



Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade

ISSN: 2316-9834

revistageas@uninove.br

Universidade Nove de Julho

Brasil

Távora Pereira, Carlos Henrique; E. Silva, Minelle  
A ECONOMIA COMPARTILHA DA COMO UM MOVIMENTO  
DE TRANSIÇÃO PARA UMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade, vol.  
7, núm. 3, 2018, Septiembre-Diciembre, pp. 451-468

Universidade Nove de Julho

São Paulo, Brasil

DOI: <https://doi.org/10.5585/geas.v7i3.855>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=471659747006>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en [redalyc.org](http://redalyc.org)

[redalyc.org](http://redalyc.org)

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso  
abierto



## A ECONOMIA COMPARTILHA DA COMO UM MOVIMENTO DE TRANSIÇÃO PARA UMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

<sup>1</sup>Carlos Henrique Távora Pereira

<sup>2</sup>Minelle E. Silva

### RESUMO

Há cada vez mais evidências da necessidade vivenciada pela sociedade de buscar transição para sustentabilidade. Uma das áreas que tem buscado esta transição refere-se à mobilidade, que continuamente busca alternativas sustentáveis. Neste contexto, a Economia Compartilhada tem exercido importante influência na sociedade, todavia ainda há dúvidas se a mesma atua favorável ao movimento da sustentabilidade. Para debater sobre isto, o objetivo da pesquisa é analisar empreendimentos de serviços de transporte à luz da abordagem de transição para sustentabilidade. Após uma argumentação teórica, uma pesquisa documental foi realizada e dois casos reais são abordados a título de ilustração, como apoio empírico ao entendimento dos argumentos. Identifica-se que os casos possuem particularidades no que se refere ao regime de mercado e necessitam refletir sobre seus valores e a valorização realizada por seus pares. Tais resultados sugerem caminhos distintos de mudanças, mas podem atuar favoravelmente ao movimento de transição para sustentabilidade. Por meio de argumentos teóricos com a integração dos temas propostos, conclui-se que a Economia Compartilhada pode ser considerada um caminho para sustentabilidade, mantidas suas propriedades originais e atuando como um sistema sócio-técnico de mudança.

**Palavras-chave:** economia compartilhada, transição para sustentabilidade, mobilidade.

---

<sup>1</sup> Doutorando em Administração pela Universidade de Fortaleza - UNIFOR. Fortaleza, CE (Brasil). E-mail: [chtpereira@hotmail.com](mailto:chtpereira@hotmail.com)

<sup>2</sup> Doutor em Administração pela UFRGS - Professor do PPGA na Universidade de Fortaleza - UNIFOR. Fortaleza, CE (Brasil). E-mail: [minele.adm@gmail.com](mailto:minele.adm@gmail.com)





## SHARING ECONOMY AS A DRIVER FOR TRANSITION TO SUSTAINABLE MOBILITY

### ABSTRACT

There is growing evidence of the need experienced by society to seek transition to sustainability. Mobility is one of the areas that has sought this transition, which continually seeks sustainable alternatives. In this context, the sharing economy has had an important influence on society, although there are still doubts about whether it supports the movement to sustainability. To discuss this, the paper aims at analysing transport services based on transition to sustainability approach. After the theoretical arguments, a desk research was carried out and two real cases are addressed by way of illustration, as empirical support for the understanding of the arguments. It is identified in the research that the cases have particularities regarding the market (users) regime, and the need to think about their own values and how valuable they are to its peers. The results suggest different paths of change, even they can act favourably to the transition movement towards sustainability. Thus, by proposing a new theoretical debate it can be concluded that sharing economy can be considered a path to sustainability, maintaining its original properties and acting as a socio-technical system of change.

**Keywords:** sharing economy, transition to sustainability, mobility.

## LA ECONOMÍA COMPARTIDA COMO TRANSICIÓN A LA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

### RESÚMEN

Existe una creciente evidencia de la necesidad experimentada por la compañía a buscar transición a la sostenibilidad. Una de las áreas que ha exagerado esta transición se refiere a la movilidad, que busca continuamente alternativas sostenibles. En este contexto, la economía compartida ha desempeñado una importante influencia en la sociedad, pero todavía hay dudas sobre si actúa a favor del movimiento de la sostenibilidad. Para hablar de esto, el objetivo de la investigación es analizar las empresas de servicios de transporte a la luz del enfoque de transición a la una sostenibilidad. Después de un argumento teórico, se realizó una investigación documental y dos casos reales se dirigen a modo de ilustración, como apoyo empírico a la comprensión de los argumentos. Identifica la investigación que los casos tienen peculiaridades en lo que se refiere al régimen de mercado y necesitan reflexionar sobre sus valores y la valoración realizada por sus pares. Tales resultados sugieren diferentes caminos de cambio, pero pueden actuar favorablemente a la transición a la sostenibilidad. A través de argumentos teóricos con la integración entre los temas propuestos, se concluye que los ahorros compartidos pueden ser considerados un camino hacia la sostenibilidad, manteniendo sus propiedades originales y actuando como un cambio de sistema socio-técnico.

**Palabras-clave:** economía compartida, transición a la sostenibilidad, movilidad.





## 1 Introdução

A Economia Compartilhada [EC], reconhecida como um fenômeno social e econômico, surge na década de 1990 e é apresentada como um caminho para a sustentabilidade (Chase, 2015; Heinrichs, 2013; Rifkin, 2016; Rustrum, Stempinski, e Liss, 2014), ao mesmo tempo em que suscita dúvidas enquanto real alternativa (Demailly & Novel, 2014; Schor, 2014). Entendendo essas diferentes percepções e tomando-as como ponto de referência, afirma-se que a EC promove um ciclo virtuoso que surge das práticas de redistribuição, mutualismo e mobilidade compartilhada (Demailly & Novel, 2014). Para Sudararajan (2016), a economia compartilhada é considerada um sistema econômico.

Com esta noção, os conceitos que orbitam o seu processo de institucionalização podem contribuir com o debate proposto aqui com relação à transição para sustentabilidade [TpS]. Estudos do Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Relações Internacionais de Paris (Demailly & Novel, 2014) sugerem que, com uma boa gestão de bens “compartilháveis”, seria possível reduzir a produção do lixo doméstico na ordem de 20% e o orçamento das famílias (seus gastos) em 7%. Ademais, a economia compartilhada permite, à luz do vetor social da sustentabilidade, o acesso de produtos e serviços a camadas mais carentes (Demailly & Novel, 2014).

Contudo, também se observa na EC a ocorrência de efeitos colaterais e, cada vez mais, se questiona sobre os números que favorecem a sustentabilidade (Schor, 2014). Diante desta dicotomia, este artigo se propõe a contribuir com o debate concernente à EC, mais diretamente no campo da mobilidade, e sua prática como proposta de condução à sustentabilidade. Entende-se que mobilidade está entre os principais setores que precisam se reposicionar e pensar a sustentabilidade. Tal perspectiva deve ser utilizada também para o contexto de energia e alimentação (Geels, 2010).

Com este propósito, este estudo, a partir do uso da abordagem de transição para sustentabilidade, busca responder a seguinte questão: como a EC no domínio da mobilidade urbana pode contribuir com o movimento de transição para sustentabilidade? Para tanto, o objetivo da pesquisa é analisar empreendimentos

de serviços de transporte à luz da abordagem de transição para sustentabilidade. Trata-se de uma contribuição ao debate abordando a EC como potencial colaboradora deste movimento de transição à luz da Perspectiva Multi-nível. Segundo Martin (2016, p. 152), entende-se que a EC já atua como modelo sócio-técnico favorável ao movimento para sustentabilidade em diferentes setores, inclusive, especificando-a como um “nicho tecnológico”.

Para tanto, a escolha dos empreendimentos Uber e Easy Táxi buscou prover a sinalização de duas realidades previstas na EC e que dizem respeito ao uso desta prática como caminho à sustentabilidade. Ambas empresas apresentam características singulares que as aproximam do contexto da EC e seus desempenhos têm sido observados no mercado. No intuito de responder à questão postulada, inicialmente, será apresentada a TpS e, na sequência, a EC na sua concepção original (Botsman e Rogers, 2010), bem como abordagens conceituais próximas que comungam dos mesmos princípios e contribuem com sua institucionalização.

A necessidade da apresentação do conceito da EC dá-se devido à ocorrência de apropriações indevidas das premissas que regem sua prática, de tal forma que acabam por desconstruí-la (Schor, 2014; Sundararajan, 2016). Para tanto, aproxima-se ambas vertentes do contexto de mobilidade, deixando justificado o porquê de sua utilização.

Como debatido ao longo do texto, o Uber expõe um caso que, com base na pesquisa, foi concebido na EC e como um potencial caminho à sustentabilidade, mas, aos poucos, parece se distanciar deste propósito. O Easy Táxi segue o sentido contrário, uma vez em que, na sua constituição, se apropria de maneira distorcida da EC, mas, aos poucos, vê-se mais próximo desta, sendo conduzido pela institucionalização das práticas. Esta ideia se alinha diretamente com a proposta da TpS, na qual diversos caminhos - regimes sócio-técnicos - são percorridos visando a estabilidade.

Diante das análises teóricas e empíricas utilizadas, percebe-se que a EC pode ser apresentada como um caminho para a sustentabilidade, desde que explorada na sua essência, não cabendo sua apropriação indevida ou desvirtuação, sob a pena de não atender ao seu propósito. Adicionalmente, apresenta-se a abordagem de transição para sustentabilidade como configuração capaz de aprimorar a identidade da EC, ao observá-la como um sistema



sócio-técnico. Justifica-se esta proposição a partir da legitimação de sua prática, garantindo a propriedade de conduzir o coletivo de forma sustentável.

## 2 A perspectiva de transição para sustentabilidade [TpS]

A TpS trata-se de uma abordagem fruto da visão integrada da sustentabilidade (e desenvolvimento sustentável), de sistemas de inovação na sua visão mais ampla e de estudos dos sistemas sócio-técnicos (Silva & Zen, 2015). Convém salientar o caráter transitório na construção da sustentabilidade ao se avaliar como novas práticas vem sendo desenvolvidas, como tais práticas ganham estabilidade e, ainda, como práticas antes estabelecidas desaparecem gradualmente (Geels, 2011).

A busca pela sustentabilidade passa por uma mudança de padrão a partir de uma lógica de “transição”, ao introduzir a leitura que o *status quo* ganha uma nova roupagem de forma evolucionária, observada nos estudos da sustentabilidade (Hopwood, Brien, & Mellor, 2003) e dos sistemas de inovação (Geels & Kemp, 2007; Markard, Raven, & Truffer, 2012). A literatura corrobora com esta perspectiva ao apresentar uma evolução sobre a temática, apontando que a TpS amplia sua perspectiva unicamente tecnológica, isto é, baseada unicamente em transições tecnológicas [TT] para uma visão sócio-técnica (Geels & Kemp, 2007).

Para Markard, Raven e Truffer (2012, p. 956), “as transições sócio-técnicas diferem da transição tecnológica, pois incluem mudanças nas práticas dos usuários e na estrutura institucional (regulatória e cultural), para além da dimensão tecnológica”. Em outras palavras, a transição para sustentabilidade reconhece a atuação dos sistemas de inovação a partir de uma configuração mais moderna, considerando como relevantes as questões sociais e institucionais.

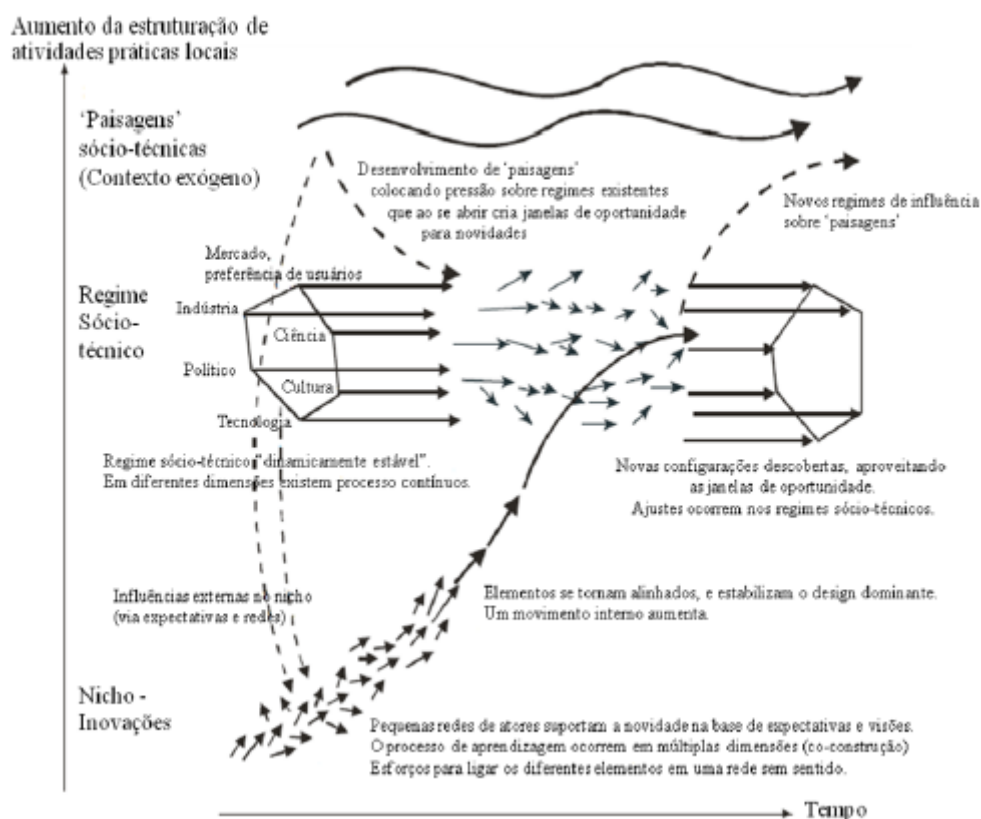
A noção de TpS advém da leitura de que é preciso: (1) realizar mudanças em grande escala, mudanças sócio-técnicas que extrapolam as soluções tradicionais, isto é, vão além das soluções previstas anteriormente limitadas aos

sistemas econômicos e tecnológicos, e por consequência, (2) ser acompanhadas de condições de cunho sociocultural e institucional (Geels, 2004; Smith, Vob, & Grin, 2010; Van Den Bergh, Truffer, & Kallis, 2011). Markard, Raven e Truffer (2012) citam que para que ocorra uma “transição”, faz-se necessário um processo de institucionalização.

Aceita-se a visão de “transição para sustentabilidade” ou “transição sócio-técnica para a sustentabilidade” como aquela capaz de explicar simultaneamente a múltipla dinâmica dos subsistemas tecnológicos, institucionais e econômicos e que esta configuração de transição ocorre nos mais variados domínios, tais como o de energia, transporte, água ou alimentação. No Brasil existe um debate de Silva e Silva (2014) em relação a energia, no sentido de direcionar a sociedade para um consumo sustentável.

Para esta pesquisa, o foco está no transporte e na sua relação com uma nova dinâmica de economia, a compartilhada. Para que a transição seja possível, deve-se observar o fenômeno, aqui a mobilidade, a partir de uma visão multi-nível, o que para esta abordagem assume a nomenclatura de perspectiva multi-nível [PMN]. Justifica-se a utilização desta perspectiva pelo fato da mesma abranger todos os elementos previstos nas demais abordagens teóricas (Geels, 2010; Van Den Bergh *et al.*, 2011).

A PMN visualiza os processos de transição como sendo “não lineares” e fruto de uma interação de três níveis analíticos “aninhados hierarquicamente” (Geels, 2002, 2011, 2012): micro nível dos nichos (*niches*), mesmo nível dos regimes (*regimes*) e macro nível paisagem sócio-técnica (*landscape*). O “aninhamento” dos níveis significa que os nichos estão embutidos nos regimes que, por sua vez, estão embutidos nas paisagens sócio-técnicas. Uma das implicações da não linearidade das transições está no fato de não serem concebidos eventos de causalidades simples, posto que as transições são respostas de processos de múltiplas dimensões, justificando a concepção multi-nível da PMN, como representada por meio da Figura 1:



**Figura 1:** Perspectiva Multi Nível (PMN) para as transições

Fonte: Traduzido de Geels (2011, p. 28).

Credita-se a cada nível uma configuração heterogênea de diversos elementos e atores sujeitos à regra que quanto mais “elevado” o nível, maior esta quantidade de atores e elementos. Assim, com base na lógica que o alinhamento de um montante maior de atores demanda um esforço maior, tem-se que existe uma graduação na estabilidade dos níveis, sendo os mais elevados mais estáveis (Geels, 2012). O melhor entendimento da relação entre as camadas passa pela visão que os níveis de nicho e paisagens sócio-técnicas podem ser vistos como “conceitos derivados”, posto que são definidos em relação ao nível de regime (Geels, 2011).

Com esta noção, o que se busca no movimento de transição é que as inovações que estão no nicho consigam se aproximar da estabilidade apresentada pelas 'paisagens' sócio-técnicas. Para Geels (2012), cada transição é única na trajetória, dada a exclusividade do ponto de vista das interações necessárias para sua ocorrência. Neste contexto, busca-se alternativas traduzidas em modelos de negócio ou outras concepções sócio-técnicas capazes de acelerar

este exercício, isto é, capazes de promover a TpS de maneira mais precoce e ordenada.

Busca-se um equilíbrio deste debate com uma perspectiva emergente entendida como Lógica Institucional da Sustentabilidade, e definida como o reflexo de ações desenvolvidas e institucionalizadas por organizações que integram um dado campo organizacional, no que se refere à sustentabilidade. Observa-se que ações são desenvolvidas primeiro no âmbito das práticas dos agentes que compõem essas organizações. É no micro contexto das práticas que a lógica institucional surge, se desenvolve com o apoio do macro contexto da estrutura, se consolida e passa a orientar as novas práticas dos agentes (Silva & Figueiredo, 2016, p. 10).

Mesmo sabendo que a resposta potencialmente não se encontra em uma única proposta, é possível conjecturar com base nas proposições previstas até este ponto, que os seus elementos passam pelo desenvolvimento de modelos que possuam (1) perfis sócio-técnicos, isto é, transitem nas esferas técnicas e societais, (2) tenham capacidade de atuar em diferentes domínios (transporte ou energia, por exemplo),



(3) sejam tecnologicamente e economicamente viáveis e, ainda, (4) atuem com e promovam a interação de múltiplos atores garantindo sua integração, dando-lhes a possibilidade manterem um perfil de evolução continuada. Entende-se aqui que um desses modelos é a economia compartilhada.

### 3 Economia Compartilhada e a Transição para Sustentabilidade

O compartilhamento é um fenômeno que nasce juntamente com a humanidade enquanto o consumo compartilhado surge com o acesso à internet (Belk, 2014). A EC, por sua vez, surge por volta de 1990 nos Estados Unidos, decorrente da combinação de três fatores (Botsman e Rogers, 2010; Schor, 2014; Slater & Olson, 2001): sociais, econômicos e tecnológicos. Explorando a literatura sobre a EC, é possível constatar que os estudiosos não são unânimes nas tratativas da mesma, principalmente, no que se refere ao seu conceito (Allen & Berg, 2014; Burnett, 2014; Demailly & Novel, 2014).

Com isso, inexiste uma uniformidade na definição de EC que, devido à aproximação com outros temas, é apresentada a partir de diferentes abordagens tais como economia *mesh* (Gansky, 2011), consumo colaborativo (Belk, 2014; Botsman e Rogers, 2010), economia colaborativa (Owyang, Tran, e Silva, 2013), consumo conectado (Carfagna et al., 2014) e, claro, economia compartilhada (Chase, 2015). Diante deste cenário, assume-se no conceito de EC, considerando a presença de ingredientes chave (Botsman & Rogers, 2010):

- A geração de valor (monetários e não monetários) a partir da exploração de ativos ociosos.
- A presença clara de valores como a transparência, humanidade e autenticidade nas decisões de curto, médio e longo prazo.
- Valorização dos pares do lado da oferta, sejam estas empresas ou não, dando-lhes respeito e poderes com o compromisso de tornar suas vidas melhores, sob o ponto de vista econômico e social.
- Beneficiar os pares do lado da demanda com a capacidade de obter produtos e serviços de maneira mais eficiente, podendo gerar apenas o acesso e não necessariamente a propriedade.
- A construção de negócios em mercados distribuídos ou redes descentralizadas, capazes de criar um sentimento de pertença,

responsabilidade coletiva e de benefício mútuo através da comunidade construída.

A EC envolve três componentes básicos, segundo Rustrum *et al.* (2014): recursos ociosos, transações par a par e a possibilidade de gerar ganhos financeiros por meio de receitas ou economias. As transações previstas são variadas, podendo ocorrer, além do compartilhamento, por meio da compra e venda, aluguel, doação, empréstimo e troca (Rustrum *et al.*, 2014). Botsman e Rogers (2010) definem EC como um sistema econômico baseado no compartilhamento de serviços ou bens ociosos, podendo ocorrer gratuitamente ou não, sem a participação de intermediários. A EC envolve o compartilhamento de ativos tangíveis e intangíveis (Belk, 2014).

Heinrichs (2013) aceita, então, sumarizar o conceito EC como sendo um sistema econômico e social que permite o acesso a bens, serviços, dados, talentos e outros recursos e capacidades, um modelo de mercado híbrido, que transita entre a posse e a doação, de transações entre pares, frequentemente fomentadas por meio de plataformas digitais. Nota-se, com base nos elementos motivadores e direcionadores que a EC, em sua essência, carrega consigo um apego ao conceito de sustentabilidade, atendendo sua tríplice abordagem: econômica, social e ambiental (Carfagna *et al.*, 2014).

A EC surge como opção capaz de atender a chamada “santíssima trindade” na busca pela sustentabilidade: eficiência, consistência e suficiência (Heinrichs, 2013). A EC surge como um caminho para a sustentabilidade apoiada em diferentes argumentos, inclusive, do valor compartilhado tratados com maior ênfase por Porter e Kramer (2011).

Estudos conduzidos pela AIRBNB, empresa símbolo da EC no setor de hospedagem, sugerem que em um ano sua modalidade de compartilhamento de acomodações gera uma economia de água equivalente ao volume de 270 piscinas olímpicas (Rubicon, 2015). A EC, por princípio, promove a redução da demanda de produção de bens e, então, a redução do consumo de energia e a redução da extração de recursos naturais.

Consequentemente, a EC atua na redução da geração de resíduos (Fremstad, 2015). É incentivado na EC o reaproveitamento de recursos por meio, por exemplo, do *upcycling* (Chase, 2015; Rifkin, 2016). Ocorre o uso mais consciente de ativos ociosos, a diminuição do



desperdício e a redução de emissão de carbono graças ao compartilhamento de veículos (Schor, 2014). Segundo a *Transportation Research Board*, cada veículo compartilhado em uso, substitui o uso de, pelo menos, cinco carros privados (Rubicon, 2015). Este número chega a 13 carros privados, em relatórios da *University of California Transportation Center* (Rubicon, 2015).

Ainda no setor de transporte, além do compartilhamento de veículos, empreendimentos inseridos na EC promovem a redução de congestionamentos e, conseqüentemente, a redução da emissão de CO<sup>2</sup>. Por exemplo, o aplicativo WAZE, por meio de uma construção colaborativa (*crowdsourcing*), disponibiliza mapas de tráfego que contribuem, gratuitamente, com a fluidez do tráfego em grandes centros, com destaque para cidades no Brasil, Malásia e Indonésia.

Em suma, existem elementos que apontam a EC como prática sustentável nas dimensões social, econômica e ambiental, e em diferentes setores, apesar de ainda existir uma preocupação válida que detém seus olhos, principalmente, nos chamados “*ripple impacts*” (Schor, 2014, p. 7) ou efeitos cascata, que não devem ser desconsiderados por se tratarem de elementos chave e que demandam cuidados. Diante do exposto, entende-se que é necessário promover o enquadramento da EC às configurações previstas na TpS e, mais especificamente nesta pesquisa, promover este enquadramento com base no modelo da Perspectiva Multi-nível.

Segundo os princípios da perspectiva de transição e, em especial, as premissas da PMN, Martin (2016) contempla a EC como um nicho tecnológico. Segundo o autor, é possível destacar que, enquanto nicho conforme proposta da PMN (Geels & Kemp, 2007), são dois os regimes que mais sofrem pressão da EC: transporte, que é objeto de pesquisa deste trabalho e turismo, mas especificamente no viés de acomodações.

Com base nos seus estudos, Martin (2016) pode verificar a presença de três forças positivas oriundas dos nichos da EC e que apontavam na direção de regimes estabelecidos, isto é, capazes de gerarem alterações nestes Sistemas-ST: (1) oportunidades econômicas, (2) uma forma de consumo mais sustentável e (3) uma possibilidade para descentralização e criação de uma economia mais equitativa. Surge, assim, uma grande oportunidade de pesquisa no campo da TpS ao se conceber a EC como instrumento contributivo, dada sua destacada capacidade de

atuar nesta frente explorando diversas tecnologias, atuando em diferentes domínios e capitaneando a integração de múltiplos atores.

Sudararajan (2016) afirma que o processo de institucionalização da EC incentiva a digitalização da confiança baseada em cinco princípios provedores de negócio par a par, e com agentes estranhos baseados na internet. São eles: (1) priorização da integração, (2) aprendizado a partir da experiência com terceiros, (3) certificação de marcas, (4) confiança no capital social digital, (5) validação de instituições ou entidades externas digitais ou não, governamentais ou não governamentais, além das características internas.

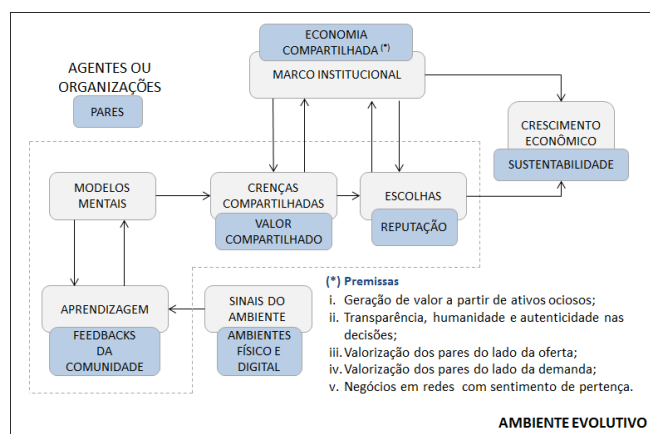
Na prática, a EC busca se constituir em comunidades que possuam, na maior parte dos casos, sua própria regulação, um processo de legitimação próprio, seja autossuficiente e capaz de prover soluções às questões sociais sem a intervenção de entidades externas (Sundararajan, 2016). Elinor Ostrom (2008), ganhadora do Prêmio Nobel de Economia em 2009 graças à sua análise de governança econômica, em especial, para os recursos comuns, isto é, compartilhados, afirma que a utilização de tais recursos (*pool de recursos*) possuem duas características básicas. Primeiro, produzem um fluxo contínuo de benefícios e, ainda, é difícil excluir pessoas no seu exercício (Chase, 2015).

Ostrom estabelece oito princípios para a gestão de recursos compartilhados que, na visão de Chase (2015), reflete a EC e bem define os princípios de sua institucionalização: (1) definir limites claros para os grupos; (2) adequar as regras que regem os bens comuns, às necessidades e condições locais (3) assegurar que os afetados pelas regras participem da alteração das regras, (4) assegurar que a elaboração das regras pela comunidade seja respeitado pelas autoridades externas, (5) desenvolver um sistema executado por membros da comunidade para monitorar o comportamento dos membros, (6) aplicar sanções gradativas aos infratores das regras, (7) proporcionar meios acessíveis e de baixo custo para a resolução de disputas e (8) construir a responsabilidade de governar o recurso comum em camadas aninhadas, começando pelo nível mais baixo até interligar todo o sistema.

Conjectura-se que a EC, por meio de suas características originais e seguindo sua maneira particular de atuar como modelo de negócio, possui relação com as premissas previstas no modelo institucional econômico. Neste sentido,

torna-se oportuno adequá-lo a partir da inserção dos elementos que mais eminentemente caracterizam a EC tais como a Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC), a composição de comunidades suportadas pela digitalização da confiança, o modelo de transação par a par, a ênfase no modelo de compartilhamento de valor, prevista a devida equidade, o uso mais eficiente de ativos tangíveis e intangíveis. Utilizando o modelo estruturalista de crescimento proposto por North (1991) como base, traça-se um paralelo entre a EC e a teoria institucional econômica.

Na Figura 2 conjecturam-se os elementos fundamentais da EC adequados ao ambiente evolutivo na visão de North (1991), com destaque para as premissas chaves da EC propostas por Botsman e Rogers (2010). Partindo-se do modelo de North, foram inseridos os elementos da EC que atuam paralelamente a cada elemento original. As premissas da economia compartilhada, por sua vez, são expressas de forma destacada como elementos constituintes da institucionalização do modelo.



**Figura 2:** Esquema institucionalista de crescimento para EC

Fonte: Adaptado de Lopes (2013)

A partir das discussões apresentadas, como o movimento de transição busca a estabilidade, torna-se necessário que haja tal institucionalização em meio aos sistemas sócio-técnicos, o que é possível nos diversos contextos da sociedade e, aqui, assume a ênfase para o campo da mobilidade. Voltada para a sustentabilidade, a mobilidade deve buscar alternativas - de compartilhamento - que possam direcionar a redução dos impactos e novos caminhos para a sociedade. Com isso, a proposta de mobilidade sustentável torna-se cada vez mais próxima de uma realidade, principalmente no contexto brasileiro.

## 4 Procedimientos metodológicos

Após a discussão teórica orientada no sentido de vincular elementos da EC e a abordagem de transição para sustentabilidade, foram selecionados dois casos reais com o objetivo de ilustrar como se traduz na prática a dinâmica prevista no debate conceitual. Para tanto, o segmento de mobilidade foi selecionado

por ser um dos segmentos de maior interesse nos estudos da EC, juntamente com o setor de hospedagem (Martin, 2016). Estes setores também concentram diversos estudos vinculados à sustentabilidade da EC nas suas três dimensões previstas (Martin, 2016). A pesquisa assume como abordagem a pesquisa qualitativa (Gil, 2008) e tem natureza descritiva para a compreensão do fenômeno.

Delimitado o setor, foram escolhidos dois empreendimentos de serviço de transporte com atuação no Brasil que contribuem para o contexto de mobilidade urbana sustentável e possuem atividades em nível global: Uber e Easy Táxi. Justifica-se a escolha destas empresas pela relevância que ambas possuem no segmento e no atendimento ao perfil desejado para o estudo, quanto ao uso de aplicativo que favorece a verificação dos aspectos da economia compartilhada.

Para o desenvolvimento da pesquisa foi selecionada como principal técnica a pesquisa documental, utilizando-se de materiais originalmente sem tratamento analítico (Gil,



2008). O levantamento de dados se concentrou em informações, notícias e documentos nos respectivos sítios destes empreendimentos e em outros de grande repercussão, visando atuar com as informações sem distorções. Justifica-se a seleção deste procedimento de coleta, pois os documentos trazem informações que podem representar aspectos específicos a dado fenômeno de análise (Marconi & Lakatos, 2010).

Ademais, de acordo com Thornton e Ocasio (2008, p. 109), acerca das fontes de coleta de dados para entender o contexto de compartilhamento de crenças e de uma lógica de pensamento, é possível considerar diversas opções como válidas. Dentre as quais, segundo os autores, "entrevistas, grupos focais, documentos arquivados e gravados, artigos de jornais, conversas que ocorreram naturalmente, discursos políticos, *cartoons*, fotografias [...]". Tal visão suportou a pesquisa aqui realizada.

Desse modo, de forma complementar à seleção dos documentos, durante a utilização dos serviços de transporte por parte dos pesquisadores, também foram utilizadas algumas conversas que ocorreram naturalmente para compreensão dos dados. Foram visitados sítios de notícia e avaliações com elevado grau de influência, tais como: El Pais Brasil, Jornal O Estadão e o sítio "Reclame Aqui". Como forma de melhor delimitar a pesquisa, buscou-se informações dos anos de 2016 e 2017 objetivando identificar casos/situações mais condizentes com a realidade atual.

A seleção dos documentos seguiu como critérios para identificar potenciais desvios ou, em outras palavras, instabilidades sócio-técnicas: (1) mencionar as empresas; (2) debater a proposta de compartilhamento; e (3) ter ênfase em sustentabilidade, em suas diferentes possibilidades. Assim, algumas palavras-chave como "assédio", "problemas trabalhistas", "protesto", "reclamações", "denúncia", "legislação" e suas derivações guiaram a pesquisa. No processo de coleta de informações, os pesquisadores buscaram a partir da aproximação teórica ressaltar aqueles aspectos que podem contribuir para entender a transição.

A técnica de análise selecionada foi a análise de conteúdo (Bardin, 2009). Isto porque são observados nos documentos informações que levam à compreensão da relação buscada entre a EC e a sustentabilidade, a partir de palavras-chave. Esta técnica foi utilizada, ainda, nas anotações realizadas após as conversas. São analisados os potenciais desvios nas categorias:

características do empreendimento e contribuição para a economia compartilhada. Assim, inicialmente, cada empreendimento é descrito com base em informações extraídas informações dos sítios digitais.

Em seguida, é exposta uma breve discussão buscando aproximação dos empreendimentos no contexto da EC na sua concepção original e na Perspectiva Multi-nível, à luz da estabilidade dos regimes sócio-técnicos, avaliando suas posturas e desvios concernentes à contribuição para o movimento de transição para sustentabilidade. Por fim, é apresentada conclusão do estudo proposta à luz da proposta inicial e centrada na resposta à questão de pesquisa.

## 5 Apresentação dos resultados

### 5.1 Uber

O Uber corresponde a uma empresa fundada em 2009 por Garrett Camp e Travis Kalanick, tendo como proposta inicial atuar, a partir do conceito de compartilhamento, como um serviço semelhante ao táxi ofertado por meio de veículos conduzidos por motoristas privados, em substituição aos motoristas profissionais dedicados. O aplicativo para aparelhos móveis foi disponibilizado em 2010, se tornou um dos pioneiros no conceito de *e-hailing* (ato de requisitar um táxi por meio de um dispositivo eletrônico geralmente, um *smartphone*) e, atualmente, está presente em mais de 516 cidades, segundo informações constantes no seu sítio (Uber, 2017).

Quanto às características do empreendimento e de maneira simplificada, por meio de um aplicativo um usuário (par do lado da demanda) solicita uma viagem a ser atendida por um motorista privado cadastrado na plataforma, utilizando o próprio veículo. Facilidades são previstas como o compartilhamento da viagem com outros usuários, a efetivação do pagamento utilizando o mesmo aplicativo, a possibilidade de avaliar a prestação de serviço (*feedback*), que serve de base para construção da reputação do prestador de serviço (motorista), juto à plataforma e demais pertencentes à comunidade digital (Uber, 2017).

Observando suas entregas e propriedades é possível caracterizar o Uber como um modelo de negócio previsto na EC. Isto é, carrega consigo características inerente ao debate realizado sobre a EC. Com base nesta visão, entende-se que o Uber contribui para a EC com ênfase em três



aspectos: (1) o uso de plataforma digital que possibilite a composição de uma comunidade e a efetivação de transações par a par; (2) promove a utilização de ativos ociosos; e (3) a geração de renda extra na ótica do lado da oferta e economia do lado da demanda.

Em outras palavras, percebe-se que há contribuição para as três dimensões da sustentabilidade, respectivamente, ambiental, econômica e social: reduzindo o consumo e a geração de resíduos por meio da utilização otimizada da frota de veículos, gerando benefícios econômicos aos pares envolvidos (motorista, usuário e empresa) e promovendo a composição de um capital social, traduzido na forma de uma comunidade digital que divide os mesmos objetivos e comunga dos valores previstos na EC.

Ao longo de sua existência, críticas surgiram ao modelo observadas por meio de canais de notícias e sítios de reclamações, bem como de situações resultantes das conversas com motoristas, oriundas de diversas partes tais como:

- (1) **Dos motoristas de táxi profissionais** devido ao não pagamento de taxas obrigatórias para os motoristas profissionais, por parte dos motoristas Uber (Borba, 2017; Delgado, 2016a, 2016c);
- (2) **Entidades governamentais** que questionam a legalidade do modelo de negócio (Cano, 2017a; Delgado, 2016b; El

Pais, 2017; Mendonça, 2017), sugerindo tributações em diferentes instâncias;

- (3) **Usuários da plataforma** que alegam problemas como descriminalização, preconceito, falta de segurança entre outros (Cano, 2017b; Paulo, 2017; Reuters, 2017; “Roubos e assassinatos fazem Uber rever pagamentos em dinheiro no Brasil,” 2017, “Uber é atingida por acusações de abusos sexuais, machismo e conflitos judiciais,” 2017) e;
- (4) **Motoristas privados cadastrados na plataforma**, devido à redução das frações previstas como pagamento dos mesmos ou solicitação de benefícios previstos por leis trabalhistas nas regiões onde atuam (Gomes, 2016; Mans, 2017; Munoz, 2016; Tozzeto, 2017).

Muitas destas discussões ainda são motivos de debates no âmbito global (Schor, 2014). Adicionalmente, observado o sítio de reclamações denominado “reclame aqui”, verifica-se um elevado volume de reclamações associadas ao empreendimento, também relacionadas às distorções previstas há pouco. Este perfil pode ser visto por meio da Figura 3, apresentada a seguir, cujo número de 41.743 registros nos últimos doze meses aponta uma situação de instabilidade.



**Figura 3:** Reclamações UBER sítio “Reclame Aqui” (12 meses)

Fonte: Sítio “Reclame Aqui” (acesso em 21 de junho de 2017).

Diante deste cenário, nota-se que o distanciamento das premissas e valores componentes da EC caracterizam o distanciamento do Uber desta forma de atuação, ao mesmo tempo em que o distancia, também, do caminho para a sustentabilidade enquanto proposta de negócio. À luz da TpS, tem-se uma

falha no sentido de não serem atendidas as premissas “societais” (sociais e institucionais). Enquanto modelo sócio-técnico, a eficiência tecnológica e/ou econômico tornam-se insuficientes para sustentação do sucesso da proposta (Geels & Schot, 2007; Markard et al., 2012).



## 5.2 Easy táxi

O Easy Táxi é um empreendimento fundado em 2011 e que opera em mais de 30 países e 420 cidades ao redor do mundo. Quanto às suas características, trata-se de um aplicativo que tem como finalidade promover facilidades na prestação do serviço de táxi também explorando uma plataforma digital (Easy Taxi, 2017). Originalmente, a ferramenta se resumia a identificar a localização do usuário e promover o atendimento de serviço de táxi, por meio de taxistas profissionais cadastrados na plataforma, deslocando-os até o usuário. Analisadas suas características originais na oportunidade de sua implementação, não seria correto classificá-lo como modelo de negócio da EC. Seria válida a observação que a plataforma atava como uma ferramenta de comunicação.

Porém, suas funcionalidades sofreram alterações e possibilidades tais como o compartilhamento de viagens, a avaliação dos

motoristas e a composição de uma comunidade digital capaz de gerar benefícios financeiros e sociais aos seus participantes, possibilitou sua aproximação do modelo de negócio previsto na EC. Em outras palavras, o Easy Táxi se apropria das características previstas na EC e realiza contribuições nesse sentido. Logo, analogamente ao Uber na sua concepção inicial, o Easy Táxi passa a promover: (1) o uso de plataforma digital que possibilite a composição de uma comunidade e a efetivação de transações par a par, (2) promove a utilização de ativos ociosos e (3) a geração de renda extra na ótica do lado da oferta e economia do lado da demanda.

Contudo, mesmo não ocorrendo a presença de notícias nos canais mencionados e seguindo os critérios expostos, é possível observar distorções, ainda que em menor volume, se comparadas ao caso anterior, no sítio de reclamações “Reclame Aqui”. O volume de reclamações, na ordem de 2.200 registros nos últimos doze meses é verificado na Figura 4:



**Figura 4:** Reclamações EASY TÁXI sítio “Reclame Aqui” (12 meses)  
Fonte: Sítio “Reclame Aqui” (acesso em 21 de junho de 2017).

Em outras palavras, observando as características que foram sendo aportadas ao Easy Táxi, tem-se sua aproximação à prática da EC e, conseqüentemente, sua contribuição gradativa às três dimensões da sustentabilidade. Este cenário tem contribuído, também, com a institucionalização do modelo da EC e o crescimento da ferramenta no mundo. Reforça-se a visão do modelo proposta pela PMN, cuja proposta sugere o alinhamento dos regimes

envolvidas no movimento de transição (Geels, 2012; Geels & Schot, 2007). Há, então, uma observância aos preceitos previstos nos sistemas sócio-técnicos de sucesso, ao não se verificar tantos desvios motivadores de instabilidades.

## 6 Discussões

Esta pesquisa buscou com a utilização da TpS, debater sobre como a EC contribui para a



mobilidade sustentável. Nos casos estudados de forma ilustrativa, ficou claro que os caminhos seguidos por cada empreendimento indicam quais tendências levam para compreender este movimento de transição. Entende-se que as organizações emergem da institucionalização de suas práticas, isto é, da recursividade caracterizadora das ações enquanto práticas por meio da repetição e estabilidade. Todo este debate se remete a uma discussão apresentada na Figura 2 deste artigo.

Como observado na referida figura, o processo de tornar institucionalizado aspectos da EC pode assumir diferentes caminhos, o que pode ser entendido no contexto desta pesquisa como o ponto de partida para um movimento de transição, em qualquer campo organizacional ao qual se discute. Na busca do entendimento de como a sustentabilidade surge e ressurge recursivamente, sabe-se que a sustentabilidade é um conceito que precisa ser profundamente compartilhado pelos agentes sociais, sendo necessário que hábito e rotinas se tornem espontâneos (Silva & Figueiredo, 2016).

O caminho para a sustentabilidade depende fortemente do comportamento e valores que dirigem os agentes econômicos e o debate da sustentabilidade deve envolver os consumidores, as empresas e as autoridades governamentais (Demailly & Novel, 2014). Sabe-se, ainda, que a TpS se caracteriza como sendo “sócio-técnica”, pois trata-se de um processo complexo de longa duração pelo fato de envolver questões tais como tecnologia, mercado ou práticas de consumo, redes industriais, significado simbólico (cultura), infraestrutura, legislações e política (Geels, 2011).

Toma-se, então, como oportuna, a inserção da EC neste debate, dadas a sua dimensão enquanto prática de negócio, que possui concepções institucionais próprias e sua apresentação como um potencial caminho à sustentabilidade. Ademais, a EC se insere no modelo de Geels (2012), quando se vê refém das sete dimensões de institucionalização de uma prática sustentável sob a ótica sócio-técnica. Assim, cabe ressaltar que os casos ilustrativos abordados neste trabalho mantêm total alinhamento com a visão da TpS, em especial, à luz da PMN, ao atuarem como nichos tecnológicos frente ao regime de mobilidade, devidamente enquadrados como sistemas sócio-técnicos.

Uma vez preservados seus elementos essenciais, julga-se que a EC contribui, como

modelo de negócio, ao atendimento das dimensões econômica, social e ambiental da sustentabilidade, graças à combinação dos elementos que a compõem. Esta visão se alinha com o que debateram Martin (2016), Chase (2015), Demailly e Novel (2014), Frenken (2017) e Gansky (2011). Desse modo, percebe-se a possibilidade de geração de valor monetário (e não monetário) se utilizando de recursos de uma maneira mais eficiente, por meio da composição de comunidades que atendam a premissa do valor compartilhado, permite que a EC seja um caminho para a sustentabilidade.

Contudo, podem ocorrer distorções e apropriações indevidas do modelo, ocasionando a perda da sua identidade e, claro, das propriedades originais. A quebra da equidade, transparência e distribuição compartilhada dos ganhos aos seus pares (lado da oferta e da procura), a não exploração dos recursos como promove sua essência ou mesmo a impossibilidade do seu uso de forma inclusiva, sem que todos, preferencialmente, àqueles que mais poderiam ser beneficiados como, por exemplo, a chamada base da pirâmide, tivesse acesso à mesma, são apenas alguns exemplos de disfunções.

São observados problemas no processo de institucionalização no caminho para a sustentabilidade, com base na ótica sócio-técnica proposta por autores como Markard, Raven e Truffer (2012), Geels (Geels, 2002, 2011; Martin, 2016) e Martin (2016). Na prática, são observados desvios mais destacadamente no empreendimento Uber. Tais desvios são expostos por meio de reportagens entre 2016 e 2017, como também por meio do volume de registros em um sítio de reclamações que sinalizam inconsistências em algumas dimensões sócio-técnicas. Logo, vê-se dificuldades na sua estabilidade que, à luz da PMN, acarretaria sua aceitação pela sociedade ou, em outras palavras, migração para o nível de *landscape*, ou paisagens sócio-técnicas.

Por outro lado, ao se buscar potenciais distorções por parte do empreendimento Easy Táxi utilizando-se os mesmos critérios, percebe-se a construção de um ambiente sócio-técnico mais estável. Em outras palavras, não foram identificados maiores problemas no que se refere aos temas como questões trabalhistas, segurança, reclamações de classes profissionais, conflitos com instituições governamentais, sinalizando um maior equilíbrio nos Sistemas-ST, com potencial encaminhamento para a camada paisagem-ST.



Visando ilustrar esta leitura e sumarizar a análise dos casos, apresenta-se a Tabela 1 contendo um comparativo sob a ótica das abordagens teóricas utilizadas. Tem-se uma exposição de como cada caso atua na composição de um modelo da EC e sua estabilidade sócio-técnica, enquanto proposta de modelo contributivo para o movimento de transição para

sustentabilidade. Lê-se com a expressão "OK" que há um atendimento àquele quesito refletido por meio de uma estabilidade sócio-técnica para PMN ou a manutenção da propriedade original nos itens concernentes à EC. Ao se observar "Atenção", contrariamente, ocorre uma instabilidade sócio-técnica e não atendimento às condições primárias da EC.

Tabela 1: Esquema comparativo entre o Easy Táxi e o UBER

Dimensão	Óticas de Avaliação	Easy Táxi	Uber
Economia compartilhada	Geração de valor (monetário ou não)	OK	OK
	Valores (transparência, humanidade, autenticidade)	OK	Atenção
	Valorização pares - oferta	OK	Atenção
	Valorização pares - demanda	Atenção	Atenção
PMN	Negócios distribuídos	OK	OK
	Mercado (Usuários)	Atenção	Atenção
	Indústria	OK	OK
	Político	OK	Atenção
	Tecnologia	OK	OK
	Cultura	Ok	Atenção
	Ciência (Universidades/Centros de pesquisa)	OK	OK

Fonte: Elaboração própria (2017)

Com este debate, torna-se possível vislumbrar a EC sob duas perspectivas, se observada à luz dos estudos de TpS e, em especial, sob a lente da PMN. Em primeiro lugar, toma-se a EC como um nicho de experiências “sócio-digitais”, capaz de capitanear práticas sustentáveis, tanto no lado do consumo, como da produção. Porém, percebe-se uma lacuna e, potencialmente, uma oportunidade neste campo de pesquisa, em especial, no que se refere às reconfigurações traduzidas no movimento de transições para sustentabilidade urbana, no regime de mobilidade (Hodson *et al.*, 2017).

Em um segundo momento, a EC também deve ser vista como um nicho alinhado com os processos em curso para se criar a capacidade de integrar uma série de tecnologias digitais, e estruturas sócio-técnicas em variados regimes (Martin, 2016, p. 159). Por fim, porém não menos importante, destaca-se como contribuição desta pesquisa o esquema de institucionalização proposto. Este esquema pode contribuir para que novas pesquisas possam ser desenvolvidas no campo da mobilidade, bem como nas outras áreas que contribuem para a sustentabilidade urbana (energia, por exemplo) que ainda necessitam de debates que contribuam de forma mais direta.

Diante das considerações realizadas, percebe-se que a utilização da EC e da abordagem de TpS pode contribuir diretamente

para pesquisas de sustentabilidade urbana e podem, sob a perspectiva de interação e integração entre diversos atores, buscar a redução de ativos ociosos, transparência nos relacionamentos e valorização das redes. Tais características são básicas e necessárias para o debate sobre EC e para a construção de uma nova dinâmica na sociedade.

## 7 Conclusões

A abordagem de transição para sustentabilidade é apresentada como elemento capaz de promover um entendimento de como são consolidadas diferentes práticas sociais, inclusive, sendo utilizada como pontes entre elementos distintos. Neste estudo foi possível utilizá-la como mediadora do debate acerca da EC como caminho à sustentabilidade. Entretanto, estudos sobre o contexto institucional têm focado na sua pluralidade e na possibilidade de mudanças na natureza de certas instituições, inclusive, na economia e nos negócios. Neste mesmo contexto, estudo de prática demonstram a recursividade e alinhamento entre níveis na formação da estratégia de um negócio (Jarzabkowski, 2004).

Concernente às análises promovidas utilizando-se as lentes da abordagem de TpS, é possível concluir que a EC pode ser considerada



como caminho para sustentabilidade, guardadas as suas propriedades originais e, claro, suas fronteiras de atuação enquanto instrumento sócio-técnico. Adicionalmente, é correto afirmar que a TpS, além de explicar o processo de legitimação social da EC atua modelo capaz de promover sua correta leitura, adequação e a manutenção destas características essenciais que lhe concedem a propriedade de caminho para a sustentabilidade.

A análise ilustrativa dos casos limita-se ao segmento da mobilidade, cabendo, conforme já exposto, estudos sobre o ramo de hospedagem e outros sob a ótica de compartilhamento. Ainda, a análise dos casos se limita a analisar questões documentais enquanto decisão de pesquisa, o que não influencia na sua capacidade de compreensão e argumentação sobre o tema. Toma-se como limitação da pesquisa a impossibilidade de debater em detalhes o modelo PMN que exigiria um conjunto de maiores informações e análise longitudinal com o intuito de melhor compreender o movimento de mudança.

Recomenda-se, assim, a execução de novas pesquisas com outras técnicas de coleta, capazes de aportar mais robustez ao estudo. Dentre as quais a realização de estudos de caso, com a utilização de mais técnicas de pesquisa baseando-se no critério de triangulação. Além disso, sobre o processo de institucionalização as informações apresentadas demonstram tendência para sua compreensão, mas seria necessário maior envolvimento empírico para o debate sobre tais casos. A utilização dos esquemas indicados ao longo do texto pode facilitar a delimitação de caminhos de pesquisa.

Destaca-se, ainda, que para uma compreensão do contexto de transição focado na mobilidade, pesquisadores precisam incorporar tanto aspectos sociais quanto técnicos (digitais) para que a sustentabilidade urbana alcance estabilidade. Além disso, a TpS deve ser observada por movimentos de ações que saem dos nichos, se aproximam de regimes e podem gerar 'paisagens-ST'. Dada esta compreensão, estudos sobre a EC podem se apropriar deste

movimento e delimitar quais ações e práticas contribuem para a sustentabilidade urbana.

Além disso, é possível ressaltar que a institucionalização da EC perpassa a criação de valor compartilhado e tendência para a sustentabilidade, na medida em que exige engajamento de diversos atores neste processo. Assim, pesquisadores no tema devem considerar a chamada perspectiva multinível (PMN) como abordagem inicial para estudos de TpS, principalmente no contexto urbano. Portanto, ressalva-se que é possível integrar os conceitos da EC aos estudos sobre TpS nos mais variados domínios, além do domínio utilizado neste trabalho.

Diante deste debate, apresenta-se como oportunidade o desenvolvimento de novos estudos sobre o tema, a serem conduzidos à luz de novas abordagens como é o caso da Lógica Institucional da Sustentabilidade. Assim sendo, pode se tornar oportuna a chance de melhor explorar a EC dando ênfase às suas práticas segundo prevê o debate da Lógica Institucional da Sustentabilidade. Estimula-se a utilização desta abordagem para novas pesquisas, uma vez que sob a perspectiva de TpS, há indícios de que a existência de uma lógica compartilhada poderia representar o alcance de mudanças no contexto de paisagens sócio-técnicas, algo necessário para o movimento de transição.

As contribuições deste artigo destacam-se em duas vertentes principais: (1) lançar-se no debate sobre sustentabilidade em relação a EC, aprofundando e demonstrando com casos reais sua efetiva aproximação; e (2) realizar uma esquematização integrativa entre os temas como forma de facilitar novas pesquisas no campo de pesquisa. Além disso, este mesmo debate pode ser realizado para outros setores no sentido de ampliar a compreensão sobre o tema. O estudo contribui na aproximação entre os temas e dá subsídio para que novos pesquisadores consigam se engajar com os constructos teóricos em questão.



## Referências

- Allen, D., & Berg, C. (2014). The sharing economy: How over-regulation could destroy an economic revolution. *Fast Company*, 5(11), 24–28. Recuperado em: 20 Jun, 2017, de: <https://doi.org/10.1177/1536504214567860>. WINTER
- Belk, R. (2014). You are what you can access: sharing and collaborative consumption online. *Journal of Business Research*, 67(8), 1595–1600. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2013.10.001>
- Borba, B. (2017). Taxistas de SP fazem carreata para pedir fiscalização de carros da Uber e outros apps. Recuperado de 20 Jun, 2017, de <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,taxistas-de-sp-fazem-carreata-para-pedir-fiscalizacao-de-carros-da-uber-e-outros-apps,70001826487>
- Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What's mine is yours: the rise of collaborative consumption*. New York: HaperCollins books.
- Burnett, L. (2014). *The Sharing Economy: Where We Go From Here*. Leo Burnett Inc.
- Cano, R. J. (2017a). Governo dos EUA abre processo contra o Uber por burlar fiscalização. Recuperado em 20 Jun, 2017, de [http://brasil.elpais.com/brasil/2017/05/05/internacional/1493948579\\_787018.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2017/05/05/internacional/1493948579_787018.html)
- Cano, R. J. (2017b). Uber demite 20 funcionários por assédio sexual. Recuperado em 20 Jun, 2017, de [http://brasil.elpais.com/brasil/2017/06/06/internacional/1496785593\\_583380.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2017/06/06/internacional/1496785593_583380.html)
- Carfagna, L. B., Dubois, E. A., Fitzmaurice, C., Ouimette, M. Y., Schor, J. B., Willis, M., & Laidley, T. (2014). An emerging eco-habitus: the reconfiguration of high cultural capital practices among ethical consumers. *Journal of Consumer Culture*, 14(2), 158–178. <https://doi.org/10.1177/1469540514526227>
- Chase, R. (2015). *Economia Compartilhada: como as pessoas e plataformas da Peers Inc. estão reinventando o capitalismo* (1a. Edição). São Paulo, SP: HSM do Brasil.
- Delgado, M. M. (2016a). Guerra entre Uber e táxis avança no Rio de Janeiro. Recuperado em 20 Jun, 2017, de [http://brasil.elpais.com/brasil/2016/07/07/politica/1467906488\\_781897.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2016/07/07/politica/1467906488_781897.html)
- Delgado, M. M. (2016b). Paes volta a proibir o Uber, mas aplicativo segue funcionando no Rio. Recuperado em 20 Jun, 2017, de [http://brasil.elpais.com/brasil/2016/11/28/politica/1480355417\\_263029.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2016/11/28/politica/1480355417_263029.html)
- Delgado, M. M. (2016c). Taxistas do Rio trazem o caos à cidade em protesto contra o Uber. Recuperado em 20 Jun, 2017, de [http://brasil.elpais.com/brasil/2016/04/01/politica/1459531467\\_705441.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2016/04/01/politica/1459531467_705441.html)
- Demailly, D., & Novel, A.-S. (2014). The sharing economy: make it sustainable. *Iddri*, 3(14), 30. Recuperado em 20 Jun, 2017, de <http://www.phibetaiota.net/wp-content/uploads/2014/10/The-Sharing-Economy-and-Sustainability.pdf>
- Dietz, T., Ostrom, E., & Stern, P. C. (2008). The struggle to govern the commons. *Urban Ecology: An International Perspective on the Interaction Between Humans and Nature*, 302(December), 611–622. [https://doi.org/10.1007/978-0-387-73412-5\\_40](https://doi.org/10.1007/978-0-387-73412-5_40)
- Easy Taxi. (2017). Recuperado de <http://www.easytaxi.com/br/>
- El Pais. (2017). Uber, as regras do jogo. Recuperado em 20 Jun, 2017, de [http://brasil.elpais.com/brasil/2017/05/11/opinion/1494517281\\_076764.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2017/05/11/opinion/1494517281_076764.html)
- Fremstad, A. (2015). Online Platforms for Exchanging and Sharing Goods. *Future Economy*.
- Frenken, K. (2017). *Political Economies and Environmental Futures for the Sharing Economy*. Innovation Studies. Utrecht.
- Gansky, L. (2011). *Mesh: porque o futuro dos negócios é compartilhar*. Rio de Janeiro, RJ: Alta Books Editora.





- Geels, F. W. (2002). Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study. *Research Policy*, 31, 1257–1274. [https://doi.org/10.1016/S0048-7333\(02\)00062-8](https://doi.org/10.1016/S0048-7333(02)00062-8)
- Geels, F. W. (2004). From sectoral systems of innovation to socio-technical systems: Insights about dynamics and change from sociology and institutional theory. *Research Policy*, 33(6–7), 897–920. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2004.01.015>
- Geels, F. W. (2010). Ontologies, socio-technical transitions (to sustainability), and the multi-level perspective. *Research Policy*, 39(4), 495–510. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2010.01.022>
- Geels, F. W. (2011). The multi-level perspective on sustainability transitions: Responses to seven criticisms. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 1(1), 24–40. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2011.02.002>
- Geels, F. W. (2012). A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography*, 24, 471–482. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.021>
- Geels, F. W., & Kemp, R. (2007). Dynamics in socio-technical systems: Typology of change processes and contrasting case studies. *Technology in Society*, 29(4), 441–455. <https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2007.08.009>
- Geels, F. W., & Schot, J. (2007). Typology of sociotechnical transition pathways. *Research Policy*, 36(3), 399–417. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2007.01.003>
- Gil, A. C. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social* (6a.). São Paulo, SP: Editora Atlas SA.
- Gomes, H. S. (2016). Uber enfrenta ações trabalhistas de motoristas e entra na mira do MPT. Recuperado em 20 Jun, 2017, de [http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/10/uber-enfrenta-acoes-trabalhistas-de-](http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/10/uber-enfrenta-acoes-trabalhistas-de-motoristas-e-entra-na-mira-do-mpt.html)
- Heinrichs, H. (2013). Sharing economy: a potential new pathway to sustainability. *GAIA-Ecological Perspectives for Science and Society*, 22(4), 228–231.
- Hodson, M., Geels, F. W., McMeekin, A., Geels, F., ac uk, M., Mcmeekin, A., ... Späth, P. (2017). Reconfiguring Urban Sustainability Transitions , Analysing Multiplicity. *Sustainability*, 9(299). <https://doi.org/10.3390/su9020299>
- Hopwood, B., Brien, O., & Mellor, M. (2003). Sustainable development : mapping different approaches, *Sustainable Development*, 52, 38–52.
- Mans, M. (2017). Justiça de Belo Horizonte nega vínculo empregatício entre Uber e motorista. Recuperado em 20 Jun, 2017, de <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,taxistas-de-sp-fazem-carreata-para-pedir-fiscalizacao-de-carros-da-uber-e-outros-apps,70001826487>
- Markard, J., Raven, R., & Truffer, B. (2012). Sustainability transitions: An emerging field of research and its prospects. *Research Policy*, 41(6), 955–967. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2012.02.013>
- Martin, C. J. (2016). The sharing economy: a pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? *Ecological Economics*, 121, 149–159. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.11.027>
- Mendonça, H. (2017). Uber, Cabify e 99POP: A encruzilhada dos aplicativos de transporte no Brasil. Recuperado em 20 Jun, 2017, de [http://brasil.elpais.com/brasil/2017/04/05/politica/1491425292\\_909755.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2017/04/05/politica/1491425292_909755.html)
- Munoz, R. (2016). Dois motoristas britânicos processam Uber para ter direitos trabalhistas. Recuperado em 20 Jun, 2017, de [http://brasil.elpais.com/brasil/2016/07/19/economia/1468929161\\_021578.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2016/07/19/economia/1468929161_021578.html)
- Owyang, J., Tran, C., & Silva, C. (2013). *The Collaborative Economy: Products, services,*





- and market relationships have changed as sharing startups impact business models. To avoid disruption, companies must adopt the Collaborative Economy Value Chain. *Altimeter*. Recuperado de <http://www.collaboriamo.org/media/2014/04/collabecon-draft16-130531132802-phpapp02-2.pdf>
- Paulo, R. o E. de S. (2017). “A verdade sempre vence”, diz ex-funcionária do Uber que denunciou assédio. Recuperado em 20 Jun, 2017, de <http://link.estadao.com.br/noticias/empresas,a-verdade-sempre-vence-diz-ex-funcionaria-do-uber-que-denunciou-assedio,70001840866>
- Porter, M. E., & Kramer, mark R. (2011). Criação de Valor Compartilhado. *Harvard Business Review*, 17.
- Reuters, A.-. (2017). Uber vai mudar gestão de pessoas após investigação sobre assédio. Recuperado em 20 Jun, 2017, de <http://link.estadao.com.br/noticias/empresas,uber-vai-mudar-gestao-de-pessoas-apos-investigacao-sobre-assedio,70001836815>
- Rifkin, Kj. (2016). *Sociedade com custo marginal zero*. São Paulo, SP: M. Books do Brasil Editora Ltda.
- Roubos e assassinatos fazem Uber rever pagamentos em dinheiro no Brasil. (2017). Recuperado em 20 Jun, 2017, de <http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/roubo-s-e-assassinatos-fazem-uber-rever-pagamentos-em-dinheiro-no-brasil.ghtml>
- Rubicon. (2015). How Green is the Sharing Economy? Recuperado em 29 Set, 2016, de <http://knowledge.wharton.upenn.edu/article/how-green-is-the-sharing-economy/>
- Rustrum, C., Stempinski, G., & Liss, A. (2014). *It's a shareable: a practical guide on sharing life*.
- Schor, J. (2014). Debating the Sharing Economy. *A Great Transition Initiative Essay*.
- Silva, M. E., & Figueiredo, M. D. (2016). A Lógica Institucional da Sustentabilidade: reflexões sobre as práticas. In *Anais... XL Encontro da ANPAD - EnANPAD*. Costa do Sauípe, BA.
- Silva, M. E., & Silva, T. N. (2014). A promoção do consumo sustentável por um movimento de transição. *RARA - Revista de Administração E Negócios Da Amazônia*, 6(1), 55–69.
- Silva, M. E., & Zen, A. C. (2015). O contexto base da inovação rumo à transição para a sustentabilidade : um ensaio sob uma perspectiva complexa. *Revista de Gestão E Sustentabilidade Ambiental*, 3(2), 61–86.
- Slater, S. F., & Olson, E. M. (2001). Marketing's contribution to the implementation of business strategy: An empirical analysis. *Strategic Management Journal*, 22(11), 1055–1067. <https://doi.org/10.1002/smj.198>
- Smith, A., Vob, J. P., & Grin, J. (2010). Innovation studies and sustainability transitions: The allure of the multi-level perspective and its challenges. *Research Policy*, 39(4), 435–448. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2010.01.023>
- Sundararajan, A. (2016). *The Sharing Economy: The end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- Thornton, P. H., & Ocasio, W. (2008). *The SAGE Handbook of Organizational Institutionalism*. Sage Publicações.
- Tozzeto, C. (2017). Justiça de São Paulo nega vínculo empregatício a motorista do Uber. Recuperado em 20 Jun, 2017, de <http://link.estadao.com.br/noticias/empresas,uber-vai-mudar-gestao-de-pessoas-apos-investigacao-sobre-assedio,70001836815>
- Uber. (2017). Recuperado em 20 Jun, 2017, de [https://www.uber.com/pt-BR/?utm\\_source=redirect&utm\\_medium=sit&utm\\_campaign=saninternet&utm\\_term=uber](https://www.uber.com/pt-BR/?utm_source=redirect&utm_medium=sit&utm_campaign=saninternet&utm_term=uber)
- Uber é atingida por acusações de abusos sexuais, machismo e conflitos judiciais. (2017). Recuperado em 20 Jun, 2017, de



<http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/uber-e-atingida-por-acusacoes-de-abusos-sexuais-machismo-e-conflitos-judiciais-veja-casos.ghtml>

Van Den Bergh, J. C. J. M., Truffer, B., &

Kallis, G. (2011). Environmental innovation and societal transitions: Introduction and overview. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 1(1), 1–23.  
<https://doi.org/10.1016/j.eist.2011.04.010>