientes de tensões). Ocorre que estes últimos dependem de outros processos para que se possibilite uma efetiva mudança estrutural seja em regime seja em cenários sociotécnicos. É aqui que entram em cena os valores que se voltam a questões de sustentabilidade - meio-ambiente e justiça social, em nome dos quais os nichos são “chamados”. Esta intervenção tem o objetivo de resolver dinâmicas de instabilidades, conflitos e tensões que permeiam agentes e processos dos regimes sociotécnicos e, com isso, promover as devidas mudanças. O empoderamento advindo de processos de extensão e transformação, via de regra, surge de conflitos em políticas públicas de controle ambiental, medidas fiscais, estabelecimento de quotas, etc. Diante destes conflitos, os agentes que integram o regime sociotécnico passam a ter interesse em investir nas soluções inovadoras que os agentes dos nichos sociotécnicos propõem. Dentre as dificuldades ou barreiras que este processo de empoderamento pode trazer está o que os autores denominam de “institucionalização” do nicho, isto é, ao invés de proteção de seu espaço de modo a permitir competitividade, uma situação de protecionismo.

As estruturas de poder exercidas em outro processo são distintas. No primeiro, o empoderamento está na habilidade de convencer a sociedade que o nicho, ainda que dentro de critérios convencionais estabelecidos pelos regimes sociotécnicos, pode ser competitivo. Em outras palavras, implica dizer o nicho que terá “lucratividade em mercados tradicionais sem mudanças radicais em instituições, infraestrutura, bases de tecnologia e de conhecimento, relações com consumidores, etc.” (SMITH; RAVEN, 2012). No segundo, o empoderamento do nicho usa de persuasão para convencer que as regras do jogo precisam ser modificadas. Trata-se de um apelo de grandes proporções o qual requer confiança e comprometimento de que este caminho levará à sustentabilidade. Isto é, “o desempenho e a legitimidade do nicho serão julgados, mais por critérios de sustentabilidade do que pelos de seu *status quo*” (SMITH; RAVEN, 2012, p. 1033). Embora distintas as formas de exercício de poder, sua conclusão é de que, por um ou outro meio, é imprescindível aos membros do nicho conectarem-se a sistemas mais abrangentes de mudanças sociais para que o empoderamento aconteça.

Outro estudo, envolvendo estruturas de poder, concentrou sua análise nas formas de resistência dos membros que compõem os regimes sociotécnicos. Geels (2014) traz, a partir de um estudo de caso que envolve o sistema elétrico britânico, o conceito de estabilidade do regime associado à resistência de seus mandatários. Estes agentes encontram-se, especialmente, dentre os que promovem políticas públicas e os gestores de negócios tradicionais (em oposição aos negócios inovadores promovidos pelos nichos). Há uma relação de mútua dependência entre eles no sentido de manutenção do *status quo*, razão pela qual optam pela formação de alianças.

Geels (2014) exemplifica esta situação considerando as relações de interdependência entre eles. As organizações e/ou setores industriais dependem das entidades públicas para o estabelecimento de regras. Regulação esta que poderá ser específica ou geral e abranger temas como propriedade, contratos, livre concorrência, formas legais de constituição de um negócio, etc. No sentido inverso, a conjuntura econômica é o elemento de dependência entre Estado (que cuida dos interesses da sociedade) e mercado, pois empresas ou grupos setoriais podem moldar as políticas públicas para que se adequem às suas necessidades.

Geels (2014) observa em sua análise quatro formas de resistência: instrumental, estrutural, institucional e discursiva. A resistência instrumental faz uso

dos recursos de que dispõe para alcançar metas e objetivos de interesse de um ou da associação de regimes sociotécnicos. Recursos instrumentais recaem sobre posição hierárquica, capacidade econômica, acesso à mídia, pessoas, habilidades. Já a estrutural está calcada na capacidade técnica de seus membros e na disponibilidade de recursos financeiros. Os autores consideram ser esta uma forma de resistência porque capacita empresas ou setores industriais no sentido nas suas relações com o ambiente externo. Sua capacidade técnica permite, por exemplo, atrair o interesse de investidores externos; os recursos financeiros de que dispõem podem garantir seu comprometimento na busca de soluções técnicas requeridas. Os recursos de poder estrutural objetivam, deste modo, a modernização técnica de regimes e a limitação de possíveis [e indesejáveis] processos de regulação.

A resistência institucional tem um caráter amplo e está associada à cultura política, ideologia e estruturas de governança. Na discursiva, os agentes criam, a partir de seus discursos, resistências em termos do que, quando, como e onde serão discutidos os temas de interesse do regime em relação a políticas públicas. Recursos discursivos podem apresentar-se sob a forma diagnóstica, prognóstica ou motivacional e costumam legitimar as ações dos regimes sociotécnicos. A dimensão diagnóstica de discurso preocupa-se com o mapeamento de um fenômeno ou do que resulta dele e verifica as relações que levaram a tais acontecimentos. A prognóstica, conhecendo o mapa do fenômeno, aponta para circunstâncias, acontecimentos e ou situações futuras. Na motivacional, seus agentes buscam determinar os caminhos a serem seguidos na direção de seus objetivos.

De posse destes elementos foi possível ao pesquisador reconhecer no setor elétrico britânico a existência destas dinâmicas de resistência e observar que os agentes que o integram são resistentes a mudanças de caráter fundamental (uma questão de sobrevivência). Sua análise trouxe, ainda, elementos que demonstram a existência de componentes de articulação de poder (empoderamento) entre gestores públicos e privados.

Smith e Raven (2012) e Geels (2014) analisaram sistemas sociotécnicos distintos e observaram, respectivamente, os componentes de empoderamento, do nicho, e de resistência, do regime. Há, ainda assim, características comuns que foram identificadas por ambos os autores. Dentre elas está a de que tais interações entre um e outro sistema sociotécnico são interdependentes. Isto implica dizer que o nicho interfere nas decisões e ações do regime e vice-e-versa, pelos vínculos que são

criados a partir de necessidades e interesses de parte a parte. Outra característica comum entre estas análises é a de que, para atingirem os objetivos pretendidos, tanto o nicho quanto o regime apropriam-se de recursos (empoderamento) para seu pleno exercício de poder.

A diferença está em que, em oposição um ao outro, ou buscam forças convergentes, de criação, reestruturação, reorganização, ou divergentes, de reforço, resistência. Observando estas interações e trazendo elementos de ambos os estudos, tanto de Smith e Raven (2012), quanto de Geels (2014) o próximo estudo reúne ambas as formas de exercício de poder e as aplica no contexto da economia compartilhada.

5.1.3 Componentes de empoderamento e resistência: elementos de estudo aplicado

O estudo de Martin (2016) serviu de base para esta pesquisa. Nela, o autor analisou estes componentes de poder através de estratégias discursivas observadas no contexto da economia compartilhada. Seu objetivo foi o de compreender como a economia compartilhada é interpretada por seus agentes em dois níveis de abrangência propostos pela perspectiva de múltiplos níveis, os nichos e os regimes sociotécnicos. O autor considerou as forças convergentes (em favor da economia compartilhada) como de empoderamento e as divergentes (contra a economia compartilhada) como de resistência.

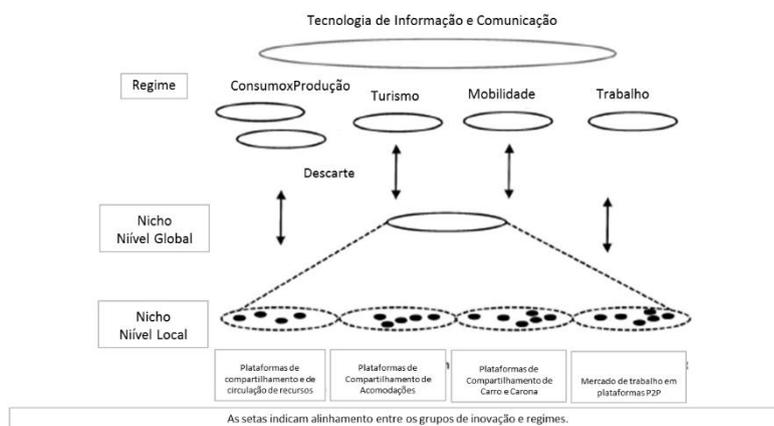
Martin (2016) propôs-se a identificar entre dois extremos possíveis qual dos caminhos está sendo adotados pela economia compartilhada: o da sustentabilidade ou o do neoliberalismo (capitalismo). Este questionamento proposto pelo autor, de certo modo, busca contrapor-se à concepção de que a economia compartilhada representa um novo e potencial caminho para a sustentabilidade, concebida por Heinrichs (2013).

Em busca de respostas a estes questionamentos o autor aplica conceitos da literatura de transições para sustentabilidade na perspectiva de múltiplos níveis com o objetivo de (1) situar a economia compartilhada como um nicho sociotécnico, (2) dividir este nicho em dois níveis estruturais, local e global, ambos com potencial transformador de sistemas sociotécnicos; (3) posicionar este nicho em relação com os dois outros sistemas sociotécnicos, mais abrangentes em escala, os regimes e os cenários; (4) analisar o nicho por meio de suas interações, isto é por meio dos

componentes de empoderamento ou de resistência, com os regimes sociotécnicos prevalentes e (5) posicionar [ou não] a economia compartilhada como habilitada a transições.

Martin (2016) considerou o campo de atuação da economia compartilhada a partir de cinco grandes sistemas de inovação sociotécnicos, demonstrados graficamente na figura 3. Quatro destes sistemas recebem a classificação tal como propõem Botsman e Rogers (2011): (1) acomodação, (2) veículos e carona e (3) mercado de trabalho de relacionamento entre pares e (4) circulação de recursos. O autor considera, no entanto, um sistema complementar a estes. Correspondente a uma espécie de supracamada que se apresenta indistintamente em quaisquer dos demais sistemas. É o (5) sistema de tecnologia de informação e comunicação. Cada uma destes sistemas ou plataformas cria relacionamentos e interações entre o nicho e pelo menos um dos regimes sociotécnicos vinculado. Por exemplo, no sistema de veículos e carona, o regime sociotécnico vinculado é o que trata de questões de mobilidade urbana.

Figura 3 - O nicho da economia compartilhada e os regimes associados



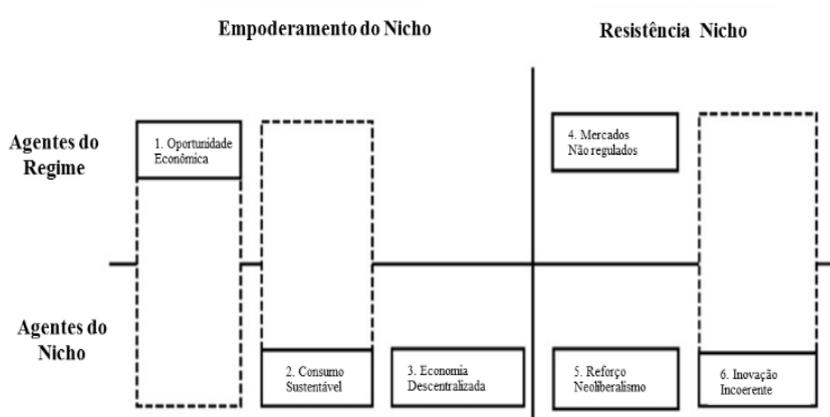
Fonte: Versão traduzida de Martin (2016).

Com base nos estudos de empoderamento e de resistência em nichos e regimes acima mencionados e a partir do reconhecimento de suas estruturas e sistemas sociais interligados, a análise identificou seis categorias de discursos que podem ser encontrados em sistemas sociais de economia compartilhada. Martin (2016) as divide segundo suas interações em três categorias de empoderamento e três de resistência. Considera como de empoderamento: oportunidade econômica, forma de consumo mais sustentável e caminho para a economia sustentável,

equitativa e descentralizada. As demais, cujas interações voltam-se à resistência são: criação de mercados não regulados, reforço do paradigma neoliberal e campo de inovação incoerente.

A Figura 4 permite uma visualização gráfica de como estão distribuídas entre uma e outra categoria, entre um e outro sistema sociotécnico e, adicionalmente, identifica as que se apresentam mais ostensivamente (linhas sólidas) e as que se apresentam menos frequentemente (linhas pontilhadas).

Figura 4 - Estratégias discursivas na Economia Compartilhada



Fonte: Versão traduzida de Martin (2016).

Esta análise em dois níveis de estratégias discursivas partiu de um estudo que aplicou o modelo construído por Snow e Benford (1986). O modelo original tem origem na sociologia, em estudos de movimentos sociais e de ações coletivas e tem sido cada vez mais aplicado em outros campos de interesse (BENFORD; SNOW, 2016). Geels (2014) utilizou estes subprocessos discursivos para avaliar as interações e alianças entre regimes, cujos aspectos foram abordados na seção acima. Martin (2016) ampliando o escopo inicial considerou em sua análise também o nicho de inovação e não apenas o regime sociotécnico como a pesquisa de Geels (2014). A Figura 4 mostra estas interações tal como apresentadas no estudo de Martin (2016).

No Quadro 1 é possível observar uma parcela dos resultados obtidos por Martin (2016). Por exemplo na categoria oportunidade econômica, a economia compartilhada é vista como promotora de crescimento econômico associada à ideia de oportunidade comercial e de empreendedorismo com o aproveitamento de ativos ou bens subutilizados. Também, diante da inevitabilidade de mudanças tecnológicas e de

mudanças de padrões de comportamento pode ser vista como uma forma de empoderamento econômico.

As dimensões auxiliaram, deste modo, a observar certos padrões de alinhamento que serão a seguir abordados. Martin (2016) sugere em sua análise que tanto em nichos quanto em regimes sociotécnicos encontram-se agentes favoráveis à noção de oportunidade econômica. Regra geral, a economia compartilhada favorece o desenvolvimento econômico oferecendo novas formas de rendimento – uma espécie de empoderamento individual e de empreendimento - o empoderamento organizacional. A concepção de que se trata de um modelo econômico de consumo sustentável, agrega à noção de oportunidade econômica um conteúdo social.

Quadro 1 - Componentes de empoderamento e de resistência e respectivos elementos identificadores

Oportunidade Econômica	Promoção de Crescimento Econômico	Novas relações de trabalho e de geração de renda (Microempreendedorismo) Capitalização de capacidade ociosa	Visão prioritariamente econômica de sustentabilidade Mudança Tecnológica inevitável Mudança de padrões de comportamento	Mercados Não regulados	Transferência de risco Competição justa Cisão fiscal Mercados legais / pretos ou cinzas	Regulação da economia compartilhada Adaptação da economia compartilhada às práticas do regime	Proteção dos interesses do regime de estabolecimento Redução de risco aos consumidores		
	Consumo Sustentável	Comportamento não sustentável do consumidor	Plataformas P2P Inovação disruptiva		Eficiência	Reforço ao Neoliberalismo	Cooperação Corporativa Preferências e atitudes das relações de trabalho Falta de preocupação com a sustentabilidade	Uma economia compartilhada liberalizada real Uma sociedade compartilhada (social democrática)	Justiça social e ambiental Igualdade
		Economia Descentralizada, Equitativa e Sustentável	Economias capitalistas centralizadas Mudança climática Falta de Qualidade		Descentralização de economia uso da tecnologia digital como empoderamento Inovação social		Empoderamento Individual	Inovação Incoerente	Pleni não catalizador de mudanças transformadoras Ignorância diversos Terminologia confusa

Fonte: Versão adaptada de Martin (2016).

Martin (2016) considera, nestes discursos a presença de questões que relacionam comportamento do consumidor a impacto social e ambiental. Esta é a categoria que vê a economia compartilhada como um negócio disruptivo na qual o acesso ao recurso, e não a propriedade passa a ser mais valorizada. O autor constata que este é um padrão de discurso mais fortemente utilizado no nicho.

Finalmente, a última categoria de empoderamento considera-a como um caminho para a descentralização, equidade e economia sustentável. O que dá suporte a este padrão de discurso é o de situar a economia compartilhada como um modelo necessário e desejável. Necessário por atender a aspectos sociais e ambientais emergentes; desejável pelos valores éticos que lhe são inerentes e que se

fundamentam em liberdade, democracia e justiça sociais. Para Martin (2016), de certa forma, esta é a visão que sustenta as anteriores. O autor destaca que não foram encontradas evidências deste padrão de discurso nos regimes sociotécnicos.

Seguem-se as três categorias enquadradas como de resistência e crítica analisadas por Martin (2016). A primeira, relacionada com questões de não regulação, é a de que a economia compartilhada representa um modelo econômico que cria mercados sem regras específicas. Comparados com os negócios tradicionais, que são fortemente regulados, esta circunstância pode trazer ameaças ao mercado e risco aos consumidores pela falta de transparência quanto às regras aplicáveis. Trata-se de discurso predominantemente empregado por agentes de regimes sociotécnicos visando limitar o crescimento econômico do nicho.

Martin (2016) coloca que, no entanto, a categoria de reforço do paradigma neoliberalista, está associada aos discursos existentes nos nichos sociotécnicos. As análises sugerem ser esta uma forma de defesa contra a possibilidade de se criarem limitações aos negócios tal como se apresentam. Ao promoverem discursos desta natureza buscam reduzir impactos negativos que podem, de um modo ou outro, estarem associados a suas atividades.

Martin (2016) destaca alguns pontos de discussões: a noção de cooptação corporativa, a precariedade e aleatoriedade nas questões trabalhistas, a aparência de preocupação com sustentabilidade, a [im]possibilidade de que ações entre pares possam ocasionar mudanças sociais e, ainda, a incoerência de que exclusivamente aqueles que possuam bens, recursos os serviços próprios possam compartilhá-los. Assim, como forma de resistência, os nichos fortalecem a concepção de empoderamento do cidadão, bem como, a de ações que se voltem a políticas públicas de descentralização.

Outra forma de resistência é a que trata de incoerências e contradições no escopo da economia compartilhada. Martin (2016) esclarece que os debates tratam dos reais pressupostos e postulados da economia compartilhada. Neles há indicação de que não está claro o perfil do que seja compartilhamento, nem tampouco uma análise que pressuponha a existência de impactos positivos e negativos em sua formação. Outros contrapontos, que também aparecem nesta análise, dizem respeito ao uso de terminologias e conceitos cuja particularidade atende a interesses específicos.

Em seu estudo Martin (2016) conclui pela existência de quatro potenciais caminhos para a economia compartilhada. Pode-se considerá-la um modelo de (1) criação de novas formas de trabalho e novas oportunidades comerciais, ou um componente de (2) geração de formas de consumo inovadoras, mas não necessariamente sustentáveis. Possível, ainda, ver a economia compartilhada como um caminho de (3) restrição ao capitalismo por meio de regulação sobre a economia compartilhada ou como um conjunto de circunstâncias que promovem (4) falta de legitimidade diante de suas próprias contradições e paradoxos.

De regra, os agentes dos nichos e os dos regimes apresentam estruturas discursivas conflitantes de tal forma que os agentes que participam dos nichos tendem a associar a economia compartilhada com valores sociais e os dos regimes, com valores econômicos (MARTIN, 2016). Deste modo, acerca de empoderamento e riscos de não atendimento a aspectos de sustentabilidade estes conflitos podem indicar caminhos distintos entre nicho e regime. Smith e Raven (2012) trataram da visão de empoderamento sob dois enfoques, o de adequação e conformidade aos padrões e sistemas vigentes e o de extensão e transformação estrutural destes padrões e sistemas.

Martin (2016) informa que as categorias que incluem aspectos sociais e ambientais são os que se apresentam mais exclusivamente no nicho, o que pode denotar uma dissintonia entre os agentes de um e outro sistema sociotécnico. Assim, diante de tensões produzidas na necessidade de adequação e conformidade aos sistemas vigentes, pode-se supor que questões que se voltem à sustentabilidade sejam reduzidas a níveis mínimos para atender a interesses ou responder a conflitos entre sistemas. Na mesma medida, sob o enfoque de extensão e transformação, quando uma das partes não dá suporte a estes aspectos sociais, parecem faltar componentes para a geração de relação de confiança e comprometimento com os aspectos de sustentabilidade.

O mesmo conflito entre aspectos sociais e econômicos está presente nas questões de resistência. Geels (2014) associa o conceito de estabilidade ao de resistência e ressalta uma relação de mútua dependência, mais especialmente, entre as entidades públicas (responsáveis pelas políticas públicas) e as organizações privadas tradicionais. Dentre os elementos acionadores deste conflito estão de um lado a manutenção do *status quo* e de outro a necessidade de conjuntura econômica favorável de mercado. Embora esta análise tenha sido realizada sob o enfoque de

regime é de considerar que também possam estar adequadas a uma visão de nichos (em especial os globais).

Martin (2016) refere-se a questões de regulação, reforço do paradigma neoliberal e incoerência de inovação como padrões de resistência que também podem ser encontrados em nichos. Disto resulta, por exemplo, a necessidade de formação de alianças na relação entre organização privada e entidades públicas (GEELS, 2014). Os nichos oferecendo resistência aos regimes podem escolher fazer alianças para buscar políticas públicas de descentralização e limitar a formação de regras indesejáveis. Dentre as formas para se alcançar estes objetivos podem encontrar-se regras precárias e aleatórias na relação de trabalho e na condução da atividade econômica, que foram elencadas na pesquisa (MARTIN, 2016).

Geels (2014) menciona que entidades públicas podem sentir-se “compelidas”, em razão das condições econômicas de mercado, envolvimento da sociedade, etc., a tratarem de temas de importância e relevância para atender às necessidades dos regimes. Na mesma medida, nichos globais, fazendo uso destes componentes de resistência podem estabelecer o que, quando e como serão discutidos seus temas de interesse. Podem ser exemplos, neste contexto, a condição aparente de negócio sustentável e a cooptação corporativa, elementos também encontrados no estudo anterior (MARTIN, 2016). Aparecem como manobras estratégicas que ajudam a mobilizar o apoio de terceiros neutros ou independentes, que podem ser agências governamentais ou outras partes interessadas da sociedade.

São manobras que parecem reposicionar a economia compartilhada e distancia-la de transições (MARTIN, 2016). Talvez por esta razão, o pesquisador declare que os que defendem a economia compartilhada devam ser mais específicos em suas definições do que seja seu negócio e quais os rumos adotados, deixando de lado uma “visão [econômica] de utopia digital descentralizada” (2016, p. 158). Faz-se necessário, sugere o autor, ultrapassar a ideia de economia sustentável, equitativa e descentralizada para tratar de identificar e ampliar o escopo de inovações tecnológicas que enfrentem os desafios sociais e ambientais de modo mais convincente.

É assim que o hiperconsumo, um dos critérios que justificaram o surgimento da economia compartilhada como uma estratégia oposta, parece não ter sido deixado de lado, apresentando-se como um caminho de um modelo que se [re]coloca com mais evidência na categoria de “outra” oportunidade econômica (MARTIN, 2016). Diante de

tal tendência, prevê este autor, ser pouco provável que a economia compartilhada represente um meio pelo qual as transições aconteçam.

Na seção seguinte serão abordados tópicos de metodologia a serem aplicados nesta pesquisa.

5.2 ECONOMIA COMPARTILHADA

Há algum tempo as teorias e argumentos que viam indivíduos na medida de suas posses têm sido substituídas por uma visão mais abrangente a qual diz que “há muitos modos de se expressar identidade sem a propriedade” (BELK, 2014a, p. 1596). O tema escolhido recai sobre a Economia Compartilhada, uma espécie de paradigma emergente que se baseia no intercâmbio de capital, bens e serviços, por meio de plataformas de comunicação, nas quais os indivíduos se conectam para ter acesso a recursos, até então, subutilizados com custos de transação razoavelmente reduzidos (AVITAL et al., 2014).

Uma série de articulações iniciais sobre a economia compartilhada traz perspectivas distintas acerca de seu alcance. Um sistema operacional social que torna indivíduos menos dependentes dos sistemas tradicionais (GANSKY, 2010; AVITAL et al., 2014). Para Gansky (2010) esta operação funciona como uma malha (*the mesh*) que ao alcançar maturidade contemplaria (1) compartilhamento, (2) uso avançado de redes de informação em ambiente Web e telefonia móvel, (3) foco em bens e mercadorias e (4) compromisso com clientes por meio de redes sociais.

Da noção de sistema operacional inclui-se a ideia de um sistema de inovação com melhoria geral da eficiência de mercado dando suporte a novos produtos, reformulação da prestação de serviços e geração de crescimento econômico global (BOTSMAN; ROGERS, 2011; AVITAL et al., 2014). Para Botsman e Rogers (BOTSMAN; ROGERS, 2011) a essência da economia compartilhada está na sua capacidade de inovação disruptiva porque oferece aos consumidores (ou usuários) o que denominam de “menos com menos”. Uma economia compartilhada, relatam estes autores, requer massa crítica, capacidade ociosa, crença no bem comum e confiança entre pares. A economia compartilhada costuma, também, estar associada a movimentos cooperativos nos quais os mecanismos de sobrevivência são sustentados pela resiliência a sucessivas quedas econômicas (HUGHES, 2013).

Talvez por esta razão, a recessão econômica global de 2008 desponte como um dos gatilhos para seu crescimento. Embora esta queda econômica possa ter sido um fator importante, as plataformas P2P (*peer-to-peer*), de relacionamento entre pares, de comunicação tiveram significativo desenvolvimento com o aumento em sua capacidade de prestação de serviços, bem como na de obtenção de aporte financeiro (AVITAL et al., 2014). Também relevantes para o desencadeamento deste fenômeno social estão os conceitos modernos de vida urbana nos quais se combinam estilo de vida cosmopolita e mobilidade e sua motivação para a sustentabilidade com base na consciência ambiental (COHEN; KIETZMANN, 2014; MARCELLIN, 2014; COHEN; SUNDARARAJAN, 2015).

As perspectivas sobre o futuro da economia compartilhada parecem ter ainda muito a contribuir, em especial no que tange às interações com os sistemas sociais e tecnológicos, os sistemas sociotécnicos, que a ela se vinculam e que podem, potencialmente, por ela serem transformados (MARTIN, 2016).

5.2.1 Economia compartilhada como sistema sociotécnico

Considerados os desdobramentos e quantidade de interfaces que a economia compartilhada apresenta, parece importante inseri-la em um contexto maior que permita um olhar multidimensional e agregue dimensões sociais, políticas, culturais, etc.

Para Heinrichs (2013), este olhar multidimensional pode ser fornecido a partir de elementos de sustentabilidade, por duas razões: (1) a existência de um corpo teórico transdisciplinar que pode contribuir para uma compreensão holística de um tema complexo e sistêmico e (2) o enfoque predominante de pesquisas em ciência da sustentabilidade encaixa-se perfeitamente no conjunto de princípios que fundamentam a economia compartilhada como é o caso do “usar ao invés de possuir”. Com isso, cria-se a oportunidade de coconstrução e acompanhamento da evolução da economia compartilhada consideradas as lentes das ciências da sustentabilidade. Ao mover as lentes para uma visão macro, embora a agenda de pesquisas se amplie, é possível delimitar sob que ótica responder a temas emergentes que envolvam uma economia compartilhada sustentável.

No estudo de Martin (2016), base para esta pesquisa, foi adotada esta perspectiva sustentável por entender que há uma proposta tecnológica de inovação

no cerne da economia compartilhada que faz com que seu campo de atuação também se enquadre no de um sistema sociotécnico. Ocorre que a Economia Compartilhada pode ser caracterizada pelo vínculo existente entre plataformas digitais de relacionamento entre pares e as inovações tecnológicas produzidas a partir delas. E, também, pela relação com a disseminação do conhecimento de novas tecnologias e com o estímulo às melhores práticas, e conseqüente desenvolvimento econômico, por meio de investimentos de financiadores globais e locais.

São as plataformas de tecnologia *online* que asseguram interatividade e participação ativa em transações econômicas e sociais e no relacionamento entre pares (*peer-to-peer*). Amparadas em sistemas de comunicação, acessíveis a qualquer tempo e de qualquer local, suas plataformas vêm acompanhadas de desenvolvimentos tecnológicos que simplificaram as formas de compartilhamento (HAMARI et al., 2015). E a cultura do Vale do Silício colaborou para esta visão orientada à tecnologia (MARTIN, 2016).

Com esta conexão entre Economia Compartilhada e Sistemas Sociotécnicos, pode-se colaborar para o aprofundamento de estudos que observem como estes sistemas, que operam com plataformas interativas e participativas, podem dar respostas a forças sociais e de mercado e promover transições sustentáveis (AVITAL et al., 2014).

Com esta ênfase é que se pretende investigar a Uber e o sistema de mobilidade urbana do qual faz parte. Em um período de 2 anos, a Uber conta com mais de 10 mil motoristas parceiros, em 9 cidades e tem a expectativa de, até o final de outubro de 2016, ter criado 30 mil oportunidades no mercado brasileiro (UBER, 2016a). Um nicho sociotécnico de inovação em rápida expansão e que vem causando efeitos nos demais sistemas sociotécnicos que a integram.

A Uber é uma organização multinacional de origem americana, proveniente do Vale do Silício cuja matriz está localizada na cidade de São Francisco, na Califórnia (UBER, 2016a). Fundada em 2009 detinha, inicialmente, o nome de Uber Cab Inc; logo depois, porém, em junho de 2010 passa a designar-se Uber Technologies Inc. (BLOOMBERG INSTITUTE, 2016). Desde a sua constituição em 2010 até janeiro de 2016 a Uber marca presença em 361 cidades e 68 países distribuídos pelas seguintes regiões: Américas do Norte, Sul e Central; Europa; Oriente Médio; África e Leste e Sul da Ásia; Sudeste Asiático; Austrália e Nova Zelândia (UBER, 2016a). No Brasil, chegaram junto com a Copa do Mundo em meados de 2014, no Rio de Janeiro e, em

seguida, em São Paulo. Além destas duas cidades, expandiram sua atuação também para Belo Horizonte, Brasília, Porto Alegre, Campinas, Goiânia, Recife e, mais recentemente, para Curitiba.

Desde a sua chegada ao Brasil, assim como aconteceu em outras partes do mundo, a Uber já veio acompanhada de polêmicas (O GLOBO, 2014). “Conforme o mundo gira, a Uber evolui” (UBER, 2016a); assim apresenta-se a empresa em seu site. Enquanto modelo de negócio desafia o convencional, desloca hábitos arraigados e rotas pré-estabelecidas de ações; traz em si, intrinsecamente, a marca da tecnologia disruptiva (PISCICELLI et al., 2015).

Como uma organização de tecnologia, a Uber diz o que se propõe a fazer. Sua proposta é a de (1) conectar, por meio de uma plataforma tecnológica, motoristas parceiros a usuários; (2) disponibilizar mais um modo de se locomover na cidade; (3) oferecer oportunidades de renda extra e (4) reduzir potencialmente a necessidade de se ter um carro (UBER, 2016a). Deste modo, a Uber apresenta-se inserida no contexto da economia compartilhada servindo de plataforma que dá acesso a uma forma distinta de locomoção em perímetro urbano que traz um efeito gerador de sustentabilidade reduzindo uma necessidade de veículo próprio.

A Uber diz, também, o que não se propõe a ser. Com tal abordagem, ela não se posiciona como uma empresa de transporte, nem como um aplicativo de táxi. Ela também não se identifica como um serviço de carona paga ou remunerada, não emprega nenhum motorista e não é proprietária de nenhum carro (UBER, 2016a). Ao distinguir-se, a Uber coloca-se à parte do regime sociotécnico prevalecente e tradicional de mobilidade urbana.

Há, porém, os que dizem que não é bem assim e temas que vão desde aspectos trabalhistas, relação com sindicatos, especulações econômicas, competitividade, etc. tem sido constantemente levantados pela mídia (REVISTA EXAME, 2016). Trata-se, portanto, de um campo cujas evidências estão abertas e disponíveis, permitindo a construção de análises consistentes.

6 MÉTODO

Neste capítulo serão abordados os aspectos metodológicos para o desenvolvimento da pesquisa contemplando: escolha do método e desenho de pesquisa, bem como a coleta e análise de dados.

6.1 ESCOLHA DO MÉTODO E DESENHO DE PESQUISA

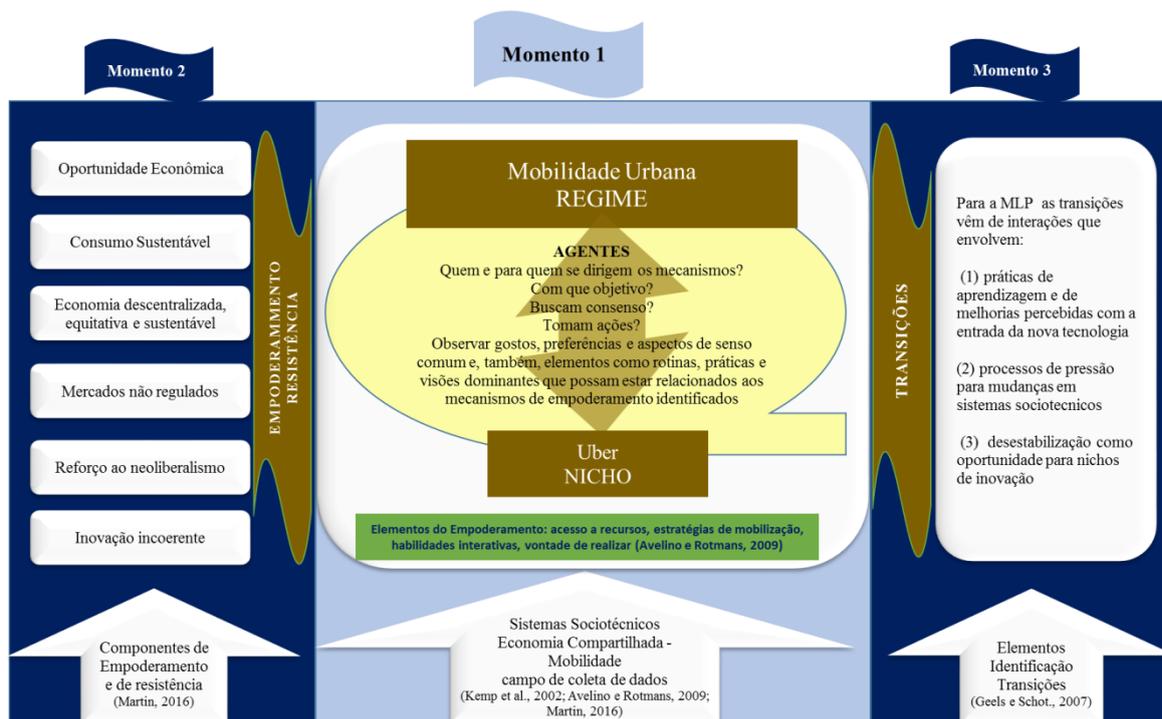
Esta pesquisa apoia-se em um método qualitativo com abordagem interpretativista, tendo a Uber como estudo de caso único.

A revisão de literatura levantada neste projeto de pesquisa permitiu observar um caminho em desenvolvimento acerca de estudos científicos voltados à compreensão de componentes inerentes a um modelo econômico emergente e inovador como é o caso da Economia Compartilhada (BELK, 2010; BOTSMAN; ROGERS, 2011; KENNEDY, 2015; MARTIN, 2016). Em paralelo surge, também, um caminho promissor para analisar este fenômeno de forma mais abrangente trazendo elementos da ciência da sustentabilidade (HEINRICHS, 2013; MARTIN, 2016). Ao reunir ambos os campos de estudo, uma das formas de análise é a trazida pela teoria das transições na perspectiva de múltiplos níveis, através da qual é possível identificar processos de mudanças estruturais em sistemas sociais (GEELS, 2013; HEINRICHS, 2013; MARTIN, 2016).

Martin (2016), utilizando tais perspectivas em pesquisa envolvendo a Economia Compartilhada, avaliou a forma como o conjunto de pessoas, envolvidas em sistemas a ela associados, veem e interpretam o fenômeno. Por meio de análise de estratégias discursivas identificou seis componentes e através delas avaliou níveis de empoderamento ou resistência dos agentes envolvidos nos vários sistemas sociotécnicos de Economia Compartilhada.

Enquanto para Martin (2016) o olhar se voltou aos agentes, nesta pesquisa pretende-se desenvolver análises do ponto de vista de empoderamento e de resistência. Feitas estas considerações, o fluxo de análise desta pesquisa propõe três momentos cujo desenho está contemplado na Figura 5.

Figura 5 - Desenho de Pesquisa



Fonte: A autora (2016).

O primeiro momento mostra o espaço no qual a coleta de dados vai acontecer e quais elementos se pretende analisar nos sistemas sociotécnicos de mobilidade. Nesse primeiro momento buscou-se compreender a trajetória temporal e as localidades nas quais a Uber opera no Brasil. Além disso, foram assinalados agentes de regimes sociotécnicos que com a Uber esteve ou está interagindo.

O segundo momento voltou-se para a compreensão dos componentes de empoderamento e de resistência, trazendo os seis componentes já citados no Quadro 1, propostos por Martin, (2016). Cada componente poderá estar presente, em maior ou menor grau, no regime ou no nicho sociotécnico ou, ainda, não ser detectado. Assim como, outros poderão emergir do campo.

E o terceiro momento é o que conecta as análises de empoderamento e de resistência às transições, aqui entendidas como mudanças estruturais em sistemas sociais que levem à sustentabilidade (AVELINO; ROTMANS, 2009). Geels e Schot (2007) consideram que há uma janela de oportunidade para nichos sociotécnicos de inovação quando começam a surgir pressões para mudança com a percepção (pelos agentes de sistemas sociotécnicos) de novas expectativas e necessidades advindas de contínuas práticas de aprendizagem e de melhorias (preço, qualidade, segurança, etc.) com o uso da nova tecnologia. O que se buscará é a identificação, a partir da

coleta e análise de dados obtidos, destes elementos capazes de conduzir a transições para o desenvolvimento sustentável.

Os instrumentos de pesquisa a serem utilizados são: análise documental e entrevistas semiestruturadas.

6.2 COLETA E ANÁLISE DE DADOS

Corley e Gioia (2004) argumentam que a combinação de perspectivas de informantes internos e externos ao fenômeno estudado, enriquece a pesquisa e contribui para a confiabilidade, desde que tomadas as devidas precauções que garantam independência na análise proposta. Este um ponto de conexão importante para a escolha deste método já que a análise se volta para olhar a Uber, enquanto sistema de inovação tecnológica e social, a partir de um conjunto de agentes que, de algum modo, afetam ou são afetados pelo sistema sociotécnico de mobilidade urbana.

Um direcionamento que abre espaço à compreensão de processos mais abrangentes, além do contexto da própria empresa. Além de uma forma de refinamento da essência do fenômeno observado a partir das narrativas de seus agentes (CORLEY; GIOIA, 2004; LANGLEY; ABDALLAH, 2011).

Em um processo iterativo de simultaneamente coletar e analisar dados, buscando novos informantes com base nas informações já obtidas, resultando em uma amostra de fontes e de informantes em contínua evolução em direção à relevância para o estudo até o momento de saturação (GLASER; STRAUSS, 1967).

Duas técnicas foram aplicadas: a investigação documental e entrevistas semiestruturadas. A base documental pretende dar mais densidade e abrangência ao tema proposto, sendo as principais fontes as disponíveis publicamente, coletadas de forma sistemática por meio do uso da técnica de bola de neve (GUBA; LINCOLN, 1994). As entrevistas, com caráter complementar, foram conduzidas e gravadas, mediante consentimento, a partir de um protocolo padrão com alguma customização conforme os agentes selecionados.

A análise dos dados levou em conta os procedimentos sugeridos por Corley e Gioia (2004) e as considerações feitas de acerca da metodologia interpretativista (GIOIA et al., 2012). Para Langley e Abdallah (2011) o método interpretativista foi projetado para a revelação, riqueza e confiabilidade, orientado à criação de sentido. Estes autores afirmam que a natureza da contribuição interpretativista está no

estabelecimento de *gap* que permita a compreensão de processos importantes. Os processos que se pretende analisar estão relacionados aos componentes de empoderamento e de resistência observados a partir das lentes da Uber no contexto do sistema sociotécnico de mobilidade urbana

Levou-se em consideração, tal como apontam Gioia et al. (2012) a importância de transitar não somente em conceitos, temas e dimensões emergentes, mas também em suas interações dinâmicas. Interações que representaram um aspecto importante para a pesquisa indo ao encontro do que propõem as MLP, já que através delas é que são conduzidos processos de transições para o desenvolvimento sustentável (GEELS, 2004; AVELINO; ROTMANS, 2009; MARTIN, 2016).

6.2.1 Seleção de dados

A coleta teve o objetivo acompanhar a combinação de perspectivas, internas e externas, expressas por agentes que atuam em diferentes níveis sociotécnicos, sob o olhar do modelo de caronas compartilhadas (*ride sharing*) oferecido pela Uber no Brasil. Um modelo de economia compartilhada que vem se desenvolvendo e gerando discussões na sociedade brasileira, ao longo de seu processo de entrada no mercado.

O ponto de partida preliminar para a coleta documental de dados foi elaborado a partir de informações disponíveis na *Newsroom*, o portal da Uber para notícias, eventos, parcerias, atualização de produtos e outras informações: a construção de uma linha de tempo. Marcadas, de regra, com a expressão *#uberon*, as mídias sociais da Uber informam aos usuários de cada cidade que seu aplicativo está disponível (UBER, 2016b).

Ao longo do período entre maio de 2014 e agosto de 2016, onze cidades brasileiras já tinham a sua disposição o serviço de carona compartilhada. Deste conjunto, uma está localizada no interior, a cidade de Campinas, e dez em capitais federais: Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. Um total de quatro destas localidades iniciou em 2014, apenas uma em 2015 e, até agosto de 2016, outras seis foram incorporadas pela Uber. Tomada em sua abrangência global e a título comparativo, neste mesmo período, o número de cidades atendidas pela Uber cresceu ao redor de 2,5 vezes. Isto é, seus números em 2014 marcavam presença em 200 cidades (e todos os seis continentes). Passados pouco mais de dois anos, até agosto de 2016, a Uber

ampliava sua participação com um significativo número de 506 cidades (UBER, 2016b). E a contagem segue aumentando. O Quadro 2 apresenta as onze localidades brasileiras, em ordem cronológica, tal como foram sendo incluídas à lista de cidades com o serviço da Uber ativo (UBER, 2016b).

Quadro 2 - Linha do Tempo Uber Brasil: cidades brasileiras em atividade – mai/2014 a ago/2016

Cidade	Data	Período Acumulado em meses (aprox.)
Rio de Janeiro	15/05/2014	
São Paulo	31/07/2014	2 meses
Belo Horizonte	12/09/2014	4 meses
Brasília	14/11/2014	6 meses
Porto Alegre	19/11/2015	18 meses
Campinas	27/01/2016	21 meses
Goiânia	29/01/2016	21 meses
Recife	03/03/2016	21 meses
Curitiba	18/03/2016	22 meses
Salvador	07/04/2016	23 meses
Fortaleza	29/04/2016	24 meses

Fonte: A autora (2016).

A coleta dos dados na imprensa, enquanto grupo de fonte de pesquisa, fundamentou-se por seu alcance e representatividade junto aos diferentes níveis e agentes da sociedade. Neste grupo estão compreendidos o portal de notícias disponível *online* na sala de notícias da Uber (encontrada no menu do *site* como *Newsroom*) e os portais de jornais locais com o serviço Uber ativo.

Para a seleção dos portais de jornais foi utilizado o Guia de Mídia, um portal *online* de jornais, revistas, rádios e outras mídias, nacionais e internacionais (GUIA DE MÍDIA, 2016). Serviram de parâmetros de seleção para esta escolha: (1) tipo de mídia - jornal, (2) cidade ou cidades designadas por Estado da Federação, (3) cidade pretendida, (4) ordem de apresentação dos jornais no portal, (5) verificação de acesso online a cada um dos veículos.

A busca resultou em um total de 22 mídias selecionadas no grupo de fontes denominado imprensa: 21 portais de jornais locais e o portal oficial de notícias da Uber. No Quadro 3 apresenta-se a lista destes portais, relacionando os jornais a suas respectivas localidades sendo que a *Newsroom* da Uber serviu como fonte base para a construção de uma linha do tempo e delimitação geográfica, bem como fonte suplementar de notícias locais e nacionais.

Quadro 3 - Lista de portais de imprensa local

Nome	Portal	1ª notícia	Localidade
O GLOBO	www.oglobo.globo.com	abr-14	Rio de Janeiro
JORNAL DO BRASIL	www.jb.com.br	dez-14	
FOLHA DE SÃO PAULO	www.folha.uol.com.br	ago-14	São Paulo
O ESTADO DE SÃO PAULO	www.estadao.com.br	mai-12	
ESTADO DE MINAS	www.em.com.br	jul-15	Belo Horizonte
HOJE EM DIA	www.hojeemdia.com.br	jan-15	
CORREIO BRAZILIENSE	www.correiobraziliense.com.br	jan-15	Brasília
JORNAL DE BRASÍLIA	www.jomaldebrasilia.com.br	jul-15	
CORREIO DO POVO	www.correiodopovo.com.br	jul-15	Porto Alegre
ZERO HORA	www.zh.clicrbs.com.br	jul-14	
CORREIO POPULAR	www.correio.rac.com.br	jun-15	Campinas
DIARIO DA MANHÃ	www.dm.com.br	jan-16	Goiânia
JORNAL O POPULAR	www.opopular.com.br	jan-16	
DIARIO DE PERNAMBUCO	www.diariodepernambuco.com.br	mar-16	Recife
JORNAL DO COMÉRCIO	www.jconline.ne.10.uol.com.br	ago-15	
GAZETA DO POVO	www.gazetadopovo.com.br	ago-14	Curitiba
DIARIO DA INDUSTRIA E COMÉRCIO	www.diarioinduscom.com	abr-15	
CORREIO DA BAHIA	www.correio24horas.com.br	dez-15	Salvador
TRIBUNA DA BAHIA	www.tribunadabahia.com.br	mar-15	
DIARIO DO NORDESTE	www.diariodonordeste.verdesmares.com.br	set-15	Fortaleza
TRIBUNA DO CEARÁ	www.tribunadoceara.uol.com.br	abr-16	
NEWSROOM UBER	www.newsroom.uber.com	mai-14	Todas as localidades

Fonte: A autora (2016).

Um levantamento inicial das publicações disponíveis e análise preliminar de dados advindos do grupo denominado “imprensa”, permitiu a integração de outros dois conjuntos de fontes documentais. Para tal, fez-se uso da técnica de bola de neve (GUBA; LINCOLN, 1994) para exploração de *hyperlinks* e referências proporcionando um total de 73 documentos de caráter técnico. O primeiro constituído de especialistas cujas fontes são duas revistas eletrônicas sobre direito e justiça e uma organização especializada em pesquisas acerca de mobilidade urbana sustentável. O segundo é o que congrega os atores institucionais representados pelo CADE – Conselho de Administração e Desenvolvimento Econômico - e pelo MPF - Ministério Público Federal. O Quadro 4 relaciona estas fontes complementares.

Quadro 4 - Lista de fontes documentais complementares

Nome	Portal	1ª notícia	Agentes
MIGALHAS	www.migalhas.com.br	abr-15	<u>ESPECIALISTAS</u>
CONJUR	www.consultorjuridico.com.br	abr-15	
WRI	http://www.wricidades.org	ago-15	
MPF	www.mpf.mp.br	set-15	<u>GOVERNO</u>
CADE	http://www.cade.gov.br	out-15	

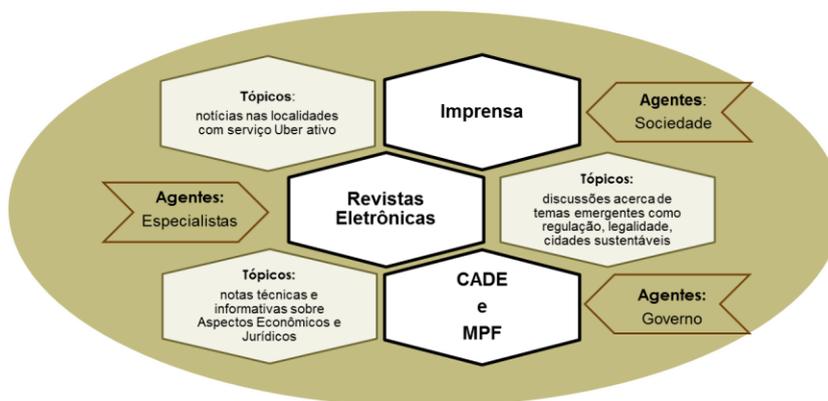
Fonte: A autora (2016).

As duas revistas eletrônicas sobre direito e justiça escolhidas são: uma de abrangência nacional, o Boletim de Notícias Conjur (CONSULTOR JURÍDICO, 2016) e a outra de abrangência internacional, a Migalhas (MIGALHAS, 2016a; MIGALHAS INTERNATIONAL, 2016; MIGALHAS LATINOAMERICA, 2016). Sua inserção tem o propósito de agregar um conteúdo especializado aos aspectos de regulação e de legalidade que permeiam as discussões acerca do tema. Para completar este grupo de especialistas, incluiu-se a WRI Brasil Cidades Sustentáveis que faz parte de uma rede global, a WRI Ross Center para Cidades Sustentáveis, que visa desenvolver e ampliar soluções para o desenvolvimento urbano inteligente (WRI BRASIL CIDADES SUSTENTÁVEIS, 2016).

Por fim, formou-se um grupo de fontes institucionais, formado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE, 2016) e pelo Ministério Público Federal (MPF, 2016). Ambas as instituições foram incorporadas a este levantamento dado seu posicionamento técnico e informativo, respectivamente a questões econômicas e jurídicas, envolvendo temas de mobilidade urbana, transporte privado individual e outros tópicos relevantes de discussão (Quadro 4).

As fontes que serviram de base para a coleta e análise documental foram agrupadas conforme demonstrado na Figura 6.

Figura 6 - Distribuição dos grupos de fontes da coleta documental



Fonte: A autora (2016).

Com este escopo, a coleta documental passou a ser operacionalizada.

De modo a não restringir o espectro de pesquisa, os sistemas de busca de cada um dos jornais identificados eram ativados apenas com a digitação da palavra “uber” (letras minúsculas e sem uso de símbolos gráficos) sem quaisquer outros filtros. Para o portal de notícias da Uber, contudo, a busca considerou individualmente cada uma das seguintes palavras: “brasil”, “brazil”(para capturar eventuais notícias em língua estrangeira), “rio de janeiro”, “são paulo”, “belo horizonte”, “brasilia”, “porto alegre”, “campinas”, “goiania”, “recife”, “curitiba”, “salvador” e “fortaleza”. Eventuais limites existentes, a exemplo de data ou quantidade de resultados disponíveis, estavam relacionados com as configurações das próprias bases de dados investigadas.

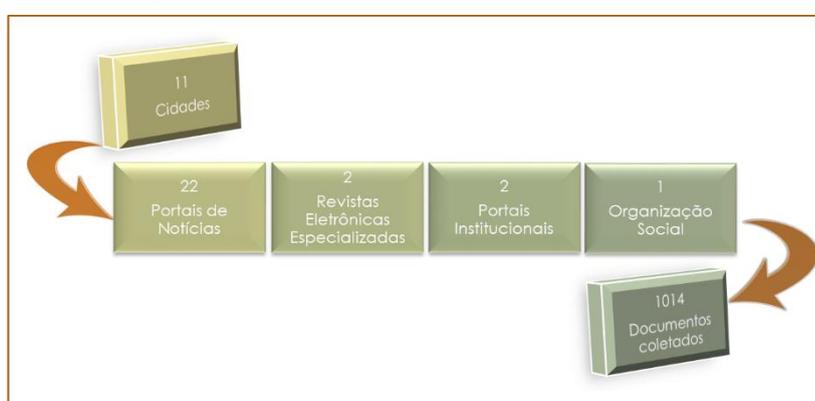
Cabe esclarecer (1) que o total de resultados considerou a quantidade de tópicos (notícias) e não o número de vezes em que a palavra foi mencionada e (2) que independe, para o sistema de busca, o uso de letras maiúsculas ou minúsculas, bem como de símbolos ou sinais gráficos. Com este procedimento foi possível padronizar a informação já que os sistemas de busca podem apresentar critérios distintos quanto à forma de apresentação de seus resultados.

O portal de notícias da Uber foi o primeiro a ser investigado, tendo em vista extrair as cidades e respectivas data em que o serviço foi ativado. Encerrada esta investigação, dois portais de jornais serviram de ponto de partida e parâmetro para a seleção e coleta dos documentos, os jornais O Globo (O GLOBO, 2016) e O Estado de São Paulo (ESTADÃO, 2016). Os mesmos foram escolhidos por sua abrangência e por estarem representando, respectivamente, as duas primeiras cidades com Uber no Brasil, Rio de Janeiro e São Paulo. A previsão era de que estas duas fontes trariam um maior volume de documentos, contribuindo para estabelecer critérios de descarte

com notícias repetidas em duas ou mais mídias. O número de documentos associados aos dois jornais corroborou a previsão inicial: O Globo e Estadão contemplaram aproximadamente 30% do total de itens coletados nas 22 fontes. A título informativo, incluídas as segundas fontes destas mesmas cidades, isto é, Jornal do Brasil (JORNAL DO BRASIL, 2016) e a Folha de São Paulo (FOLHA DE SÃO PAULO, 2016), o número de documentos alcançou 41% do volume total.

Um breve resumo da coleta documental está demonstrado na Figura 7. Assim delimitada a pesquisa contemplou onze cidades, partindo de 27 fontes de informações culminando com a coleta de 1014 documentos.

Figura 7 - Os números da Coleta Documental



Fonte: A autora (2016).

No conjunto, a aplicação dos critérios de seleção permitiu filtrar itens de maior aderência e descartar os demais. Foram descartados os itens cujas matérias atendiam a, pelo menos, um destes critérios: (1) a palavra “über” (usualmente apresentada com trema), expressão de origem alemã associada ao mundo da moda e das artes; (2) uma composição de letras como parte integrante de outras palavras do léxico da língua portuguesa como é o caso de tuberculose, úbere, Uberaba e Uberlândia; (3) seu escopo, em nível internacional, era localizado e específico, caso dos protestos de taxistas em várias cidades da Europa e de ações judiciais propostas contra a Uber nos Estados Unidos, ou (4) seus elementos eram meramente circunstanciais, a exemplo de publicidades, acidentes de trânsito, notícias-crime, *blogs* de viagem, cadernos de turismo e outros. O volume descartado representou 75% do total de itens disponíveis.

A tabela 1 apresenta, em ordem alfabética, a quantidade de itens disponíveis e coletados da imprensa e demais fontes consultadas.

Tabela 1 - Número de itens disponíveis e coletados por fonte consultada

Imprensa		
	Disponíveis	Coletados
CORREIO BRAZILIENSE	100	52
CORREIO DA BAHIA	140	27
CORREIO DO POVO	143	23
CORREIO POPULAR	100	36
DIARIO DA INDUSTRIA E COMÉRCIO	16	17
DIARIO DA MANHÃ	40	15
DIARIO DE PERNAMBUCO	60	16
DIARIO DO NORDESTE	200	38
ESTADO DE MINAS	100	29
FOLHA DE SÃO PAULO	210	77
GAZETA DO POVO	100	11
HOJE EM DIA	240	61
JORNAL DE BRASÍLIA	100	27
JORNAL DO BRASIL	480	29
JORNAL DO COMÉRCIO	100	20
JORNAL O POPULAR	230	38
NEWSROOM UBER	168	22
O ESTADO DE SÃO PAULO	422	161
O GLOBO	446	119
TRIBUNA DA BAHIA	60	17
TRIBUNA DO CEARÁ	50	20
ZERO HORA	100	86
OUTRAS FONTES		
	Disponíveis	Coletados
CADE	14	5
CONJUR	87	21
MIGALHAS	254	31
MPF	26	5
WRI	11	11
	Disponíveis	Coletados
IMPrensa	3605	941
OUTRAS FONTES	392	73
TOTAL DE ITENS	3997	1014

Fonte: A autora (2016).

Esta distribuição teve o objetivo de colaborar na contextualização e alinhamento de fatos e circunstâncias ocorridos ao longo do período analisado e contribuir para a identificação dos componentes de empoderamento e de resistência.

Cabe ressaltar que a delimitação por grupos de fontes (Figura 7) deu sustentação à seleção de respondentes. Deste modo, os parâmetros para a escolha consideraram agentes que tivessem aderência a quaisquer dos seguintes grupos: (1) Sociedade (motoristas parceiros e usuários do serviço); (2) Especialistas

(organizações sociais, organizações empresariais, etc); (3) Governo (representantes do governo de áreas voltadas para, entre outras, consumidor, urbanística, transporte, mobilidade).

As entrevistas tiveram um caráter complementar, sem a pretensão de contemplar uma totalidade ou mesmo equidade no número de seus participantes por grupo. Por conveniência e, também, de forma a dar prevalência ao contato pessoal nas entrevistas, a seleção recaiu sobre agentes que atuam no sistema de mobilidade urbana de Porto Alegre. Deste modo, foram realizadas oito entrevistas com nove respondentes. Destas, sete foram individuais e uma conjunta, com dois respondentes. Todos os participantes da pesquisa assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice A) e estavam cientes de que suas identidades não seriam relevadas e que a pesquisa manteria a ética e respeito aos participantes. No Apêndice B consta o roteiro de entrevista utilizado.

O Quadro 5 traz maiores detalhes acerca dos respondentes e das entrevistas.

Quadro 5 - Grupos de respondentes

AGENTES	ENTREVISTAS				
	QTDE	RESPONDENTES	CARACTERÍSTICAS	DURAÇÃO (em min)	MEIO
Sociedade	4	Usuário 1	Conhece e usa aplicativo há mais ou menos 1 ano. Reside em Porto Alegre.	11:20,0	skype
		Usuário 2	Conhece e usa aplicativo há mais ou menos 1 ano. Reside em Porto Alegre.	24:54,9	contato pessoal
		Motorista Parceiro 1	Presta serviços via aplicativos Uber e Cabify. Reside em Porto Alegre	28:13,7	contato pessoal
		Motorista Parceiro 2	Presta serviços via aplicativo Uber. Reside em Porto Alegre.	24:14,4	contato pessoal
Especialistas	2	Especialista 1	Representa Organização social voltada à promoção de cidades sustentáveis com sede em Porto Alegre	19:01,0	contato pessoal
		Especialista 2	Representa empresa de sistemas de tecnologia que atendem serviços de táxi e carona com sede em São Paulo	34:28,7	skype
Governo	2	Representante 1 e 2	Representa empresa de transporte e circulação com sede em Porto Alegre	37:45,5	contato pessoal
		Representante 3	Representa instituição responsável pelo direito do consumidor com sede em Porto Alegre	49:43,5	contato pessoal

Fonte: A autora (2016).

Por fim, estas oito entrevistas foram associadas às análises advindas da leitura dos 1014 documentos selecionados, aproximadamente 25% do conjunto original de dados levantados, e seus resultados apontados.

6.2.2 Identificação e codificação dos itens selecionados

A identificação e codificação dos dados foi realizada com o suporte do aplicativo NVivo (QSR INTERNATIONAL, 2016) voltado a pesquisas qualitativas. A estrutura inicial de codificação contemplava os seis componentes, três de empoderamento e três de resistência, levantados no estudo conduzido por Martin (2016). No decorrer da análise mudanças nesta estrutura foram sendo desenhadas, resultando em cinco categorias.

Todos os 1014 documentos foram lidos e serviram de base para a codificação de itens. Os itens com características similares ou com poucas nuances de diferenciação em relação aos códigos não foram incluídos para a base considerados cada um dos 5 grupos propostos de análise, não foram incluídos para a base das análises. Como resultante deste processo, 760 itens foram codificados, com um total de 1176 referências (havendo mais de uma codificação por item).

Uma representação gráfica da distribuição por densidade de itens codificados em cada uma das 5 categorias é apresentada abaixo. Quanto maior o tamanho da área, maior o número de itens codificados. O número de referências por tópicos está nela incluído como informação complementar, demonstrando que um mesmo item pode ter tido mais de uma referência (Figura 8).

Figura 8 - Densidade por itens codificados na estrutura geral de análise

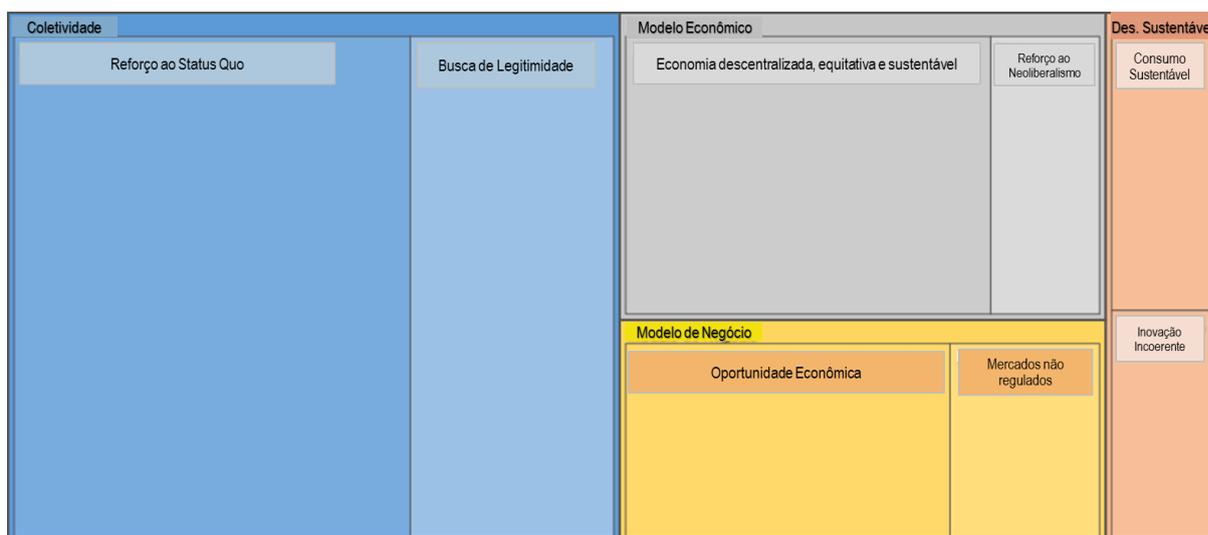


Fonte: A autora (2016).

O tamanho da área reflete a quantidade de itens codificados em cada um dos tópicos. Todos os 5 tópicos propostos na estrutura de análise tiveram representatividade. Dentre os 3 grupos de perspectivas, o volume mais expressivo foi o de 'Modelo Econômico' seguido por 'Modelo de Negócio' e, por fim, 'Desenvolvimento Econômico'. Já os mecanismos, apresentados como 'Coletividade' foram os que mais se destacaram com quase metade dos itens codificados ali contemplados. Também relevante foi o tamanho da área de codificação designada como 'Uberismos'. Este foi um tópico que se apresentou com certa regularidade, desde o início das análises. Seu volume significativo fez perceber uma série de elementos discutidos em paralelo ao tema proposto desta pesquisa, razão pela qual foi incluído em uma seção específica.

No que tange às três perspectivas, vale mencionar que o volume de itens codificados para empoderamento e para resistência não são equivalentes em nenhuma delas. Os itens associados a empoderamento são proporcionalmente superiores aos itens associados a resistência. Uma condição que se reverte ao tratar de 'Coletividade' na qual a resistência foi proporcionalmente mais expressiva. A evidência desta representatividade está presente na Figura 9.

Figura 9 - Representatividade empoderamento e resistência: por itens codificados



Fonte: A autora (2016).

Com esta composição, nas próximas seções será apresentada a análise de dados e a de resultados incluindo-se, ao final, um tópico acerca de uberismo.

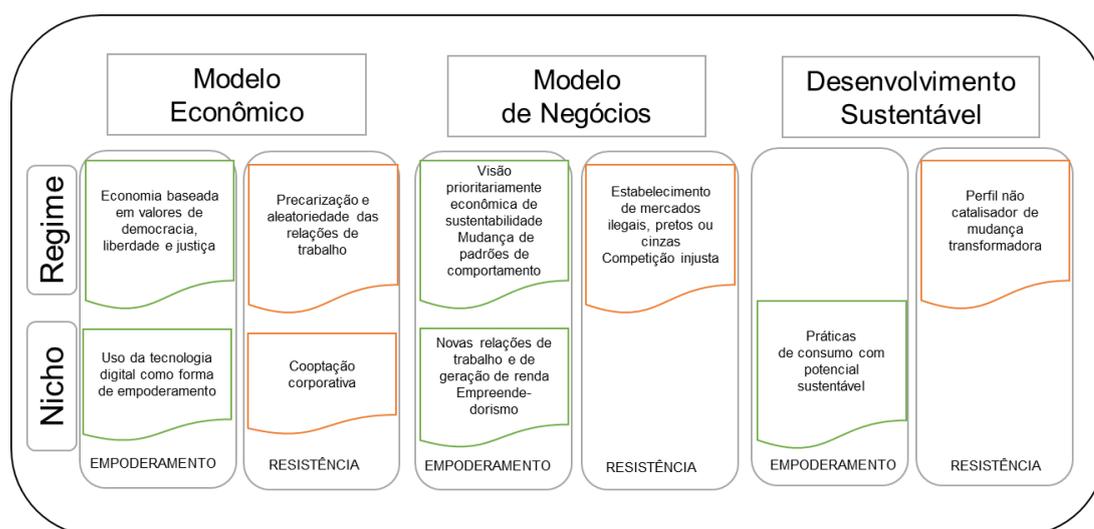
7 RESULTADOS

A ênfase dada nesta pesquisa volta-se mais especialmente à identificação das estruturas de empoderamento e de resistência, observadas a partir do caso Uber no contexto do sistema sociotécnico de mobilidade urbana. Ainda assim, foi possível estabelecer uma associação com os níveis sociotécnicos propostos pela MLP cujas associações serão expostas na seção seguinte. Se observados sob o ponto de vista dos componentes, houve justaposição entre os níveis sociotécnicos de nicho e de regime. Tanto agentes sociotécnicos do nicho quanto do regime trouxeram discursos pertinentes à Economia Descentralizada, Oportunidade Econômica e Reforço ao Neoliberalismo

Os componentes de resistência Mercados não Regulados e Inovação Incoerente, assim como o mecanismo de resistência Reforço ao Status Quo apresentaram-se nos discursos dos agentes do regime. Já no empoderamento o componente Consumo Sustentável e o mecanismo Busca de Legitimidade ficaram circunscritos aos discursos de agentes do nicho.

Consideradas as perspectivas com base nos elementos identificadores para estabelecer a relação com os níveis de nicho e/ou regime sociotécnicos, percebe-se um maior detalhamento de para onde se direcionam os discursos destes agentes de um ou outro nível (Figura 10).

Figura 10 - Empoderamento e resistência sob enfoque de regime e nicho sociotécnicos



Fonte: A autora (2017)

Isto é, os elementos identificadores demonstram que, a depender de qual nível o agente se encontra, os discursos apontam para interesses específicos. Assim, no

modelo econômico, os agentes do nicho buscam empoderamento ressaltando o uso da tecnologia digital, enquanto que os do regime valorizam o modelo econômico baseado em democracia, liberdade e justiça. Notou-se, também uma forma de resistência no discurso de agentes do nicho identificada na cooptação corporativa em razão da utilização de práticas de influência nas suas relações com governos, gestores de políticas públicas e concorrência. A perspectiva de modelo de negócio também apresentou configuração semelhante, embora não tenha sido identificado elemento de resistência para o nicho. Somente a perspectiva de desenvolvimento sustentável apresentou-se de modo diferenciado e, até potencialmente esperado pela ótica da MLP. Isto é, elementos de resistência no regime e elementos de empoderamento no nicho. Tem-se que, embora os discursos de agentes de nicho estimulem a noção de consumo sustentável para a atividade econômica, os discursos de agentes de regime apresentam, até o momento, pouca aderência a tal direcionamento. Pelo contrário, entram na questão de até que ponto são transformadoras estas práticas adotadas.

A partir da análise do Uber, como estudo de caso, foi possível verificar a existência dos componentes de empoderamento e resistência propostos por Martin (2016) no sistema sociotécnico de mobilidade urbana no Brasil.

O quadro 6 reedita a visualização gráfica destes componentes (tal como apresentado no quadro 1 da seção 5.2.3) para destacar os elementos identificadores que foram apontados neste estudo.

Quadro 6 - Componentes de Empoderamento e de Resistência com destaque para elementos identificadores apontados neste estudo (marcados com estrela)

Oportunidade Econômica	Promoção de Crescimento Econômico	Novas relações de trabalho e de geração de renda (Micro)empreendedorismo Capitalização de capacidade ociosa*	Visão prioritariamente econômica de sustentabilidade Mudança Tecnológica Inevitável Mudança de Padrões de Comportamento*	Mercados Não regulados	Transferência de risco Competição injusta Evasão fiscal Mercados legais / pretos ou cinzas*	Regulação da economia compartilhada Adaptação da economia compartilhada às práticas do regime	Proteção aos interesses do regime já estabelecido Redução de risco aos consumidores	
	Consumo Sustentável	Plataformas P2P Inovação disruptiva	Eficiência		Reforço ao Neoliberalismo	Cooptação Corporativa Precarização e aleatoriedade das relações de trabalho Falta de preocupação com a sustentabilidade*	Uma economia compartilhada (liberal) real Uma sociedade compartilhada (social democrática)	Justiça social e ambiental Igualdade
	Economia Descentralizada, Equitativa e Sustentável	Economias capitalistas centralizadas Mudança climática Falta de Qualidade	Descentralização de economia Uso da tecnologia digital como empoderamento Inovação social*			Empoderamento Individual	Inovação Incoerente	Perfis não catalisador de mudanças transformadoras significados diversos Terminologia confusa*

Fonte: Versão adaptada de Martin (2016)

Com estes resultados foi possível estabelecer relações entre componentes identificados e, com isso, propor três perspectivas que agrupam componentes de empoderamento e de resistência: (1) modelo econômico, (2) modelo de negócio e (3) desenvolvimento sustentável. As perspectivas foram construídas de forma a relacionar os “dois lados da mesma moeda”, empoderamento e resistência, propondo uma ‘conversa’ entre eles. O objetivo é o de demonstrar o ‘jogo’ de forças, a busca pelo domínio, para promover a transformação o qual depende de quem possa deter o maior volume de recursos ou de quem esteja habilitado para aplica-los com maior intensidade.

Observe-se que a relação de confronto entre empoderamento e resistência está no campo de ideias sob a forma de quais argumentos são apresentados por um e outro lado em cada perspectiva. Não necessariamente há um confronto direto entre os componentes de empoderamento e resistência em cada uma das perspectivas.

A perspectiva “modelo econômico” busca identificar trajetórias que permitam compreender o papel da Uber no contexto da economia compartilhada. Dentre as questões que se levantam está a de analisar o quanto este novo modelo tem potencial transformador do paradigma econômico contemporâneo, identificado como capitalismo neoliberal (ou neoliberalismo).

Através da perspectiva “modelo de negócio” pretende-se vislumbrar a atividade econômica em si, apontando para questões que envolvem os ônus (encargos) e os bônus (benefícios) advindos da forma como o negócio é administrado. Nesta perspectiva entram questões que discutem geração de renda, relações de trabalho, relações com mercado, relações com a concorrência, incluindo-se o modo como a empresa confronta aspectos legais.

A terceira perspectiva é a de “desenvolvimento sustentável” e elenca temas associados a formas de consumo mais eficientes e otimização de recursos. Aqui a proposta é a de levantar se o “compartilhamento” de fato implica consumo sustentável apoiado na noção de autonomia de pessoas e acessibilidade de recursos.

Por fim, dois novos construtos, denominados mecanismos, emergem do campo. Sob o nome de “mecanismos” estes construtos contêm um conceito de valor argumentativo. Isto porque os mecanismos manifestam-se por meio de discursos nos quais os argumentos suportam os componentes de empoderamento ou de resistência.

O mecanismo de empoderamento recebeu a designação de ‘busca de legitimidade’ e o de resistência o de “reforço ao *status quo*”.

A “busca de legitimidade” evidenciou-se em ações sociais, na busca pela proximidade com o usuário, na busca pela proximidade com parceiros ou, ainda, no apelo ao apoio a suas reivindicações junto aos governos locais. O “reforço ao *status quo*” foi revelado em variadas ações de barreiras à entrada como forma de sanção social à prestação de um serviço considerado não legal. Neste último, apresentam-se argumentos de [in] segurança e [não] confiabilidade do serviço prestado em razão de sua [in] formalidade, etc.

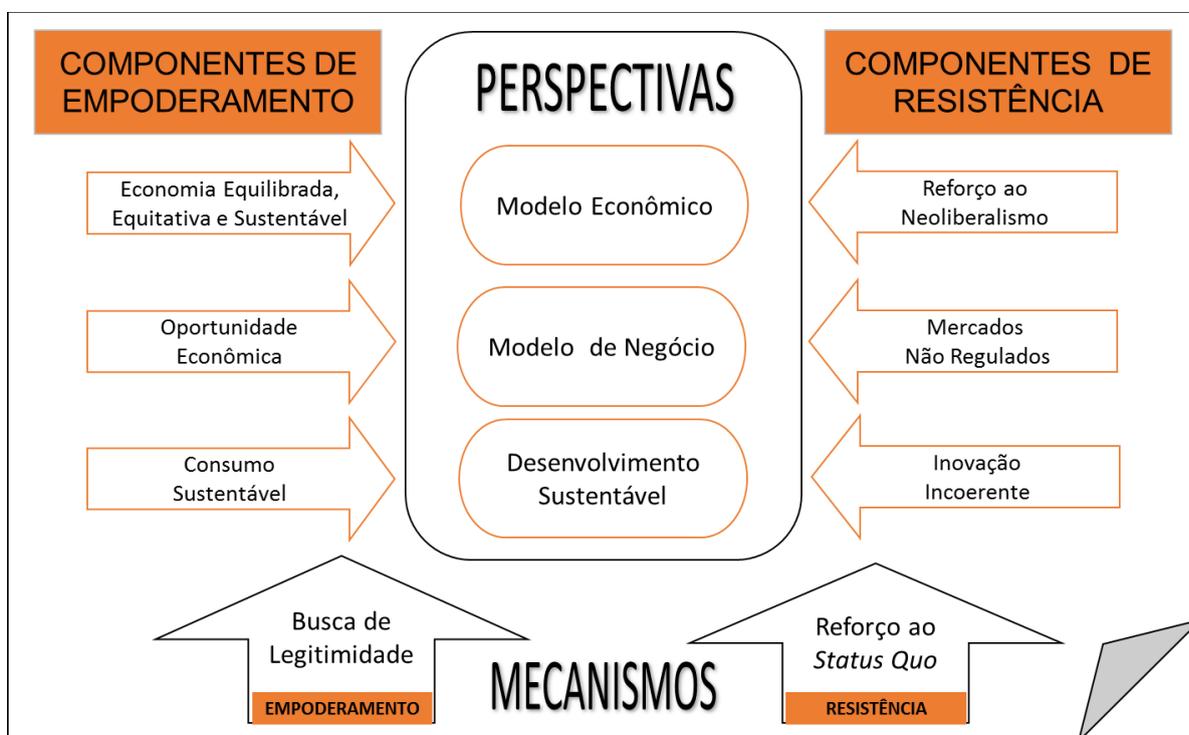
A investigação traz, assim, um olhar em perspectiva do contexto em que transitam seus correspondentes empoderamento e resistência. Uma visão integrada que se fundamenta no fato de que motivações, percepções, objetivos e interesses de agentes podem ser entendidos como endógenos, isto é, como fatores constituídos e desenvolvidos internamente ao processo de transições para o desenvolvimento sustentável.

Na visão da MLP, há uma série de processos não formais, conduzidos por agentes que se desenvolvem no interior de sistemas sociotécnicos, tais como rotinas, práticas operacionais, sistemas de crença e, mesmo, aspectos de senso-comum. (KEMP et al., 2002). Ocorre que, o encadeamento destes fatores acaba por constituir-se em trajetórias sociotécnicas que, ao longo de um tempo, poderão renovar ou inovar sistemas sociotécnicos conduzido às transições para o desenvolvimento sustentável (GEELS; SCHOT, 2010). Tal como em um jogo, Geels e Schot (2010) observam, é importante compreender os movimentos e trajetórias que vão acontecendo simultaneamente, seja através do reconhecimento de regras preestabelecidas ou por meio da avaliação das ações e movimentos de seus agentes que vão, ao longo de um tempo, modificar elementos tangíveis e ou reproduzir ou alterar as regras existentes.

Ou seja, as perspectivas nos permitem avaliar e perceber quais componentes estão sendo usados “a favor” ou “contra” para a transição de um novo (1) modelo econômico ou novo (2) modelo de negócio ou a busca pela (3) sustentabilidade. Suportando essas perspectivas, os mecanismos refletem a contraposição de argumentos e as formas de relacionamento com a comunidade que implicam em busca de legitimidade ou reforço ao *status quo* tendo em conta as múltiplas interações entre seus agentes.

A Figura 11 apresenta uma visão geral proposta para este estudo, relacionando todos os aspectos aqui abordados.

Figura 11 - Visão geral de análise proposto para este estudo



Fonte: A autora (2017).

A partir desta visão geral, nas próximas seções são apresentados os resultados de forma detalhada. Primeiramente serão apresentados, pela ordem, os resultados obtidos na análise das perspectivas (1) Modelo Econômico, (2) Modelo de Negócio e (3) Desenvolvimento Sustentável. Nelas estão distribuídos os componentes de empoderamento e de resistência propostos no estudo de Martin (2016). Por fim, faz-se a análise dos mecanismos.

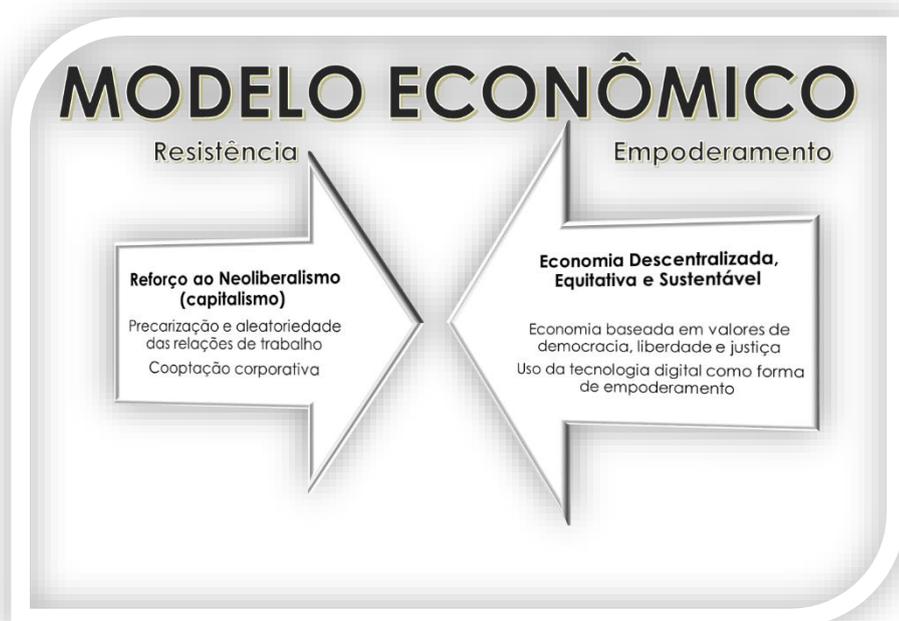
Os resultados a seguir começam apresentando os elementos identificadores de empoderamento e seguem com os de resistência. Ao fim de cada discussão, trazem-se posicionamentos extraídos das entrevistas para cada uma das perspectivas. Todas as citações utilizadas nesta seção estão marcadas com um número entre parênteses considerando a ordem em que aparecem. Os detalhes de onde foram retiradas constam no Apêndice C.

7.1 PERSPECTIVAS DE MODELO ECONÔMICO

As discussões nesta perspectiva envolvem o modelo econômico no qual está inserido a Uber. Seria este um modelo de economia compartilhada que se propõe a ser uma solução aos problemas da sociedade ou uma simples roupagem nova do sistema capitalista neoliberal vigente?

Nesta perspectiva contrapõem-se dois dos componentes identificados por Martin (2015): como empoderamento, “economia descentralizada, equitativa e sustentável” e como resistência, “reforço ao neoliberalismo” (Figura 12).

Figura 12 - Perspectivas de Modelo Econômico



Fonte: A autora (2016).

7.1.1 Componente de Empoderamento: Economia descentralizada, equitativa e sustentável

Na forma de empoderamento, o modelo econômico apresenta potencial para romper com os atuais sistemas de consumo e produção, financeiro, educação, entre outros, por meio de avanços tecnológicos. Uma composição que possibilita compartilhamento e colaboração entre cidadãos, empodera indivíduos, comunidades e organizações e descentraliza estruturas de poder por toda a economia e sociedade (MARTIN, 2016).

Como elementos identificadores deste componente de empoderamento estão: (1) economia baseada em valores de democracia, liberdade e justiça e (2) uso da tecnologia digital como forma de empoderamento.

7.1.1.1 *Economia baseada em valores de democracia, liberdade e justiça*

Este componente encontra-se explícito nos discursos de agentes diversos:

[...] a junção da lógica do compartilhamento com as mídias digitais possibilita [...] a descentralização das atividades impulsionadas pela rede, a redução dos custos de transação e a emergência de uma economia da atração pautada na confiança em relações interpessoais (Especialista Jurídico, Migalhas, setembro 2015) (1).

Que percebem crescer, com a descentralização nas estruturas de poder, o papel da sociedade (seus interesses) no centro das discussões sobre a Uber: “[...] esse não é um tema de governo. É uma discussão da sociedade” (Representante Governo, Correio Braziliense, junho 2016) (2).

Isto porque neste modelo de economia, o papel do governo e das instituições, para efetivação de mudanças sociais, pretende-se, seja mínimo.

Isto é, pressupõe encontrar um ponto de equilíbrio entre níveis de proteção e segurança de indivíduos e sua liberdade: “[...] capaz de realizar tarefas fundamentais e induzir o desenvolvimento [mas, também] reduzir a vocação de legislar sobre o supérfluo e a tentação de invadir a esfera da cidadania” (Colunista, O Globo, setembro 2015) (3).

No qual o direito de escolha de indivíduos deve ter um valor primordial e afetar a forma como são definidas, pelos agentes públicos, as responsabilidades de cada parte envolvida:

O direito à escolha deve ser um princípio [...] a regulamentação [deve atender a] questões referentes à mobilidade e à proteção do usuário [bem como] criar responsabilidades[e] definir claramente a quem devem estar atribuídas. [Entende-se conflitos como] inerentes ao processo de inovação [atentam para o fato, porém] que, muitas vezes, apenas quem gera conflito tem voz, ficando sem ser ouvida a parcela da sociedade que poderia se beneficiar (Especialista mobilidade urbana, WRI Brasil, dezembro 2015) (4).

Com voz, a sociedade vai além de questionar o seu próprio cerceamento à escolha, ela questiona a atuação dos agentes públicos, isto é, ela questiona o que os está (ou não) “movendo” para esta ou aquela decisão:

[...] proibir essa alternativa de incremento na mobilidade urbana quando as grandes cidades brasileiras estão estranguladas, leva ao questionamento sobre qual seria o motivo do legislador, magistrado ou administrador simplesmente abrir mão dessa oportunidade de transformação (Especialista Jurídico, Migalhas, setembro 2015) (5).

Buscando romper, deste modo com uma lógica tradicional que já não atende às expectativas e necessidades geradas por novos padrões: “[...] pegar algo privado e encaixar dentro de uma lógica pública, colocando restrições de preço, de oferta, mantendo a lógica do alvará. [...] O Uber morre com controle de oferta” (Gestor Uber, Hoje em Dia, outubro 2015) (6).

Com estas novas estruturas de poder, o poder público tem sido desafiado a buscar soluções diferenciadas e adequadas para responder a uma questão básica: “[...] como regular serviços de compartilhamento como Uber e Airbnb sem emperrar a inovação ou privar o usuário de seus benefícios” (Correspondente Internacional, A Folha de São Paulo, setembro 2015) (7).

Para além das discussões do que está permitido e do que está proibido a sociedade busca garantir que o poder público fundamente suas ações diante das possibilidades que esta nova economia apresente: “O único debate que hoje não vai fazer bem à sociedade, pelo menos do ponto de vista da lógica concorrencial, é o voltado para uma discussão binária do pode ou não pode” (Especialista jurídico, Gazeta do Povo, julho 2015) (8).

Entra, deste modo, no debate a garantia dos interesses econômicos:

[...] não há que se falar em clandestinidade tampouco em ilegalidade do serviço uma vez que nosso ordenamento jurídico contempla a livre iniciativa como forma de garantir a liberdade do indivíduo em explorar atividade econômica a título privado (Especialista Jurídico, Estado de Minas, fevereiro 2016) (9).

Como também o compromisso de assegurar interesses coletivos e dirimir conflitos sociais: “uma situação nova e que merece nosso olhar, principalmente em razão da defesa do consumidor, do interesse da coletividade e também da pacificação social diante dos acontecimentos que temos visto” (Especialista Jurídico, Debate OAB/DF, julho 2015) (10).

Sem deixar de salvaguardar as conveniências, vantagens, benefícios e interesses de caráter individual, defendendo que:

[...] os usuários têm o direito de escolher o modo como desejam se movimentar pela cidade e que os motoristas parceiros têm que ter seus direitos constitucionais de trabalhar (exercício da livre iniciativa e liberdade do exercício profissional) preservados (Nota Uber, O Globo, abril 2016) (11).

Tudo isto acaba por trazer elementos novos na forma de conduzir a gestão pública: “A solução que estamos apresentando hoje é muito moderna. Em geral, nossas decisões sempre beneficiaram categorias e poucas vezes a sociedade. Hoje está sendo diferente” (Representante Governo, O Globo, agosto 2016) (12).

Porque as decisões e regras a serem estabelecidas pelos agentes públicos não podem prescindir da força e do espaço que a tecnologia digital ocupa. Foi a tecnologia que: “[...] permitiu que surgisse uma espécie *sui generis* de motorista particular, carente de regulamentação [o Poder Público precisa] suprir a omissão, ao invés de prejudicar a própria sociedade [sob pena de] retrocesso social” (Especialista Jurídico, Migalhas, julho 2015) (13).

Aqui a descentralização do poder é a tônica com a sociedade (economia) exercendo um papel ativo de mudanças sociais. As demandas são por novos padrões que garantam tanto interesses individuais como coletivos.

7.1.1.2 Uso da tecnologia digital como forma de empoderamento

O empoderamento pela tecnologia fica evidente, por isso os argumentos de que:

Em vez de lutar contra novas tecnologias, enxergue como você pode se adaptar e tirar vantagens desta evolução. O mais incrível é que o Uber não tem nenhum carro, o Netflix não tem nenhum canal de televisão e o Airbnb não tem nenhum hotel e todos já faturam mais que seus maiores concorrentes tradicionais (Especialista técnico, Tribuna da Bahia, maio 2016) (14).

Há uma difusão de trajetórias tecnológicas que seguiram os passos destas primeiras.

Ficando com o sistema de mobilidade urbana, as “caronas” vêm se especializando (atendendo a segmentos específicos) e novas possibilidades devem continuar chegando. Para citar alguns:

No caso da *Tripda*, o foco são as viagens intermunicipais. Já a *Djengo* atua com uma solução para integrar caronas dentro de empresas e a *Zaznu* [que compartilha custos entre o que oferece e o que pede a carona] trabalha com motoristas previamente cadastrados (Estadão, julho 2014) (15).

Outras trajetórias tecnológicas, além das “caronas”, têm surtido efeitos nos sistemas de mobilidade urbana. Como é o caso da associação formada entre empresas de tecnologia, que operam com transporte privado (a Uber, entre elas) e montadoras de automóveis. Seu objetivo é o de impulsionar: “[...] uma modalidade de carros que dispensam condutores, um passo que pode revolucionar o setor” (Correspondente internacional, O Globo, setembro 2016) (16).

Em um projeto firmado entre Volvo e Uber, a empresa planeja pegar passageiros em veículos adaptados, aleatoriamente, a partir de um chamado em seu aplicativo: "A partir do fim do mês, o Uber vai permitir que clientes no centro de Pittsburgh peçam carros sem motorista de seus celulares, cruzando uma linha importante que nenhuma empresa automotiva ou de tecnologia ultrapassou" (Nota Uber, Jornal do Brasil, agosto 2016) (17).

Outras parceiras tecnológicas também fazem parte deste processo de difusão e de empoderamento reunindo grandes empresas voltadas à tecnologia de informação e comunicação. Uber e *Facebook* integraram algumas de suas funcionalidades: “A rede social norte-americana Facebook anunciou [...] parceria com o serviço de transporte com motorista Uber, que será integrado a seu serviço de mensagens Messenger” (Correspondente Internacional, Clic RBS, dezembro 2015) (18).

Nesta mesma linha, a *Didi Chuxing*, concorrente da Uber na China, aliou-se à *Apple*: “Decidimos por este investimento [com a Didi Chuxing] por várias razões estratégicas, que incluem a oportunidade de aprender, em primeiro lugar, sobre vários setores do mercado” (Gestor Empresa Tecnologia, Clic RBS, maio 2016) (19).

Por fim, observaram-se, também, algumas difusões transversais ao sistema de mobilidade urbana em que se deu processo semelhante do uso da tecnologia como forma de empoderamento. Com áreas de atuação eventualmente afins ou não os novos aplicativos buscam reproduzir as fórmulas de sucesso:

É uma comparação inevitável [com a Uber], mas a grande diferença é que nós não excluimos ninguém, bicicletas, motoboys, pessoas que estão indo para o trabalho de carro, empresas de frete, todos podem participar e fazer fretes (Gestor empresa tecnologia, Estadão, novembro 2015) (20).

Em linhas gerais, o domínio da tecnologia está disseminado e tem impulsionado alianças econômicas com potencial transformador.

7.1.2 Componente de Resistência: Reforço ao Neoliberalismo

Na forma de resistência, a perspectiva baseia-se na noção de reforço ao neoliberalismo. No sentido de que ao invés de trazer elementos novos ao modelo econômico, atua no fortalecimento dos elementos de uma economia capitalista.

Foram encontradas evidências da presença deste componente de resistência no que tange à (1) cooptação corporativa e à (2) precarização e aleatoriedade de questões trabalhistas.

7.1.2.1 Cooptação Corporativa

Cooptação corporativa implica um jogo de influências que faz pender a balança para um lado ou outro. A pesquisa trouxe alguns elementos representativos deste jogo de influências que envolvem tanto as relações com agentes públicos como privados.

O uso da expressão “guerra”, no que tange aos movimentos da Uber, surgem em várias situações. “[...] não é só rivalidade sobre clientes e motoristas; é uma guerra de desgaste, uma louca escalada para deixar os competidores sem recursos” (Correspondente Internacional, Estadão, julho 2016) (21).

No que tange à concorrência, contudo, os resultados destas batalhas têm sido a contestação: “[...] o sucesso do Uber parece ter tido efeito contrário: produziu uma longa lista de rivais, grandes e pequenos, que dizem ‘também podemos fazer isso’” (Correspondente Internacional, Estadão, julho 2016) (22).

O que ocorreu na China, por exemplo, em que a Uber, após várias tentativas de ocupar seu espaço no mercado: “Os dois grupos [Uber e Didi Chuxing] travaram uma batalha, com milhões de dólares de subsídios a passageiros e acusações pesadas, para tentar controlar um dos mercados mais dinâmicos do mundo [...]” (Correspondente Internacional, Clic RBS, agosto 2016) (23).

Acabou por render-se ao domínio da sua concorrente:

As atividades na China do aplicativo americano de transporte Uber serão absorvidas por seu concorrente local Didi Chuxing, numa operação que encerra uma guerra entre as duas empresas (Correspondente Internacional, O Globo, agosto 2016) (24).

Aparentemente, mais uma tentativa entre grandes empresas americanas cujo resultado (negativo) já era esperado:

[...] saindo da costa oeste da América do Norte, essas empresas [a Uber entre elas] tentaram estabelecer bases em todos os continentes. Mas, quando os gigantes americanos mergulharam em águas chinesas – o maior mercado mundial da internet – sua armada invariavelmente encalhou (Correspondente Internacional, Estadão, agosto 2016) (25).

A cooptação corporativa também se dá nas relações da empresa com agentes públicos. Uma operação na qual a Uber concentra esforços tal como se estivesse em uma candidatura eleitoral: “O criador do Uber diz que descobriu estar no meio de uma campanha política na qual o Uber é o principal candidato e o que chama de “cartéis de táxi” é a oposição” (CEO Uber, Estadão, setembro 2014) (26).

Razão pela qual a empresa mantém uma espécie de plataforma em defesa de seus direitos: “Cargos com denominações que incluem “políticas públicas”, “defesa de interesses” e “relações governamentais” são usados por empresas [como a Uber] para eufemizar a atuação de lobistas, cuja atuação não é regulamentada no Brasil” (Folha de São Paulo, agosto 2015) (27).

Dentre os seus principais tópicos, está a regulação da atividade, mas ela constitui-se em uma forma de defesa um tanto polêmica. Não é que seja contrária: “a regulamentação, não apenas da empresa, mas do mercado [...] “Este debate deve se travar em torno de que mercado a gente quer regular, e como regulamentá-lo para o bem da sociedade” (Gestor Uber, Agência Brasil via Blog da Uber, novembro 2015) (28).

Sustenta, no entanto, que há um viés dos gestores locais (municípios) em insistirem na ilegalidade da atividade. Para eles, o serviço prestado pelos motoristas privados não pode ser proibido e tem suporte legal:

Ao longo dos últimos meses, o judiciário confirmou diversas vezes a legalidade da atividade prestada pelos motoristas através da plataforma da Uber. Em outras ocasiões, o judiciário rejeitou pedidos pela proibição do funcionamento do aplicativo (Nota da Uber, Uber Newsroom, setembro 2015) (29).

Razão pela qual, toma a iniciativa de começar suas operações em cada nova cidade de acordo com seu planejamento estratégico, sem a preocupação com quaisquer possíveis ajustes legais de fiscalização e controle dos municípios.

Para ilustrar os movimentos de cooptação corporativa da Uber junto ao poder público, são trazidas algumas circunstâncias ocorridas no processo de negociações com o município de Porto Alegre, cujas atividades iniciaram em 19 de novembro de 2015.

Já em setembro deste mesmo ano, algumas investidas em Porto Alegre tiveram início, como a de anúncio para contratação: “[...] de gerente (um de marketing e um de operação logística) [...] com exigência de conhecimento da legislação local” (Clic RBS, outubro 2015) (30). Destaque para uma preocupação da empresa quanto ao conhecimento de legislação local e a manifestação de que não tinham previsão de atividade em Porto Alegre: “A empresa nega intenção de operar em Porto Alegre, mas abre duas vagas na Capital gaúcha” (Clic RBS, outubro 2015) (31).

Enquanto a posição oficial, conforme declaração da Uber, era de que as operações iniciariam em dezembro de 2015: “[começariam] a operar em Porto Alegre até dezembro” (Colunista, Clic RBS, novembro 2015) (32).

Desde os primeiros dias do mês de novembro a Uber já contava com certo número de motoristas ativados em seu aplicativo e participando de palestras:

Desde a quinta-feira da semana passada [12/11/2015], motoristas interessados em trabalhar junto ao Uber estão participando de palestras em Porto Alegre. Os primeiros registros - chamados de ativações - foram concedidos na tarde de segunda-feira [16/11/2015] (Clic RBS, novembro 2015) (33).

Inclusive, a despeito da reação contrária do poder público à sua entrada: “Conforme a prefeitura, a lei municipal não permite o transporte de passageiros em veículos não regulamentados” (Clic RBS, novembro 2015) (34).

A ação da empresa lhes permitiu antecipar o início de suas operações, deixando em aberto as questões de regulação: “Eu ficaria surpreso se o Uber não começasse em Porto Alegre até o final de novembro” (Gestor Uber, Clic RBS, novembro 2015) (35).

E a reação do poder público foi a de embate:

[...] o prefeito demonstrou estar chateado com a postura da empresa de começar a operar em Porto Alegre sem avisá-lo e deixou claro que nenhuma proposta de regulamentação avança “se não for séria (Clic RBS, novembro 2015) (36).

E de retaliação:

[...] o Uber será tratado como transporte clandestino de passageiros e motoristas que prestarem o serviço poderão ser atuados por agentes de trânsito. A sanção inclui multa de R\$ 5,8 mil e apreensão do veículo. Em caso de reincidência, o valor dobra (Representante Governo, Clic RBS, novembro 2015) (37).

Ainda no mês de novembro foi votado na Câmara Legislativa de Porto Alegre um projeto de lei, em caminhos similares aos propostos por São Paulo e Rio de Janeiro, que propunha, entre outras coisas: “[que] o aplicativo de “caronas pagas” ficaria impedido de operar até que [fosse] regulamentado” (Clic RBS, novembro 2015) (38).

Passados os trâmites e prazos legais, este projeto acabou sendo promulgado, embora sem alterações práticas já que: “[...] a aprovação do projeto nada muda o atual cenário em Porto Alegre, uma vez que a prefeitura já enquadra o aplicativo como transporte clandestino e tem endurecido a fiscalização” (Representante Governo, Clic RBS, novembro 2015) (39).

A empresa, por sua vez, divulgou nota esperando que venha uma legislação mais adequada aos padrões deste novo modelo econômico, já que: “[...] o Legislativo está desconectado da realidade da população, que busca novas formas de se movimentar pela cidade e também novos meios de gerar renda” (Nota da Uber, Clic RBS, maio 2016) (40).

E acrescentou que contava com o apoio de um grupo de estudos interdisciplinar criado pela Prefeitura de Porto Alegre para uma legislação mais adequada. Em maio de 2016, foi apresentada a proposta de lei, em meio a protestos dos taxistas: “A

categoria dos permissionários [do serviço de táxi] não aceitou nada do que foi dito, e o projeto apresentado não tem o nosso aval [...] nada na proposta resolve alguma coisa, é tudo negativo para nós” (Representante taxistas, Clic RBS, maio 2016) (41).

E reservas por parte da Uber quanto a exigências de: “[...] abertura de dados [disponíveis através do aplicativo da Uber e de utilidade para a gestão da cidade, e] o pagamento de taxas pela empresa” (Clic RBS, maio 2016) (42).

Em outubro do mesmo ano, a votação pela Câmara Legislativo do texto de lei (que seria levado para sanção do Prefeito) deixou clara a insatisfação da empresa que avaliou: “[...] como ‘muito ruim’ o projeto que saiu da Câmara [o que fez com seu Diretor de Comunicação declarasse logo após a votação] ‘É provavelmente o pior que já foi aprovada por Câmara no Brasil’” (Gestor Uber, Clic RBS, outubro 2016) (43).

E posicionou-se, em nota à mídia e a sua rede de usuários em termos dos efeitos produzidos por uma regulação limitadora:

Da forma como foi aprovado, ele cria barreiras artificiais que tornam a plataforma restritiva, matando a flexibilidade, que é fundamental para que a Uber e seus motoristas parceiros possam servir a cidade do melhor modo possível [...] o resultado disso será menos motoristas na plataforma, levando a preços mais altos e tempos de espera maiores. Não existe nada para se comemorar neste momento (Nota Uber, Uber Newsroom, outubro 2016) (44).

Meses antes, porém, não foi esta a opinião que compartilharam com o grupo de estudos e que foi lida pelo Prefeito quando da entrega do projeto à Câmara: “[O Prefeito] leu uma mensagem do diretor de políticas públicas da Uber no Brasil, Daniel Mangabeira, que qualificava a proposta inicial como a “mais inovadora e corajosa que já vimos no Brasil” (Representante do Governo, Clic RBS, dezembro 2016) (45).

Mantendo-se neste jogo de influências, independentemente da existência ou não de uma regulação a Uber seguiu operando. Sua clandestinidade, imposta pelo poder público, não a impediu de seguir com suas estratégias na cidade.

Na linha contrária ao de uma economia descentralizada, a cooptação corporativa usa a interferência como forma de influir no desenvolvimento e no desfecho esperado e adequado para atender a interesses privados. São discursos cujas soluções econômicas, sociais, políticas acabam por reforçar o sistema econômico vigente, do chamado capitalismo neoliberal.

7.1.2.2 *Precarização e aleatoriedade das relações de trabalho*

O segundo elemento identificador de reforço ao neoliberalismo é o da “precarização e aleatoriedade das relações de trabalho”. Uma de suas principais evidências está na terceirização, uma tendência que vem associada à própria evolução da tecnologia. Ocorre que modelos econômicos como os da Uber ampliam, ainda mais, os horizontes do que representem as relações de trabalho: “[...] as companhias começaram a se ver como fatias finas, como o Uber, entre consumidores, de um lado, e suas forças de trabalho, do outro” (Estadão, julho 2015) (46).

Há discussões no sentido de que estes movimentos representem uma “metamorfose” do trabalho dando a entender a possibilidade de se estar diante de mudanças irreversíveis: “Todas essas tecnologias vão sepultando empregos e criando novos” (Colunista, Estadão, agosto 2016) (47).

Novas relações que vieram como forma de solução à crise econômica instalada, mas que podem estar cobrando seu preço em contrapartida:

Para quem está desempregado, trabalhar como motorista do Uber pode ser uma das formas mais simples de ter um salário no fim do mês. Mas esse trabalhador não terá benefícios como seguro-desemprego, plano de saúde ou abono salarial (Infográfico, Estadão, julho 2016) (48).

Os argumentos de que não existem vínculos empregatícios entre a empresa e seus parceiros, ainda, não são ponto pacífico entre especialistas em relações de trabalho. Há discussões no meio jurídico que vislumbram a existência de vínculos diante de uma reinterpretação do que dispõem as leis trabalhistas acerca do que represente a relação de subordinação:

É o UBER quem [...] a) define o preço do serviço; b) define padrão de atendimento; c) define a forma de pagamento; d) define e recebe o pagamento; e) paga o motorista e f. centraliza o acionamento do colaborador para prestar o serviço [Além disso, o] UBER aplica as penalidades aos trabalhadores que infringirem suas normas de serviço (Especialista Jurídico, Migalhas, abril 2016) (49).

Estando em aberto este aspecto, as discussões trazem o que pode representar a noção de precariedade e aleatoriedade das relações de trabalho. Neste caso, os argumentos são de que podem surgir riscos e custos adicionais, usualmente suportados pelo empregador, mas que passam a ser de responsabilidade dos indivíduos. Tais são os casos, por exemplo, de uso de veículos locados ou de

aquisição de um veículo próprio por financiamento, como opções para adequar-se a padrões de exigência da empresa.

Ocorre que, ambos podem sujeitar estes indivíduos a uma espécie de servidão, em razão da dependência econômica:

[...] a servidão por dívida ocorre porque os motoristas [sem vínculo] ficam expostos a contratos com locadoras e financeiras de automóveis [o que pode] aumentar a dependência e explorar os motoristas, sem que [...] tenham como questionar direitos trabalhistas ou sequer direito à alimentação (Representante Governo, O Globo, agosto 2016) (50).

Do ponto de vista da empresa os indivíduos, motoristas parceiros, a contratam e não o contrário; haveria, então, independência em relação à prestação de serviço em si: “[...] não é a empresa que contrata motoristas, mas os motoristas que a contratam para utilizar o aplicativo para prestar serviço de transporte individual privado de passageiros” (Nota do Uber, O Globo, agosto 2016) (51).

Uma independência de certa forma discutível já que: “[...] o motorista, ao ligar o aplicativo, não tem senão a opção de seguir estritamente as rígidas normas estabelecidas de forma heterônoma pelo algoritmo do aplicativo criado e gerenciado pela empresa” (Especialista Jurídico, Migalhas, abril 2016) (52).

E mesmo as “novas” formas de relação de trabalho podem estar com seus dias contados:

Todas essas tecnologias vão sepultando empregos e criando novos [...] O que dói para os taxistas, todos já sabem. Mas pode começar a doer também para os motoristas do Uber, porque o objetivo agora é produzir carros que se locomovem sem condutores (Colunista, Estadão), agosto 2016) (53).

O que se discute aqui é que, a despeito de uma propalada independência e autonomia daqueles que exercem a atividade como motoristas privados, os parceiros para a Uber, há elementos controversos quem ou o quê (um algoritmo) comanda a relação.

Em consonância com o tema desta seção, na sequência elementos destacados como pontos de vista dos respondentes.

7.1.3 Ponto de vista: o Modelo Econômico nas entrevistas

Interessante perceber que no que tange ao modelo econômico, um dos aspectos ressaltados pelos respondentes foi a posição de destaque da tecnologia como fator de mudanças. A tecnologia está no cerne das discussões no contexto da teoria das transições para o desenvolvimento sustentável. Isto porque, são as tecnologias emergentes que ao tornarem-se mais robustas vão estabelecendo novos critérios de competitividade possibilitando, quebrando uma série de relações sociotécnicas e fixando novas (RIP; KEMP, 1998).

A demanda social por tecnologia se expande: “[...] estamos meio reféns da tecnologia nos dias de hoje. E é do velhinho à criança” (Usuário 1, dezembro 2016).

Cria novos cenários para atender a novas necessidades:

A gente tá indo pra um cenário muito diferente. [...] a gente vê isso no setor bancário [onde se] vê que o movimento daquilo que era tradicional dos bancos, dos grandes bancos, correndo atrás de startups tipo Nubank, tipo Banco original [...] não tem como voltar atrás, porque o modelo antigo não atende uma nova sociedade e a tecnologia não vai parar (Usuário 2, dezembro 2016).

Nem produto, nem serviço, mas tecnologia no domínio da atividade econômica. A Uber ilustra o funcionamento deste novo modelo de economia: “[...] a Uber é hoje considerada a maior empresa de transporte do mundo, porque tem a maior frota e não tem um carro. Então é a tecnologia que vai ligar o mundo (Parceiro 1, dezembro 2016).

Que serve para um contexto abrangente de sociedade, mas também para quem a vivencia no dia-a-dia: “Aproveitaram muito bem a tecnologia, brilhantemente, eu diria. Eu, cada vez que eu penso no Uber eu vejo como um sistema fabuloso [...]” (Parceiro 2, dezembro 2016).

Outras facetas da tecnologia foram, ainda, levantadas para este modelo econômico. A sua eficiência em ir onde a iniciativa pública parece não [querer/poder] chegar:

[...] não diria que não pode ser atendido de outro modo, mas com certeza vai ser atendido de um modo não muito eficiente, né! [...] por exemplo, acho que o maior programa de mobilidade hoje no Brasil, nas grandes cidades, é o que a gente chama de “*last mile*”, né, a última milha, que é o acesso ao grande modal, né? [Muitas vezes você] percorre um percurso de 25km em 1h [mas] para chegar da ponta da estação até sua casa que são 2km você acaba levando muito mais tempo [isto porque] não existe um transporte complementar, porque muitas vezes ele não é eficiente, porque não tem interesse privado em operar ali. A tecnologia pode ajudar a resolver isto, né? (Especialista 1, dezembro 2016).

As políticas públicas tornam-se um impasse, não porque não deveriam existir, pelo contrário:

[...] a questão, eu insisto, é nesta isonomia [...] eu acho que o setor público tá muito atrás, quer dizer, ficou muito defasado, parado, esperando. Talvez no sentido do sim ou do não, quando na verdade o melhor seria ter uma política aí inteligente de regulação (Especialista 2, dezembro 2016, grifo da autora).

A sua existência é importante para prevenir que recursos disponibilizados à coletividade sejam indevidamente aproveitados: “[é preciso que se entenda a importância de políticas públicas] em termos coletivos [...] justamente por esta utilização de recursos públicos sem a necessária contrapartida à população [...]” (Representante 1, novembro 2016).

Em não havendo políticas públicas, isto poderá trazer efeitos negativos estruturais:

Se isto tudo [negócios não regulados] ficar à margem, então nós vamos ter todos serviços marginais, né, sem controle, sem pagamento de impostos, etc. Quer dizer, como é que alguém vai administrar a cidade e a infraestrutura que é necessária para que isto tudo aconteça. As vias precisam estar aí, as calçadas precisam estar aí para as pessoas circularem e tal. Alguém precisa pagar a conta. Quer dizer, o que falta acho que é regulação (Especialista 2, dezembro 2017).

Regra geral, as opiniões conduzem à noção de um caminho irreversível para as muitas trajetórias tecnológicas que surgem na sociedade. O que não implica, contudo, que elas devam ficar à margem de um conjunto de regras, necessárias e suficientes, para fazer acontecer a tecnologia em um contexto social favorável e controlado.

As práticas comerciais serão abordadas na seção seguinte tratando de perspectivas de modelos de negócio.

7.2 PERSPECTIVAS DE MODELOS DE NEGÓCIO

Esta perspectiva aborda o ponto de vista do negócio em si, dando atenção ao conjunto de elementos e relações que promovem a geração (ou não) de receita. Os componentes que se contrapõem nesta perspectiva são “oportunidade econômica” e “mercados não regulados” como pode ser visto na Figura 13.

Figura 13 - Perspectivas de Modelo de Negócio



Fonte: A autora (2016).

7.2.1 Componente de Empoderamento: Oportunidade Econômica

Dentre os elementos identificadores neste componente estes foram os predominantes: novas relações de trabalho e de geração de renda; visão prioritariamente econômica de sustentabilidade, empreendedorismo e mudança de padrões de comportamento (Figura 13).

7.2.1.1 *Novas relações de trabalho e de geração de renda*

As novas relações de trabalho e de geração de renda foram alavancadas pela oportunidade de receita associada ao empreendedorismo: “[...] um novo formato de se empreender [que] a sugerir pelo poder de disseminação de novas ideias pelo mundo, já é considerada uma revolução no mercado como conhecemos” (Estadão, julho 2016) (54).

Suas características as distanciam, em menor ou maior grau, das relações convencionais de trabalho. Com o acesso flexibilizado, ao exercício da atividade, abriu-se espaço para um processo de reconfiguração da relação de subordinação: “[...] não é mais relevante para a produtividade a rigidez da jornada ou até mesmo a

assiduidade individual. Nesse contexto, a subordinação é aferida apenas de maneira coletiva” (Especialista Jurídico, Migalhas, abril 2016) (55).

Um espaço que ainda é desconhecido. É preciso, portanto, que seu tamanho, sua abrangência e suas interações entre os vários agentes, que ali atuam, sejam reconhecidas. Acompanhando o que sustenta a teoria das transições para o desenvolvimento sustentável, o processo de mudança (a transição) se torna tangível a partir das dinâmicas entre seus agentes que, ao longo tempo mais ou menos longo, podem reproduzir ou alterar sistemas sociotécnicos vigentes (GEELS; SCHOT, 2010). Então, quem seriam os agentes cujos movimentos começam a alterar as relações de trabalho?

Para [...] uma visão adequada de como se equilibram a liberdade, a segurança e a margem para intervenções políticas, o primeiro passo é a criação de ferramentas estatísticas que mostrem com mais clareza e precisão quem efetivamente são os atores da economia (Correspondente Internacional, Estadão, outubro 2015) (56).

Por meio de propostas tecnológicas acessíveis e fáceis de aplicar e cujos resultados financeiros são imediatos, são atrativos e alavancam o engajamento dos indivíduos: “Sabe a frase ‘carro apertado é que anda?’ [com] arrocho financeiro, as pessoas tendem a criar soluções mais assertivas para problemas cotidianos” (Hoje em Dia, abril 2016) (57).

Sob o ponto de vista da Uber, o aplicativo corresponde a um mercado virtual. Uma plataforma de negócios que possibilita a intermediação entre a oferta de transporte individual privado e a demanda de passageiros. Assim, todos que participam deste mercado virtual são clientes. Tanto aquele que se oferece para prestar o serviço (o motorista parceiro) como aquele que busca a prestação do serviço (o usuário). Ambos devem ter atendidas suas necessidades que, se não supridas, podem deixar aquele “mercado”:

O diretor executivo do Uber disse que todo mês sua empresa cria 50 mil novos empregos em todo o mundo. Alegou não saber quantos motoristas são desativados da plataforma por mês, para efeito de comparação [...]Tentamos criar coisas para beneficiar os dois, mas o que é bom para um lado, às vezes é ruim para o outro (CEO Uber, Estadão, setembro 2014) (58).

Diante destas circunstâncias, parece natural uma expectativa significativa de aumento do número de postos de trabalho: “[a Uber] assumiu recentemente um

compromisso público de gerar 30 mil empregos no Brasil até outubro de 2016” (Nota Uber, Uber Newsroom, setembro 2015) (59).

Postos de trabalho cujas características são definidas pelo modelo de negócio como sendo de autonomia (trabalho quando e como se queira) e de livre iniciativa (empreendedorismo), colocam em debate a aplicabilidade do que sejam os direitos trabalhistas em vigor:

[...] a expectativa é a de que, ao final, prevaleça a tese do trabalho autônomo, já que o motorista do Uber tem liberdade para decidir quando e como trabalhar, sem nenhuma subordinação ao Uber, além de assumir os riscos inerentes à sua atividade (Colunista, Estadão, outubro 2015) (60).

A geração de renda e de novos postos de trabalho é tratada como um atrativo para a adesão de seus motoristas parceiros; integram, portanto, a estratégia do negócio.

7.2.1.2 *Visão prioritariamente econômica de sustentabilidade*

Um segundo elemento identificador no componente “oportunidade econômica” contempla a visão prioritariamente econômica de sustentabilidade.

Apesar do discurso de sustentabilidade que a Uber traz como bandeira:

Um dos papéis da Uber é se integrar ao ecossistema do transporte da cidade. Nosso trabalho como empresa é mostrar para o poder público que contribuimos para a mobilidade, permitimos a geração de renda, facilitamos o alcance de pessoas ao transporte (Gestor Uber, Clic RBS, outubro 2015) (61).

E que perpassa suas ações e declarações:

Ao longo dos últimos seis anos e meio, aprendemos muito sobre o futuro da mobilidade urbana e o que isso significa para as cidades e para as pessoas que vivem nelas. Vimos como mais acesso ao transporte e ao uso de carros particulares para o bem público pode mudar “onde” e “como” vivemos melhor. Esperamos que o Movimento Uber possa desempenhar um papel em ajudar as nossas cidades a crescer de uma forma que funcione para todos (UBER, 2017).

O caminho escolhido pela Uber demonstra sua busca pelo crescimento econômico: “Às vezes, pegar uma carona pode te levar adiante muito mais rápido. [Esta é] a ideia por trás do crescimento vertiginoso da Uber, empresa dona de um

aplicativo capaz de gerenciar caronas em grandes centros urbanos” (Estadão, maio 2014) (61).

As vantagens econômicas servem para o direcionamento do próprio negócio: “A Uber Technologies entrou para um clube muito seletivo: o das empresas bilionárias” (Correspondente internacional, Estadão, junho 2014) (63).

Que é o da captação de recursos de grande porte para sua expansão em nível global: “os recursos vão servir para financiar a expansão internacional da empresa [...] um assunto-chave para seu sucesso de longo prazo” (Estadão, junho 2016) (64).

Vantagens econômicas que, por sua vez, são ressaltadas na proposta a seus parceiros e clientes: “Se você consegue facilitar as coisas economicamente para as pessoas largarem carros ou vendê-los, e transformar o transporte num serviço, este é um bom negócio” (CEO Uber, Estadão, junho 2014) (65).

Como em um jogo de poder, a cada mercado local que chega, estabelece as suas regras independentemente dos impasses que vai encontrando em seu caminho: “a Uber hoje está ‘nadando de braçada’ [...] qual é o problema da demora (em regulamentar)? Eles estão ganhando espaço. É um mercado em expansão” (Estadão, maio 16) (66).

E no meio em que foi criada, o mundo de *startups*, vai atrás de soluções: “[...] startups são [...] empresas criadas para solucionar problemas. Nascem a partir de um propósito” (Hoje em Dia, abril 2016) (67).

De olho no mercado local onde atua, a Uber foi capaz de vestir uma roupagem distinta daquela que promoveu na sua entrada. Com uma ação iniciada na região nordeste e, aos poucos, incorporada em outras cidades do país, passou a aceitar o pagamento do serviço em moeda corrente.

Com isso, a Uber conseguiu fixar-se e mais, pôde ampliar sua rede de clientes (parceiros e usuários): “O número de pessoas aumentou 90% no Nordeste, por exemplo, depois que começamos a aceitar dinheiro” (Nota Uber, Correio Braziliense, agosto 2016) (68).

Há autores que argumentam ser a economia compartilhada um espaço intermediário entre dois extremos. Isto a coloca em um meio termo entre o compartilhamento de recursos e a transferência e posse de recursos (BARDHI; ECKHARDT, 2012; BELK, 2014b). Por um lado, traz em si a proposta de ser mais competitivo para o consumo de um recurso se comparado como os modelos de práticas sociais convencionais [compartilhamento de recursos]. Por outro, mesmo não

tendo transferência e posse de recursos, apresenta uma forma de compensação econômica (tarifa paga pelo uso).

Neste espaço intermediário, pode-se encontrar alguns elementos que justifiquem esta tendência mais prioritariamente econômica da sustentabilidade. Durante processos de mudança estrutural, aqueles que integram nichos sociotécnicos, costumam deparar-se com altos níveis de pressão em busca de adequação e conformidade aos aspectos econômicos (SMITH; RAVEN, 2012). O que pode explicar, em parte, as tensões existentes, como destacou esta manchete do Jornal Folha de São Paulo: “Uber acelera crescimento e o número de polêmicas em que se envolve” (Correspondente Internacional, Folha de São Paulo, dezembro 2014) (69).

A visão econômica de sustentabilidade, até o momento, se impôs sobre as demais – ecológica e social – nos discursos e ações da empresa. Um modelo de negócios conhecido por sua atitude competitiva no mercado. E qual seria o risco deste olhar econômico no processo de transição para o desenvolvimento sustentável? Deixar em segundo plano os aspectos ambiental e social da sustentabilidade.

O interesse econômico prevaleceu no material coletado, mas por si só, não faz pressupor a não existência dos outros dois pilares de sustentabilidade: ecologia e sociedade. Na perspectiva de desenvolvimento sustentável, busca-se resgatar estes aspectos.

7.2.1.3 *Empreendedorismo*

O empreendedorismo apresentou-se, também, como elemento indicador de oportunidade econômica. A visão de empreendedorismo nesta pesquisa foi construída a partir de relatos de motoristas parceiros disponíveis nas fontes de pesquisa, com o objetivo de contribuir para um panorama geral da atratividade para o exercício da atividade de motorista parceiro.

A polêmica quanto à legalidade do negócio também colocou em discussão a livre iniciativa para empreender: “A regulamentação da atuação de aplicativos como o Uber no país não pode resultar no estabelecimento de regras que restrinjam a liberdade do empreendedor. ‘A atividade não é ilegal, mas existe a polêmica’” (Hoje em dia, julho 2015) (69).

Ainda assim, parece não ter afetado a escolha pelo uso do aplicativo e de suas funcionalidades. Modo geral, os benefícios aos que aderiram, seja como fonte de renda extra ou principal, parecem superar as eventuais barreiras. Exemplos destacam acessibilidade, suporte financeiro, autonomia e flexibilidade e segurança.

Como forma de ampliar o acesso à rede de contatos: “Eu já fazia esse trabalho de motorista executivo nos fins de semana. O que o Uber me trouxe foi um meio de contato com mais clientes” (motorista Uber, JC Online, março 2016) (70).

Como suporte financeiro, seja para cobrir financiamentos de caráter pessoal: “Comprei esse carro e aqui posso ganhar um dinheiro extra pra ajudar a pagar o financiamento. A crise está braba. Aqui posso trabalhar durante o tempo de que tenho livre. É um serviço fácil, online e que oferece segurança” (Motorista Uber, Diário de Pernambuco, março 2016) (71).

Seja para obter uma forma alternativa de renda: “Na rota de fuga da crise, Uber vira alternativa para renda extra” (JC Online, julho 2016) (72).

Como livre iniciativa e autonomia no exercício da atividade:

Tem dias que faço 15 viagens e já fecho a minha meta diária e pessoal de R\$ 200 a R\$ 220. Outros dias preciso fazer 20 viagens para garantir esse valor. Vale a pena demais ser motorista do Uber (Motorista Uber, Tribuna do Ceará, junho 2016) (73).

Com flexibilidade: “Trabalho quando quero, na hora que quero. O ruim é você ter que trabalhar bastante. Mas a empresa é séria, paga em dia e assume os compromissos se houver ônus” (Motorista Uber, Diário de Pernambuco, maio de 2016) (74).

E segurança:

Estou gostando. A gente consegue ter certa segurança porque não pega qualquer passageiro. A pessoa que vai entrar no meu carro está com o celular e cartão de crédito cadastrados. O público que peguei até agora foi muito bom. Além disso, a gente não trabalha com dinheiro. É tudo pelo celular” (Motorista Uber, Correio Popular, janeiro 2016) (75).

Observa-se neste indicador que os argumentos são aderentes à abordagem comercial da empresa na busca de motoristas parceiros. Uma visita ao seu blog e já aparecem na tela atrativos como “faça seu próprio horário”, “ganhe o quanto precisa”, “você pode começar e parar quando quiser” ou, “na Uber é você quem manda” (UBER, 2016b).

7.2.1.4 *Mudança de Padrões de Comportamento*

A mudança de padrões de comportamento está relacionada com alguns processos alternativos frente às pressões que a chegada da Uber no Brasil acabou promovendo.

Trata-se uma percepção de valor comparada entre uma nova forma de oferecer o serviço e a tradicional. Ocorre que o serviço de táxis, talvez uma das atividades mais diretamente afetadas, ficou exposto em suas fragilidades: “Tecnologias como o Uber, hoje em dia, suprem a carência do usuário que não consegue ser atendido pelo transporte público [de táxis] com qualidade e precisam ser ampliadas” (Correio Braziliense, agosto 2015) (76).

Isto porque, a um sistema antes considerado “reserva de mercado”:

O serviço prestado [por táxis] se dá em regime de monopólio e concessão, com reserva de mercado inclusive dentro do próprio sistema, como pontos de táxi, cooperativas e outros aplicativos, que privilegiam determinados profissionais (usuários do serviço) em detrimento de outros (Especialista Jurídico, Clic RBS, junho 2016) (77).

E com práticas questionáveis: “Carros de menos, desconfortáveis, sem manutenção. Ilegalidades, como aluguel, transferência e venda de permissões [...] maus-tratos e até crimes contra passageiros [...]” (Correio Braziliense, agosto 2015) (78).

Foram agregadas novas expectativas e necessidades. Uma das mais destacadas é a da diferenciação na qualidade do serviço ofertado: Os olhos estão muito para o diferencial, que é a qualidade do atendimento: “[...] Os clientes estão mais intolerantes quanto à demora, mesmo com o trânsito visivelmente mais complicado” (Representante taxistas, O Globo, agosto 2016) (79).

A nova forma de prestar o serviço ofereceu a possibilidade de escolha do transporte que melhor atenda: “[...] cada indivíduo tem um motivo, além do preço, para identificar cada meio de transporte melhor que lhe atende [e] a partir daí identificar no seu próprio trajeto qual deles é ideal e se enquadra no seu orçamento” (Diário da Manhã, fevereiro 2016) (80).

Diante deste novo quadro, provocado pela entrada da Uber e de outros sistemas similares, restou aos taxistas o desafio de reinventar-se, em ações conjuntas:

Em tempos de Uber, taxistas estão suando a camisa na tentativa de se tornarem mais atraentes [...] Para retomar clientela perdida, a Adetax [Associação das Empresas de Táxi do Município de São Paulo] lança [...] o Movimento Confia Táxi [e abre] consulta pública sobre os problemas na busca de soluções (Colunista, Estadão, julho 2016) (81).

Ou por meio de ações individuais que visam resgatar a confiança no serviço:

[...] percebi que a nossa categoria estava efetuando um serviço defasado, que não atendia mais às expectativas da população [e] resolvi inovar para resgatar o respeito e a admiração do passageiro [...] meu lema é: “máxima dedicação à menor necessidade do cliente (taxista, Correio Braziliense (98), agosto 2015) (82).

Os desafios para promover mudanças e encontrar soluções singulares não ficou restrita ao sistema dos táxis e aos taxistas. Também os agentes responsáveis por questões de ordem pública como as que afetam as relações de trabalho, de segurança e de consumo, estão sendo estimulados a buscar novas fórmulas:

Tão importante para a inovação quanto a criatividade e o empreendedorismo de um povo [...] é um ambiente institucional que permita a destruição criadora [...] empregos, setores, tecnologias e mercados evoluem [...] não adianta regulamentar a eternidade de calculadoras de bolso ou máquinas de escrever, pois elas serão atropeladas por computadores desktop — e estes por tablets, e daí em diante (Especialista técnico, Clic RBS, maio 2015) (83).

As quais não encontram suporte ou parâmetros nas regulações existentes:

Se não se encaixa na interpretação formal da legislação, o correto é dizer que é ilegal ou é pensar maneiras de adaptar e regulamentar, permitindo que esses serviços consigam atuar em nome de um interesse maior que o é interesse da sociedade e da maior concorrência? (Representante Governo, Folha de São Paulo, julho 2015 grifo da autora) (84).

E que tem, como ponto de partida, um perfil tecnológico na sua forma de atuação:

É preciso entender todas as questões colocadas pelo progresso tecnológico [apesar] da rapidez com que as mudanças têm acontecido. Esse é o desafio dos governos [...] eles precisam deixar que as inovações floresçam, mas também atuar para minimizar os riscos” (Especialista técnico, Folha de São Paulo, julho 2015) (85).

Haveria pouca (ou nenhuma) razão para se regressar a um momento anterior, diante do que a tecnologia já conseguiu promover: “Difícilmente uma pessoa volta atrás depois de experimentar um modelo como o Uber, a não ser que ocorra uma mudança muito radical na sociedade” (Especialista Técnico, Estadão, julho 2016) (86).

Estes foram alguns elementos identificados extraídos de argumentos e discussões acerca de mudanças no padrão de comportamento associadas aos novos movimentos da economia. Este elemento identificador vincula-se ao perfil tecnológico do modelo de negócio. A forma de prestar o serviço apresentou novos parâmetros que tanto estão promovendo modificações no modelo convencional de táxis, como estimulando novos perfis de demanda.

7.2.2 Componente de Resistência: Mercados não regulados

No componente mercados não regulados os elementos indicadores evidenciados na pesquisa são (1) estabelecimento de mercados não legais, pretos ou cinzas, e (2) competição injusta.

7.2.2.1 Estabelecimento de mercados ilegais, pretos ou cinzas

Pode-se compreender mercados não legais como aqueles que operam em paralelo ao sistema de regras preestabelecidos, com isso obtendo vantagens que, de outra forma, não seriam viáveis. Há os que consideram que a economia compartilhada está organizada para tirar o melhor proveito destas “lacunas” na regulação:

A economia do compartilhamento está revelando ser [entre outras] uma forma de transformar novas áreas em mercados improvisados, de selecionar entre diferentes sistemas regulatórios e de fortalecer uma economia informal que facilita a sonegação de impostos (Folha de São Paulo, agosto 2015) (87).

E, neste sentido, o ambiente em que atuam poderia contribuir para isso. Não o espaço virtual a que empresas de tecnologia, *startups* como a Uber, estão acostumadas, mas o mundo real: “Diferentemente do Facebook ou do Twitter, que prosperam nos limites seguros do ciberespaço, essas start-ups vivem nas ruas - um lugar muito mais confuso” (Correspondente internacional, Gazeta do Povo, fevereiro 2014) (88).

No mundo real a forma de atuação da Uber tem sido contestada:

A Uber foi processada por seus motoristas, que dizem que ela rouba suas gorjetas. As concorrentes pressionam por todos os lados. E os passageiros geralmente se queixam dos preços (Correspondente internacional, Gazeta do Povo, fevereiro 2014) (89).

Com controvérsias que fazem parecer que os limites de certo e errado são bastante tênues. Deixam valer a “falta” de regras:

De acordo com a UNT [Union Nationale des Taxis], a Uber France mantinha uma "ambiguidade" a respeito da possibilidade de estacionar os veículos em vias públicas, à espera de clientes sem reserva, o que é uma prerrogativa dos táxis [...] (Correspondente Internacional, Clic RBS, janeiro 2016) (90).

Ou deixam valer a sua existência, desde que não impeditivas ou limitadoras. Como exemplo, traz-se as discussões acerca de regulação em São Paulo que passou por muitas etapas até a sua aprovação. Uma primeira regulação, que atendia ao sistema de táxis, não reconhecia esta nova atividade de transporte, o que faria com que a partir daquela data a Uber atuasse de forma ilegal na cidade. Como contraponto, a reação da Uber foi a de repúdio à decisão, indicando que seguiria atuando normalmente na cidade:

Excluído de nova regra, Uber diz que seguirá em operação [...] os motoristas parceiros da Uber prestam o serviço de transporte individual privado previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Uber aguarda essa regulamentação municipal" (O Globo, janeiro 2015, grifo da autora) (91).

Algum tempo depois, uma segunda proposta de regulação propunha o controle de preços e do número de veículos. A Uber novamente posicionou-se contra e alertou que tais barreiras incitariam o mercado paralelo: “a imposição de limites à atuação da empresa em São Paulo [será] prejudicial à cidade porque estimulará a criação de um "mercado paralelo" (Gestor Uber, A Folha de São Paulo, setembro 2015, grifo da autora) (92).

Até que, uma terceira proposta de regulação pareceu ter encontrado reciprocidade entre público e privado:

Nossa expectativa é que essa medida coloque um precedente para outras cidades do Brasil [já que] a medida vem ao encontro do que a empresa pensava a respeito do regulamento do serviço [-] Se a gente tiver um uso mais inteligente dos carros, você vai ter menos carros nas ruas e melhorar a mobilidade (Gestor Uber, Estadão, maio 2016, grifo da autora) (93).

Apenas para traçar um paralelo de até onde pode ser possível chegar-se diante de impasses como este, traz-se o seguinte comentário:

Se [a lei aprovada em Porto Alegre] “passar” diferente do que é de interesse [da Uber], ela vai procurar continuar fazendo pressão. [...] eu escutei boatos que [...] em São Paulo [a Uber] continua trabalhando de uma forma irregular. [...] o que acontece, se passou [a lei] e afrouxou a fiscalização [...] (Parceiro 1, dezembro 2016).

Embora não comprovada esta informação os rumores destacam que ações e palavras podem estar dissociadas. É o que supostamente está ocorrendo nas “ruas” de São Paulo. A despeito dos elogios ao formato proposto e à concordância da empresa em cumprir o estabelecido naquela lei, operar no vácuo da lei parece mais adequado aos interesses.

7.2.2.2 *Competição injusta*

A competição injusta explora aspectos relacionados à desigualdade de forças nas disputas por mercado e à orientação por princípios e valores discutíveis dentro dos padrões sociais aceitos.

A Uber já conta, em seu histórico, com um bom número de tomadas de decisão consideradas agressivas: “[após] solicitar cem carros de uma concorrente [...] e depois cancelar [com o objetivo de] conseguir os telefones dos motoristas e convencê-los a trabalhar para a companhia [a Uber] admitiu: ‘Foi agressivo demais’”. (Correspondente internacional, Gazeta do Povo, fevereiro 2014) (94).

Discutem-se suas estratégias, que podem variar conforme sejam os interesses envolvidos. Caso, por exemplo, do compartilhamento de informações.

Assim, há circunstâncias em que pode ser refratária a fornecer informações acerca de suas atividades:

As autoridades da capital sul coreana declararam guerra os motoristas particulares que trabalham para o Uber. O governo oferece uma recompensa de um milhão de *wons* para quem proporciona informações sobre as atividades (Correspondente Internacional, O Globo, dezembro 2014) (95).

Quando a Uber é, por exemplo, questionada sobre o número motoristas parceiros que prestam serviço em uma determinada localidade, seus argumentos são de que:

É normal motorista sair e voltar [...] esse número [...] não é tão importante quanto parece[...] não tem um perfil muito definido dos motoristas, tem gente que trabalha mais tempo por dia, gente que trabalha menos, então sempre marcamos que a meta importante é o tempo médio que o carro demora para chegar ao usuário (Gestor Uber, O Popular, julho 2016) (96).

Ainda quanto ao compartilhamento de informações, há situações em que a empresa parece permitir-se maior flexibilidade: “[dentre os] distúrbios envolvendo a empresa [está] a sugestão por um executivo de que ela lançasse uma campanha de difamação contra repórteres que a criticam” (A Folha de São Paulo, dezembro 2014) (97).

As críticas de competição injusta também aparecem quando a equiparam aos sistemas convencionais de negócios, isto é, quando se utiliza de meios e métodos similares a eles. A forma subsidiada de operar ao entrar (ou buscar ampliar sua rede de usuários) em uma cidade é uma destas situações: “[a Uber] se desenvolve através de colossais investimentos, necessários para subsidiar os trajetos de seus clientes e aumentar, assim, sua base de usuários” (Correspondente Internacional, Clic RBS, maio 2016) (98).

Alegações de competição injusta também são levantadas quando o assunto é o da transferência de riscos e de responsabilidades aos indivíduos, usuários ou motoristas.

Usualmente, a empresa se exime de responsabilidades sob o argumento de que seu papel é o de intermediação: “A Uber se compara ao site de leilões eBay, que conecta um comprador a um vendedor, mas não é responsável pelo que acontece entre eles” (Correspondente Internacional, Gazeta do Povo, fevereiro 2014) (99).

Mas, afinal quem poderia ser responsável quando algo dá errado no transcurso da prestação do serviço? Bastaria à empresa desativar a conta de quem transgrediu e os seus problemas terminariam ali? Seria justo não haver quaisquer vínculos com a empresa em caso de litígios? Isto é, seria justo a empresa isentar-se diante de danos provocados por seus motoristas, seus usuários e quaisquer outras partes envolvidas? As discussões acerca deste tema estão longe de serem conclusivas. Em um caso de acidente com morte (motorista parceiro atropelou uma criança e feriu outras duas pessoas), a declaração de seu diretor nas mídias sociais dizia: “Nós trabalhamos muito para ir além do que é esperado até pelos reguladores, incluindo seguro e verificação da ficha criminal [...] a Uber fez algo de errado? ” (CEO Uber, Gazeta do Povo, fevereiro 2014) (100).

O cenário coloca em xeque tratar-se esta economia de “compartilhada”:

[...] a economia solidária, da cooperação. O que se percebe é que se evolui simplesmente da cultura da sociedade disciplinária (FOUCAULT) para a sociedade do controle (DELEUZE) (Especialista jurídico, Migalhas, abril 2016) (101).

Já que detém o controle das operações em suas mãos: “[...] a Uber controla o preço das corridas, treina e avalia os motoristas, podendo, inclusive, descredenciá-los a qualquer tempo” (Colunista, Estadão, outubro 2015) (102).

Sem que, contudo, tenha que acarretar com o ônus das responsabilidades e riscos inerentes à atividade exercida por seus motoristas parceiros.

7.2.3 Ponto de vista: A Perspectiva de Negócio nas entrevistas

O espaço ocupado pela Uber parece ter sido propiciado pelo vácuo existente do modelo de serviço de táxis. O próprio conceito de modelo de negócios que pode ser definido como: “[...] a estrutura, o conteúdo e a governança de transações concebidas de forma a criar valor através de exploração de oportunidades de negócios” (AMIT; ZOTT, 2001). Neste caso o valor criado passa por qualidade, eficiência e preço.

Quando se pensa no tipo de serviço oferecido pela Uber o diferencial está na qualidade: “[...] a gente quer coisa de qualidade com preço justo, né? Muito diferenciado, é serviço de primeiro mundo, eu vou te dizer assim, o que tava faltando

no Brasil, porque tudo é uma rede [em relação ao bom atendimento]” (Usuário 1, dezembro 2016).

Aliado ao preço:

[...] as vantagens econômicas são visíveis [e] talvez, a primeira porta de entrada é a questão da redução do custo do serviço [mas, além disto propiciou] uma forma de deixar um serviço viciado, contestado, que é o serviço do taxi e rapidamente ela ganha esta confiança do cidadão, das pessoas (Representante 1, novembro 2016).

Embora seja possível discutir a excelência e efetividade do que se propõe:

[...] é aliado ao marketing de que este serviço é de mais qualidade, melhor e com este custo. Um serviço diferenciado e com custo menor. Acho q isto afetou diretamente a questão da oferta ou da publicidade de que [se trata] de um serviço mais qualificado (Representante 2, novembro 2016).

Uma qualidade com a qual o modelo convencional de táxis, em um primeiro momento, não parecia estar preocupado:

[...] Uber, ele se enquadra inicialmente neste tipo de propósito [...] as pessoas buscam o que é mais barato, né! E buscam, também, qualidade no serviço. Muita gente fala do transporte tradicional, né, e aí o Uber veio com uma proposta diferente [...] (Usuário 2, dezembro 2016).

Até se dar conta de que adequações na forma de prestar o serviço eram fundamentais:

[...] o táxi se reenquadrou nisto, ele precisou mudar drasticamente a forma da prestação de seu serviço, né, ele precisou se adequar a um serviço de qualidade, a um tratamento bom ao usuário, etc, para poder voltar a ser competitivo, né. Então, isto a gente tá falando de uma mudança de mercado drástica, por uma revolução na prestação deste serviço não só pela forma como é prestada como também pela entrada de outro player, né, que antes não existia que presta teoricamente o mesmo serviço em coisa de 4 ou 5 anos (Especialista 1, dezembro 2016).

O modelo apresentou mudanças de mercado de tal forma inovadoras que suas referências precisavam ser construídas:

[...] eu me lembro que escutei falar do Uber antes disso, mas eu achei uma coisa tão diferente assim, tão nova que eu não consegui fazer o raciocínio de como seria isso, sabe? Este serviço de caronas, assim, eu não entendia bem como é que isso ia funcionar e só fui mesmo saber usando o aplicativo e trabalhando [...] ah, eu percebo porque ele [Uber] entrou porque eu não saberia que poderia existir este espaço se ele não tivesse entrado (Parceiro 2, dezembro 2016).

Sua base e sua origem estão calcadas na tecnologia, fonte de eficiência:

É muito rápido, é uma transformação, assim, que só realmente a tecnologia pode trazer [...] você não muda a mentalidade das pessoas, dos usuários e dos prestadores em tão pouco tempo assim se não for de uma forma tecnológica, né. Resumindo, assim, acho que impacta e muito né e [...] não é o fim, acho que tem muita coisa ainda por vir, muitas coisas vão acontecer [...] (Especialista 1, dezembro 2016).

Criado pela iniciativa privada, mexeu com as estruturas sociotécnicas convencionais:

[...] é um repensar todo na forma que a gente vive. [...] o mais bacana disso, que este tipo de modelo traz [é que ele] sacode as estruturas formais[...] faz com que aquilo que tá hoje fixo, que aparentemente estava garantido, né, pensando num mundo dos táxis, que tinha placa, que tu era dono daquela placa você mudou, né, muda este negócio [...] isto é benéfico para a sociedade. Se não tivesse este movimento, eu acho que não teria tanta preocupação e tanta renovação em cima das empresas, né, que eu vou chamar de tradicionais (Usuário 2, dezembro 2016).

Entrou mudando os caminhos do transporte de passageiros:

[...] os avanços da tecnologia, não só para economia como para satisfação pessoal, tudo, vieram para ficar. Acho que é um caminho sem volta. [...] quando você entra com esse tipo de chamada via tecnologia, via aplicativo a coisa se transforma em um negócio instantâneo [...] o próprio aplicativo mapeia quem são os taxistas [...] quais são os caminhos que ele vai levar para chegar até o passageiro [...] não necessariamente o cara que tá do outro lado da rua, mas o cara pode estar a 800m, mas ele vai chegar mais rápido [ao destino] (Usuário 2, dezembro 2016).

Trazendo alternativas às relações comerciais:

A gente não tá mais preso a grandes conglomerados que detêm toda a *expertise* de um negócio para realização de uma aproximação comercial. [...] o ambiente é muito propício para o desenvolvimento de novas tecnologias e as pessoas cada vez mais anseiam por isso, por facilidade, por não ter que se deslocar até um centro comercial, por não ter que travar relacionamento comercial com uma grande marca ou ficar restrito a somente aquele fornecedor. Então, elas buscam alternativas e estas alternativas estão na tecnologia achando o caminho ideal para florescer (Representante 3, dezembro 2016).

E às relações de trabalho:

[...] o que foi a grande novidade da empresa Uber foi [...] uma abertura para qualquer pessoa que queira realmente fazer uma atividade econômica [...] qualquer pessoa da sociedade pode tomar sua decisão, se cadastrar lá na empresa e a partir daí [passar a exercê-la]. [O que levou a isso foi] a desregulamentação, a facilidade inicial no negócio porque ninguém vai trabalhar sem pensar em ter remuneração. Então, ela hoje facilitou este processo e principalmente permitiu o contato (Representante 1, novembro 2016).

Um modelo de negócio que pretende ser uma solução para a mobilidade urbana:

[...] eu vejo negócios, não exclusivamente a Uber. A Uber é uma empresa! Mas eu vejo este tipo de negócio como, talvez, a solução para o trânsito no futuro [...] e tendo opções, mais opções de transporte deste tipo - buscou na frente da tua casa, largou na frente do teu trabalho, não tem estacionamento, não tem que largar no estacionamento e caminhar, eu vou te buscar na frente e largar na frente [...] a tendência é tu teres um trânsito viável (Parceiro 1, dezembro 2016).

Que podem vir a refletir em sustentabilidade ambiental:

[...] estas responsivas à demanda são bem interessantes, eles provêm de um novo tipo de mobilidade, particularmente se eles puderem ser compartilhados, né? A nossa preocupação é que, além de tudo, eles possam reduzir as emissões que é bandeira de luta nosso, que o transporte emite aí 60% de todos os poluentes relacionados a energias nas áreas urbanas [...], mas como naturalmente isto é um serviço privado não necessariamente se tenha acesso a estes dados todos, né? Teria que ver com as pessoas se realmente deixaram de usar seus próprios carros e se otimizaram em algum ponto o seu desenvolvimento (Especialista 2, dezembro 2016).

Há, no entanto, algumas características negativas apontadas pelos respondentes neste modelo de negócios. A questão, por exemplo, da impessoalidade:

[...] esta relação mais distante, não existe contato físico com a empresa. [...] entre a empresa e o motorista tem um celular. Esta é a forma de comunicação, assim. Bem distante, assim. [...] tu és ali um peãozinho, uma coisinha que tá ali se mexendo conforme eles querem, isto também me chama a atenção. [...] tem uma lógica deles que é meio indecifrável, assim (Parceiro 2, dezembro 2016).

Uma forma de gestão que pode tornar bastante frágil e dependente o lado mais fraco da relação, o parceiro:

[...] eu trabalho no Uber mas eu vejo que quando eles vão desligar um parceiro, eles não te dão nenhuma explicação do porquê estão fazendo, eles simplesmente te mandam um e-mail te dizendo: "Tá desligado"! [...] não que eu ache que tenha que ser protecionista [...] mas tu, pelo menos, tem que ter uma justificativa de porquê tá saindo [o motorista] investiu, trocou de carro, prestação... e da noite pro dia eles [Uber] simplesmente desligaram sem ter uma justificativa plausível (Parceiro 1, dezembro 2016).

E, até mesmo, ser entendida como exploratória:

[acerca do] relacionamento com motoristas. Acho que uma quase totalidade deles acham que o modelo é um pouco exploratório tanto pela taxa que é cobrada, como pela forma de relacionamento, assim, de obrigar outras coisas [...] e também da relação pessoal com eles ser muito "robotizada", né! A gente tem até uma expressão no mercado que é "o algoritmo chefe", né! O motorista da Uber ele não tem uma pessoa física, ele tem um algoritmo que manda (Especialista 1, dezembro 2016).

Sua atuação se dá quase integralmente no mundo virtual, preferindo o anonimato ao contato pessoal, incluindo-se aí, até mesmo, o poder público:

Na verdade, a Uber traz este conceito da impessoalidade da relação estritamente virtual sem possibilidades de propiciar um contato pessoal, mesmo com o poder público. Ela não tem distinção [na relação com] o usuário da sua plataforma e [com] o poder público. Ela tem uma prática de desrespeitar regras locais em qualquer lugar do mundo. [uma] metodologia que eles aplicam, adotaram e usam isso em qualquer cidade que iniciam a sua operação da sua empresa (Representante 1, novembro 2016).

O que acaba por ressaltar comportamentos estruturais e estratégicos não necessariamente compatíveis com o modelo de negócio adotado:

[...] por exemplo, a estratégia de relações governamentais deles é assim: desconsidera qualquer tipo de lei e de governo, é assim "não, eu acho que é assim" e vai e não conversa com ninguém. Chega, faz e, se apreende, entra com uma ação judicial [...] poderiam ter uma consciência, digamos assim, cidadã e cívica em construir este argumento, esta agenda, esta narrativa, juntos (Especialista 1, dezembro 2016).

Tais particularidades no modo de realizar a prestação de serviço e na identificação de quem seja o efetivo fornecedor da relação de consumo não deixam claras os níveis de responsabilidade das partes envolvidas:

Ela é uma relação que não é física, [ocorre via] um aplicativo que tá na Web [...] a tua relação de confiança não é com o motorista, entende? [...] Mas a forma de realização do negócio e o fornecedor em si, muda. O próprio Código de Defesa do Consumidor não está pronto para este tipo de negócio (Representante 3, dezembro 2016).

Em resumo, o entendimento nesta perspectiva é que este modelo de negócios trouxe uma forma alternativa para como as organizações funcionam (no setor de mobilidade, uma organização que não detém nenhum veículo de locomoção, quem são seus clientes (assumindo diferentes papéis como motoristas ou passageiros), novas formas de relacionamento e as relações de consumo e de trabalho como fonte de geração de valor. Observa-se ainda que, de um lado a tecnologia tem proporcionado novos estímulos à sociedade, aproximando usuário e provedor. De outro, porém, também pode estar gerando uma espécie de despersonalização em que a maioria dos contatos se dá de forma virtual.

7.3 PERSPECTIVA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Sob a Perspectiva de Desenvolvimento Sustentável, os componentes são “consumo sustentável” como empoderamento e “inovação incoerente” como resistência (Figura 14).

Figura 14 - Perspectivas de Desenvolvimento Sustentável



Fonte: A autora (2016).

Compreende-se desenvolvimento sustentável como um objetivo a ser alcançado como parte de processos de transição com mudanças estruturais em regimes sociotécnicos (MARKARD et al., 2012). Além disso, a noção de sustentabilidade é convergente com a de responsabilidade social corporativa. Neste conceito estão contempladas respectivamente as dimensões social, ambiental e econômica, múltiplos níveis de análise (de indivíduos, grupos, empresas, comunidades, etc) e múltiplas partes interessadas (clientes, parceiros, membros da comunidade, etc) (PETRINI, 2010).

Para compreender o contexto de desenvolvimento sustentável aqui proposto, vale lembrar do que se constituem os sistemas sociotécnicos para a teoria das transições. Sistemas sociotécnicos apresentam um conceito ampliado de inovação tecnológica que leva em consideração, além do próprio desenvolvimento da tecnologia (lado da oferta), a sua difusão e uso (lado da demanda). Abrange, portanto, o ambiente do provedor e o do usuário em uma construção cumulativa de aprendizagem (GEELS, 2004; MARKARD et al., 2012). Isto inclui redes de agentes (indivíduos, grupos, empresas, organizações, etc.), instituições (conjunto de normas), artefatos (bens materiais) e conhecimento (tecnologia)

Enquanto a dimensão econômica da sustentabilidade fez parte do componente de empoderamento na perspectiva de modelo econômico, as demais dimensões são refletidas nesta perspectiva.

7.3.1 Componente de Empoderamento: Consumo Sustentável

Consumo sustentável está fundamentado na natureza humana, nos valores sociais e ambientais que vão sendo incorporados pela comunidade. À medida que se integram ao um modo de viver podem promover mudanças (transições) que levam ao desenvolvimento sustentável de uma sociedade. O consumo sustentável, então, caracteriza-se, conjuntamente, pela redução de impactos “sociais” e “ambientais” provocados por sistemas capitalistas (ou neoliberalistas). Para isso, ele se ampara na eficiência e otimização de recursos que, uma vez incorporados pelos agentes de sistemas sociotécnicos, podem dar lugar ao empoderamento (MARTIN, 2016). Recursos, para este fim, podem ser entendidos como aqueles apropriados de diversas fontes (pessoas, ativos, artefatos ou capital) e utilizados indistintamente com o objetivo de influenciar mudanças (AVELINO; ROTMANS, 2009).

Esta análise considerou como elemento indicadores de consumo sustentável as “práticas de consumo com potencial sustentável”.

7.3.1.1 *Práticas de consumo com potencial sustentável*

No seu blog de notícias, a Uber conta como foi concebida a ideia para a sua criação. O ano era 2008, caía neve em Paris e lá estavam Travis Kalanick e Garrett Camp, cofundadores da empresa. Com dificuldades em conseguir um táxi, surgia ali a semente de uma fórmula de sucesso: “aperte um botão e consiga uma carona” (UBER, 2016b).

As dificuldades de acesso, naquele instante, permitiram vislumbrar uma lacuna que, cerca de dois anos depois, viabilizaria uma nova forma de se prestar este serviço de transporte: a do compartilhamento de caronas (do inglês, *ride sharing*).

Uma nova forma de acesso e compartilhamento que se constituiu em um novo mercado cujas demandas da sociedade permitiram não só o desenvolvimento da Uber como, também, de outras empresas que seguiram as suas pegadas:

Se há outros aplicativos aparecendo para prestar o serviço é porque há mercado; portanto, entendo que o próprio mercado é que vai delimitar esse espaço. Hoje, grande parte das cidades sentem a falta de táxis; por isso mesmo, e por outras razões, é que apareceram os aplicativos (Especialista Técnico, Correio Braziliense, junho 2016) (103).

A lógica que a suporta está baseada no uso comum de bens: “[...] o que possibilita a redução dos custos envolvidos na atividade econômica a ser desempenhada, como também a maximização no uso de recursos escassos” (Especialista Jurídico, Conjur, maio 2016) (104).

Uma ideia de compartilhamento que se consolidou por adesão, ao toque de um botão, através de uma imensa base de usuários/consumidores de serviços de comunicação com poder de decisão: “O sucesso é aferido pelo fato de você ter ou não crescimento de determinado serviço. É uma decisão do próprio consumidor, considerado de maneira agregada” (Folha de São Paulo, julho 2015) (105).

E é com o olhar na decisão do consumidor, que a empresa busca adaptar-se a novas demandas: “[...] mais de 60% dos usuários do aplicativo na região Nordeste paravam de fazer o cadastro no momento de colocar o número do cartão de crédito” (Gestor Uber, Correio 24 Horas, julho 2016) (106).

Possibilitando, por exemplo, acesso a uma parcela de usuários pouco confortáveis com a modalidade do cartão de crédito: “Queremos oferecer sempre opções para os nossos usuários. [...] muitas pessoas que não se sentem seguras em passar o número do cartão poderão pagar pelo serviço sem medo” (Gestor Uber, Correio 24 horas, julho 2016) (107).

Além das iniciativas do setor privado, o poder público percebeu novas frentes de ação para promover acesso e compartilhamento através da intermodalidade urbana: “Já imaginou você sair de casa pela manhã, pegar uma bicicleta com seu Bilhete Único, depois um ônibus e voltar de Uber?” (Estado de Minas, junho 2016) (108). Ou seja, você mescla propriedade (assumindo que a bicicleta é da pessoa) com acesso e compartilhamento em modelo tradicional (ônibus) e em um novo modelo (Uber).

O resultado de todas estas iniciativas tende à melhoria de qualidade de vida levando, por conseguinte, à noção de sustentabilidade:

[...] as novas tecnologias podem beneficiar as cidades de diversas formas – qualificando os serviços, estabelecendo novos formatos de comunicação, mudando a mobilidade, levando mais qualidade de vida às pessoas [...] Ao associar toda essa tecnologia e proporcionar que as cidades tenham posse desses dados, o futuro parece ser bastante promissor” (Especialista técnico, WRI Brasil, março 2016) (109).

A própria Uber declara, no entanto, que: “Ainda há muito que fazer em termos de acesso para que estejamos à disposição de toda a população e nos tornemos parte da solução aos congestionamentos de trânsito” (Gestor Uber, O Globo, maio 2016) (110).

Um dos objetivos da MLP está em compreender a transição de práticas não sustentáveis para práticas sustentáveis. Isto requer que se identifiquem no processo interações dentre as várias trajetórias que afetam um determinado sistema sociotécnico as que possam vir a constituir-se em fatores de mudanças estruturais sustentáveis (MARKARD et al., 2012).

As práticas de consumo sustentável estão associadas à empresa de algum modo, pois: “qualquer cidade que [tenha] um desafio de mobilidade é um mercado potencial para a Uber” (Gestor Uber, O Globo, julho 2015) (111).

Dentre os pilares que sustentam uma visão de desenvolvimento sustentável da Uber está a redução do número de veículos que transitam nos grandes centros urbanos: “[...] há a questão da sustentabilidade, pois um veículo rodando o dia inteiro

pode carregar muitos passageiros. Nossa sociedade não comporta mais o modelo de um automóvel por habitante” (Representante Governo, Jornal de Brasília, junho 2016) (112).

É com base nisto que a empresa propõe metas e assume compromissos perante a sociedade, seja como um serviço opcional ao uso de veículo próprio:

[...] o valor da Uber se baseia na aposta de que, dentro em breve, seu sistema de transporte se “tornará um vantajoso substituto para as pessoas que já possuem um automóvel (Correspondente internacional, Estadão, dezembro 2014) (113).

Seja como forma inclusiva de indivíduos que utilizam outros meios de locomoção, em especial, os coletivos: “[veículos do] Uber X atendem a população da periferia, que agora tem mais uma alternativa de transporte” (Jornal de Brasília, junho 2016) (114).

Ou, ainda, agregando à atividade principal de transporte de passageiros outras demandas sociais: “[...] carros e motoristas fazem também serviços de todo tipo, desde pacotes a vacinas contra a gripe e produtos para animais de estimação” (Correspondente internacional, Estadão, dezembro 2014) (115).

Tornam-se, deste modo, condutas sustentáveis que vão ao encontro de uma tendência de gestores locais de formularem políticas de incentivo e de melhorias de eficiência na mobilidade urbana de suas cidades: “fazer a cidade funcionar de maneira mais fluida, otimizando os deslocamentos e desincentivando o uso do automóvel” (Especialista Técnico, WRI Brasil, março 2016) (116).

Todas estas iniciativas aqui apresentadas têm promovido diversificação e qualificação do serviço prestado e, entende-se que tendam a melhorias de caráter geral à mobilidade urbana. A Teoria das Transições explica que transformações estruturais em sistemas requerem tanto escalabilidade (movimentos verticais que dão escala aos negócios de nichos sociotécnicos) como temporalidade (há uma projeção de tempo para que as mudanças sejam percebidas). Há, portanto, um caminho a percorrer para que tais iniciativas promovam mudanças que levem ao desenvolvimento sustentável.

7.3.2 Componente de Resistência: Inovação Incoerente

O componente de resistência nesta perspectiva é o de “inovação incoerente”. Aqui a discussão reverte-se para colocar em xeque a capacidade de mudança estrutural deste modelo de negócio. Há momentos em que a efetiva natureza da atividade demonstra-se contraditória e confusa no sentido de um perfil não condizente com a expectativa de ser este modelo (economia compartilhada) catalisador de mudanças (MARTIN, 2016).

Foi considerado um único elemento identificador neste componente: perfil não catalisador de mudança transformadora.

7.3.2.1 *Perfil não catalisador de mudança transformadora*

Nesta análise, a inovação incoerente apresentou-se a partir de argumentos que remetem à noção [ou não] da busca por interesses comuns que possam convergir para uma construção cumulativa de aprendizagem. Seriam as trajetórias tecnológicas (regulação, mercado, políticas públicas, etc.) que envolvem a Uber direcionados ao bem comum de suas múltiplas partes interessadas?

A própria imagem representativa para cada parte interessada em relação à Uber dá indícios dos múltiplos interesses em jogo e das dificuldades de se encontrar pontos de convergência. Considerado o contexto da mobilidade urbana: “Para taxistas, clandestino. Para quem usa, confortável. Para a prefeitura, ilegal e carente de regulação. Para quem dirige, lucrativo. Para investidores, uma ideia de US\$ 40 bilhões” (Jornal Folha de São Paulo, maio 2015) (117).

Assim, na relação entre o lado do provedor da tecnologia (Uber) e o lado da demanda (rede de usuários) no sistema sociotécnico de mobilidade urbana destacam-se os seguintes aspectos de inovação incoerente com perfil não catalisador de mudança transformadora: (1) o modo como a Uber “controla” o lado da demanda; (2) uso de práticas convencionais como elemento de competitividade e (3) padrões éticos de gestão questionáveis.

Este primeiro aspecto pode estar relacionado com a questão da impessoalidade, destacada dentre os elementos de resistência nas perspectivas de modelo de negócios, pois parecem facilitar ações de controle com o mínimo de intervenção da parte demandante.

É exemplo disso a forma como a Uber determina a forma de operação em um mercado junto a seus parceiros; usualmente um comunicado por e-mail ou através de seu aplicativo.

Isto é, deixa aos motoristas pouca (ou nenhuma!) margem de negociação:

A empresa não vê o lado dos parceiros. [...] Não temos lucro com essa mudança” [um parceiro que não quis se identificar comentou que] a empresa mandou e-mail [...] informando a alteração [redução de preço], que passou a valer no fim de semana, mas não consultou a opinião dos motoristas (Motorista Uber, Jornal de Brasília, dezembro 2015, grifo da autora) (118).

E como justificativa, tão somente uma declaração da empresa que considera que a medida permitiu aumento da demanda:

[...] ao reduzir os preços, houve aumento da demanda. Quando mais pessoas viajam em menos carros, conseguimos reduzir a congestão de tráfego ao longo do tempo e dar a estas pessoas uma alternativa real à posse e utilização do carro próprio (Nota Uber, Jornal de Brasília, dezembro 2015) (119).

Fatos como este e outros envolvendo seus parceiros resultam em incoerência no sentido de que a alegada autonomia e independência dos motoristas fica sujeita a alterações sem uma consulta prévia.

Um segundo aspecto trata da incorporação em suas estratégias de práticas reconhecidas como convencionais ao sistema de táxis. Com a concordância da empresa, por exemplo, uma espécie de terceirização aconteceu:

A ‘terceirização’ tem o aval e incentivo da empresa americana. [...] a empresa não faz nenhum tipo de controle sobre o vínculo entre proprietários de veículos e locatários prestadores de serviço. O esquema de minifrota se assemelha ao modelo de dependência estabelecido entre donos de alvarás e taxistas, com uma diferença: na Uber, o proprietário do carro - e não do alvará - é quem dita as regras (Estadão, maio 2016) (120).

Promovendo a existência de formação de frotas com veículos não próprios:

O Uber firmou convênios com locadoras de veículos em São Paulo, que passaram a dar descontos para motoristas que querem alugar um carro para transportar passageiros por meio do aplicativo [uma alternativa para as pessoas que não tem] automóvel ou têm um veículo que não cumpre as exigências do Uber [...] (Jornal Folha de São Paulo, julho 2016) (121).

Isto não só aproxima o modelo Uber ao modelo convencional de táxis, como também, permite desconstruir (ou, ao menos, colocar em dúvida) um dos propósitos da Uber com o modelo compartilhado de serviço de transporte.

Uma incoerência quando se avalia que o modelo está suportado no uso de veículos próprios: “Quando mais pessoas viajam em menos carros, conseguimos reduzir a congestão de tráfego ao longo do tempo e dar a estas pessoas uma alternativa real à posse e utilização do carro próprio” (Uber Newsroom, maio 2016) (122).

O que leva à seguinte reflexão: é possível conciliar uma efetiva redução de veículos no trânsito urbano com o uso de veículos locados (não próprios)?

Por fim, um terceiro aspecto trazido pelas análises trata de algumas controvérsias quanto à ética corporativa da Uber:

[...] um tema dominou a semana: o caráter da Uber. É raro que o caráter de uma empresa [...] domine tanto as conversas. Mas há motivos o suficiente para dar a impressão de que seus principais executivos tratam com desdém questões éticas, flertem com o chauvinismo e não deem a mínima para a privacidade dos usuários (Colunista, O Globo, novembro 2014) (123).

São discussões que expõem a empresa e que tocam em pontos como o uso de informações privilegiadas como forma de ameaça como a que revela uma sugestão pública de um de seus executivos: “[...] um executivo do Uber, sugeriu publicamente a ideia de investigar a vida privada de jornalistas que criticam a empresa foi a última de uma série de notícias ruins” (Correspondente Internacional, A Folha de São Paulo, novembro 2014) (124).

Ou, ainda, quando a Uber prioriza os aspectos econômicos a despeito de questões que confrontem valores e crenças sociais:

Para alguns investidores e fundadores de empresas de tecnologia, o acordo da Uber com a Arábia Saudita representa uma aprovação tácita do governo do país, o único no mundo onde mulheres não podem dirigir e um dos vários que criminaliza a homossexualidade” (Correspondente Internacional, Jornal do Brasil, julho de 2016) (125).

O perfil não catalisador de mudanças apresentou-se sob a forma de ações e práticas que, ao invés de seguirem um caminho inovador, acompanham os modelos convencionais de negócio. Neste sentido, o entendimento é de que a Uber está na contramão de um dos princípios da economia compartilhada, o do bem-comum.

7.3.3 Ponto de vista: o Desenvolvimento Sustentável nas entrevistas

A preocupação com questões ambientais, modo geral, não foi reconhecida pelos respondentes:

[...] eles trabalham a favor da sociedade, [...] eles estão fazendo uma campanha agora, se não me engano, ou fizeram, de arrecadação de alimentos já de agasalhos. Mas meio ambiente eu não vi ainda. Eu ainda não vi, nada relacionado (Respondes como um todo).

Em especial, como resultado imediato de ações da empresa: “Empresa voltada ao meio ambiente? Não acredito, tá em *stand by*, não vejo” (Parceiro 2, dezembro 2016).

Acreditam, pelo contrário, que poderiam tomar ações mais específicas quanto ao tema:

Os veículos continuam usando os combustíveis fósseis. Quanto à frota circulante não há nenhuma base técnica ou de estudos que possam demonstrar que a entrada desta nova modalidade vá reduzir a frota circulante. Pelo contrário, hoje até os estudos estariam contaminados porque temos uma crise econômica profunda [...] (Representante 1, novembro 2016).

Ainda no que diz respeito à redução do número de veículos na malha viária urbana, o registro de um movimento que aproxima a Uber aos modelos convencionais, a questão de frota de veículos:

[...]Boa parte da frota de Porto Alegre do Uber é de carro locado e isto é uma desnaturação também da ferramenta [...] nós temos notícias de Uber em Porto Alegre: um cidadão que tinha uma locadora de carro, que estava com o negócio quase parado e que fechou a locadora e contratou pessoas para serem motoristas do Uber. E aí o motorista do Uber está ganhando 50% do valor, 30% para o dono do carro e 20% para o Uber. [...] então a gente tem frotista de Uber em Porto Alegre [...] e a ferramenta de aproximação [aplicativo] é do dono do carro [locador] com o usuário (Representante 3, dezembro 2016).

Foi percebido, contudo, um movimento gradativo que pode provocar mudanças no comportamento das pessoas:

Eu acho que isto vai acontecendo, né. Eu acho que é um processo [...] eu acho que isso é gradativo [...] daqui a alguns anos, a gente vai ver isto muito mais difundido e as pessoas vão preferir este serviço do que arcar com um automóvel [e] o fim disso vai ser sim, um repensar das montadoras, um

repensar, nós enquanto consumo, até das nossas estruturas de moradia, né? (Usuário 2, dezembro 2016).

Cujos resultados devem levar a formas de consumo mais sustentáveis:

À medida que você tira carros da rua, à medida que você não tem um carro seu, privado, para rodar todo dia e você usa o serviço só quando você precisa, você economiza espaço público de estacionamento, espaço privado de estacionamento, você tem sistemas de "pool", de várias pessoas andando no mesmo carro, é menos carro na rua. Então, você diminui poluição, tudo, né? Tem substrato sim, mas sinceramente não sei te dizer, não tenho os números para dizer o quanto isto realmente impacta. Mas acho que tem, digamos, um "good will" nisto daí sim, tá?! (Especialista 1, dezembro 2016).

E trazer novos padrões sociais:

[...] eu acho que nós vamos ser a última geração que ainda precisa quebrar algum tipo de barreira. Quem vem atrás, virá limpo, virá pensando mais em sustentabilidade, virá pensando no futuro, virá pensando em transformar o que a gente tem aqui para deixar para os demais. [...] tem um fim financeiro, claro, estas empresas estão para ganhar dinheiro, né, mas elas estão para ganhar dinheiro de uma forma diferente, do meu ponto de vista (Usuário 2, dezembro 2016).

Em um exercício do que deverá ser o futuro da mobilidade urbana, surge um movimento no mercado de mobilidade urbana que está acontecendo agora e que deverá conduzir a uma ruptura. Diz respeito a iniciativas de fusões e *joint ventures* entre grandes montadoras de veículos e empresas de tecnologia:

[...] daqui a 30 anos a gente vai se referenciar a 2016 como o ano do início deste tipo de situação [...] de certa forma porque os consumidores estão demandando isto, quer dizer, os consumidores estão demandando que os veículos sejam menos poluentes. [A] ecologia que vai acontecer vem com a geração de veículos elétricos e vai depender de como a energia elétrica é gerada. Mas a gente precisa ter captura com painéis solares e tal ou o vento e não ficar queimando o carvão também para gerar energia elétrica que é o caso europeu, né. Que não é o nosso caso, aqui no Brasil, de hidrelétrica, mas a hidrelétrica não é mais limpa do que estas outras alternativas que ainda vem no mundo (Especialista 2, dezembro 2016).

Tanto a sustentabilidade social quanto a ambiental se fizeram presentes nos comentários. Apresentaram-se expectativas positivas de possíveis trajetórias cujos resultados devam levar a melhorias no tráfego da malha urbana viária e a formas de consumo mais sustentáveis.

7.4 MECANISMOS DE EMPODERAMENTO E DE RESISTÊNCIA

A MLP considera que para viabilizar processos de transição para o desenvolvimento sustentável são necessárias, mais especialmente no que diz respeito aos agentes locais, habilidades discursivas que lhes permitam mobilizar recursos (GEELS; SCHOT, 2007). Denominadas de habilidades discursivas interativas elas ocorrem quando, os agentes locais, se tornam capazes de exercer o seu poder de mobilizar os recursos disponíveis. Este esforço contempla conjuntamente (1) saber onde estão os recursos, (2) controlar os recursos de forma a limitar os que são antagônicos e estimular os que são sinérgicos e (3) querer fazer. (AVELINO; ROTMANS, 2009). Uma vez incorporadas, tais habilidades permitem aos agentes locais interagir com o meio e estimular movimentos sociais, tomar ações planejadas e reagir às dinâmicas não favoráveis.

Considerados estes elementos que vinculam agentes, recursos e comunidade, sugere-se um olhar na coletividade a partir de dois mecanismos: um de empoderamento denominado de (1) “busca de legitimidade” e um de resistência denominado de (2) “reforço ao *status quo*” (Figura 15).

Figura 15 - Mecanismos de Empoderamento e de Resistência



Fonte: A autora (2016).

Note-se que nesta categoria a relação entre mecanismo de empoderamento e de resistência se inverteu em relação ao que os componentes apresentaram

considerados os itens codificados (ver Figura 9). Isto talvez se justifique pelo fato de que, dado o período de análise e os diferentes momentos em que a Uber deu início às suas operações nas onze cidades analisadas, houve uma maior pressão do sistema convencional (de táxis) de forma a fazer prevalecer o *status quo* vigente. Sendo assim, uma maior presença de mecanismos de reforço, na tentativa de obstruir as novas formas de prestar o serviço, resultou em um número de itens relativamente superior ao encontrado para empoderamento.

7.4.1 Mecanismo de Empoderamento: Busca de Legitimidade

O mecanismo de busca de legitimidade convoca a comunidade local para que colabore e participe. Utilizando-se de mecanismos de construção coletiva, ao menos aparentemente (contrapontos ficam evidentes na análise do componente de resistência Inovação Incoerente), a Uber procura envolver a sociedade buscando uma forma de “aprovação” e suporte de suas ações por parte dos envolvidos. Estes mecanismos se manifestam na forma como o serviço é prestado, nas ações e direcionamentos propostos pela empresa e no modo como ela se relaciona com os agentes públicos, parceiros, usuários e comunidade em geral. O elemento identificador deste mecanismo considerou a ‘construção de confiança’.

7.4.1.1 Construção de Confiança

Este elemento indicador tem como objetivo observar os níveis de aderência da comunidade às ações da Uber. Um primeiro indicativo desta aderência tem a ver com a própria adesão ao aplicativo que, por sua vez, implica na adesão ao *modus operandi* dos serviços prestados. Pode-se entender esta aproximação como uma forma de construção de confiança a qual se estabelece por meio de uma série de canais de comunicação. Com seu *blog* funcionando como uma espécie de *hub* (núcleo central) de seus comunicados, a empresa faz uso das mídias sociais (Figura 16), do próprio aplicativo, de e-mail, além da divulgação em jornais, revistas e rádios, etc.

Figura 16 - Principais mídias sociais de comunicação da Uber



Fonte: Blog da Uber (UBER, 2016b).

Alguns exemplos de discursos que demonstram a busca desta aderência da coletividade ao “estilo de ser” da Uber. Os textos a seguir foram extraídos das mídias sociais da Uber (UBER, 2016b).

Seu modo de transportar pretende beneficiar à coletividade como um todo: "Quando você torna o transporte tão confiável quanto água corrente, todos se beneficiam" (CEO Uber, Uber Newsroom, 2016) (126).

Para isto, busca um tratamento isonômico provendo soluções que incluam parcela da sociedade que, de outra forma, não poderia aproveitar-se de seus benefícios: “O UberX é a solução mais democrática e inclusiva para todos: usuários e motoristas profissionais. Cada vez mais presente [...] o uberX é uma alternativa mais econômica e que impacta positivamente a mobilidade” (Nota Uber, Uber Newsroom, junho 2016) (127).

Sua forma de aproximação demonstra seu interesse em manter e fortalecer seus laços com a comunidade. Tendo sido proibida de atuar na Hungria, declarou: “Isso não é uma proibição. É simplesmente uma suspensão forçada [...] nós não abandonamos a Hungria” (Nota Uber, Estadão, julho 2016) (128).

A empresa também quer adequar-se aos aspectos socioculturais de cada comunidade que passa a integrar em sua rede:

Na Arábia Saudita, o Uber está em 5 cidades e 8% de seus passageiros são mulheres, que são proibidas de dirigir no país. [...] “é um ótimo exemplo da forma como o Uber pode beneficiar passageiros, motoristas e cidades (Nota Uber, O Globo, julho 2016) (129).

Ao chegarem no Brasil, na cidade do Rio de Janeiro, declararam:

De hoje em diante, cariocas – sem mencionar as centenas de milhares de visitantes estrangeiros que devem chegar para as partidas de futebol – poderão percorrer a sua megalópole tropical com tranquilidade e elegância ao toque das telas de seus smartphones (Nota Uber, Uber Newsroom, texto original em inglês, maio 2014) (130).

Ao chegarem em Porto Alegre, quase um ano e meio após sua entrada no mercado brasileiro, e algumas polêmicas relatadas nas cidades em que já operava, a Uber destaca a reação da população (em visualizações de um vídeo em mídia social) aos atos violentos ocorridos nos primeiros dias de operação:

A Uber chegou em Porto Alegre há pouco mais de uma semana [...] usuários passaram a ter mais uma opção para se movimentar; um projeto de lei inconstitucional para proibir o serviço de transporte individual privado foi aprovado pela Câmara Municipal e taxistas agrediram covardemente um motorista parceiro da Uber. A resposta dos porto-alegrenses foi imediata. O primeiro vídeo do ataque foi visto por mais de 1 milhão de pessoas em menos de 24 horas e gerou uma grande comoção nas redes sociais” (Nota Uber, Uber Newsroom, novembro 2015) (131).

Alguns dias depois, como forma de protesto, convida à população a não utilizar o serviço de táxis durante um dia inteiro: “Em 1º de dezembro, 190 mil pessoas estão convidadas a não andar de táxi em Porto Alegre como forma de protesto pela agressão cometida por taxistas contra um motorista do Uber [...]” (Clic RBS, novembro 2015) (132).

Há um vínculo com a comunidade que é sempre trazido nos discursos:

Você não pode utilizar uma empresa como desculpa pra extirpar da cidade a oportunidade de ser um lugar melhor. Se a gente pode, com a tecnologia, fazer da cidade um lugar melhor, da mobilidade uma coisa melhor, não vai ser um grupo organizado defendendo interesses corporativistas que vai impedir que a Uber seja um meio de transporte” (Gestor uber, Correio Braziliense, abril 2016) (133).

A relação de confiança construída é validada através de suas mídias sociais e pela adesão quase instantânea e que se dá em números que chegam à casa dos milhares:

Clientes do Uber mandam 64 mil emails em seis horas para Rollemberg Manifestação organizada via redes sociais para a próxima semana tem mais de 2,4 mil confirmados; deputado autor do projeto de lei defende que se a

empresa se enquadrar nos requisitos da lei, o aplicativo não será proibido (Correio Braziliense, julho 2015) (134).

Incentivam seus parceiros a também participarem ativamente deste processo. A seguir um trecho de nota assinada por parceiros da Uber e enviada à câmara legislativa de Belo Horizonte na qual declararam:

[...] somos complementadores e facilitadores no trânsito, dia a dia da mobilidade e adequação à modernidade. [...] solicitamos por via, que não utilizem de viseira em observar somente um lado da situação, sejam imparciais, olhando sempre o lado do povo, povo este que confiou o seu voto em cada um de vocês (Nota Uber, Hoje em dia, dezembro 2015) (135).

Com campanhas que apelam pelo direito de escolha e pelos interesses da população: "O objetivo do projeto é forçar que apenas uma atividade de transporte individual possa usar aplicativo na cidade: a de táxi. Mostre para os vereadores que você quer ter seu direito de escolha preservado" (Nota Uber, Uber Newsroom, dezembro 2015) (136).

Os quais, com o suporte da tecnologia, pode ser diretamente mobilizada (uma ação que se repetiu em cada nova cidade brasileira que a Uber entrou):

[...] o perfil do aplicativo nas redes sociais divulgou um email padrão [...] em apelo para o veto da lei. O texto que acompanha o e-mail-protesto, fala que cidadãos têm "o direito a escolher o modo que desejam se movimentar pela cidade" [e lista ...] os e-mails oficiais [...] para facilitar a mobilização" (Correio Braziliense, julho 2015) (137).

Traz-se aqui o exemplo da cidade de Porto Alegre, a qual embora fora dos limites da faixa de tempo estabelecida para esta pesquisa (maio de 2014 a agosto de 2016) parece oportuna a inclusão destas fontes. Primeiro porque se considera estarem adequadas ao que se quer demonstrar com este elemento indicador e segundo para evidenciar a busca de alinhamento com os fatos daquela localidade que podem afetá-los. Em outubro de 2016 foi iniciada junto à câmara legislativa a votação de lei para regulação de serviços de transporte individual de passageiros por aplicativos. Em encarte promocional de jornal, no dia em que se iniciaram as votações, a Uber com a expressão *#ficauberpoa* pede o envolvimento ativo da comunidade:

Hoje, os vereadores de Porto Alegre votarão uma série de medidas que podem tornar inviável o serviço da Uber na capital [...] O que está em jogo é a cidade que queremos construir [...] Você pode fazer a diferença. Faça a sua opinião ser ouvida. Ainda dá tempo. Compartilhe a sua vontade de escolher (Encarte de Jornal, Clic RBS, outubro 2016).

Neste mesmo dia, por meio de outras mídias e o próprio aplicativo houve apelo semelhante. O exemplo a seguir traz o teor de e-mail recebido na mesma data (Figura 17).

Fale com os vereadores de Porto Alegre. Porto Alegre é uma cidade diferente – aqui, a inovação anda de mãos dadas com a tradição. Assim como defendemos nossa cultura, defendemos também o que é novo e bom para nós. Na última quinta-feira, a votação do projeto de lei 14/16 para regular aplicativos de transporte como a Uber começou na cidade. E o que vimos foi alarmante. A votação continua na próxima segunda-feira, 24 de outubro. Diga aos vereadores que você quer leis modernas para o futuro, sem olhar para o passado. Clique no link e mande um e-mail diretamente para os vereadores” (teor de mensagem local, recebida por e-mail).

Figura 17 - Email veiculado para os usuários



Fonte: Printscreen do email veiculado na época (2016).

Este mecanismo detecta, a partir das narrativas encontradas, a busca de uma relação de proximidade com a comunidade. Apresenta uma espécie de comportamento proativo que visa “incorporar” o “jeito de ser” de cada cidade à “cara” da Uber e vice-e-versa, construindo uma relação de confiança mútua.

7.4.2 Mecanismo de Resistência: Reforço ao Status Quo

O “reforço ao status quo” surge com maior veemência nos discursos de taxistas e de seus apoiadores, incluindo-se aí, representantes de governos locais contrários ao aplicativo, associações profissionais e sindicatos.

7.4.2.1 *Censura e Reprovação*

Há uma resistência que visa a manutenção de um espaço de mercado dentro de um padrão de ordem e de costumes vigentes. Este mecanismo é utilizado para evidenciar a crítica, o julgamento e, mesmo, as atitudes e comportamentos de violência para rebater os que aprovam este novo formato de oferecer transporte individual de passageiros.

Na maioria das vezes, trata-se de pretensão em razão de um movimento tecnológico que parece difícil de ser revertido:

[...] como trabalhadores que quebravam máquinas no início da revolução industrial [...], manifestantes e governos tentaram ao longo do ano bloquear, com protestos e leis, avanços tecnológicos cada vez mais presentes no setor (Folha de São Paulo, dezembro 2014) (138).

Ainda assim, as manifestações têm sido contundentes “O Uber permite que qualquer pessoa cadastre um veículo particular e, assim, transporte passageiros [...]” (Hoje em Dia, fevereiro 2015, grifo da autora) (139).

Sob argumentos de que se trata de competição injusta passível de eliminar o serviço convencional de táxis:

O poder econômico estrangeiro chega aqui, estabelece um preço irrisório para acabar com o mercado local de táxis, e depois estabelece o preço como bem entender. [...] é justo riscar fora do mapa tantos trabalhadores que se dedicaram por décadas a atender a população? (Representante Governo, Jornal de Brasília, junho 2016) (140).

No mais das vezes o objetivo inicial a que se propunham os taxistas e seus apoiadores era o de proibir esta nova atividade protegendo sua reserva de mercado: “Reforço o pedido de que as autoridades retirem esse serviço de circulação até que tenha um parecer final. O Uber está comprometendo o serviço de táxi de qualidade” (Representante taxistas, Hoje em Dia, agosto 2015) (141).

Dentre as principais alegações para o impedimento da prestação de serviço de transporte privado era de que se tratava de um meio de transporte clandestino. Alguns debates iniciaram-se antes mesmo da entrada em operação do aplicativo na cidade: “O Uber não irá operar em Curitiba [...] Nós lutaremos contra qualquer tipo de transporte pirata” (Representante Governo, Diário da Indústria e Comércio, agosto 2015) (142).

Não sendo possível barrar o avanço do novo modelo, uma série de propostas intermediárias foram produzidas como a de limitar o exercício da atividade a taxistas autorizados: “A empresa poderia funcionar desde que os motoristas solicitados sejam taxistas autorizados a exercer a função pelo poder público, solução similar à adotada em países como a Alemanha” (Representante Governo, Estado de Minas, setembro 2015) (143).

Ou a de criar categorias especiais para o táxi que possam competir em preço com o novo modelo: “Eu não sou contra a tecnologia e, se for o caso, nós podemos inclusive pensar em uma solução para um táxi econômico, com tarifa menor, como o Uber X” (Representante Governo, Correio Braziliense, abril 2016) (144).

Apoiados na existência de uma legislação protecionista aos táxis: “O Uber vai ter que se adequar ao sistema de táxi” (Representante Taxistas, O Estado de Minas, abril 2016) (145).

E, em outros aspectos, como o da segurança do usuário:

Salienta-se que as exigências de segurança para ser um motorista da Uber são questionadas nos Estados Unidos, já que acusados de assassinato, violação infantil, e assalto conseguiram se cadastrar como motoristas do aplicativo em São Francisco e Los Angeles (Representante Governo, Jornal Diário do Nordeste, maio 2016) (146).

Ao iniciar suas operações, na lacuna de uma regulação junto aos governos locais, seus parceiros em várias partes do país acabaram sendo alvo de multas e apreensões por atividade clandestina:

Com Uber o crime compensa? Muitos passageiros sem perceber que estão incentivando o transporte clandestino são seduzidos com cupons de desconto e promoções e um atendimento cordial com veículo de luxo e bem cuidados. Funcionando como uma cortina de fumaça escondem todos os riscos e consequências iminentes a qualquer prática ilegal (Representante Taxistas, Diário da Indústria e Comércio, maio 2015) (147).

Ameaçaram não somente seus bens materiais, mas também a sua integridade física: “Além de perseguições, vídeos e áudios de ameaças a quem adere ao Uber, informações sobre locais de risco para os motoristas são compartilhados em grupos de Whatsapp e em outras redes sociais” (Tribuna do Ceará, maio de 2016) (148).

E a pressão, a cada novo projeto de lei colocado em votação, levava a um número expressivo de manifestações e protestos de rua: “Os motoristas protestam contra o que consideram “a destruição da categoria”. Eles querem colocar fim ao impasse envolvendo os transportes alternativos e pedem a extinção do aplicativo Uber” (Hoje em Dia, agosto 2016) (149).

Uma resistência que teve, em alguns momentos, um caráter contundente e pessoal: “[...] uma placa a acusando de ser prostituta foi colocado em exibição perto de sua casa [e, além disso] foi alvo de ovos, e cartazes com seu rosto e as palavras ‘eu roubo’ foram espalhados pelos pontos de táxi da cidade” (Folha de São Paulo, maio 2016) (150).

O embate e o enfrentamento foram as posturas mais adotadas diante da ameaça aos padrões vigentes. Algumas saíram do campo das ideias e foram para o campo de batalhas: greves, grandes manifestações nas ruas, enfrentamento entre motoristas e taxistas e até atos de violência. O reforço ao *status quo* apresenta-se como uma tentativa de reaver um espaço antes reservado a um grupo específico. Estes movimentos, porém, não dão indicativos de estruturas de poder (uso de recursos) equilibradas para fazer frente à inovação tecnológica e social.

7.4.3 Ponto de vista: os mecanismos nas entrevistas

Também na forma de abordagem de seu público a Uber trouxe novidades. Conectada com os eventos locais, atende a uma demanda com uma forma de aproximação diferenciada:

[...] a Uber entra como parceira do evento [...] tu baixa lá um código e tu tem uma corrida diferenciada, né. Então ela participa, não fica alheia ao que tá acontecendo. [...] o método que a gente tinha, que era o táxi [que] cobrava mais, ele dificultava o acesso. Você não tinha e hoje tem um parceiro que facilita e que te dá um maior desconto se você utilizar os serviços dele, né? (Usuário 2, dezembro 2016).

Trazendo a noção de assertividade com seus usuários:

[...] A informação deles chega muito bem até o consumidor [...] recebo todos os e-mails deles e eu tenho vontade de abrir. Por que é uma promoção ou é uma campanha que eles estão compartilhando. Tem sempre alguma coisa positiva assim, sabe (Usuário 1, dezembro 2016).

Abrindo um canal de comunicação:

[...] é um canal muito interessante porque tu pegas muitas pessoas, a abrangência é grande [...] mesmo que daqui a pouco seja com intenções vai dar possibilidade de as pessoas sentirem aquilo e ver como bateu pra elas aquilo [...] (Parceiro 2, dezembro 2016).

Que tem demonstrado ser bem aproveitado pela empresa:

[...] a questão de ser aceito. Sob o ponto de vista da Uber eu acho que ela atingiu os objetivos dela. Ela entrou no mercado, é aceita, é defendida pelas pessoas. Sob o ponto de vista da empresa eles atingiram o que buscaram (Representante 2, novembro 2016).

No sentido de propor uma participação ativa da comunidade sobre decisões que a afetem diretamente:

[...] para sistemas a serem ainda regulados e que entram no mercado usando possibilidades que existem, talvez usando brechas legais, que eu acho que é a forma como as coisas [...] sempre começaram assim na história. [...] ok, parece normal que uma empresa que consiga entrar numa brecha tente cativar a sociedade (Especialista 2, dezembro 2016).

Os limites entre a manipulação e a informação é que se coloca em discussão: "[...] acho que eles passam do ponto na relação de transparência [...] no sentido de se colocar em contraposição ao Estado e em favor do consumidor só que na realidade não dizendo tudo que acontece neste meio-campo" (Representante 3, dezembro 2016).

Um exemplo para estes argumentos está na forma como o Uber conduziu suas comunicações com a comunidade no dia em foi votada a lei que regulamenta este tipo de prestação de serviço.

Antes da votação, a pressão e uma condicionante em caso de a lei ser aprovada: "[...] se os vereadores aprovassem o serviço, seria a pior regulamentação do Brasil e que seria o Uber mais caro do país e que, possivelmente, o Uber teria que

sair de Porto Alegre. Nada disso é verdade! Nada disso é verdade!” (Representante 3, dezembro 2016).

Após a votação, a comunicação foi diferente: [ainda assim, a regulamentação saiu] de uma maneira que não era o que o Uber queria e [eles] fizeram um comunicado dizendo que: “Não se assuste, a Uber não vai sair de Porto Alegre, [...] tem uma pressão, uma pressão grande para seu interesse e depois morde e é só” (Parceiro 1, dezembro 2016).

Fato é que, até o momento, estes movimentos têm surtido efeitos positivos junto à comunidade. Apesar da alegada impessoalidade, estas aproximações parecem tornar a empresa cada vez mais lembrada e cada vez mais presente no dia-a-dia das pessoas.

A seção seguinte propõe um tópico de discussão com um tema emergente da análise denominado Uberismo. O uberismo é um termo que parece representar o potencial de transição de nicho para regime uma vez que se insere em um contexto que começa a se formar trazendo novos aspectos aos padrões vigentes. Várias terminologias podem estar neste guarda-chuva e a próxima seção traz a análise das mesmas.

7.5 UBERISMOS

A Uber teve um papel tão forte dentro das disrupturas promovidas pela nova economia. Seu rápido crescimento econômico e correspondente ascensão para situar-se entre as grandes corporações mundiais chamou a atenção e tem promovido uma série de movimentos. Os movimentos decorrentes destes processos fizeram emergir um conceito que pode ser genericamente agrupado sob a expressão “uberismo”. O uberismo se situa naquele espaço em que sistemas tradicionais têm sido desafiados a repensarem suas formas de atuação. As discussões não falam de um modelo econômico, mas de movimentos que demandam ações em questões, por exemplo, de mercado, de regulação, de novas formas de geração de renda e de trabalho, etc

A dinâmica da teoria das transições para o desenvolvimento sustentável sob uma perspectiva de múltiplos níveis sociotécnicos leva em conta duas formas abrangentes de análise de processos sociais estruturais. Geels e Schot (2010) argumentam que diferentes processos podem fornecer distintas explicações acerca

de trajetórias em níveis distintos de agregação (sistemas sociotécnicos) ao longo de um tempo.

A primeira forma é a que analisa a transição entre diferentes níveis sociotécnicos: seus processos são denominados de evolucionários. É quando ocorre, por exemplo, a transição do nicho para o regime sociotécnico.

A segunda forma de análise é a que considera as particularidades e peculiaridades em um dado nível sociotécnico. Aqui, toma-se como exemplo os sistemas sociotécnicos de mobilidade urbana que interagem com sistemas de comunicação e tecnologia, regulação, mercado, etc. Quando integrantes de um mesmo nível sociotécnico, os processos de mudanças estruturais são identificados como coevolucionários. Isto é, permitem uma interação tal que os movimentos de uns contribuem para os movimentos de outros processos em contínua coevolução. Interações coevolucionárias podem ser compreendidas como trajetórias em que alinhamentos e vínculos são promovidos concomitantemente por agentes e elementos heterogêneos entre si (GEELS; SCHOT, 2010). Tome-se, por exemplo as trajetórias de regulações que, por sua vez, possam afetar trajetórias como as de tecnologia, competitividade, concorrência, mercados, etc. Os efeitos de uma trajetória sobre outra podem estimular o seu desenvolvimento e expansão ou, ao contrário, dificultá-lo. Estas interações parecem aplicar-se ao que abaixo será elencado sob o nome de “uberismo”.

De modo geral, a expressão economia uberizada ou uber economia parecem dar conta deste contexto que engloba o “uberismo”:

[...] batizado de Uber Economia, coloca a regulação dos mercados em xeque e muda as relações de trabalho [...] um movimento que se popularizou quando o termo Uber Economy [...] foi usado pelo pesquisador norte-americano Steven Hill, um dos primeiros a classificar o modelo adotado pelas novas empresas (FAVARO et al., 2016).

Há, porém, outras expressões afins ou similares que, também, foram encontradas tais como *ubernomics* e [economia] “tipo Uber”. Eventualmente tais discussões estão mescladas com os processos que envolvem a própria Uber, embora de modo geral tratem do tema com sentido mais abrangente e genérico de um novo modelo econômico.

Favaro et al. (2016) afirmam que:

O fato é que a uberização é um fenômeno novo na sociedade contemporânea e o sistema normativo e social não encontraram, ainda, a resposta adequada. [Ele] afeta toda a economia e, mais ainda, todo o Estado brasileiro.

Alguns dos desafios trazidos pela economia compartilhada, comparados aos modelos convencionais, estão relacionados a aspectos de regulação (HARTL et al., 2016).

Tecnologias como as que a Uber apresenta geraram, nos últimos 5 anos, indistintamente volumosas avaliações de mercado e acirradas contestações no campo da regulação (RAUCH; SCHLEICHER, 2015). Talvez, por esta razão, os temas que envolvem regulação foram os que mais dominaram as discussões.

7.5.1 Aspectos de regulação

Embora não contrários à implementação de regras, há interesses distintos quando ao modo de adequação às novidades trazidas pelo modelo. Na base destas discussões estão as políticas públicas. Para Koopman et al. (2015) as políticas públicas devem propor novos modos de acomodar novas realidades. Neste sentido, os pesquisadores consideram dois aspectos: (1) as circunstâncias do mercado já não são as mesmas, i.e., há regulações ultrapassadas, que não mais suportam as justificativas iniciais de sua existência; e (2) as características inerentes às novas tecnologias podem atenuar a necessidade de regulação.

Quando a regulação existente não é capaz de resolver, faz-se necessário repensar as regras:

Pensando na década de 1950, quando o serviço de táxis não era regulado, a ausência de tarifa fixa e garantias das condições dos veículos ou mesmo da prestação do serviço comprometiam a experiência do consumidor. A regulação do mercado mudou a situação, disponibilizando ao usuário as informações e segurança de que necessita. [mas] com a profusão de informações e o advento das novas tecnologias disponíveis, a regulação passa a ser questionada [pois ela] é capaz de solucionar as falhas de mercado geradas pelos próprios sistemas regulatórios, suprimindo demandas e cobrindo lacunas que a regulação não foi capaz de resolver (Especialista 2, dezembro 2016).

Aceitar o desafio e analisar a posição e a função do Estado neste processo:

O papel do Estado, em tese, em termos administrativos, não é proibir condutas de indivíduos ou grupos. Ao contrário. No ambiente social, ele é interventor em função da soberania. O campo do “não” para liberdades individuais é restrito ao Direito Penal, enquanto o “como fazer” está na pauta da atuação administrativa. A fórmula solicita equilíbrio entre o absolutismo individual e a relativização social (Especialista Jurídico, O Globo, novembro 2015) (151).

As discussões revelam opiniões acerca da intervenção estatal e da construção de um “novo” marco para a regulação:

O problema da atual conjuntura regulatória é que os motivos que antes ensejavam uma intervenção indireta do Estado foram atenuados pela implementação de novos modelos de negócio, uma vez que a tecnologia se mostrou muito mais eficiente para amenizar as preocupações da regulação da atividade analisada (Especialista Jurídico, Migalhas, setembro 2015) (152).

Com leis mais abrangentes e efetivas:

Hoje temos um cenário com uma regulamentação muito fragmentada, resultante de pressões políticas exercidas por diferentes grupos” [razão pela qual pretende-se] oferecer sugestões técnicas que contribuam para uma legislação abrangente e efetiva, beneficiando, tanto os consumidores, quanto os prestadores do serviço (Representante Governo, Gazeta do Povo, agosto 2016) (153).

Que atenda às demandas da sociedade indo ao encontro de interesses da coletividade:

A maior prova de que a regulação tem sido insuficiente é justamente o serviço do Uber: estivessem plenamente atendidos os usuários de taxi [...] não haveria demanda por este serviço. Ora, se os interesses coletivos que justificariam serem os taxis serviço público não estão presentes, a reserva da atividade acaba por atender a dois únicos objetivos: reservar o mercado dos detentores de licença e garantir a arrecadação municipal das taxas de fiscalização (Especialista Jurídico, Migalhas, junho 2015) (154).

E passe a enfrentar os problemas que afetam o desenvolvimento econômico:
“Este cabo de guerra quanto à regulamentação do Uber é revelador de duas dimensões problemáticas que amarram o desenvolvimento brasileiro: a

hipernormatização e um ambiente institucional pouco conducente à inovação” (Especialista Técnico, Clic RBS, 2016) (155).

Com soluções adequadas e na medida certa para atender à inovação, embora sem o uso de fórmulas prontas:

Se temos um problema em relação ao desenho regulatório de uma atividade, a solução [...] será conferir uma nova modelagem que permita atender, acima de tudo, ao interesse dos consumidores [para isso, contudo] não basta introduzir arranjos institucionais importados, seja da Califórnia, Nova York ou Detroit, segundo a máxima *one size, fits all*’ (Especialista Jurídico, Migalhas, setembro 2015) (156).

Novas tecnologias pressupõem uma nova lógica de prestação de serviço e todos as partes envolvidas precisam ser ouvidas:

[...] não é só a cor do carro que muda em relação ao táxi, mas toda a lógica do serviço, incluindo a forma de pagamento. Uma regulação [...] deve repensar o modelo de negócios tanto de Uber e aplicativos quanto do táxi. A lógica de que o taxista não é proprietário do seu carro, por exemplo, pode ser chacoalhada. Para levar tudo isso em conta, o poder público precisa ouvir os setores em conflito e a sociedade (Especialista técnico, Gazeta do Povo, junho 2016) (157).

O que pode causar tensões e pressões políticas, tal como tem se apresentado a trajetória da Uber. Cada nova cidade, um novo conjunto de agentes, os mesmos conflitos:

[...] mesmo as cidades que se propuseram a tentar uma regulamentação para o aplicativo estão demorando um pouco mais que o previsto para isso. As leis ou propostas iniciais, elaboradas, em sua maioria, com a ajuda de entidades representativas de taxistas, não contemplam o Uber e seus motoristas como eles atuam hoje. Combinar as duas visões é um desafio (Gazeta do Povo, abril 2016) (158).

Diante dos conflitos ocorreram até mobilizações antecipadas, por parte de taxistas e seus apoiadores, na tentativa de proibir a atividade antes do início de suas operações, como o caso do Recife:

Taxistas comemoram e Uber contesta. Um dia após a publicação no Diário Oficial da lei municipal que proíbe o aplicativo Uber no Recife (antes mesmo da chegada da empresa no mercado local), começou a guerra de argumentos sobre a legislação (Jornal do Comércio, outubro 2015) (159).

Ampliando os debates entre público e privado. Debates que colocam a Uber em posição de substituto do próprio Estado, capaz de autorregular-se. Que espécie de regulação ou de desregulação deve ser posta no lugar da existente?

O aplicativo não veio para substituir os taxis. Terá vindo para substituir o Estado, na sua parafernália regulatória. Uma solução seria consolidar o entendimento de que o regime de transporte do Uber é privado, não estando sujeito a regulações locais e de que não há fundamentos para se restringir a liberdade de empreender em nome de uma regulação mais ineficaz do que a proporcionada pela aplicação informacional (Especialista Jurídico, Migalhas, janeiro 2016) (160).

Parece improvável que cidades e Estados possam ignorar este movimento e, mesmo, barrá-lo (RAUCH; SCHLEICHER, 2015). Trata-se de um movimento que se concentra em meio à coletividade que desfruta (como usuário) ou faz uso (como motorista parceiro) da tecnologia posta a serviço. Não necessariamente, contudo, o caminho seria o da não regulação, mas as políticas das cidades devem contemplar em sua pauta os competidores da “economia real” e atender a grupos que lutam contra e a favor: “Cabe assim ao Estado, nos serviços intermunicipais, e ao Município, nos serviços locais, legislar sobre como o transporte será organizado. Afinal, cada cidade uma realidade” (Especialista Jurídico, CONJUR, setembro 2015) (161).

E este é um papel que (é o que se espera) as cidades devem incorporar cada vez mais. Em uma perspectiva que leva em conta as pessoas, tomar a direção a políticas conjuntas e participativas que efetivamente colaborem neste processo de transformação: “[...] vivemos um momento único para transformar nossas cidades a partir da perspectiva das pessoas [cujas] decisões relacionadas às regiões metropolitanas devem ser tomadas de forma conjunta [...]” (Especialista técnico, WRI Brasil, setembro 2015) (162).

Ao levar em conta todos os grupos, é também seu papel o de garantir um ponto de equilíbrio para os conflitos sociais:

O Uber diz que o serviço prestado pelos seus motoristas é legal. Os taxistas, que não é. A briga entre “velho e novo” é um impacto possível que a chamada “economia compartilhada” tem sobre os mercados tradicionais. O melhor caminho para evitar este “stress social” e garantir concorrência leal é a regulamentação (Gazeta do Povo, março 2016) (163).

Reconhecendo que se está diante de algo novo:

Nós sabemos que as novas tecnologias têm criado um paradigma nessa relação do transporte individual de passageiros. Nós não podemos fechar os olhos para essa nova realidade. Mas precisamos regulamentá-la (Representante do Governo, Estadão, agosto 2015) (164).

Respeitando e fazendo respeitar o direito de escolha do cidadão:

Espero que[...] não vejamos cenas de barbárie e absoluta falta de respeito aos próprios [passageiros da Uber] e até à lei. Tirar passageiro de dentro dos carros da Uber à força não é caminho para resolver o problema. O passageiro tem o direito de escolher. Acredito que a regulação do serviço é o melhor caminho, até para os próprios passageiros. Proibir, não (Colunista, Diário Nordeste, maio 2016) (165).

E levando em consideração que a indecisão é a medida inócua: “[...] é ruim para todo mundo - o município deixa de arrecadar, o motorista do Uber trabalha na ilegalidade, o taxista enfrenta concorrência irregular e o usuário utiliza um serviço instável” (Especialista Técnico, Gazeta do Povo, junho 2016) (166).

Também não se trata de beneficiar um lado em detrimento de outro:

A solução lógica, econômica e jurídica não é afastar do mercado o novo serviço, mas sim regulamentá-lo, ao mesmo tempo em que se revise a sistemática de regulação dos táxis, hoje desatualizada, altamente ineficiente e não competitiva (Especialista Jurídico, CONJUR, outubro 2015) (167).

Sob pena de deixar que caia um monopólio para que outro se erga em seu lugar:

Se por um lado, o “monopólio” das companhias de táxi é pernicioso, temos de cuidar para, com a ausência de regulamentação, não transmitirmos simplesmente ao Uber o mesmo monopólio [seria] apenas trocar uma corporação por outra (Especialista Jurídico, CONJUR, agosto 2015) (168).

Os precedentes em outros setores da economia já trazem soluções que visam esta harmonia entre público e privado:

[...] não é nenhuma novidade. Ao contrário, é amplamente adotada em vários outros setores. Trata-se da concorrência assimétrica, identificada nos setores de telecomunicações, energia e portos, que admite e estimula a concorrência entre os distintos regimes (Representante Governo, O Globo, abril 2016) (169).

O princípio que serve de parâmetro é o da liberdade:

[...] a liberdade de contratar e a de escolher [que] pressupõem o não cerceamento desproporcional da capacidade empreendedora daqueles que investem em alternativas na prestação de serviços (Especialista Jurídico, CONJUR, julho 2015) (170).

De acordo com Bispo (2015), com os devidos ajustes entre o real e o ideal, já que, aparentemente, a garantia de qualidade e segurança não necessariamente apontam para a regulação, pois: “[apesar de] credenciados [...] táxis, assim como seus condutores, estão efetivamente aptos à prestação de um serviço de qualidade e com segurança para os usuários? “Especialista Jurídico, Migalhas, junho 2015) (171).

E a sociedade está de olho: “Estão querendo regulamentar o Uber de uma forma estranha, que faz com que ele tenha menos carros circulando. Isso vai afetar o nosso bolso. Se ficar caro, vou ter de reduzir as viagens” (Usuário Uber, Correio Braziliense, junho 2016) (172).

Sustentam Rauch et al. (2015) que a promoção e a regulação de atividades que envolvam a mobilidade urbana, por parte das cidades, são essenciais. Para os autores, é das cidades (governos locais) que partem os incentivos fiscais e os poderes legais para garantir um mercado local eficiente que se sustenta por meio de uma política de desenvolvimento urbano. Estas novas nuances econômicas servirão de ponto de partida para maior equidade e acessibilidade.

7.5.2 Outros tópicos

Além da regulação, há outros aspectos também abrangidos pelo contexto de uberismo que dizem respeito a características trazidas por este novo modelo de economia que está sendo chamada de Uber economia.

Um primeiro ponto apontado é o da flexibilidade na geração de renda que as plataformas P2P (*peer-to-peer*) proporcionaram, tornando propício o modelo disruptivo de negócios:

A tecnologia e os custos de manutenção de um funcionário por tempo integral são as principais causas desse rompimento do modelo de negócios. E as pessoas estão respondendo a essas novas oportunidades tornando-se mais flexíveis e especializadas em determinadas tarefas (Especialista técnico, Estadão, julho 2016) (173).

Outro ponto é o da informalidade:

Quem trabalha nas plataformas da Uber Economia tem se sentido dentro de um mundo sem garantias legais e organizações que os representem. A informalidade, que é marca dessas novas relações de trabalho, preocupa sindicalistas, economistas e a própria Justiça (Especialista técnico, Estadão, julho 2016) (174).

Com relações de trabalho descartáveis:

[...] caminhamos para um mundo sem vínculos ou com vínculos mais superficiais. Temos que encontrar uma nova ferramenta de proteção trabalhista; [...] as empresas querem uma mão de obra que possam ligar e desligar da mesma forma que fazem com a TV (Especialista técnico, Estadão, julho 2016) (175).

Há uma relação de complementariedade (múltiplas escolhas) no modelo compartilhado que deu sinal de alerta aos modelos tradicionais de negócio: "Nesse cenário, companhias líderes de mercado tendem a se adaptar ou até mesmo incorporar a Uber Economia nos seus serviços para não perder competitividade" (Especialista técnico, Estadão, julho 2016) (176).

Os benefícios, que a Uber Economia oferece, têm elevado de tal forma os níveis de exigência da sociedade que seus efeitos se espalham para além da economia e tocam especialmente na política: "Estamos diante de uma situação em que cada vez mais as novas gerações apresentarão as demandas como quem pega o iPhone para chamar um Uber [...] elas vão querer cada vez mais rapidez." (Representante do Governo, Estadão, maio 2016) (177).

A potencial capacidade de transformação estrutural de sistemas é um outro ponto característico da Uber Economia, o qual: "[só será possível] se os negócios transformarem os mercados consolidados" (Especialista técnico, Estadão, julho 2016) (178).

A qual esbarra nas resistências impostas pelos sistemas vigentes:

Quando você tenta criar a convergência dos mundos online e off-line você acaba provocando uma rediscussão das formas tradicionais de fazer as coisas e desafiando o status-quo. Quando você pisa no calo de alguns setores que já estão estabelecidos há muito tempo nas nossas cidades, você acaba despertando um posicionamento contrário que é muito forte e pode ser violento (Gestor Uber, ABRANET, setembro 2015) (179).

Seriam estas nuances apresentadas sob o nome de uberismo, uma forma de se avaliar as transformações estruturais? Para visualizar como acontecem as

interações, que levam às transformações, a MLP propõe a ideia de uma “rede que é tecida sem emendas” que vão acontecendo por meio de agentes e outros elementos constitutivos de sistemas sociotécnicos (GEELS; SCHOT, 2010, pp. 96, 1).

Pode-se dizer que elas poderiam ser indicativas de um caminho em direção às transições, a qual dependeria de futuras investigações.

Apesar das controvérsias, a Uber movimentou o sistema 'econômico' criando e ampliando as possibilidades do 'mercado'. Um novo mercado que permitiu a geração de novos postos de 'trabalho'.

Ainda assim, este novo modo de prestar o serviço de transporte, abalou os sistemas 'político' e de 'justiça'. Quais seriam os limites adequados entre livre 'concorrência' e 'regulamentação' adequadas para os novos 'horizontes' que se apresentam a partir da chegada da Uber e de outros aplicativos similares?

Esta nova estrutura, também, transformou 'passageiros' em 'clientes' com demandas de 'valor' para além de 'preços' acessíveis.

Um modelo de negócio que causou 'protestos' [e continua causando] por onde passa, aqui no Brasil e no 'mundo', mas que, igualmente, serve de 'exemplo' para outros 'negócios' e outras 'plataformas'.

As evidências trazidas através da análise de componentes e mecanismos propõem-se a colaborar para compreender se os caminhos que têm sido, até aqui adotados, devem (ou não) conduzir a transformações estruturais e colaborar para uma consequente transição para o desenvolvimento sustentável. Os resultados apontam que sim.

O estudo de caso da Uber evidencia que no 'jogo de forças' entre empoderamento e resistência, as estruturas de empoderamento demonstraram maior efetividade no uso de seus recursos. Tanto na ótica dos componentes como na de mecanismos, ficou demonstrada a habilidade de os agentes sociotécnicos incorporarem aos seus argumentos os recursos em favor das crenças e ou valores que se quer fazer prevalecer (a sociedade intervindo). A MLP considera duas possibilidades para se identificar quem dita para onde as 'forças' se encaminham: otimização dos recursos ou presença do maior volume de recursos. Neste estudo houve evidências de um número mais significativo de itens identificados para os componentes de empoderamento do que para os de resistência. E, embora, no caso dos mecanismos de empoderamento o volume tenha sido menor do que o encontrado para os de resistência, pressupõe-se também ali um jogo de forças em desequilíbrio para mecanismos de resistência. Os primeiros parecem ter efetivado uma máxima otimização de seus recursos, enquanto que os segundos, os de resistência não lograram o mesmo efeito e apoio da coletividade.

Vale assinalar que apesar de a MLP relacionar transições à sustentabilidade e de este estudo ter apontado uma trajetória rumo à transição, ficou demonstrada maior

representatividade (em volume e recursos) nas perspectivas de negócio e econômica. A justaposição de componentes vinculados a estas perspectivas que os associa simultaneamente com os níveis sociotécnicos de regime e de nicho corroboram este direcionamento. No sentido que agentes sociotécnicos de um e outro nível tem contribuído para os movimentos de transformação estrutural. Isto é, tanto os agentes do nicho como os do regime, percebem valor no novo modelo proposto e o empoderam, ainda que apontem interesses específicos se observados os discursos a partir das particularidades dos elementos identificadores de cada componente. Nestas duas perspectivas, portanto, está o enfoque e o motor das transformações estruturais. Restou, à perspectiva de desenvolvimento sustentável, um segundo ou até terceiro plano. Nela estão bem delimitados os discursos acerca da aderência do modelo à noção (ou não) de consumo sustentável apresentando elementos de resistência no discurso de agentes do regime e elementos de empoderamento no discurso de agentes do nicho.

De todo modo, fico a percepção de que há uma quebra de barreiras que está modificando os padrões atuais de sustentabilidade:

[...] mas eu acho que isso [as mudanças em direção à sustentabilidade] é gradativo. [...] acredito que daqui a alguns anos, a gente vai ver isto muito mais difundido e as pessoas vão preferir este serviço do que arcar com um automóvel [...] o fim disso vai ser sim, um repensar das montadoras, um repensar, nós enquanto consumo, até das nossas estruturas de moradia (usuário 2, dezembro 2016).

Por enquanto, contudo, parece estar mais no discurso do que na prática: “[...] um argumento bastante utilizado e que conquista a opinião pública [...] que está consciente que precisamos mudar o nosso meio ambiente porque estamos chegando aos limites. Toca em um ponto importante para as pessoas” (Representante Governo 2, dezembro 2016).

Também contribuíram para os direcionamentos desta pesquisa alguns registros advindos das entrevistas os quais são indicativos de um processo de transformação que vem acontecendo ao longo de um tempo.

O primeiro é o de que ‘demandas em tempo real’ não representam novidade; a diferença, contudo, está na capacidade de resposta imediata facilitada pela tecnologia de ponta (Especialista 2). O segundo argumento é o da percepção de que estas empresas startups, a exemplo da Uber, à época em que começaram as suas

estratégias de mercado e de expansão global já tinham em mente os caminhos jurídicos que queriam adotar (Representante 3).

Estas colocações levam a considerar a importância da tecnologia para o desenvolvimento destes novos modelos de economia compartilhada e do quanto ela afeta outros elementos como é o caso das questões jurídicas (regulação adequada). A MLP aponta que a tecnologia estabelece, à medida em que as empresas se tornam consolidadas, novos critérios de competitividade fazendo com que uma série de relações nos sistemas sociotécnicos afins sejam remodeladas ou substituídas por novas.

Ainda outros dois argumentos extraídos das entrevistas tratam da questão do consumidor/usuário. O primeiro aponta para a possibilidade de que não necessariamente o crescimento do número de plataformas *online* e da sua rede de usuários se deva pelo fator inovação, mas pela falência do modelo anterior (Representante 3). O segundo levanta a importância da relação de confiança e transparência entre empresa e consumidor, o que na visão do respondente requer uma mudança de mentalidade. Entende-se, neste sentido, que se o usuário não conseguir obter uma resposta positiva a suas reclamações (se não tiver para quem reclamar) a mesma facilidade de baixar o aplicativo, será a de apagá-lo. (Representante 3).

Uma inovação tecnológica para se desenvolver depende da sua difusão e uso o que tornam mais complexas as relações e, também, as trajetórias que possam levar a processos de transformação. Este é o contexto de sistemas sociotécnicos, há uma construção cumulativa de aprendizagem que inclui desde indivíduos até organizações, desde instituições até o desenvolvimento de novas tecnologias.

9 CONCLUSÃO

Este trabalho se propôs a analisar como estão organizadas as estruturas de empoderamento e resistência envolvendo os agentes do sistema sociotécnico de mobilidade urbana desde a entrada da Uber no Brasil.

Um estudo aplicado, que associou economia compartilhada à potencialidade (ou não) de este modelo econômico promover mudanças estruturais em sistemas sociotécnicos, serviu de base para o seu desenvolvimento. A sustentação teórica se deu a partir dos elementos ali coletados e levou em consideração as características e princípios de economia compartilhada alicerçadas pelos fundamentos conceituais da Teoria das Transições para o Desenvolvimento Sustentável e, em especial, de uma de suas vertentes teóricas, a Perspectiva de Múltiplos Níveis (MLP).

Com enfoque nestes pressupostos, a revisão de literatura buscou contemplar aspectos relacionados a processos de mudanças estruturais (transições) sociais e tecnológicas; sistemas sociotécnicos escalonados e, ainda, estruturas de empoderamento e de resistência.

Considerados estes parâmetros, a análise partiu do reconhecimento de seis componentes. Enquadrados como estruturas de empoderamento estavam (1) economia descentralizada, equitativa e sustentável; (2) oportunidade econômica e (3) consumo sustentável. Como estruturas de resistência, (1) Reforço ao Neoliberalismo, (2) mercados não regulados e (3) inovação incoerente. A pesquisa, então, analisou estes componentes e os resultados apresentaram três contribuições principais.

A primeira contribuição é resultante da validação das estruturas de empoderamento e de resistência propostos no estudo que deu suporte a esta pesquisa. Foi possível identificar a existência dos seis componentes, embora nem todos os elementos identificadores relacionados para cada um dos componentes tenham sido levantados. Algumas peculiaridades, contudo, em relação ao primeiro estudo devem ser ressaltadas. A abordagem principal foi desenvolvida a partir de dados disponíveis on-line, mas há aspectos distintos entre um e outro estudo quanto a (1) enfoque, (2) ênfase e (3) área de concentração. Quanto ao (1) enfoque: embora situado no âmbito da economia compartilhada, este estudo restringiu sua análise ao sistema sociotécnico de mobilidade urbana. Dada a sua rápida expansão no território brasileiro, ao especificar a Uber como objeto de estudo, foi possível traçar um panorama com maior riqueza de detalhes. A (2) ênfase foi dada à identificação das

trajetórias indicativas de empoderamento e das de resistência no contexto de mobilidade urbana. Partiu-se dos discursos de agentes representativos da sociedade, de especialistas e do governo, independentemente de seu enquadramento em nicho ou regime sociotécnico. Por fim, a (3) área de concentração da pesquisa, delimitada a fontes nacionais (contexto brasileiro), trouxe a oportunidade de complementariedade na composição e caracterização dos discursos em relação à pesquisa, com viés anglo-americano, tal como afirmou o próprio autor.

A segunda contribuição ocorreu com reagrupamento dos componentes de empoderamento e de resistência em três perspectivas distintas: modelo econômico, modelo de negócio e desenvolvimento sustentável. Cada perspectiva abarcou dois componentes, um de empoderamento e um de resistência englobando, assim, os seis componentes previamente propostos. As perspectivas foram construídas de forma a relacionar os “dois lados da mesma moeda” propondo uma ‘conversa’ entre eles. O objetivo é o de demonstrar o ‘jogo’ de forças entre componente de empoderamento e de resistência a partir de cada perspectiva analisada. A relação de confronto entre empoderamento e resistência está no campo de ideias, demonstrando quais argumentos (recursos disponíveis) são utilizados por um e outro lado em cada perspectiva.

A terceira contribuição trouxe uma nova categoria que agregou ao invés de componentes, dois mecanismos, um de empoderamento e um de resistência. Estes dois novos construtos emergiram do campo e contêm um conceito de valor argumentativo. Manifestam-se por meio de discursos nos quais os argumentos suportam ou os componentes de empoderamento ou os de resistência. O mecanismo de empoderamento recebeu a designação de ‘busca de legitimidade’ e o de resistência o de “reforço ao status quo”.

Como contribuições gerenciais, entende-se este estudo como fonte de informação tanto para a gestão pública como para a privada. No que tange à gestão pública através da colaboração para a formulação de políticas que interajam com os vários sistemas sociotécnicos intervenientes neste processo de mudança do sistema de transporte individual privado e da mobilidade urbana como um todo. Para a gestão privada como forma de oferecer *insights* à formulação (ou revisão) de estratégias, com base nas perspectivas e mecanismos de resistência e de empoderamento apresentados.

Os resultados destacaram as narrativas emergentes tendo a Uber como ponto focal e alguns dos sistemas sociotécnicos que mais a afetam ou são por ela afetadas. Caso, por exemplo, das políticas públicas, do sistema convencional de transporte individual (os táxis), das relações de trabalho e outras, além do próprio sistema de mobilidade urbana como um todo.

Sob o ponto de vista das perspectivas propostas alguns aspectos foram destacados. A perspectiva de modelo econômico trouxe a presença da sociedade com papel ativo para demandar a transformação ou a manutenção de padrões vigentes na economia. A perspectiva de modelos de negócio evidenciou os impactos sociais positivos ou negativos resultantes, direta ou indiretamente, da atuação da empresa advindos de uma forma alternativa (visão de compartilhamento) de gestão e de relacionamento provedor x usuário, provedor motorista, provedor x Estado, provedor x concorrência, provedor x mercado e assim por diante.

Por fim, a perspectiva de desenvolvimento sustentável apresenta as práticas adotadas que ressaltam um efetivo caminho inovador ou, ao contrário, uma forma convencional de agir revestida de uma falsa impressão de inovação, de um perfil não catalisador de mudanças. Como fonte de informação complementar às análises, considerou-se oportuno apresentar algumas interações que este novo modelo de economia está trazendo para a sociedade.

O uberismo e suas muitas variações apresentam-se como uma rede que vai movimentando não somente as estruturas de mobilidade urbana, mas outras estruturas que interagem com e interferem em outros sistemas sociotécnicos com o de regulação e relações de trabalho. Registrou-se, também, que as entrevistas acompanharam as principais ideias delineadas e foram aproveitadas de maneira mais ou menos intensa em cada um dos cinco tópicos do capítulo de Resultados (Capítulo **Erro! Fonte de referência não encontrada.**

No conjunto as análises deste estudo de caso levam a considerar a existência de trajetórias em direção a mudanças estruturais (transições) no sistema sociotecnico de mobilidade urbana. Isto porque, tal como pressupõe a Teoria das Transições, desenvolvimento sustentável não implica um estado final identificável, mas um processo gradual e progressivo de mudanças sociais. Processo no qual as sociedades vão continuamente livrando-se de práticas e tecnologias vigentes na medida em que novas necessidades e expectativas surgem.

Pode-se dizer que o caso Uber aqui analisado contempla uma combinação de trajetórias que tem desestabilizado e pressionado as estruturas convencionais. Trata-se de um processo no qual a combinação de inovação na atividade (novas relações de trabalho, empreendedorismo, etc.) na tecnologia (disponível e acessível) e na forma de prestá-la (com a inclusão de novas expectativas e necessidades como as de segurança e qualidade) foram percebidas como melhorias e aceitas como novas práticas.

Como limitação desta pesquisa, destacamos que os contatos com executivos da Uber, pessoal e por e-mail, para que participassem da pesquisa, na qualidade de entrevistados, não surtiram efeito. Não houve manifestação de interesse, ainda que tenham sido informados acerca do tema e de que este estudo estaria abordando de algum modo a sua organização. Também se entende como limitação o uso primordial de fontes secundárias (mídias e blogs de notícias) para as análises.

Considera-se que esta pesquisa tenha atingido os objetivos delineados, deixando a possibilidade de contribuição para novas investigações que envolvam estruturas de empoderamento e de resistência abrangendo organizações e seus sistemas sociotécnicos sob a ótica de desenvolvimento sustentável.

Novas pesquisas podem ser desenvolvidas dando voz a outros agentes da sociedade buscando confirmar (ou não) os componentes de empoderamento e resistência identificados. Nem todos os sistemas sociotécnicos que interagem com o sistema focal de mobilidade urbana emergiram nas fontes utilizadas, deixando espaço para novas investigações. A mobilidade urbana para acontecer, por exemplo, depende de uma adequada infraestrutura viária e de sistemas de tráfego, de formas de transporte combinadas, da infraestrutura industrial de veículos, etc.

Adicionalmente, a identificação de componentes e mecanismos e seus aspectos contraditórios podem ser realizadas no contexto de outros sistemas sociotécnicos da Economia Compartilhada como os de Turismo, Trabalho e Consumo x Produção. Pesquisas, por exemplo, que investiguem semelhanças e diferenças em suas estruturas de empoderamento e de resistência podem enriquecer os achados desta pesquisa e de outros estudos similares.

O próprio sistema de mobilidade urbana também oferece possibilidades de futuras pesquisas. Neste estudo partiu-se do nicho sociotécnico, analisando alguns dos sistemas sociotécnicos afetados de forma direta pelas inovações. Para

compreender as nuances e prováveis caminhos tomados pelo sistema sociotecnico de mobilidade urbana há, ainda, um caminho a percorrer.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMIT, R.; ZOTT, C. Value creation in e-business. **Strategic Management Journal**, v. 22, n. 6–7, p. 493–520, 2001. Disponível em: <<http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-0000355662&partnerID=40&md5=bbf93d7daa1fe52fcb70c02c6b5fa172>> Acesso em: 16 ago. 2016.
- AVELINO, F.; ROTMANS, J. Power in Transition: An Interdisciplinary Framework to Study Power in Relation to Structural Change. **European Journal of Social Theory**, v. 12, n. 4, p. 543–569, 2009.
- AVITAL, M.; ANDERSON, M.; NICKERSON, J.; et al. **The Collaborative Economy: A Disruptive Innovation or Much a do about Nothing?** Thirty Fifth International Conference on Information Systems, Auckland, 2014. Disponível em: <<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.968.5999&rep=rep1&type=pdf>> Acesso em: 20 ago. 2016.
- BANSAL, P.; CORLEY, K. From the editors the coming of age for qualitative research: Embracing the diversity of qualitative methods. **Academy of Management Journal**, v. 54, n. 2, p. 233–237, 2011.
- BARDHI, F.; ECKHARDT, G. M. Access-Based Consumption: the case of car sharing. **Journal of Consumer Research**, v. 39, n. 4, p. 881–898, 2012.
- BECKMANN, M.; HIELSCHER, S.; PIES, I. Commitment Strategies for Sustainability: How Business Firms Can Transform Trade-Offs Into Win-Win Outcomes. **Business Strategy and the Environment**, v. 23, n. 1, p. 18–37, 2014.
- BELK, R. Sharing. **Journal of Consumer Research**, v. 36, n. 5, p. 715–734, 2010.
- BELK, R. You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online. **Journal of Business Research**, v. 67, n. 8, p. 1595–1600, 2014a.
- BELK, R. Sharing versus pseudo-sharing in web 2.0. **Anthropologist**, v. 18, n. 1, p. 7–23, 2014b.
- BENFORD, R. D.; SNOW, D. A. Framing Processes and Social Movements: An Overview and Assessment. **Annual Review of Sociology**, v. 26, n. 2000, p. 611–639, 2016.
- BISPO, S. B. Uber e a Mobilidade Urbana. **Migalhas. Informativo**, 26. Jul. 2015.
- BLOOMBERG INSTITUTE. Bloomberg. Disponível em: <<http://www.bloomberg.com/research/stocks/private/snapshot.asp?privcapId=115705393>>. Acesso em: 11 abr. 2016.
- BOTSMAN, R.; ROGERS, R. **O que é meu é seu: como o mundo vai mudar o seu (o nosso) mundo**. Porto Alegre: Bookman, 2011.
- CADE. Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Disponível em: <www.cade.gov.br>. .

CAMPANA, M.; CHATZIDAKIS, A.; LAAMANEN, M. Special Issue on Alternative Economies: Journal of Macromarketing, 2017. **Journal of Macromarketing**, v. 34, n. 3, p. 408–409, 2014.

COHEN, B.; KIETZMANN, J. Ride On! Mobility Business Models for the Sharing Economy. **Organization & Environment**, v. 27, n. 3, p. 279–296, 2014.

COHEN, M.; SUNDARARAJAN, A. Self-Regulation and Innovation in the Peer-to-Peer Sharing Economy. **The University of Chicago Law Review**, p. 116–133, 2015.

CONSULTOR JURÍDICO. Boletim de Notícias Conjur. Disponível em: <www.conjur.com>. Acesso em: 24 ago. 2016.

CORLEY, K. G.; GIOIA, D. A. Identity Ambiguity and Change in the Wake of a Corporate Spin-off. **Administrative Science Quarterly**, v. 49, n. 2, p. 173–208, 2004.

DENNING, S. An economy of access is opening for business: five strategies for success. **Strategy & Leadership**, v. 42, n. 4, p. 14–21, 2014.

DOWLING, R.; KENT, J. Practice and public-private partnerships in sustainable transport governance: The case of car sharing in Sydney, Australia. **Transport Policy**, v. 40, p. 58–64, 2015. Elsevier.

DYER, W. G.; WILKINS, A. L. Better Stories, Not Better Constructs, To Generate Better Theory: a Rejoinder To Eisenhardt. **Academy of Management Review**, v. 16, n. 3, p. 613–619, 1991.

ESTADÃO. O Estado de São Paulo. Disponível em: <www.estadao.com.br>. Acesso em: 1 ago. 2016.

FAVARO, C.; WETERMAN, D.; NATHÁLIA LARGHI, P. B. E R. R. L. F. Bem-vindo à Uber Economia. **Focas O Estado de São Paulo**, 2016. SÃO PAULO.

FOLHA DE SÃO PAULO. Folha de São Paulo. Disponível em: <www.folha.uol.com.br>. Acesso em: 1 ago. 2016.

GANSKY, L. **The Mesh: Why the Future of Business Is Sharing**. Portfolio/Penguin, 2010.

GEELS, F. W. Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study. **Research Policy**, v. 31, n. 8–9, p. 1257–1274, 2002.

GEELS, F. W. From sectoral systems of innovation to socio-technical systems: Insights about dynamics and change from sociology and institutional theory. **Research Policy**, v. 33, n. 6–7, p. 897–920, 2004.

GEELS, F. W. Ontologies, socio-technical transitions (to sustainability), and the multi-level perspective. **Research Policy**, v. 39, n. 4, p. 495–510, 2010. Elsevier B.V.

GEELS, F. W. The multi-level perspective on sustainability transitions: Responses to seven criticisms. **Environmental Innovation and Societal Transitions**, v. 1, n. 1, p. 24–40, 2011.

GEELS, F. W. Environmental Innovation and Societal Transitions The impact of the financial – economic crisis on sustainability transitions : Financial investment , governance and public discourse. **Environmental Innovation and Societal Transitions**, v. 6, n. 39, p. 67–95, 2013.

GEELS, F. W. Regime Resistance against Low-Carbon Transitions: Introducing Politics and Power into the Multi-Level Perspective. **Theory, Culture & Society**, , n. May 2013, 2014.

GEELS, F. W.; SCHOT, J. Typology of sociotechnical transition pathways. **Research Policy**, v. 36, n. 3, p. 399–417, 2007.

GEELS, F. W.; SCHOT, J. Reflections: Process Theory, Causality and Narrative Explanation. **Transitions to Sustainable Development: New Directions in the Study of Long Term Transformative Change**. p.93–104, 2010. New York: Routledge.

GIOIA, D. A.; CORLEY, K. G.; HAMILTON, A. L. Seeking Qualitative Rigor in Inductive Research: Notes on the Gioia Methodology. **Organizational Research Methods**, v. 16, n. 1, p. 15–31, 2012.

GLASER, B.; STRAUSS, A. **The discovery of grounded theory**. 1967. London: Weidenfield & Nicolson, 1967.

GOBBLE, M. M. Regulating Innovation in the New Economy. **Research-Technology Management**, v. March-April, n. April, p. 62–63, 2015.

GUBA, E. G.; LINCOLN, Y. S. Competing paradigms in qualitative research. In: N. K. Denzin; Y. S. Lincoln (Eds.); **Handbook of qualitative research**1. p.105–117, 1994. Thousand Oaks, CA: Sage.

GUIA DE MÍDIA. Guia de Mídia. Disponível em: <www.guiademidia.com.br>. Acesso em: 20 jun. 2016.

HAMARI, J.; SJÖKLINT, M.; UKKONEN, A. The sharing economy: why people participate in collaborative consumption. **Journal of the Association for Information Science and Technology**, , n. 1–13, p. 90–103, 2015.

HARTL, B.; HOFMANN, E.; KIRCHLER, E. Do we need rules for “ what”s mine is yours ” ? Governance in collaborative consumption communities ☆. **Journal of Business Research**, , n. 69, p. 2756–2763, 2016.

HEINRICHS, H. Sharing Economy: A Potential New Pathway to Sustainability. **GAIA: Ecological Perspectives for Science & Society**, v. 22, n. 4, p. 228–231, 2013.

HUGHES, S. The unstoppable rise of the collaborative economy. **Resilience.org**, p. 1–14, 19. Feb. 2013. Disponível em: <<http://www.resilience.org/stories/2013-02-19/the-unstoppable-rise-of-the-collaborative-economy>> Acesso em: 15 ago. 2016.

JORNAL DO BRASIL. Jornal do Brasil. Disponível em: <www.jb.com.br>. Acesso em: 1 ago. 2016.

KEMP, R.; VERSPAGEN, B.; SCHOT, J.; VERBONG, G.; GEELS, F. **Transitions : what drives them and how are they managed ?** 2002.

KENNEDY, J. Conceptual boundaries of sharing. **Information, Communication & Society**, v. 4462, n. June, p. 1–14, 2015.

KOOPMAN, C.; MITCHELL, M.; THIERER, A. The Sharing Economy and Consumer Protection Regulation : The Case for Policy Change. **The Journal of Business, Entrepreneurship & the Law**, v. 8, n. 2, p. 530–545, 2015.

KUCHARCZYK, J. Are empowered citizens a problem ? (replica to Morozov). **Financial Times**, v. Outubro, 2013.

LANGLEY, A.; ABDALLAH, C. Templates and Turns in Qualitative Studies of Strategy and Management. In: D. Bergh; D. Ketchen Jr. (Eds.); **Building Methodological Bridges**. primeira e ed., v. 6, p.201–236, 2011.

MARCELLIN, F. Age of the Digital Nomad: the Plan To Abandon Cities in Favour of Freelance Freedom. **Connected World Magazine**, p. 1–21, 2014.

MARKARD, J.; RAVEN, R.; TRUFFER, B. Sustainability transitions: An emerging field of research and its prospects. **Research Policy**, v. 41, n. 6, p. 955–967, 2012.

MARTIN, C. J. Supplementary data for: The sharing economy: a pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? In: **Ecological Economics**, v. 27, November, p. 1–8, 2015.

MARTIN, C. J. The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? **Ecological Economics**, v. 121, p. 149–159, 2016.

MIGALHAS. **Migalhas**. Disponível em: <www.migalhas.com.br>

MIGALHAS. Justiça proíbe prefeitura de SP de impedir atuação do Uber na cidade. **Migalhas**, 12. Feb. 2016b.

MIGALHAS INTERNATIONAL. **Migalhas International**. Disponível em: <www.migalhas.com>. Acesso em: 24 ago. 2016.

MIGALHAS LATINOAMERICA. **Migalhas latinoamericana**. Disponível em: <la.migalhas.com>. Acesso em: 24 ago. 2016.

MOROZOV, E. The “sharing economy” undermines workers’ rights. **The Financial Times**, p. 11, 2013.

MPF. **Ministério Público Federal**. Disponível em: <www.mpf.mp.br>. Acesso em: 24 ago. 2016.

NELSON, R. R.; WINTER, S. G. In search of useful theory of innovation. **Research Policy**, v. 6, n. 1, p. 36–76, 1977.

O GLOBO. **Serviço de caronas remuneradas Uber inicia operações no Brasil.** Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/sociedade/tecnologia/servico-de-caronas-remuneradas-uber-inicia-operacoes-no-brasil-12618444>> Acesso em: 22 abr. 2016.

O GLOBO. **O Globo.** Disponível em: <www.oglobo.globo.com> Acesso em: 1 ago. 2016.

PETRINI, M. Integrating Sustainability into Business Practices: Learning from Brazilian Firms. **Brazilian Administration Review**. July 2009, p. 362–378, 2010.

PISCICELLI, L.; COOPER, T.; FISHER, T. The role of values in collaborative consumption: Insights from a product-service system for lending and borrowing in the UK. **Journal of Cleaner Production**, v. 97, p. 21–29, 2015.

PRICE WATERHOUSE. **The sharing economy - sizing the revenue opportunity.** Disponível em: <<http://www.pwc.co.uk/issues/megatrends/collisions/sharingeconomy.html>>. Acesso em: 23 fev. 2016.

QSR INTERNATIONAL. **NVivo 11 for Windows.** 2016. Disponível em: <<http://www.qsrinternational.com/nvivo-product/nvivo11-for-windows>> Acesso em 23 já. 2017.

RAUCH, D. E.; SCHLEICHER, D. Like Uber, but for local governmental policy: The future of local regulation of the “Sharing Economy.” **George Mason University Law and Economics Research Paper Series**, v. 15, n. 1, p. 1–61, 2015.

RAUCH, D. E.; SCHLEICHER, D.; MASON, G. Like UBER, but for local governmental policy: the future of local regulation of the sharing economy. **George Mason Law & Economics Research Paper**, v. 15, n. 1, 2015.

RIP, A.; KEMP, R. Technological Change. *In: Human Choice and Climate Change.* Columbus, OH: Battelle Prêss. v. 2, p.327–399, 1998.

ROTMANS, J. Societal Innovation: between dream and reality lies complexity. **Journal of Economic Literature**. Inaugural Addresses Research in Management Series, p. 1–78, 2005.

SMITH, A.; RAVEN, R. What is protective space? Reconsidering niches in transitions to sustainability. **Research Policy**, v. 41, n. 6, p. 1025–1036, 2012.

SMITH, A.; STIRLING, A.; BERKHOUT, F. The governance of sustainable socio-technical transitions. **Research Policy**, v. 34, n. 10, p. 1491–1510, 2005.

SMITH, A.; VOB, J. P.; GRIN, J. Innovation studies and sustainability transitions: The allure of the multi-level perspective and its challenges. **Research Policy**, v. 39, n. 4, p. 435–448, 2010.

SNOW, D. A.; ROCHFORD, E. B. J.; WORDEN, S. K.; BENFORD, R. D. Frame Alignment Processes, Micromobilization, and Movement Participation. **American Sociological Review**, v. 51, n. 4, p. 464–481, 1986.

STAKE, R. E. Case Studies. *In: Handbook of qualitative research*. California: Sage Publications. p.435–455, 2000.

UBER. **Fatos e Dados sobre a UBER**. Disponível em: <<https://newsroom.uber.com/brazil/fatos-e-dados-sobre-a-uber/>> Acesso em: 22 abr. 2016a.

UBER. **Uber Newsroom**. Disponível em: <<https://newsroom.uber.com/>> Acesso em: 24 ago. 2016b.

UBER. **Introducing Uber Movements**. Disponível em: <<https://newsroom.uber.com/brazil/uber-apresenta-objetivos-e-metas-da-empresa-no-social-media-week-2015/>> Acesso em: 3 fev. 2017.

VEN, A. H. VAN DE. Suggestions for Studying Strategy Process: a research note. **Strategic Management Journal**, v. 13, p. 169–188, 1992.

WEBER, K. M.; ROHRACHER, H. Legitimizing research, technology and innovation policies for transformative change: Combining insights from innovation systems and multi-level perspective in a comprehensive “failures” framework. **Research Policy**, v. 41, n. 6, p. 1037–1047, 2012.

WRI BRASIL CIDADES SUSTENTÁVEIS. **Cidades Sustentáveis**. Disponível em: <<http://www.wricidades.org/>>. Acesso em: 24 ago. 2016.

ZARATTINI, C. Uber é concorrência desleal e predatória. **Jornal Digital Brasil 247**. 2016. Disponível em: <<http://www.brasil247.com/pt/colunistas/carloszarattini/211313/UBER-concorr%C3%Aancia-ilegal-e-predat%C3%B3ria-no-sistema-de-transporte-p%C3%BAblico-individual-de-passageiro.htm>> Acesso em: 10 ago. 2016.

APÊNDICE A: TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO DO ENTREVISTADO



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO, CONTABILIDADE E ECONOMIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO
MESTRADO EM ADMINISTRAÇÃO E NEGÓCIOS

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Tema da Pesquisa: Análise dos mecanismos de empoderamento e de resistência em economia compartilhada à luz da teoria das transições: um estudo de caso

Pesquisadora responsável: Gizelda Julia Dal Bó

Instituição: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS

Orientadora: Maira de Cassia Petri

Telefone para contato: (51) 8127-0515

E-mail para contato: gizelda.bo@acad.pucrs.br

Prezado (a) Senhor (a): Você está sendo convidado a participar como informante de uma pesquisa científica. Antes de concordar em participar das atividades, é importante observar as informações e instruções contidas neste documento. O pesquisador esclarecerá todas as suas dúvidas antes que você decida participar.

Objetivo do estudo: O objetivo desta pesquisa é analisar os mecanismos de empoderamento e de resistência em economia compartilhada, tendo como objeto de análise a Uber.

Sigilo: As informações fornecidas por você serão tratadas em sigilo. Não serão identificados ou divulgados os nomes dos participantes da pesquisa em nenhum momento, mesmo quando os resultados da pesquisa sejam, de qualquer modo, comunicados.

Da garantia de esclarecimento e acesso à informação: É garantido ao participante tomar conhecimento e obter informações, a qualquer tempo, dos procedimentos e métodos utilizados neste estudo, bem como dos resultados parciais e finais desta pesquisa. Para tanto, a pesquisadora responsável poderá ser contatada a qualquer momento.

Declaro que obtive todas as informações necessárias e esclarecimentos quanto às dúvidas por mim apresentadas e, por estar de acordo, assino o presente documento em duas vias de igual conteúdo e forma, ficando uma em minha posse.

- Autorizo gravar entrevistas e outras atividades realizadas
- Não autorizo gravações e atividades realizadas de qualquer tipo

Porto Alegre, 15 de dezembro de 2016 .

Pesquisadora Responsável

Gizelda Julia Dal Bó

Participante da Pesquisa

APÊNDICE B: ROTEIRO DE ENTREVISTAS

Roteiro de entrevista semiestruturada

BLOCO 1. Identificação do entrevistado (preenchido pelo pesquisador)

Nome do respondente: _____

Data da entrevista: _____

Duração da entrevista: _____

Quanto tempo está/usa/conhece a UBER (e aplicativos similares): _____

BLOCO 2. Roteiro

1. Você considera que existe espaço na sociedade para negócios como a que a Uber propõe? Como? Por quê?
2. Você acha necessária a regulação deste tipo de serviço? Por quê? Que papel você acha que governo e autoridades públicas tem no que tange a este tipo de serviço? Por quê?
3. O que você pensa sobre o negócio da Uber? Você percebe diferenças entre serviços tipo Uber e outros que já estão consolidados? Como? Por quê?
4. Qual a sua opinião sobre o relacionamento/ações da Uber com a sociedade? Qual a sua opinião sobre os efeitos que produz/produzem?
5. Você vê desvantagens para a sociedade no modo como estes serviços são prestados? Como? Por quê?
6. Você percebe alguma relação da empresa e/ou serviço prestado pela Uber direcionado a questões de ecologia e meio-ambiente? Por quê?
7. Há demandas e necessidades da sociedade sendo atendidas através de tecnologias como a que a Uber oferece que não possam ser atendidas de outro modo?

APÊNDICE C: LISTA DE CITAÇÕES UTILIZADAS NO CAPÍTULO DE RESULTADOS

Ordem	Site	Tipo	ID	Data	Título	Disponível em	Acesso
1	Migalhas	Notícia	especialista jurídico	set-15	Professores da UERJ defendem Uber como adequação à realidade	http://www.migalhas.com.br/Quentes/17,M1227168,61044-Professores-da-UERJ-defendem-Uber-como-adequacao-a-realidade	set-16
2	Correio Braziliense	Notícia	representante governo	jun-16	Decisão sobre regulamentação do Uber deve ficar para o segundo semestre	http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/06/28/interna_cidadesdf,538114/decisao-sobre-regulamentacao-do-uber-deve-ficar-para-o-segundo-semestre	nov-16
3	O Globo	Opinião	colunista	set-15	A regra do jogo	http://oglobo.globo.com/opiniao/a-regra-do-jogo-17414430	out-16
4	WRI Brasil	Relatório	especialista técnico	dez-15	Relatório Ciclo de Debates: Inovações em Mobilidade Urbana	http://pt.slideshare.net/AnthonyLing/relatorio-ciclo-de-debates-novoes-em-mobilidade-urbana	nov-16
5	Migalhas	Notícia	especialista jurídico	set-15	Professores da UERJ defendem Uber como adequação à realidade	http://www.migalhas.com.br/Quentes/17,M1227168,61044-Professores-da-UERJ-defendem-Uber-como-adequacao-a-realidade	set-16
6	Hoje em Dia	Notícia	gestor Uber	out-15	Uber considera projeto de lei inconstitucional; diretor espera uma reunião com o prefeito de BH	http://hojeemdia.com.br/horizontes/uber-considera-projeto-de-lei-inconstitucional-diretor-espera-uma-reuniao-com-o-prefeito-de-bh	out-16
7	Folha de São Paulo	Notícia	correspondente internacional	set-15	Uberização gera debate na corrida pela Casa Branca	http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mercado/232351-uberizacao-gera-debate-na-corrida-pela-casa-branca.shtml	dez-16
8	Gazeta do Povo	Notícia	especialista jurídico	jul-15	Advogada de associação de taxista diz que apoio do Cade ao Uber é antiético	http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/advogada-de-associacao-de-taxista-diz-que-apoio-do-cade-ao-uber-e-antietico-5	nov-16
9	Estado de Minas	Notícia	especialista jurídico	fev-16	Terceiro motorista da Uber consegue liminar para continuar circulando em Belo Horizonte	http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/02/02/interna_gerais,730776/terceiro-motorista-da-uber-consegue-liminar-para-continuar-circulando-em-belo-horizonte	dez-16
10	OAB/DF	Debate	especialista jurídico	jul-15	UBER: OAB/DF debate regulação do transporte individual de passageiros	http://www.oabdf.org.br/slide/uber-oabdf-debate-regulacao-do-transporte-individual-de-passageiros/	nov-16
11	O Globo	Notícia	nota Uber	abr-16	Em dia de protesto de taxistas, Uber oferece desconto no Rio	http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/04/em-dia-de-protesto-de-taxistas-uber-oferece-desconto-no-rio.html?utm_source=twitter	out-16
12	O Globo	Notícia	representante governo	ago-16	Lei do Uber é sancionada no DF sem restringir 'versão' popular do app	http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2016/08/sem-limitacao-versao-popular-lei-do-uber-e-sancionada-no-df.html	out-16
13	Migalhas	Notícia	especialista jurídico	jul-15	O Uber e a natureza jurídica do serviço de táxi - o caso do DF	http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,M1223012,21049-O+Uber+e+a+natureza+juridica+do+servico+de+taxi+o+caso+do+DF	nov-16
14	Tribuna da Bahia	Opinião	especialista técnico	mai-16	O Uber não afetará apenas o taxista	http://www.tribunadabahia.com.br/2016/05/21/uber-nao-afetara- apenas-taxista	out-16
15	Estadão	Notícia	jornalista	jul-14	Carona virtual testa viabilidade como negócio	http://pme.estadao.com.br/noticias/noticias,carona-virtual-testa-viabilidade-como-negocio,4622,0.htm	set-16
16	O Globo	Notícia	correspondente internacional	set-15	Uber lança serviço de carros sem motorista nos Estados Unidos	http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/09/uber-lanca-servico-de-carros-sem-motorista-nos-estados-unidos.html	jan-17
17	Jornal do Brasil	Notícia	nota Uber	ago-16	Uber lançará serviço com carros autônomos em duas semanas	https://noticias.terra.com.br/brasil/uber-lanca-servico-com-carros-autonomos-em-duas-semanas,6476876b054183032970c4f6a893aa	jan-17
18	ClicRBS	Notícia	correspondente internacional	dez-15	Facebook une-se a Uber para oferecer serviço de transporte no	http://zh.clicrbs.com.br/brasil/noticias/noticia/2015/12/facebook-une-se-a-uber-para-oferecer-servico-de-transporte-no-messenger-4932440.html	dez-16
19	ClicRBS	Notícia	Gestor empresa tecnologia	mai-16	Apple investe US\$1 bilhão no Didi Chuxing, concorrente chinês do Uber	http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2016/05/apple-investe-us-1-bilhao-no-didi-chuxing-concorrente-chines-do-uber-5800531.html	dez-16
20	Estadão	Notícia	Gestor empresa tecnologia	nov-15	Startup brasileira lança Uber para entregas de mercadorias	http://pme.estadao.com.br/noticias/noticias,startup-brasileira-lanca-uber-para-entregas-de-mercadorias,6102,0.htm	out-16
21	Estadão	Notícia	correspondente internacional	jul-16	Uber usa bilhões para 'sufocar' seus rivais	http://link.estadao.com.br/noticias/empresas,uber-usa-bilhoes-para-sufocar-seus-rivais,10000061892	dez-16
22	Estadão	Notícia	correspondente internacional	jul-16	Uber usa bilhões para 'sufocar' seus rivais	http://link.estadao.com.br/noticias/empresas,uber-usa-bilhoes-para-sufocar-seus-rivais,10000061892	dez-16
23	ClicRBS	Notícia	correspondente internacional	ago-16	Didi Chuxing compra Uber China e encerra batalha	http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2016/08/didi-chuxing-compra-uber-china-e-encerra-batalha-7072599.html	set-16
24	O Globo	Notícia	correspondente internacional	ago-16	Rival do Uber na China assume operação do negócio no país	http://oglobo.globo.com/economia/negocios/rival-do-uber-na-china-assume-operacao-do-negocio-no-pais-19824210	out-16
25	Estadão	Notícia	correspondente internacional	ago-16	China deixa gigantes dos EUA para trás outra vez	http://link.estadao.com.br/noticias/empresas,china-deixa-gigantes-dos-eua-para-tras-outra-vez,10000071165	out-16
26	Estadão	Notícia	CEO Uber	set-14	Estamos em uma campanha política na qual os táxis são a oposição: diz CEO do Uber	http://link.estadao.com.br/noticias/geral,estamos-em-uma-campanha-politica-na-qual-os-taxis-sao-a-oposicao-diz-ceo-do-uber,10000	nov-16
27	Folha de São Paulo	Notícia	jornalista	ago-15	Uber busca funcionários para expandir lobby no Brasil	http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1671158-uber-busca-funcionarios-para-expandir-lobby-no-brasil.shtml	out-16
28	Agência Brasil (via B)	Notícia	gestor Uber	nov-15	Comissão de Legislação Participativa debate regulamentação do aplicativo Uber	http://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2015/11/camara-debate-regulamentacao-do-aplicativo-uber	jan-17
29	Uber Newsroom	Post	nota Uber	set-15	As vezes em que a justiça disse: a Uber é legal	https://newsroom.uber.com/brazil/8-decisoes-judiciais-favoraveis-a-uber/	jan-17
30	ClicRBS	Notícia	jornalista	out-15	"Não existe essa raiva toda de taxistas contra a Uber", diz diretor da empresa no Brasil	http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/noticia/2015/10/nao-existe-essa-raiva-toda-de-taxistas-contra-a-uber-diz-diretor-da-empresa-no-brasil-4885698.html	nov-16
31	ClicRBS	Notícia	jornalista	out-15	"Não existe essa raiva toda de taxistas contra a Uber", diz diretor da empresa no Brasil	http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/noticia/2015/10/nao-existe-essa-raiva-toda-de-taxistas-contra-a-uber-diz-diretor-da-empresa-no-brasil-4885698.html	nov-16
32	ClicRBS	Opinião	colunista	nov-15	Gerente da Uber no Brasil: "Começaremos a operar em Porto Alegre"	http://zh.clicrbs.com.br/rs/opiniao/colunistas/tulio-milman/noticia/2015/11/gerente-da-uber-no-brasil-comecaremos-a-operar-em-porto-alegre-4905998.html	set-16
33	ClicRBS	Notícia	jornalista	nov-15	Uber cadastra primeiros motoristas em Porto Alegre	http://diariogaucha.clicrbs.com.br/rs/dia-a-dia/noticia/2015/11/uber-cadastra-primeiros-motoristas-em-porto-alegre-4905998.html	set-16
34	ClicRBS	Notícia	jornalista	nov-15	Município não pode proibir serviços como o Uber, dizem	http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2015/11/municipio-nao-pode-proibir-servicos-como-o-uber-dizem-especialistas-4913	set-16
35	ClicRBS	Notícia	gestor Uber	nov-15	Uber cadastra primeiros motoristas em Porto Alegre	http://diariogaucha.clicrbs.com.br/rs/dia-a-dia/noticia/2015/11/uber-cadastra-primeiros-motoristas-em-porto-alegre-4905998.html	set-16
36	ClicRBS	Notícia	jornalista	nov-15	Fortunati anuncia encontro para tentar regulamentar o Uber	http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2015/11/fortunati-anuncia-encontro-para-tentar-regulamentar-o-uber-4917065.html	set-16
37	ClicRBS	Notícia	representante governo	nov-15	Uber será tratado como transporte clandestino, diz EPTC	http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2015/11/uber-sera-tratado-como-transporte-clandestino-diz-eptc-4909909.html	set-16
38	ClicRBS	Notícia	jornalista	nov-15	Vereadores aprovam projeto que proíbe o Uber em Porto Alegre	http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2015/11/vereadores-aprovam-projeto-que-proibe-o-uber-em-porto-alegre-4915421.html	set-16
39	ClicRBS	Notícia	representante governo	mai-16	Lei que proíbe o Uber aprovada pela Câmara é "redundante", diz Fortunati	http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2015/11/lei-que-proibe-o-uber-aprovada-pela-camara-e-redundante-diz-fortunati-4917393	set-16

40	ClicRBS	Notícia	nota Uber	mai-16	Mesmo com proibição, Uber garante que segue operando na Capital	http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta-mesmo-com-proibicao-uber-garante-que-segue-operando-na-capital-166635.html	set-16
41	ClicRBS	Notícia	representante taxistas	mai-16	Prefeitura entrega à Câmara projeto de regulamentação do Uber	http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2016/05/prefeitura-entrega-a-camara-projeto-de-regulamentacao-do-uber-5802483.html	set-16
43	ClicRBS	Notícia	gestor Uber	dez-16	Fortunati sanciona regulamentação de aplicativos como Uber e Cabify	http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2016/12/fortunati-sanciona-regulamentacao-de-aplicativos-como-uber-e-cabify-86788.html	set-16
44	Uber Newsroom	post	nota Uber	out-16	Por uma regulação melhor para Porto Alegre	https://newsroom.uber.com/brazil/por-uma-regulamentacao-melhor-para-porto-alegre/	jan-17
45	ClicRBS	Notícia	representante governo	mai-16	Prefeitura entrega à Câmara projeto de regulamentação do Uber	http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2016/05/prefeitura-entrega-a-camara-projeto-de-regulamentacao-do-uber-5802483.html	dez-16
46	Estadão	Notícia	jornalista	jul-15	Tendência teve início na década de 1970	http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,tendencia-teve-inicio-na-decada-de-1970-imp-,1726130	dez-16
47	Estadão	Notícia	colunista	ago-16	Metamorfose do Trabalho	http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,metamorfose-do-trabalho,1000070737	out-16
48	Estadão	Infográfico	jornalista	jul-16	Tendência ameaça força de trabalho, diz pesquisador da Uber	http://infograficos.estadao.com.br/focas-ubereconomia/nova-economia-2.php	set-16
49	Migalhas	Opinião	especialista jurídico	abr-16	Motorista do Uber poderá ser considerado empregado no Brasil	http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI237918,41046-Motorista+do+Uber+poder+ser+considerado+empregado+no+Brasil	out-16
50	O Globo	Notícia	representante governo	ago-16	MPF apura denúncia de exploração trabalhista pelo Uber	http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/08/associacao-de-motoristas-denuncia-uber-por-irregularidades-trabalhistas.html	out-16
51	O Globo	Notícia	nota Uber	ago-16	MPF apura denúncia de exploração trabalhista pelo Uber	http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/08/associacao-de-motoristas-denuncia-uber-por-irregularidades-trabalhistas.html	out-16
52	Migalhas	Opinião	especialista jurídico	abr-16	Motorista do Uber poderá ser considerado empregado no Brasil	http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI237918,41046-Motorista+do+Uber+poder+ser+considerado+empregado+no+Brasil	out-16
53	Estadão	Notícia	colunista	ago-16	Metamorfose do Trabalho	http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,metamorfose-do-trabalho,1000070737	out-16
54	Estadão	Notícia	jornalista	jul-16	Aplicativos como Uber e Airbnb aumentaram em 15% renda mensal dos americanos	http://pme.estadao.com.br/noticias/noticias,aplicativos-como-uber-e-airbnb-aumentaram-em-15-renda-mensal-dos-americanos,2000	set-16
55	Migalhas	Opinião	especialista jurídico	abr-16	Motorista do Uber poderá ser considerado empregado no Brasil	http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI237918,41046-Motorista+do+Uber+poder+ser+considerado+empregado+no+Brasil	out-16
56	Estadão	Notícia	correspondente internacional	out-15	A 'e-conomia' existe mesmo?	http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,a-e-conomia-existe-mesmo-imp-,178780	out-16
57	Hoje em Dia	Notícia	jornalista	abr-16	Start-ups ganham espaço em cenários de crise econômica	http://hojeemdia.com.br/primeiro-plano/start-ups-ganham-espaco-em-cenarios-de-crise-economica-1378253	nov-16
58	Estadão	Notícia	CEO Uber	set-14	Estamos em uma campanha política na qual os táxis são a oposição	https://newsroom.uber.com/brazil/serao-30-mil-oportunidades-de-trabalho-criadas-no-brasil-ate-outubro-de-2016-e-o-compromisso	set-16
59	Uber Newsroom	Post	nota Uber	set-15	Serão 30 mil oportunidades de trabalho criadas no Brasil até outubro	http://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/motoristas-do-uber-empregados-ou-autonomos/	out-16
60	Estadão	Notícia	colunista	out-15	Motoristas do Uber: Empregados ou Autônomos?	http://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/motoristas-do-uber-empregados-ou-autonomos/	nov-16
61	ClicRBS	Notícia	gestor Uber	out-15	"Não existe essa raiva toda de taxistas contra a Uber", diz diretor da empresa no Brasil	http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/noticia/2015/10/nao-existe-essa-raiva-toda-de-taxistas-contra-a-uber-diz-diretor-da-empresa	nov-16
62	Estadão	Notícia	jornalista	mai-14	Aplicativo de caronas, Uber pode valer até US\$ 17 bilhões	http://link.estadao.com.br/noticias/geral,aplicativo-de-caronas-uber-pode-valer-ate-us-17-bilhoes,10000031265	dez-16
63	Estadão	Notícia	correspondente internacional	jun-14	Aplicativo de táxi dos EUA já vale US\$17 bi	http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,aplicativo-de-taxi-dos-eua-ja-vale-us-17-bi-imp-,1507221	dez-16
64	Estadão	Notícia	correspondente internacional	jun-16	Uber recebe investimento de US\$ 3,5 bilhões de fundo da Arábia Saudita	http://link.estadao.com.br/noticias/geral,uber-recebe-investimento-de-us-3-5-bilhoes-de-fundo-da-arabia-saudita,10000054736	dez-16
65	Estadão	Notícia	CEO Uber	jun-14	Aplicativo de táxi dos EUA já vale US\$17 bi	http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,aplicativo-de-taxi-dos-eua-ja-vale-us-17-bi-imp-,1507221	dez-16
66	Estadão	Notícia	jornalista	mai-16	Motoristas da Uber formam minifrotas, cobram diárias e exigem parte dos lucros	http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,motoristas-da-uber-formam-minifrotas-cobram-diaras-e-exigem-parte-de-lucros,100	set-16
67	Hoje em Dia	Notícia	jornalista	abr-16	Start-ups ganham espaço em cenários de crise econômica	http://hojeemdia.com.br/primeiro-plano/start-ups-ganham-espaco-em-cenarios-de-crise-economica-1378253	nov-16
68	Correio Braziliense	Notícia	nota Uber	ago-16	Uber começa a aceitar pagamento em dinheiro no Distrito Federal	http://www.correiobrasilense.com.br/app/noticia/cidades/2016/08/12/interna_cidadesdf,544242/uber-comeca-a-aceitar-pagamento	dez-16
69	Folha de São Paulo	Notícia	correspondente internacional	dez-14	Uber acelera o crescimento e o número de polêmicas em que se envolve	www1.folha.uol.com.br/mercado/2014/12/1666168-uber-acelera-o-crescimento-e-o-numero-de-polemicas-em-que-se-envolve	set-16
69	Hoje em Dia	Notícia	jornalista	jul-15	Especialistas defendem boa convivência com Uber	http://hojeemdia.com.br/horizontes/especialistas-defendem-bom-convivencia-com-uber-1315656	nov-16
70	JC Online	Notícia	motorista Uber	mar-16	Uber completa uma semana de atividades no Recife	http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/03/10/uber-completa-uma-semana-de-atividades-no-recife	dez-16
71	Diário de Pernambuco	Notícia	motorista Uber	mar-16	Testamos o Uber com conforto, sem água e a um preço razoável	www.diariodepernambuco.com.br/app/46,2/2016/03/03/interna_tecnologia,630341/testamos-o-uber-com-conforto-sem-agua-a-um-preco-razoavel	dez-16
72	JC Online	Notícia	motorista Uber	jul-16	Na rota de fuga da crise, Uber virá alternativa para renda extra	http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/jc-transito/noticia/2016/07/22/na-rota-de-fuga-da-crise-uber-vira-alternativa-para-rend	dez-16
73	Tribuna do Ceará	Notícia	motorista Uber	jun-16	Motoristas de Uber já faturam em média R\$6,8 mil por mês em Fortaleza	http://tribunadoceara.uol.com.br/noticias/mobilidadeurbana/motoristas-de-uber-ja-faturam-em-media-r-68-mil-por-mes-em-fortaleza	dez-16
74	Diário de Pernambuco	Notícia	motorista Uber	mai-16	A cara da Uber no Recife	http://www.impresso.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/cadernos/vida-urbana/2016/05/01/interna_vidaurbana,143759/a-cara	dez-16
75	Correio Popular	Notícia	motorista Uber	jan-16	Correio testou: preço é a principal vantagem do Uber Campinas e região	http://correio.rac.com.br/conteudo/2016/01/campinas_e_rm/410399-correio-testou-preco-e-a-principal-vantagem-do-uber.html	dez-16
76	Correio Braziliense	Notícia	jornalista	ago-15	Pressão contra Uber revela poder histórico de taxistas em Brasília	http://www.correiobrasilense.com.br/app/noticia/cidades/2015/08/06/interna_cidadesdf,493526/serie-de-reportagens-mostra-o-pod	dez-16
77	ClicRBS	Notícia	especialista jurídico	jun-17	Desembargador do TJ mantém funcionamento do Uber em Porto Alegre	http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/desembargador-do-tj-mantem-funcionamento-do-uber-em-porto-alegre-169950.html	jan-17
78	Correio Braziliense	Notícia	jornalista	ago-15	Pressão contra Uber revela poder histórico de taxistas em Brasília	http://www.correiobrasilense.com.br/app/noticia/cidades/2015/08/06/interna_cidadesdf,493526/serie-de-reportagens-mostra-o-pod	dez-16
79	O Globo	Notícia	representante taxistas	ago-16	Com Uber em Curitiba, radiotáxis investem em melhorias	http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2016/08/com-uber-em-curitiba-radiotaxis-investem-em-melhorias-e-capacidade.html	jan-17

80	Diário da Manhã	notícia	jornalista	fev-16	Saiba quanto custa se locomover em Goiânia	http://www.dm.com.br/economia/2016/02/saiba-quanto-custa-se-locomover-em-goiania.html	out-16
81	Estadão	notícia	colunista	jul-16	Direto da Fonte: Melhorias	http://cultura.estadao.com.br/blogs/direto-da-fonte/melhorias/	set-16
82	Correio Braziliense	Notícia	taxista	ago-15	Frente ao Uber, taxistas oferecem mimos para reconquistar clientes	http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/brasil/2015/08/12/intermas_polbraeco_494297/em-meio-a-polemicas-taxistas-aderem	set-16
83	ClicRBS	Opinião	especialista técnico	mai-15	O que fazer quanto ao Uber?	http://m.zerohora.com.br/329/caderno-proa/4766535/o-que-fazer-quanto-ao-uber	set-16
84	Folha de São Paulo	notícia	representante governo	jul-15	Melhor que proibir o Uber é fortalecer os taxistas, diz chefe do CADE	http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/07/1654462-melhor-que-proibir-o-uber-e-fortalecer-os-taxistas-diz-chefe-do-cade.shtml	set-16
85	Folha de São Paulo	notícia	representante governo	jul-15	Melhor que proibir o Uber é fortalecer os taxistas, diz chefe do CADE	http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/07/1654462-melhor-que-proibir-o-uber-e-fortalecer-os-taxistas-diz-chefe-do-cade.shtml	set-16
86	Estadão	Infográfico	especialista técnico	jul-16	Bem-vindo à Uber Economia	http://infograficos.estadao.com.br/focas-ubereconomia/nova-economia-2.php	set-16
87	Folha de São Paulo	Notícia	jornalista	ago-15	Novos negócios, como Uber, passam por dores de crescimento	http://m.folha.uol.com.br/mercado/2015/08/1675445-novos-negocios-como-uber-passam-por-dores-de-crescimento.shtml	set-16
88	Gazeta do Povo	Notícia	correspondente internacional	fev-14	Empresa de Transporte trilha caminho tortuoso	http://www1.folha.uol.com.br/fsp/newyorktimes/151499-empresa-de-transporte-trilha-caminho-tortuoso.shtml	dez-16
89	Gazeta do Povo	Notícia	correspondente internacional	fev-14	Empresa de Transporte trilha caminho tortuoso	http://www1.folha.uol.com.br/fsp/newyorktimes/151499-empresa-de-transporte-trilha-caminho-tortuoso.shtml	dez-16
90	ClicRBS	Notícia	correspondente internacional	jan-16	Na França, Uber é condenada a pagar 1,2 milhão de euros à organização de taxistas	http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2016/01/na-franca-uber-e-condenada-a-pagar-1-2-milhao-de-euros-a-organizacao-de-taxis	jan-17
91	O Globo	Notícia	jornalista	jan-15	Haddad analisa outra possibilidade de regulação para Uber em São Paulo	http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/10/haddad-analisa-outra-possibilidade-de-regulacao-para-uber-em-sp.html	dez-16
92	A Folha de São Paulo	Notícia	Gestor Uber	set-15	Impor limites vai gerar um mercado paralelo	http://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/09/1687808-impor-limites-vai-gerar-um-mercado-paralelo-diz-gerente-geral-do-uber.shtml	set-16
93	Estadão	Notícia	gestor Uber	mai-16	Uber diz que vai se enquadrar no decreto da gestão Haddad	http://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/por-dentro-da-metropole/uber-diz-que-vai-se-enquadrar-no-decreto-da-gestao-haddad/	set-16
94	Gazeta do Povo	Notícia	nota Uber	fev-14	Empresa de Transporte trilha caminho tortuoso	http://www1.folha.uol.com.br/fsp/newyorktimes/151499-empresa-de-transporte-trilha-caminho-tortuoso.shtml	dez-16
95	O Globo	Notícia	correspondente internacional	dez-14	Travis Kalanick, fundador do Uber, é indiciado na Coreia do Sul	http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2014/12/travis-kalanick-fundador-do-uber-e-detido-na-coreia-do-sul.html	dez-16
96	O Popular	Notícia	Gestor Uber	jul-16	É normal motorista sair e voltar	http://www.opopular.com.br/editorias/cidade/349-normal-motorista-sair-e-voltar-1.1124597	dez-16
97	A Folha de São Paulo	Notícia	jornalista	dez-14	Uber já vale mais que gigantes da aviação e locação de carros	http://www1.folha.uol.com.br/tec/2014/12/1559224-app-de-carros-uber-ja-vale-mais-que-gigantes-da-aviacao-e-locacao-de-carros.shtml	dez-16
98	ClicRBS	Notícia	Gestor empresa tecnologia	mai-16	Apple investe US\$1 bilhão no Didi Chuxing, concorrente chinês do Uber	http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2016/05/apple-investe-us-1-bilhao-no-didi-chuxing-concorrente-chines-do-uber-5800531.html	dez-16
99	Gazeta do Povo	Notícia	correspondente internacional	fev-14	Empresa de Transporte trilha caminho tortuoso	http://www1.folha.uol.com.br/fsp/newyorktimes/151499-empresa-de-transporte-trilha-caminho-tortuoso.shtml	dez-16
100	Gazeta do Povo	Notícia	CEO Uber	fev-14	Empresa de Transporte trilha caminho tortuoso	http://www1.folha.uol.com.br/fsp/newyorktimes/151499-empresa-de-transporte-trilha-caminho-tortuoso.shtml	dez-16
101	Migalhas	Opinião	especialista jurídico	abr-16	Motorista do Uber poderá ser considerado empregado no Brasil	http://www.migalhas.com.br/dePeso/16/M237918_41046-Motorista-do-Uber-poder-a-ser-considerado-empregado-no-Brasil	out-16
102	Estadão	Notícia	colunista	out-15	Motoristas do Uber: Empregados ou Autônomos?	http://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/motoristas-do-uber-empre-gados-ou-autonomos/	nov-16
103	Correio Braziliense	Notícia	especialista técnico	jun-16	Decisão sobre regulamentação do Uber deve ficar para o segundo semestre	http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/06/28/interma_cidadesdf,538114/decisao-sobre-regulamentacao-do-uber	nov-16
104	CONJUR	Opinião	especialista jurídico	mai-16	Caso Uber mostra desafios de regulação em novos arranjos institucionais	http://www.conjur.br/2016-mai-16-caso-uber-mostra-desafios-de-regulacao-em-novos-arranjos-institucionais	out-16
105	Folha de São Paulo	Notícia	jornalista	jul-15	Melhor que proibir o Uber é fortalecer os taxistas, diz chefe do CADE	http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/07/1654462-melhor-que-proibir-o-uber-e-fortalecer-os-taxistas-diz-chefe-do-cade.shtml	set-16
106	Correio 24 horas	Notícia	gestor Uber	jul-16	Corridas do Uber poderão ser pagas em dinheiro nas cidades do nordeste	http://www.correio24horas.com.br/detalhe/brasil/noticia/corridas-do-uber-poderao-ser-pagas-em-dinheiro-nas-cidades-do-nordeste	set-16
107	Correio 24 horas	notícia	gestor Uber	jul-16	Corridas do Uber poderão ser pagas em dinheiro nas cidades do nordeste	http://www.correio24horas.com.br/detalhe/brasil/noticia/corridas-do-uber-poderao-ser-pagas-em-dinheiro-nas-cidades-do-nordeste	set-16
108	Estado de Minas	Notícia	jornalista	jun-16	Com as novas opções de transporte, carro e táxi perdem competitividade	http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2016/06/20/intermas_economia,774650/com-as-novas-opcoes-de-transporte-carro-e-taxi	out-16
109	WRI Brasil	Notícia	especialista técnico	mar-16	Inovações disruptivas em prol da mobilidade urbana	http://wri.org/brasil/noticia/2016-mar-16-inovacoes-disruptivas-em-prol-da-mobilidade-urbana	out-16
110	O Globo	notícia	jornalista	mai-16	Brasil deve liderar região de mais rápido crescimento do Uber	http://oglobo.globo.com/economia/carros/brasil-deve-liderar-regiao-de-mais-rapido-crescimento-do-uber-19409194	out-16
111	O Globo	notícia	gestor Uber	jul-15	Taxistas temem prejuízos com possível chegada do Uber a Manaus	http://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2015/07/taxistas-temem-prejuizos-com-possivel-chegada-do-uber-manaus.html	out-16
112	Jornal de Brasília	notícia	representante governo	jun-16	Após votação, comissão aprova Uber Black e exclui Uber X no DF	http://www.jornaldebrasil.com.br/cidades/apos-votacao-comissao-aprova-uber-black-e-exclui-uber-x-no-df/	dez-16
113	estadão	notícia	correspondente internacional	dez-14	Uber é mais que uma startup de US\$ 40 bilhões	http://economia.estadao.com.br/noticias/geral/uber-e-mais-que-uma-startup-de-us-40-bilhoes-imp,1606789	dez-16
114	Jornal de Brasília	notícia	representante governo	jun-16	Após votação, comissão aprova Uber Black e exclui Uber X no DF	http://www.jornaldebrasil.com.br/cidades/apos-votacao-comissao-aprova-uber-black-e-exclui-uber-x-no-df/	dez-16
115	estadão	notícia	correspondente internacional	dez-14	Uber é mais que uma startup de US\$ 40 bilhões	http://economia.estadao.com.br/noticias/geral/uber-e-mais-que-uma-startup-de-us-40-bilhoes-imp,1606789	dez-16
116	WRI Brasil	Notícia	especialista técnico	mar-16	Inovações disruptivas em prol da mobilidade urbana	http://wri.org/brasil/noticia/2016-mar-16-inovacoes-disruptivas-em-prol-da-mobilidade-urbana	out-16
117	A Folha de São Paulo	notícia	app	mai-15	Conflito entre Uber e taxis leva Prefeitura a estudar regulação do app	http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/219591-prefeitura-quer-regulamentar-rival-de-taxi.shtml	set-16
118	Jornal de Brasília	Notícia	motorista Uber	dez-15	Motoristas do aplicativo Uber pedem fim do desconto	http://www.jornaldebrasil.com.br/cidades/motoristas-do-aplicativo-uber-pedem-fim-do-desconto/	out-16
119	Jornal de Brasília	Notícia	nota Uber	dez-15	Motoristas do aplicativo Uber pedem fim do desconto	http://www.jornaldebrasil.com.br/cidades/motoristas-do-aplicativo-uber-pedem-fim-do-desconto/	out-16

120	Estação	notícia	jornalista	mai-16	Motoristas da Uber formam minifrotas, cobram diárias e exigem parte de lucros	http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,motoristas-da-uber-formam-minifrotas-cobram-diaras-e-exigem-parte-de-lucros,100	set-16
121	A Folha de São Paulo	Notícia	jornalista	jul-16	Locadoras dão desconto e motoristas dirigem no uber com carro alugado	http://m.folha.uol.com.br/coladiao/2016/07/1787508-locadoras-dao-desconto-e-motoristas-dirigem-no-uber-com-carro-alugado.shtml	set-16
122	Uber Newsroom	post	nota Uber	mai-16	O futuro da Mobilidade nas Cidades	https://newsroom.uber.com/portugal/o-futuro-da-mobilidade-nas-cidades/	set-16
123	O Globo	Opinião	colunista	nov-14	No banco dos réus, o Uber	http://oglobo.globo.com/sociedade/tecnologia/no-banco-dos-reus-uber-14650648	set-16
124	A Folha de São Paulo	Notícia	correspondente internacional	nov-14	App de caronas sofre com notícias ruins	http://www1.folha.uol.com.br/esp/2016/11/app-de-carona-sofre-com-noticias-ruins.shtml	set-16
125	Jornal do Brasil	notícia	correspondente internacional		Investimento saudita na Uber causa desconforto	http://m.jb.com.br/economia/noticias/2016/07/24/wsj-investimento-saudita-na-uber-causa-desconforto/	set-16
126	Uber Newsroom	Post	CEO Uber		A história da Uber	https://www.uber.com/pt-BR/our-story/	set-16
127	Uber Newsroom	Post	nota Uber	jun-16	O X da Questão	https://newsroom.uber.com/brazil/o-x-da-questao/	set-16
128	Estação	notícia	nota Uber	jul-16	Uber anuncia saída da Hungria	http://link.estadao.com.br/noticias/empresas,uber-anuncia-saida-da-hungria,10000062874	nov-16
129	Estação	Notícia	correspondente internacional	jun-16	Saudita	http://link.estadao.com.br/noticias/geral,uber-recebe-investimento-de-us-3-5-bilhoes-de-fundo-da-arabia-saudita,10000054736	dez-16
130	Uber Newsroom	Post	nota Uber	mai-14	Rio De Janeiro, Your Secret Ubers Have Arrived!	https://newsroom.uber.com/brazil/rio-de-janeiro-your-secret-ubers-have-arrived/	set-16
131	Uber Newsroom	post	nota Uber	nov-15	Um Uber para chamar de teu Porto Alegre	https://newsroom.uber.com/brazil/um-uber-para-chamar-de-teu-porto-alegre/	set-16
132	ClicRBS	notícia	jornalista	nov-15	Sindicato admite que "há muitos motivos para boicote" aos táxis em Porto Alegre	http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2015/11/sindicato-admite-que-ha-muitos-motivos-para-boicote-aos-taxis-em-porto-alegre.html	set-16
133	Correio Braziliense	notícia	gestor Uber	abr-16	Audiência para discutir regulamentação do Uber é marcada por manifestações	http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/04/07/interna_cidadesdf,526299/audiencia-para-discutir-regulamentacao-do-uber-em-brasilia-manifestacoes.shtml	set-16
134	Correio Braziliense	notícia	jornalista	jul-15	Clientes do Uber mandam 64 mil emails em seis horas para Rollemberg	http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/07/01/interna_cidadesdf,488659/clientes-mandam-email-aos-governos-de-brasilia-rollemberg.shtml	set-16
135	Hoje em Dia	notícia	nota Uber	dez-15	Parceiros Uber entregam carta aberta aos vereadores de BH	http://hojeemdia.com.br/horizontes/parceiros-uber-entregam-carta-aberta-aos-vereadores-de-bh-1.347679	set-16
136	Uber Newsroom	notícia	nota Uber	dez-15	Não deixe a Uber ser proibida em BH	https://newsroom.uber.com/brazil/sobre-o-pl-17952015-bh-defenda-o-seu-direito-de-escolha/	set-16
137	Correio Braziliense	notícia	jornalista	jul-15	Clientes do Uber mandam 64 mil emails em seis horas para Rollemberg	http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/07/01/interna_cidadesdf,488659/clientes-mandam-email-aos-governos-de-brasilia-rollemberg.shtml	out-16
138	A Folha de São Paulo	notícia	jornalista	dez-14	Taxistas se revoltam contra tecnologia	http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2014/12/1567819-taxistas-se-revoltam-contra-tecnologia.shtml	out-16
139	Hoje em Dia	notícia	jornalista	fev-15	Aplicativo usado para pegar carona é investigado pelo Ministério Público	http://hojeemdia.com.br/horizontes/aplicativo-usado-para-pegar-carona-e-investigado-pelo-ministerio-publico-1.319334	out-16
140	Jornal de Brasília	Notícia	representante governo	jun-16	Após votação, comissão aprova Uber Black e exclui Uber X no DF	http://www.jornaldebrasil.com.br/cidades/apos-votacao-comissao-aprova-uber-black-e-exclui-uber-x-no-df	out-16
141	Hoje em Dia	Notícia	representante taxistas	ago-15	Novo serviço do Uber é 25% mais barato e vale a partir de hoje	http://hojeemdia.com.br/horizontes/novo-servico-do-uber-e-25-mais-barato-e-vale-a-partir-de-hoje-1.319334	out-16
142	Diário Industri & Comércio	Notícia	representante governo	ago-15	"O Uber não irá operar em Curitiba", diz diretor da Urbs	http://www.diarioidus.com.br/o-uber-nao-ira-operar-em-curitiba-garantiu-diretor-da-urbs	out-16
143	Estado de Minas	notícia	representante governo	set-15	Futuro do Uber em BH será debatido na semana que vem	http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/08/29/interna_gerais,683049/futuro-do-uber-em-bh-sera-debatido-na-semana-que-vem.shtml	out-16
144	Correio Braziliense	notícia	representante governo	abr-16	Audiência para discutir regulamentação do Uber é marcada por manifestações	http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/04/07/interna_cidadesdf,526299/audiencia-para-discutir-regulamentacao-do-uber-em-brasilia-manifestacoes.shtml	set-16
145	Estado de Minas	notícia	representante taxistas	abr-16	"O Uber vai ter que se adequar ao sistema táxi", diz presidente do sindicato	http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/04/02/interna_gerais,749489/o-uber-vai-ter-que-se-adequar-ao-sistema-taxi-diz-presidente-do-sindicato.shtml	out-16
146	Diário do Nordeste	notícia	representante governo	mai-16	Proposta quer barrar atuação da Uber na Capital	http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/negocios/proposta-quer-barrar-atuacao-da-uber-na-capital-1.1542857	set-16
147	Diário da Indústria e Comércio	opinião	representante taxistas	mai-16	Com aplicativo Uber, o crime compensa?	http://www.dm.com.br/opiniao/2015/05/com-aplicativo-uber-o-crime-compensa.html	out-16
148	Tribuna do Ceará	Notícia	jornalista	mai-16	OAB deve pedir legalização dos serviços de Uber em Fortaleza	http://tribunadoceara.uol.com.br/noticias/mobilidadeurbana/oab-deve-pedir-legalizacao-dos-servicos-de-uber-em-fortaleza/	set-16
149	Hoje em Dia	Notícia	jornalista	ago-16	Taxistas protestam em BH "contra destruição da categoria"	http://hojeemdia.com.br/horizontes/taxistas-protestam-em-bh-contra-destruicao-da-categoria-1.402062	set-16
150	Folha de São Paulo	notícia	correspondente internacional	mai-16	Uber: veja a situação do aplicativo em diversas cidades pelo mundo	http://m.folha.uol.com.br/mercado/2015/05/1633555-uber-veja-a-situacao-do-aplicativo-em-diversas-cidades-pelo-mundo.shtml	set-16
151	O Globo	Opinião	especialista jurídico	nov-15	Uber e Direitos Privados	http://oglobo.globo.com/opiniao/uber-direitos-privados-18005394	out-16
152	Migalhas	Opinião	especialista jurídico	set-15	Uber	http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI227079,71043-Proibido+o+proibido+Camara+de+Vereadores+de+Sao+Paulo+e+Uber	set-16
153	Gazeta do Povo	notícia	representante governo	ago-16	MPF defende a regulamentação federal do Uber	http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/mpf-defende-a-regulamentacao-federal-do-uber-c7wz1x16p	set-16
154	Migalhas	Opinião	especialista jurídico	jun-15	Estado contra o mercado: Uber e o consumidor	http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI221670,91041-Estado+contra+mercado+Uber+e+consumidor	out-16
155	ClicRBS	Opinião	especialista técnico	mai-15	O que fazer quanto ao Uber?	http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/proa/noticia/2015/05/o-que-fazer-quanto-ao-uber-4766535.html	set-16
156	Migalhas	Opinião	especialista jurídico	set-15	Proibido o proibido: a Câmara de Vereadores de São Paulo e a Uber	http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI227079,71043-Proibido+o+proibido+Camara+de+Vereadores+de+Sao+Paulo+e+Uber	set-16
157	Gazeta do Povo	notícia	especialista técnico	jun-16	Três razões para a briga de taxistas contra Uber	http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/tres-razoes-para-a-briga-de-taxistas-contra-uber-7ogvftci67b	out-16
158	Gazeta do Povo	notícia	jornalista	abr-16	Nova Lei aumenta em 20 vezes multa a motoristas do Uber	http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/nova-lei-aumenta-em-20-vezes-multa-a-motoristas-do-uber-7ogvftci67b	dez-16
159	Jornal do Comércio	notícia	jornalista	out-15	Taxistas comemoram e Uber contesta legislação municipal	http://online.ne1.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/10/31/taxistas-comemoram-e-uber-contesta-legislacao-municipal	dez-16
160	Migalhas	Opinião	especialista jurídico	jan-16	Uber põe à prova a regulação estatal	http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI232756,31047-Uber+po+e+prova+regulacao+estatal	dez-16
161	CONJUR	Opinião	especialista jurídico	set-15	Estados e Municípios não têm competência para legislar sobre aplicativo Uber	http://www.conjur.com.br/2015-set-19/carlos-amalar-estados-municipios-nao-podem-legislar-uber	dez-16
162	WRI Brasil	Debate	especialista técnico	set-15	As cidades podem mudar o futuro global: o que aprendemos com o Congresso Cidades & Transportes	http://thecityfixbrasil.com/2015/09/30/as-cidades-podem-mudar-o-futuro-global-ensinamentos-do-congresso-cidades-transportes/	set-16
163	Gazeta do Povo	Notícia	jornalista	mar-16	Sobre Uber e outros: "desafio da economia compartilhada é regulamentação"	http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/sobre-uber-e-outros-desafio-da-economia-compartilhada-e-regulamentacao	out-16
164	Estação	notícia	representante governo	ago-15	Uber conquista apoio de governador do Distrito Federal	http://link.estadao.com.br/noticias/empresas,uber-conquista-apoio-de-governador-do-distrito-federal,1000029122	out-16
165	Diário Nordeste	coluna	colunista	mai-16	Na Rede: Câmara x Uber?	http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/suplementos/tecnologia/na-rede-1.188/na-rede-camara-x-uber-1.1545811	out-16
166	Gazeta do Povo	notícia	especialista técnico	jun-16	Três razões para a briga de taxistas contra Uber	http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/tres-razoes-para-a-briga-de-taxistas-contra-uber-7ogvftci67b	set-16
167	CONJUR	Opinião	especialista jurídico	out-15	A Uber, minimamente regulamentado, favorece a livre concorrência	http://www.conjur.com.br/2015-out-15/olhar-economico-uber-minimamente-regulamentado-favorece-livre-concorrenca	dez-16
168	CONJUR	Opinião	especialista jurídico	ago-15	O Uber e o pretensão iluminismo do transporte individual de passageiros	http://www.conjur.com.br/2015-ago-08/diario-classe-uber-pretensao-iluminismo-transporte-individual-passageiros	set-16
169	O Globo	Notícia	representante governo	abr-16	Justiça do Rio decide que serviço do Uber não pode ser proibido	http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/04/justica-do-rio-decide-que-servico-do-uber-nao-pode-ser-proibido.html	dez-16
170	CONJUR	Opinião	especialista jurídico	jul-15	Uber X TÁXIS Estado não pode inviabilizar atividade econômica ao regulamentá-la	http://www.conjur.com.br/2015-jul-08/flavio-unes-estado-nao-inviabilizar-atividade-economica-ao-regulamentar-uber-x-taxis	set-16
171	Migalhas	Opinião	especialista jurídico	jun-15	Uber e a Mobilidade Urbana	http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI221416,71043-Uber+e+Mobilidade+Urbana	dez-16
172	Correio Braziliense	notícia		jun-16	Decisão sobre regulamentação do Uber deve ficar para o segundo semestre	http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/06/28/interna_cidadesdf,538114/decisao-sobre-regulamentacao-do-uber-em-brasilia-deve-ir-para-o-segundo-semestre.shtml	dez-16
173	Estação	Infográf	especialista técnico	jul-16	Tendência ameaça força de trabalho, diz pesquisador da Uber	http://infograficos.estadao.com.br/focas-ubereconomia/nova-economia-2.php	
174	Estação	Infográf	especialista técnico	jul-16	Tendência ameaça força de trabalho, diz pesquisador da Uber	http://infograficos.estadao.com.br/focas-ubereconomia/nova-economia-2.php	
175	Estação	Infográf	especialista técnico	jul-16	Tendência ameaça força de trabalho, diz pesquisador da Uber	http://infograficos.estadao.com.br/focas-ubereconomia/nova-economia-2.php	
176	Estação	Infográf	especialista técnico	jul-16	Tendência ameaça força de trabalho, diz pesquisador da Uber	http://infograficos.estadao.com.br/focas-ubereconomia/nova-economia-2.php	
177	Estação	Notícia	representante governo	mai-16	Toffoli aponta para a uberização da política	http://politica.estadao.com.br/blog/fausto-macedo/toffoli-aponta-para-uberizacao-da-politica/	
178	Estação	Infográf	especialista técnico	jul-16	Bem-Vindo à Uber Economia	http://infograficos.estadao.com.br/focas-ubereconomia/nova-economia-2.php	set-16
179	ABRANET	Debate	Gestor Uber	set-15	Uber: convergência online-off-line incomoda ao mudar a forma de atuação	http://www.abranet.org.br/II-Congresso-Brasileiro-de-Internet-14	dez-16