UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA – PPGS

TESE DE DOUTORADO

KAROLYNE SANTANA COSTA

A CONSTRUÇÃO SOCIAL DA OFERTA DA CARONA SOLIDÁRIA:

Confiança digital, aplicativos de compartilhamento e as circunstâncias de conflitos no mercado de transporte brasileiro.

São Cristóvão
2022

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA – PPGS

TESE DE DOUTORADO

KAROLYNE SANTANA COSTA

A CONSTRUÇÃO SOCIAL DA OFERTA DA CARONA SOLIDÁRIA:

Confiança digital, aplicativos de compartilhamento e as circunstâncias de conflitos no mercado de transporte brasileiro.

Tese apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Sociologia pela Universidade Federal de Sergipe no Programa de Pós-Graduação em Sociologia.

Orientador: Prof. Dr. Antony Peter Mueller

São Cristóvão
2022

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE

Costa, Karolyne Santana
C837c A construção social da oferta da carona solidária : confiança digital, aplicativos de compartilhamento e as circunstâncias de conflitos no mercado de transporte brasileiro / Karolyne Santana Costa ; orientador Antony Peter Mueller. – São Cristóvão, 2022.
380 f. : il.

Tese (doutorado em Sociologia) – Universidade Federal de Sergipe, 2022.

1. Sociologia. 2. Viagens de carona. 3. Economia compartilhada. 4. Tecnologia da informação. 5. Uber (Firma). 6. Comunidades de prática. I. Brasil. II. Mueller, Antony Peter, orient. III. Título.

CDU 316:004(81)

KAROLYNE SANTANA COSTA

A CONSTRUÇÃO SOCIAL DA OFERTA DA CARONA SOLIDÁRIA:
Confiança digital, aplicativos de compartilhamento e as circunstâncias de conflitos no mercado de transporte brasileiro.

BANCA EXAMINADORA

_____

Prof. Dr. Antony Peter Mueller – Orientador – PPGS

_____

Prof. Dr. Rodrigo Cesar Reis de Oliveira - FEAC/UFAL

_____

Prof. Dr. Tácito Augusto Farias - DEE/UFS

_____

Prof. Dr. Marcelo Alario Ennes - PPGS/UFS

_____

Prof. Dr. Rogério Proença de Sousa Leite - PPGS/UFS

DEDICATÓRIA

Dedico esta tese para todos aqueles que viveram dias difíceis, assim como eu também vivi, nestes tempos remotos. Ainda assim, permanecemos firmes na luta, munidos pela esperança de dias melhores. Eles virão...

AGRADECIMENTOS

Dentro de um período de quatro anos e alguns meses, no decorrer deste curso, minha vida sofreu incontáveis mudanças. Mudei meu trabalho, relacionamentos, de cidade, assim como muitos argumentos desta tese, desde a qualificação. Vi pessoas irem, chegarem, também me vi partir e reconstruir até chegar aqui. Com certeza, a construção de um trabalho acadêmico como este fecha com chave de ouro um final de ciclo intenso e gratificante. Não é difícil escolher nomes de pessoas a quem eu quero agradecer, difícil mesmo é não poder citar todos os nomes de pessoas que são especiais para mim.

Quero, acima de tudo, agradecer ao universo que me faz sentir a existência de Deus, não somente pela força, mas, precisamente, pela paciência que muitas vezes eu pedi, sem nem pensar em desistir. Agradeço também ao meu amado companheiro, Oscar, pelo suporte emocional e estrutural destes dois últimos anos. Aos meus pais e avós, por seus sacrifícios emocionais e financeiros na minha educação. Às minhas irmãs e irmão pela jornada de vida, em especial, Ruthe e Gui pelos gráficos e planilhas que eles me ajudaram a construir, neste trabalho, com ferramentas de desenhos indisponíveis para mim. Thassia pelo ajuste final da minha apresentação de defesa. E, ainda, a minha terapeuta drª Neuza, um anjo em minha vida.

Um especial "obrigada" aos meus lindos sobrinhos que me deram bons momentos de ternura. À toda minha família, com gratidão infinita à tia Joana. Para minha sogra Sônia, um especial agradecimento, por tanto carinho. À minha boadastra Gleide, sempre tão solícita com suas correções.

Aos membros desta honrada banca, obrigada pela oportunidade. Também ao meu orientador Professor Antony Peter, por seu tempo e grande gentileza com meu trabalho. Ao Professores Rogério Proença e Marcelo Ennes pelas aulas no PPGS e pelos desafios compartilhado na comissão. Ao Professor Tácito, meu mestre e amigo na graduação e mestrado, cujas contribuições me ajudaram a chegar até esse momento, imensa gratidão. Agradeço ao Professor Rodrigo da FEAC/UFAL por dedicar tempo, contribuição e presença neste dia tão importante.

Aos meus colegas de turma, obrigada pelos nossos cafés e risadas. Em especial, a Alex, por ter sido um espetacular parceiro nas experiências acadêmicas, gastronômicas e ter me incentivado a buscar pela superação, desde o primeiro dia, neste doutotado em Sociologia. Reconheço aqui a força que Igor me deu, por trás de tantas boas risadas, fofocas, drinks e conversas, assim como à Regina que se tornou uma amiga querida.

Enfim, a todos os outros dessa jornada: meus amigos, que são pessoas boas e honestas. Infelizmente, não conseguirei citar um por um, mas destacarei minha gratidão àqueles que, de alguma forma, contribuíram para o crescimento desta tese. Luiz Eduardo, sem suas aulas sobre o pré-projeto, eu não estaria aqui. Henrique, meu consultor e advogado constituído, uma página inteira não diria o quanto você foi essencial na compreensão da ordem jurídica destes escritos. Samuel, amigo e parceiro de muitas publicações, assim como da teoria econômica. Luciana, amiga leitora tão querida. Rodrigo, companheiro de todas as horas, ajudando-me, inclusive, a resolver problemas com meu computador travado. Ilana, minha sócia e parceira, assim como Italo Marcel, que esteve comigo por tanto tempo, sendo amigo e companheiro nesta jornada. A vida é um aprendizado que só termina no último respiro… que sejamos sempre gratos por cada pessoa que passa por ela. A todos vocês, também agradeço e lhes apresento: minha Tese.

Gratidão, Karol.

EPÍGRAFE

"Quando os conflitos mais intensos são superados, deixam uma sensação de segurança e tranquilidade que não é perturbada facilmente. São necessários apenas esses conflitos intensos e a sua conflagração para produzir resultados valiosos e duradouros." (Carl Jung)

RESUMO

O nascente mercado brasileiro de caronas, do tipo transporte individual de passageiros (TIP) foi construído a partir da confiança na inovação dos aplicativos da *Uber Economy*, que intermedeiam a oferta de serviços. Essas novas práticas econômicas, assim como a disrupção causada por seus modelos de inovação, têm sido investigados por diferentes pesquisas e abordagens sobre a Economia Compartilhada (EC). Esta tese, primeiramente, oferece um referencial teórico amplo sobre o tema, construído a partir do método analítico-empírico. Entre os objetivos, utiliza-se o modelo teórico da análise sociológica, para trabalhar na investigação das crescentes classificações sobre estes mercados que são pioneiros, observando-se como, a partir da proliferação de aplicativos *on demand* da Uber Economia, se obtém a formação de um novo nicho: a carona compartilhada solidária. Compreende-se tudo isto como um fenômeno social construído a partir da confiança em sistemas abstratos e do compartilhamento social, sabendo-se que estes intensificam-se quando são impulsionados nos mercados, com o advento da Internet e Virtualização. Estes mercados de aplicativos sustentam-se, no Brasil, por muitas questões sociais e institucionais interligadas. Entre elas, estão as transformações provocadas pela TIC´s (Tecnologias da Informação e Comunicação), que são desenvolvidas junto aos mercados, pela inexistência de processos regulatórios e barreiras constitucionais, assim como pelas questões abertas pela Uber Economia. Conflitos e impactos sociais podem decorrer das questões supracitadas, afetando a ordem social e a econômica brasileira. Atualmente, há denúncias de carona clandestina e concorrência desleal em conflito com as defesas dessas práticas cooperativas como solução para os problemas sociais brasileiros. Divergências e convergências foram observadas, a partir de ações judiciais contra a BlaBlaCar, outro aplicativo de carona, e de seus usuários.

Palavras-chave: Uber Economia, Carona compartilhada, Economia Compartilhada, Tecnologias de Informação e Comunicação, Confiança Digital e Práticas cooperativas.

ABSTRACT

The nascent Brazilian carpooling market, of the individual passenger transport (TIP) type, was built on the trust in the innovation of Uber Economy apps, which intermediate the offer of services. These new economic practices, as well as the disruption caused by their innovation models, have been investigated by different research and approaches to the Sharing Economy (CE). This thesis, first, offers a broad theoretical framework on the subject, built from the analytical-empirical method. Among the objectives, the theoretical model of sociological analysis is used, to work on the investigation of the growing classifications on these markets that are pioneers, observing how, from the proliferation of on-demand applications of Uber Economy, the formation of a new niche: carpooling in solidarity. All of this is understood as a social phenomenon built from trust in abstract systems and social sharing, knowing that these intensify when they are boosted in markets, with the advent of the Internet and Virtualization. These application markets are sustained in Brazil by many interconnected social and institutional issues. Among them are the transformations caused by ICTs (Information and Communication Technologies), which are developed together with the markets, due to the lack of regulatory processes and constitutional barriers, as well as the questions raised by Uber Economy. Conflicts and social impacts may arise from the aforementioned issues, affecting the Brazilian social and economic order. Currently, there are allegations of clandestine carpooling and unfair competition in conflict with the defenses of these cooperative practices as a solution to Brazilian social problems. Divergences and convergences were observed, from lawsuits against BlaBlaCar, another ride-hailing app, and its users.

Keywords: Uber Economy, Ride-sharing, Sharing Economy, Information and Communication Technologies, Digital Trust and Cooperative practices.

RESUMEN

El nascente mercado brasileiro de caronas, do type transport individual de passeiros (TIP) foi construído a partir de la confianza na inovação dos aplicativos da Uber Economy, que intermedeiam a oferta de serviços. Estas nuevas prácticas económicas, así como la disrupción que provocan sus modelos de innovación, han sido investigadas por diferentes investigaciones y enfoques sobre la Economía Compartida (EC). Esta tesis, primeiramente, ofrece un referencial teórico amplio sobre el tema, construido a partir del método analítico-empírico. Entre los objetivos, se utiliza el modelo teórico de análisis sociológico, para trabajar en la investigación de las crecientes clasificaciones en estos mercados pioneros, observando cómo, a partir de la proliferación de aplicaciones bajo demanda de Uber Economy, se forma un nuevo nicho: el carpooling en solidaridad. Comprende-se tudo isto como um fenômeno social construído a partir de la confianza en sistemas abstractos y hace compartilhamento social, sabiendo-se que estos se intensifican cuando se potencian en los mercados, con la llegada de Internet y la Virtualización. Estos mercados de aplicaciones están respaldados, en Brasil, por muchas cuestiones sociales e institucionales interconectadas. Entre ellos se encuentran las transformaciones provocadas por las TIC (Tecnologías de la Información y la Comunicación), que se desarrollan junto a los mercados, por la falta de procesos regulatorios y barreras constitucionales, así como los cuestionamientos que plantea la Economía Uber. Los conflictos e impactos sociales pueden surgir de las cuestiones mencionadas, afectando el orden social y económico brasileño. Actualmente, existen denuncias de uso compartido clandestino de vehículos y competencia desleal en conflicto con las defensas de estas prácticas cooperativas como solución a los problemas sociales brasileños. Se observaron divergencias y convergencias, a partir de demandas contra BlaBlaCar, otra aplicación de transporte compartido, y sus usuarios.

Palabras clave: Uber Economia, Viajes compartidos, Economía compartida, Tecnologías de la Información y la Comunicación, Confiança digital y Prácticas cooperativas**.**

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - ESTATÍSTICAS DA POPULAÇÃO E DO USO DA INTERNET MUNDIAL.....145
TABELA 2 - LISTA DAS CINCO MAIORES EMPRESAS NO RANKING DE VALOR DE MERCADO.....170
TABELA 3 – RESULTADOS DE DEFINIÇÕES.....184
TABELA 4 - CAPITAIS E QUANTITATIVOS DE TÁXI.....279
TABELA 5 - NÚMEROS DO UBER E USUÁRIOS DO LYFT.....281
TABELA 6 - APLICATIVOS PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E SUAS RESPECTIVAS DATAS DE LANÇAMENTO.....282
TABELA 7- LISTA DOS PRINCIPAIS APLICATIVOS DE TÁXI E DE TRANSPORTE REMUNERADOS PRIVADOS INDIVIDUAIS QUE ATUAM NO BRASIL.....286
TABELA 8 - APLICATIVOS QUE INTERMEDEIAM A OFERTA DO TIP NO BRASIL EM 2019/2020.....287
TABELA 9 - PERCENTUAL DE VIAGENS REALIZADAS POR TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO EM TÁXIS E APLICATIVOS (EM %).....298
TABELA 10 - SISTEMATIZAÇÃO DO FUNCIONAMENTO DE APPS DE CARONA SOLIDÁRIA.....304

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE PESSOAS NO SETOR DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E DE MERCADORIAS.....182
QUADRO 1 - SISTEMATIZAÇÃO DOS QUATRO APLICATIVOS MENCIONADOS NA TRIAGEM DA TABELA 7.....288

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO **15**

1.1 PROBLEMA 23

1.2 HIPÓTESE 1 23

1.3 HIPOTESE 2 VINCULADA 24

1.4 MÉTODO E ETAPAS DA PESQUISA 24

2 MERCADO NAS CIÊNCIAS SOCIAIS 34

2.1 MERCADO NA SOCIOLOGIA E ECONOMIA CLÁSSICA 39

2.2 FUNCIONAMENTO DO MERCADO NA CONTEMPORANEIDADE 63

2.3 REFERÊNCIAS TRANSDISCIPLINARES AOS NOVOS MERCADOS 73

2.4 MERCADOS DIGITAIS E VIRTUAIS 90

3 INTERNET E SISTEMAS DE INOVAÇÕES NA FORMAÇÃO DE MERCADOS . 120

3.1 MARCO HISTÓRICO DA INTERNET NA ECONOMIA 120

3.2 SISTEMAS DE INOVAÇÃO NO MERCADO 129

3.3 CONSTRUÇÃO DA CONFIANÇA DIGITAL E INTERNET 143

3.4 CONSOLIDAÇÃO DA ECONOMIA DIGITAL 155

3.5 NOVOS NEGÓCIOS E CENÁRIOS SOCIOECONÔMICOS 166

4 ATUALIZAÇÃO DO QUADRO SOBRE ECONOMIA COMPARTILHADA 176

4.1 MODELOS DE NEGÓCIO E/OU APLICATIVOS VIRTUAIS DA ECONOMIA COMPARTILHADA 177

4.2 ECONOMIA E COMPARTILHAMENTO NAS PESQUISAS SOCIOLÓGICAS 189

4.3 COMPARTILHAMENTO SOB O OLHAR TRANSDISCIPLINAR 198

4.4 NOTAS TEÓRICAS SOBRE "COMPARTILHAR" 208

4.5 ECONOMIA COMPARTILHADA *ON DEMAND* 214

5 CONJUNTURA BRASILEIRA DO MERCADO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS - TIP 242

5.1 IDENTIFICAÇÃO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS - TIP 245
5.2 *UBER ECONOMY*: REPLICABILIDADE, MERCADOS NASCENTES E CARONA COMPARTILHADA 260
5.3 DIFERENTES APLICATIVOS DA UBER ECONOMIA NO TRANSPORTE BRASILEIRO 276

6 OFERTA SOCIAL DE CARONA COMPARTILHADA SOLIDÁRIA NO MERCADO DE APLICATIVOS 290
6.1 CARONA COMPARTILHADA SOLIDÁRIA: FATOS E DADOS BRASILEIROS. 292
6.2 UNIFORMIZAÇÃO DE JURISPRUDÊNCIA PELOS TRIBUNAIS E OUTRAS POSSIBILIDADES 322

CONSIDERAÇÕES FINAIS 331
REFERÊNCIAS 337
ANEXOS 360

1 INTRODUÇÃO

Uma das questões mais presentes sobre a formação de diferentes mercados virtuais é o contexto que envolve a oferta e a entrega do produto ao consumidor final, sabendo-se que estes são serviços oferecidos por intermédio de aplicativos (conhecidos como “apps”), na modalidade aqui assumida como *on demand*, que intermedeia a vontade de duas partes. São, assim, conhecidos como modelos de negócio, avançando sobre o ritmo acelerado. Neste sentido, constantes modificações podem ser apreciadas, dadas pelo conjunto de ferramenta de operacionalização que tais sistemas de inovação utilizam.

Há exemplos de *softwares* que operam como mecanismos de leitura sobre demandas virtuais, estes que possuem a capacidade, por exemplo, de modificar processos de trocas entre os indivíduos, ou seja, interagem diretamente no desenvolvimento das trocas sociais, alterando e transformando diferentes estruturas. Como cita Leite (2018), entres muitos autores da tradição antropológica, assim como da sociologia, uma maioria dedica-se ao reconhecimento da “importância das trocas na estruturação da vida em sociedade” (LEITE, 2018, p. 256). Neste sentido, quando se destaca o papel de um mecanismo de interação artificial inteligente, dentro dos vários segmentos de diferentes mercados, são reconhecidas sérias consequências na mudança de aspectos predominantes. Estes, assim, sendo tanto das construções sociais de atividades, quanto como das econômicas.

De acordo com o que foi citado acima, as atividades econômicas e as relações sociais na contemporaneidade, estão envolvidas na evolução das mais diferentes tecnologias de retorno, ou seja, sistematizam questões como, por exemplo, os excessos de produção que se normalizam com o avanço das sociedades modernas, assim como questões que ganharam contorno dentro de muitos campos. Nesta tese, discute-se tais pontos sob a ótica compreensiva da Economia Compartilhada, visto como um conceito ainda indefinido, mas que está em destaque, tanto no mercado como nas mais diferentes pesquisas cientificas e acadêmicas. Diante disto tudo, passou a ser integrada a ideia do uso de aplicativos de intermediação de demandas de ativos ociosos, ou seja, do compartilhamento de bens privados entre diferentes pessoas.

Buscando compreender-se os contextos que cercam o termo, essa pesquisa estabelece a análise teórica das temáticas, como a construção social dos mercados, dos sistemas de inovação e da formação da confiança por sistemas tecnológicos, dos modelos de negócio da economia do compartilhamento, da virtualidade, *internet* e das transformações socioeconômicas contemporâneas, assim como da Uber Economia, como uma modalidade que

define o arranjo de modelos que usam a repetibilidade do aspecto inovador da empresa Uber para ofertar seus produtos, identificado, constantemente, como uma modalidade da Economia Compartilhada. Entre outros pontos, tais eventos e conceitos, atualmente, encontram em novos referenciais discussões que são mais do que relevantes. Percorrendo o campo da sociologia, em especial, analisam-se os aspectos sociais e econômicos, digitais e também os aportes da sociologia da comunicação. Se encontra, assim, os elementos de conexão que tratam do reconhecer a importância do debate destas temáticas para o momento. Neste sentido, elas se formam a partir da realidade percebida destes fenômenos socioeconômicos, compreendendo que sofrem dupla influência destes aspectos, dadas em proporções importantes, que devem ser analisadas.

Desta maneira, os fatores, dos quais podem ser atribuídos um nexo de ligação para o desenvolvimento, assim como dos modelos de negócios citados acima, foram pontuados de forma explicativa, resultando na compreensão de mercados tecnicamente operados, em condição virtual, a partir da relação entre eles. Ressalta-se, desta forma, como os elementos sociais e econômicos estão conectados com outros elementos específicos, como o fator virtual, totalmente entrelaçados nas mais profundas mudanças, que muitas práticas sociais e econômicas vivenciam, hoje em dia.

O desvendar destes elementos, pela análise da sociologia econômica, em particular, ajudou a preencher lacunas, que foram abertas quando o fator de explicação destas teorias econômicas passara a centralizar suas análises apenas em fatores econômicos, como sistemas de preços e utilidades. Procura-se, assim, também contribuir contextualizando versões teóricas que explicam certas alterações das formas como a humanidade aloca, nos dias atuais, determinadas experiências, entendendo-se a concepção de diferentes dinâmicas sociais. Estas, assim, surgem pelas mais diversas transformações da humanidade, incluindo as que são respostas de períodos de alta instabilidade socioeconômica, como a crise financeira que se destacou materialmente com episódios vistos e noticiados em 2008.

Assim, a aplicação da análise sociológica para tais mercado muda o foco que é dado à racionalidade econômica, aumentando a capacidade da pesquisa em atingir-se uma totalidade introspectiva de alguns aspectos dialéticos, principalmente, sobre comportamentos econômicos. Um exemplo bem palpável são as mudanças de um mundo que buscou, na racionalidade, preencher as suas questões de segurança, como os regramentos jurídicos, em um tempo que se enxerga, agora, crescer a demanda pela oferta de atividades econômicas. Muitas vezes, a única segurança que se oferece está demarcada pela confiança dos agentes em diferentes sistemas de

inovação e da sua interação presencial, assim como a parte avaliativa dos outros agentes. No caso das caronas compartilhadas solidárias sem regulamentação específica no Brasil, balanceia-se num sistema de inovação movido pela ligação de demandas de viagens similares, assim como de perfis avaliados na prestação de serviços.

Todavia, o levantamento empírico mostrou um crescimento destes tipos de modelo de negócio, de maneira singular. Para compreender, no entanto, a progressão, é preciso olhar os alicerces, os processos e os elementos que os constituem, sem desconsiderar que há uma mudança perceptível e quantificável, a partir da inserção destes modelos, nas mais diferentes sociedades. Aspectos de ordem social, econômica, cultural, assim como de maneira política e institucional, estão presentes. Isto amplia e fomenta, gradativamente, o debate emergente e direcionado que é levantado dos interesses dos agentes do mercado, sendo nas pesquisas científicas que investigam, tanto quanto na necessidade de compreender tais instituições.

Compreender o processo de legitimação que permitiu a oferta e consumo de tais serviços, intermediados por aplicativos, assim como pelo marco regulamentário, acaba sendo algo que passa por elementos constitutivos de uma confiança digital retroalimentada. Como Giddens (1991) afirma, pelo crescimento de sistemas abstratos, um tema que gera uma infinidade de questionamentos teóricos a serem posicionados, a prática de carona é algo que ocorre em redes privadas de confiança, e que mudou, de acordo com o crescimento da oferta da atividade social dada por diferentes aplicativos, estes que conectam pessoas que nunca se viram antes na vida.

Neste sentido, uma prática social que não é nova ganha uma massificação que é destaque pela dimensão atual. Entre diferentes aplicativos envolvidos, aquele que possui mais repercussão mundial é o “BlaBlaCar”, que oferece caronas interestaduais, moldado por tecnologia e que funciona de maneira semelhante ao Uber. Este aplicativo, após 4 anos de sua entrada no mercado brasileiro, ampliou os acessos, chegando a contabilizar milhões de caronas oferecidas e efetivadas. Cerca de 90 milhões de membros foram registrados em 22 países (BLABLACAR, 2020), nos últimos anos. Outros aplicativos, como demonstram as amostras acessadas pela tese, também possuem números relevantes quando traçado comparativos com elementos de mercado, assim como a avaliação efetivada do comportamento dos agentes na sociedade brasileira, de anos anteriores da existência do modelo Uber. Para ambas as empresas, o segmento de Transporte Individual de Passageiros (TIP) é o espaço a ser observado, principalmente, diante da existência de duas categorias diferentes: as caronas compartilhadas pagas e solidárias.

Assim funciona a robotização de algumas práticas antigas, que ganham destaque agora, potencializadas pelo novo mercado nascente fomentado com as atividades econômicas de compartilhamentos, que surge como uma novidade que penetra as cidades e modifica o comportamento de acesso aos mercados. Estes, assim, preenchem segmentações e lacunas abrangentes, estas advindas das diferentes sociedades. Tornam-se, assim, emergentes e organizadas pelos aspectos que lhe foram criados, em um processo intenso histórico e social, que passou a suplantar o compartilhamento nas economias capitalistas contemporâneas, assim como expandir as possibilidades abertas da evolução massiva das Tecnologias Informacionais, em especial a Internet.

Alguns destes mercados, contudo, alcançam volume de valores financeiros, à medida que amplia os usuários, formatando modificações em padrões sociais, algo que segue sendo estabelecido pelo entendimento de compartilhamento. Nestes, passa-se a debater os véus que não revelam todos os seus mecanismos ou interesses, assim como a capacidade deles, levando em consideração o emergir de um modelo econômico que provoca profundas transformações em fundamentos sociais consolidados de economias em todo o mundo, como as garantias trabalhistas.

Em geral, conforme é provado nesta tese, existem muitos caminhos de análise das questões que envolvem todo o processo de desenvolvimento, comumente chamado de Economia Compartilhada (em inglês: *Sharing Economy*). Apesar daqueles que questionam seu potencial como algo promissor, a humanidade, em conjunto com os seus dilemas, sobre focalizar sempre em crescimento monetário e as posições do mercado mundial que alguns organismos têm atingido, ainda assim, encontram-se em conjunto, incluso na análise sociológica, aqueles que podem vê-las como representações das formas de incentivar e de manifestar as ideias da Economia Colaborativa e Solidária.

Algo fundamental, nesta reflexão, para este momento, é que é preciso compreender em que medida todo o processo de inserção e desenvolvimento destes mecanismos tratou somente de observar alterações em práticas de mercado de compartilhamento, gerando novos subprodutos como resultados, ou se isto tudo representa algo mais complexo, capaz de fomentar um entendimento amplo das mudanças nas diferentes formas de relações humanas, nas alterações em instituições, normas e regras. Ainda assim, é possível entender comportamentos e sentimentos humanos em relação à transferência da formação de confiança para sistemas de inovação.

Assim sendo, as frequentes alterações nas condições de ofertar alguns serviços básicos e tradicionais das sociedades, que atendem a lógica do fenômeno chamado da Uber Economia, apesar de não serem parte de práticas novas, podem ser enquadrados neste contexto, pois entre os serviços que mais se destacam, nota-se alguns específicos do setor de transporte, que, conforme citado com dados acima, sofreram o que a literatura chama de disrupção, tanto quanto à maneira padrão de ser ofertado, mas também na desintegração total do setor. E, ainda que isso possa ser questionado, nota-se que entre as categorias de mobilidade, se obtém algumas formas de prestação de Transporte Individual de Passageiros (TIP), através de um debate acentuado atual, que ainda não foi resolvido na sociedade brasileira, por isso, um problema a ser olhado.

A modalidade específica a ser analisada, em particular, é a carona compartilhada dada por aplicativos, que pode ser do tipo paga (regularizada) e solidária (ainda sem instrumento regulatório específico). Sendo assim, neste sentido, a oferta de carona compartilhada faz parte do comportamento a ser investigado no mercado, para compreender a problemática brasileira e argumentar teoricamente com ela, tendo como base a análise de toda a construção social de mercado na qual ela está envolvida.

Neste sentido, alguns questionamentos direcionam o andamento do texto. São eles, assim, os seguintes:

- Como o contexto atual comporta-se para sedimentar mudanças, alterando as formas de ofertar e acessar caronas compartilhadas no setor de transporte individual de passageiros privado no Brasil?
- Quais são as evidências empíricas que comprovam mudanças nesta oferta, e quais são as particularidades que podem ser evidenciadas para ressaltar a confiança nestes modelos?
- Há conflitos nestas particularidades?

Desta maneira, basicamente, o conhecimento que se busca nas páginas deste instrumento de pesquisa analítica, a fim de argumentar toda a problematização do objeto central da pesquisa, é seguido da hipótese que o estudo persegue como verdadeira.

Os dados iniciais relativos ao crescimento dos aplicativos de carona compartilhada indicam que a oferta virtual destes serviços, no Brasil, quando operacionalizada de forma virtual, resulta na expansão da aceleração da inserção de novos modelos de negócio, com potencialidade disruptiva, de caráter global, ganhando força no mercado de transporte brasileiro

a partir da inserção da Uber. Esse aplicativo, assim, gerou uma série de debates nos cenários institucionais do país, levando ao debate oficial elaborado por Mendes e Ceroy (2015), registrado sob o texto de discussão do Senado Federal nº 185. Os autores elaboraram, posteriormente, um relatório, que foi utilizado pelo núcleo de pesquisa, cuja missão é:

> Compete ao Núcleo de Estudos e Pesquisas da Consultoria Legislativa elaborar análises e estudos técnicos, promover a publicação de textos para discussão contendo o resultado dos trabalhos, sem prejuízo de outras formas de divulgação, bem como executar e coordenar debates, seminários e eventos técnico-acadêmicos, de forma que todas essas competências, no âmbito do assessoramento legislativo, contribuam para a formulação, implementação e avaliação da legislação e das políticas públicas discutidas no Congresso Nacional (Mendes; Ceroy, 2015, p.2).

Os autores deste relatório, tido como uma proposta de marco legal à "economia compartilhada e a política nacional de mobilidade urbana" (Mendes; Ceroy, 2015, p.1), mencionam o instrumento que surgiu através da necessidade emergente de debater o tema da Economia Compartilhada, no país, em um contexto mais amplo das transformações que ocorrem em diversos setores da economia. Esta posição manifesta-se, assim, em função da "entrada da empresa Uber no Brasil" (Mendes; Ceroy, 2015, p.4).

Segundo Mendes e Ceroy (2015), ainda, a inserção da empresa Uber "causou diversos debates e questionamentos nos círculos sociais e políticos do país" (Mendes; Ceroy, 2015, p.4). Nestes círculos, foram observadas opiniões divergentes quando "alguns setores afirmam a ilegalidade do serviço prestado pelos motoristas particulares por meio da plataforma desenvolvida pelo Uber", em que outros defendem a legitimidade da atividade no ordenamento jurídico do país. O estudo que analisou amplamente as condições do "fenômeno da economia compartilhada e seu impacto em diferentes mercados" (Mendes; Ceroy, 2015, p.5), concluiu sobre a necessidade de intervenção legislativa, principalmente, apresentando um projeto que buscava dar o tratamento adequado para as questões mais importantes. Além disso, sugeriram-se modificações na Lei Federal nº 12.587, de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana) e na previsibilidade de inserção do reconhecimento da categoria de transporte privado individual, ao passo do Código Brasileiro de Trânsito (CTB - Lei Federal nº 9.503, de 1997).

Anos após ano, esse debate da Lei n. 13.640/2018 ressurge, configurando-se como uma alteração à Lei de Mobilidade Urbana, que traz bases para regulamentar o Transporte Individual de Passageiros (TIP) na modalidade paga, entendendo-se ser de responsabilidade do setor público, assim como da livre concorrência.

Desta maneira, o atual debate e os conflitos em torno de aplicativos de carona compartilhada tornam-se um campo direto para análise dos dados sobre o problema da pesquisa,

que passou a ser parte essencial do mercado TIP no Brasil, em meados de 2015, com aplicativos como o BlaBlaCar.

Embora, atualmente, já existam diferentes contextos no mercado, em que os aplicativos de transporte de carona solidária atuam no espaço brasileiro, ainda há demasiada confusão quando refere-se à diferenciação dos serviços prestados, ou seja, daquilo que é ofertado e o que ocorre com o uso dos instrumentos permissivos na sua atuação. Neste sentido, a carona solidária releva-se como uma questão de ordem econômica e jurídica relevante, da mesma forma que ocorre com as caronas pagas, que também geram problemas e conflitos sociais, registrados de diferentes formas.

As instituições brasileiras, no entanto, apontam papéis definidos sobre as possibilidades jurídicas dos aplicativos, em que a expansão possibilitada é apoiada pela repetibilidade do modelo da Uber Economia, utilizando-se de diferentes formas, de diferentes jeitos, em setores diversos, em simultâneas modalidades. Ainda, em malhas intermunicipais e interestaduais, mostra-se uma enorme dificuldade, que impulsiona o questionamento da manutenção da ordem dos mercados, que se sentem prejudicados por uma "concorrência desleal".

Ao que parece, alguns fatos levam a considerar que pode haver, dentro das alterações nos instrumentos que visam criar marcos regulatórios no uso dos aplicativos de carona, dinâmicas socioeconômicas que foram geradas e podem ser vistas na integralidade do Transporte Individual de Passageiros brasileiro. Assim, mostra-se como as discussões legislativas não acompanham a evolução da replicabilidade[1], a qual o modelo inovativo do Uber submeteu seu mercado e suas ofertas. Pelo menos, isto não é visto ou evidenciado até o presente momento.

No Brasil, a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) é a responsável por regularizar, supervisionar, e, ainda, fiscalizar as atividades referentes ao transporte terrestre exercido por terceiros, em trajetos interestaduais. Neste mesmo local, atua o BlaBlaCar, um dos aplicativos de carona solidária, não sendo este, por exemplo, o responsável para assuntos de regulamentação e fiscalização intermunicipal. Neste caso, a responsabilidade dos municípios está de acordo com as diretrizes de regulamentação de Transporte Individual de Passageiros remunerado, do instrumento da Lei Federal nº 13.640/2018 (conhecido nas pesquisas como lei do Uber), que atende, por exemplo, o Waze Carpooling, outro aplicativo de carona solidária em rotas intermunicipais.

[1] O modelo é replicável, no sentido de adaptado e não totalmente copiado em todas as suas dimensões técnicas e logísticas, como foi argumentado no capítulo 4.

Entre as obrigações dos instrumentos existentes, tanto na ANTT quanto pela lei, nota-se o papel de inibir as caronas do tipo clandestinas na malha de transportes e preservar outros princípios básicos, incluindo a inibição de concorrência desleal entre os ofertantes que prejudique a ordem social e econômica. Não cabendo à nenhuma destas partes as obrigações de monitoramento da operacionalização no mercado brasileiro de aplicativos, facilitam-se, assim, as caronas compartilhadas solidárias, ainda sem regulamentação específica.

O art. 1º, IV e art. 170 *caput*, da Constituição Federal, trata sobre "os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa", assim como fundamentam o livre exercício da atividade privada, albergada pelo princípio da livre iniciativa, ou seja, amparando o exercício da atividade, independente de autorização de órgãos públicos regulatórios e de outro instrumento, este que contribui para que aplicativos como o BlaBlaCar, por exemplo, possam atuar. Uma vez que, afinal, isto tudo se autodetermina num aplicativo de tecnologia para intermediação de carona solidária, que apenas possui na fixação de preços máximos uma base igualitária para os custos da viagem, não configurando lucro.

A pessoa que irá dar carona cadastrada no BlaBlaCar, no Brasil, ao aceitar a oferta da viagem, remunera direto ao condutor do carro, ou seja, os preços não são efetuados junto ao aplicativo, que apenas conecta as demandas, gerenciando as avaliações e conflitos que possam surgir com a prática. Com os mesmos procedimentos, atua também no mercado brasileiro o Waze Carpooling, porém apenas para viagens intermunicipais. Pode-se, assim, entender-se que há um descompasso da lei no acompanhamento das mudanças, questionando aquelas que exigem diferentes e aceleradas formas de ofertar o serviço de carona compartilhada? Caso isto se confirme, seria esta a causa acelerada da replicabilidade destes modelos no mercado?

Por fim, o que o trabalho propõe é a análise de um complexo processo que permite que a inserção de aplicativos, estes que utilizam a base de inovação advinda da Uber Economia, provocando conflitos sociais, dados aos desentendimentos que geram uma ordem econômica vigente. Tudo isto, portanto, tem um espaço não pelo descompasso das leis em si, que confundem e comprometem a própria fiscalização institucional, mas porque são mercados que legitimam, em primeiro nível, uma perspectiva disruptiva global, inserindo-se nas demandas locais.

A replicabilidade de modelos de aplicativos, portanto, de Transporte Individual de Passageiros, baseada no modelo de inovação lançado pelo Uber no Brasil, impulsionado para a diversificação dos aplicativos que oferecem carona compartilhada, em uma das modalidades

que é a solidária. A transformação dos padrões, assim, pode ser mensurada pelo crescimento anual da oferta e do número de usuários que a utilizam.

Os dados mostram, assim, que independente da modalidade, nos últimos cinco anos, tal crescimento tem sido ascendente, mesmo quando não há regulamentação específica que faça a definição. Nestes casos, atua-se em via de regra pela Constituição Federal de 1988, que garante o direito à livre associação, livre iniciativa e livre concorrência. Sua legalidade, no entanto, não impede que acusações de carona clandestina e concorrência desleal sejam formalizadas na sociedade, indicando a existência de impactos sociais relativos à oferta destes aplicativos.

Sabendo-se de tudo isto, observa-se nos descompassos dos instrumentos regulatórios padrões, aos modelos de negócio emergentes da inovação da Uber, na oferta de carona compartilhada, um fator determinante ao desequilíbrio na ordem econômica e social, apontados por estes agentes do mercado, mas não de um jeito definitivo. Uma vez que a oferta de mercado para a utilização dos serviços de carona solidária insere-se no Brasil sem impedimentos legais imediatos, e, até o momento assim permanecem, ocupando-se um espaço em que a legitimação ocorre antecipadamente, pela confiança digital que o sistema abstrato captura e apresenta. Desta maneira, insere-se mundialmente, devido ao sucesso do modelo inovativo lançado pela Uber, o desenvolvimento independente das peculiaridades locais e da sua legitimidade junto às sociedades.

Todas essas questões, por si só, impulsionam o aparecimento dos primeiros conflitos, como ocorreu de imediato no caso do Táxi e Uber, produzindo impactos sociais que alteram a ordem social e econômica, mesmo em contrapartida dos padrões regulamentados.

1.1 PROBLEMA

Com a proliferação dos modelos de inovação vistos nos aplicativos de transporte da Uber Economia, que intermedeiam a oferta do Transporte Individual de Passageiros (TIP) na categoria privada, intensificaram-se as alterações na ordem social e econômica da sociedade brasileira, gerando constantes conflitos entre os agentes, autoridades públicas e sociedades?

1.2 HIPÓTESE 1

Eles inserem-se a partir da transferência da confiança interpessoal para sistemas abstratos, representados por modelos de inovação tecnológica atuais, potencializando a

disrupção nos mercados, ao conduzir comportamentos de aceitação social, garantindo a entrada e legitimação destes negócios na economia, antes mesmo de regulamentações específicas.

1.3 HIPÓTESE 2 VINCULADA

Desta forma, os imediatos desequilíbrios provocados pela construção social desta oferta de serviços de transporte alteraram o mercado TIP brasileiro, advindo, assim, destes processos de confiança e legitimação, em sistemas de inovação mundial, que ao serem inseridos, geram descompassos legais, que podem ser vistos nos conflitos judiciais movidos por diferentes agentes participantes destes mercados, nas defesas de permanência destes modelos como benéficos para a sociedade. Os modelos, todavia, não podem ser vinculados à uma empresa específica (Uber, no caso), mas à repercussão e aceitabilidade mundial, que valida os mecanismos de repetitividade de seus processos de inovação.

1.4 MÉTODO E ETAPAS DA PESQUISA

A palavra "análise" pode ser aplicada com a intenção de falar sobre a decomposição do fenômeno, em seus elementos constitutivos, sendo este um dos procedimentos utilizados para compreender-se as amplas facetas da realidade (LOPERA ECHAVARRÍA, 2010). É, assim, uma palavra que apresenta prefixo e sufixo derivados do grego, cuja decomposição é dada por *Ana* e *Lýsis*, formando um contexto que costumava ser utilizado ao descrever uma "situação ou de um objeto em seus elementos mais simples, com a finalidade de resolver, esclarecer a situação ou o objeto por meio da dissolução do todo em suas partes menores" (Bezas, 2012, p. 319).

Quando uma pesquisa parte da análise, significa que será objetivada pela compreensão das partes, a partir de um determinado objeto, podendo buscar pelas ferramentas necessárias para obter o melhor resultado possível. De maneira introdutória, a análise passa por perceber a realidade, e, nesta percepção, está uma forma de identificar os fenômenos e seus problemas.

Sobre isso, o uso crescente de aplicativos diferentes para conseguir carona compartilhada, no setor de Transporte Individual de Passageiros de segmentos diferentes, é parte de um dado estatístico registrado em pesquisas de consultoria (Social Miner, 2021), para divulgação de resultados de empresas do setor (BLABLACAR, 2021). No Brasil, em 2019, cresceu o acesso de novos usuários à diferentes aplicativos de carona (ESTADÃO, 2019).

Alguns números divulgados pela empresa Comuto S.A. (razão social do BlaBlaCar) mostraram que, durante a pandemia, entre os meses de março e junho, houve um crescimento considerável, em março e junho de 2020, com picos da pandemia da Covid-19, foram feitos 408 mil e 337 mil *downloads*, respectivamente, nesses períodos. Desta maneira, obtém-se uma média de 30 mil novos usuários semanais cadastrados. A empresa, recentemente, comemora o número de 30 milhões de caronas oferecidas no país (BLABLACAR, 2020).

Os fatos ditos acima representam a existência de um mercado novo e em crescimento, apontando uma realidade mutante, que reinventa a própria forma de acessar as ofertas. Para aprofundarem-se os estudos dos fenômenos dentro das construções destes mercados, partiu-se da identificação de um problema relacionado à experiência prática, estabelecendo-se uma hipótese e traçando-se um caminho: o método. Essas decisões da pesquisa, assim, foram fundamentadas nos tópicos abaixo.

a) Construção da pesquisa e decisões sobre o Método

Definir o método da pesquisa é o que traz consistência científica aos resultados encontrados. Como propõe Gil (2008), o conhecimento possui muitas faces, assim que "para que ele possa ser considerado científico, torna-se necessário identificar as operações mentais e técnicas que possibilitam a sua verificação(...) determinando o método que possibilitou chegar nesse conhecimento" (Gil, 2008, p.27).

Neste sentido, a escolha do método, na ciência, é a definição do caminho que levará à um determinado fim (Gil, 2008). Todavia, o conjunto de procedimentos, formado nas condições intelectuais e técnicas, atende de acordo com este "fim", então, não há um método universal para isso. Quando se trata, por exemplo, de fenômenos associados à realidade social, Cohn (1997) destaca que:

> A realidade social só pode ser conhecida quando aqueles traços seus que interessam intensamente ao pesquisador são metodicamente exagerados, para em seguida se poderem formular com clareza as questões relevantes sobre as relações entre os fenômenos observados (COHN, 1997, p. 8).

Estas orientações dadas por Cohn (1997) ressaltam que a realidade social, todavia, só poderá ser compreendida a partir do contexto, delimitando traços exagerados por supor-se que estes são específicos. Um exemplo é, assim, pensar que no mundo contemporâneo, modificado constantemente pelo uso de inovação e tecnologias, os fenômenos que a compõem apresentam,

muitas vezes, uma natureza social complexa, que resultam em dados quantitativos analisados qualitativamente.

Nesta perspectiva, poderia pensar-se na abordagem da pesquisa. Embora tanto a pesquisa qualitativa quanto a quantitativa tenham por objetivo, em linhas gerais, abordagens que buscam refletir o esforço do pesquisador na "descoberta de novas informações ou relações e para a verificação e ampliação do conhecimento existente" (Godoy, 1995, p. 58), elas possuem formas diferentes de ocorrer. A qualitativa, por exemplo, costuma colocar toda sua atenção no caminho, enquanto a quantitativa apega-se na transposição de acontecimentos, pela avaliação de dados numéricos, estas condutas, deste jeito, fazendo com que o problema possa adquirir contornos diferentes.

Desta forma, a pesquisa de abordagem qualitativa, como propôs Godoy (1995), não se estrutura na necessidade de enumerar ou medir os eventos que são estudados, tão pouco parte de controles estatísticos para gerar uma análise de dados. Ela está apropriada com interesses amplos, que conduz às definições da maneira que o estudo se desenvolve. Existem formas diferentes de constituir a pesquisa qualitativa, pois deve-se considerar as abordagens e subtipos de pesquisa que ela pode assumir.

Considerando que há fatores que podem levar para perspectivas diferentes na análise qualitativa, a aplicação do método baseia-se no processo pelo qual ela foi construída, ao invés de considerarem-se somente o resultado ou o produto obtido. Isto mostra que, em geral, a análise qualitativa busca a investigação sobre como "determinado fenômeno se manifesta nas atividades, procedimentos e interações diárias" (Godoy, 1995, p. 63), não somente na avaliação de resultados dados.

A pesquisa quantitativa, neste sentido, procura trabalhar com questões estáticas construídas cientificamente, além de também as hipóteses, buscando padrões numéricos que possam ser relacionados aos conceitos. Minayo (1996) ressalta, assim, que a aplicação deste tipo de abordagem à análise sociológica precisa trabalhar na observação de algumas questões, como "a sua possibilidade de esgotar o fenômeno social" (Minayo, 1996, p.30).

Observa-se como há algumas limitações para os métodos, estes sendo aqueles que possuem instrumentos que podem ser esgotados, diante da necessidade de construir uma análise profunda sobre determinado fenômeno. Uma vez que algumas atividades humanas, assim como sua realidade social, são formatadas pela formação de comportamentos dos agentes e seus contextos, uma pesquisa rápida não poderia analisá-los, sem um quadro de referências, que se compõe por diferentes níveis de dados. Ou seja, contextualizar as estruturas do qual "os

indivíduos interpretam seus pensamentos, sentimentos e ações" (Godoy, 1995, p. 63), precisando-se estar em conexão com a realidade estabelecida por dados quantitativos. É na argumentação, assim, destes dados, junto à contextualização, que reside a capacidade da pesquisa.

Isto posto, ao aplicarem-se tais compreensões sobre método e abordagem da pesquisa, observa-se a limitação que o trabalho ganharia se houvesse a necessidade de escolher uma ou outra, por tal, buscaram-se métodos que fossem capazes de aproximar a pesquisa da intenção em apontar o problema, mas também para construir um conhecimento empírico sincronizado com a articulação analítica de um universo de questões, conceitos e teorias que fundamentam os resultados encontrados. Em uma passagem do livro de Habermas (1983), foi encontrado no apêndice final a descrição de um método que procura desenvolver uma "realidade estruturada" a partir da análise de um determinado fenômeno:

> Embora sem a preocupação com a elaboração de leis gerais do suceder histórico, integra-se no âmbito de preocupação da ciência empírico-analítica: na preocupação de uma descrição de uma realidade estruturada, assumindo ante a mesma uma postura teórica (HABERMAS, 1983, p.302).

O método empírico-analítico, segundo Montoya (2015), possui a capacidade de trazer à pesquisa uma explicação mais objetiva. Revelando-se, assim, adequado para aqueles estudos científicos que buscam explicar adequadamente o fenômeno particular estudado, a partir da experiência. Ou seja, é um método baseado na observação da realidade dada pelos fatos empíricos, que também busca pela análise dos próprios eventos e fenômenos para seus resultados.

Montoya (2015) ressaltou, no entanto, que este método também apresenta potencialidades limitadas que podem ser prejudiciais por incorrerem em simplismo. Todavia, apresentou-se como correção a necessidade combinação de outras abordagens investigativas que ampliem seu ponto de visão, como a pesquisa descritiva ou exploratória, desmistificando a crença de que a explicação, dada a totalidade de uma realidade, poderia ser delegada para uma única abordagem. Neste âmbito, a autora afirma, portanto, que não é possível que uma visão investigativa seja capaz de explicar todo o fenômeno.

Igualmente considera-se, de acordo com Rodrigues *et al* (2019), para o qual "a versatilidade no emprego de métodos é uma característica possível das pesquisas científicas" (Rodrigues *et al.*, 2019, p.77) possível de ser utilizada, exatamente quando existem diferentes etapas metodológicas, visando alcançar um objetivo específico até chegar ao geral, que se unem

para operacionalizar “a resolução ou compreensão significativa da problemática inicial que motivou o interesse do pesquisador” (Rodrigues *et al.*, 2019, p. 77).

O método empírico-analítico é utilizado, neste sentido, como um caminho que parte da identificação empírica do problema, tomado mediante alguns dados, percorrendo uma análise para fundamentá-lo. Assim, esses dados podem ser partes de eventos, estatísticas ou assumir outras formas, como a constatação de processos judiciais que apontam para um determinado problema social. Assim, também se atende por ajudar a conectar o conhecimento empírico à explicação da própria experiência.

Uma forma semelhante à descrição do método empírico-analítico foi encontrada por esta pesquisa, voltada para construir um instrumental para sociólogos e outros profissionais da área das ciências sociais. Desde 2017, existe na Alemanha, sobre diretrizes da *Universität Mannheim* (Universidade de Mannheim) e da *Akademie für soziologie* (Academia de Sociologia), uma associação profissional, dedicada ao desenvolvimento de cientistas sociais que procuram ensinar e aplicar conhecimento na prática profissional e acadêmica, com a finalidade de construir o campo sólido de pesquisa, cujo método pertence à abordagem pertencente da sociologia empírica-analítica (Akademie für Soziologie, 2019).

O programa da sociologia analítico-empírica (AES) possui a “missão de olhar as sociedades e os processos sociais em sua totalidade e não apenas em seus aspectos isolados” (Akademie für Soziologie, 2019, p.1, *tradução do autor*). Assim, se diz que o método aplicado para tal caminho busca a precisão analítica e a pesquisa empírica guiada pela teoria. Estes procedimentos científicos são padrões, embora se ressalte que há uma diferença fundamental que a distingue das ciências naturais. Esta é a noção que as estruturas e processos sociais atuam como resultados dos processos e construções da interatividade de sujeitos atuantes, que são “culturalmente moldados e propositalmente atuam como objetos que podem ou não reagir em achar a ciência social dentro destes” (Akademie für Soziologie, 2019, p.1, *tradução do autor*).

Neste sentido, a definição de termos e conceitos na análise sociológica, por exemplo, lida com este problema em específico, apontado também por Giddens (1993). A escolha do método na Sociologia é importante, porque parte exatamente da formação de quadros de conhecimento, a partir da análise sociológica que está sendo dada a partir de um "mundo pré-interpretado, em que a criação e reprodução de quadros de sentido é uma condição própria daquilo que ela procura analisar” (Giddens, 1993, p. 166), algo que, geralmente, não persegue a produção do conhecimento das ciências naturais. Neste sentido, a dificuldade é apresentada pela existência da dupla hermenêutica que está nas ciências sociais, que, segundo o autor, foi

também mencionada por Schultz como "postulado da adequação", seguindo as ideias dispostas por autores como Weber.

Giddens (1993) sugeriu que uma forma de reduzir essa dificuldade é que os cientistas sociais observados sejam capazes, em primeira instância, de aprender conceitos leigos, e, para isso, precisar-se-ia penetrar hermeneuticamente na forma de vida cujas características deseja analisar ou explicar. Ao definir o método analítico-empírico, propõe-se, portanto, uma combinação da abordagem analítica e do conhecimento empírico. Ou seja, a produção de trabalhos que não atendem a nomenclatura de teóricos puros, tão pouco de teóricos puramente empíricos, acaba resultando em um conteúdo que, sim, olha os fatos à luz da teoria. Isto implica, portanto, dizer que sistematizar a compreensão do problema a partir da divisão conceitual dada, em aspectos individuais, ajuda na ordenação lógica, oferecendo uma configuração explicativa aos fenômenos e às relações sociais que se apresentam, principalmente, sob multicamadas que são desordenadas, opacas e complexas.

A aplicação do método recorre, primeiramente, na abstração de alguns detalhes para extrair ligações teóricas. Assim, "os pesquisadores devem vincular as partes integrantes dos fenômenos, seguindo critérios analíticos. Portanto, é necessário definir claramente todos os termos e conceitos, especificando minuciosamente as relações funcionais entre eles" (Akademie für Soziologie, 2019, p.1, *tradução do autor*). Considerando para isso que "as crenças e conclusões normativas pertencem à realidade social" (Akademie für Soziologie, 2019, p.2), e, desta forma, se obtém as questões-chave da pesquisa sociológica.

Ao considerarem-se os aspectos citados como peças construtivas do método, os pesquisadores que utilizam o método da AES entendem que a pesquisa empírica só pode aproximar-se da verdade, mas que não há justificativa para a verdade. De último jeito, esta precisa ser combinada com o esforço de considerar todos os possíveis aspectos teóricos, substantivos e empíricos, sendo estes relevantes para resolver os respectivos problemas, que venham estes a ser encontrados na pesquisa. Por isso, utiliza-se também, com frequência, a troca contínua com disciplinas vizinhas, o que torna a pesquisa, em partes, transdisciplinar. Tal posição, é condição essencial, pois ela pretende superar a unilateralidade das diferentes abordagens e paradigmas. Assim sendo, encontram-se caminhos para que seja possível integrá-los aos modelos mais abrangentes, conduzindo ao entendimento de que o conhecimento se nutre de desenvolvimentos cumulativos, dados sobre avanços de longo-prazo, possíveis pela posição de fortalecimento às ciências sociais.

b) Etapas da pesquisa

A tese está construída pela união de cinco capítulos, que combinam o método analítico-empírico à pesquisas do tipo descritiva e exploratória. Trabalhando-se, assim, com as formas de descrições, comparações, e, ainda, esclarecimentos (Wildemuth, 1993). O capítulo 1 foi orientado pela pesquisa descritiva, que buscou aprofundar a compreensão de fenômenos que foram essenciais à compreensão contemporânea sobre a formação do mercado, observando-os dentro de uma perspectiva que considerou as ações dos indivíduos, dos grupos e/ou das organizações e instituições, dado seu ambiente e contexto social. Buscou-se, assim, nas referências bibliográficas clássicas e atuais uma forma de mostrar a compreensão dos mercados, a partir de um período que sedimentou um entendimento para esta instituição. Descrevendo e pontuando debates, desta maneira, sobre importantes questões, como a racionalidade e outras noções de mercado, tais como construções sociais, advindas da análise sociológica. É, deste jeito, um caminho para introduzir as temáticas teóricas abordadas nos capítulos II e III.

Este tipo de levantamento é, portanto, baseado em referências e na análise de dados empíricos, segundo Guerra (2014), que não visa elaborar precisamente um material. Sua preocupação, assim, é ter como base a representatividade numérica, as estatísticas e generalizações, ressaltando todas as possíveis relações lineares de causa e efeito, ainda que se possa fazer em um ou outro momento. O seu foco está, assim, nas compreensões analíticas sobre os fenômenos e os eventos correlacionados.

O foco, portanto, é a pesquisa exploratória e também explicativa (apenas no sentido de identificar alguns fatores que impactaram no fenômeno), pois este tipo de pesquisa acaba por ser relevante para a estruturação sistemática do fenômeno, neste caso, sobre o mercado, diante da interpretação da relação, assim como das significações que foram sendo determinadas pela composição dos indivíduos e da sociedade, por empenhar-se na revisão dos conceitos, assim como dos pressupostos estabelecidos neste caminho.

Os capítulos II e III apresentam processos semelhantes, todavia, no capítulo II, apresenta-se um relevante levantamento de dados empíricos, valores de mercado e porcentagens de impacto, sendo importante para traçar um panorama atualizado das mudanças que constituem quantitativamente a realidade de alguns mercados. Acompanha-se, deste jeito, a pesquisa histórica, cuja função é conectar o surgimento de determinados fenômenos, seja da internet ou das noções de transformação que são alocadas nas revoluções que impulsionam a constituição e seu uso. Deste jeito, acelera-se exponencialmente dentro de um quadro maior de

transformações sociais, que se correlacionam com a aplicação de diferentes sistemas de inovação tecnológica.

O capítulo III busca, através das pesquisas, mostrar a relevância de entender a evolução do conceito de Economia Compartilhada, traçando discussões a partir de diferentes posições, assim como da abordagem, que, de certa forma, procura mostrar como ele foi envolvido por um conhecimento leigo, criado sobre posições de interesse do mercado, advindas pelo oportunismo visto diante da necessidade que se criou pelas condições econômicas pós-crise, como explica Castells (2019) e Abramovay (2016). Outras questões teóricas também foram discutidas, como a aplicabilidade da teoria dos jogos de linguagem de Wittgenstein (2000) e a ideia de ganho oferecida por Prince (1975).

Os capítulos IV e V, do mesmo jeito, são relativos ao conhecimento empírico que se buscou em diversos dados, mostrando a formação e entendimento do que, atualmente, compõem a oferta de carona compartilhada por aplicativo, assim como as margens para impactos sociais relativos à esta construção, em oposição ao ambiente institucional, econômico e social que hoje se apresenta no país. Eles trazem, dentro do possível, todas as comprovações necessárias para a detecção da problemática, assim como da hipótese aplicada por esta tese.

c) Fontes utilizadas na pesquisa

Como Pereira (2020), informa:

> A atividade científica produz um conjunto inabordável de resultados, muitas vezes contraditórios, sobre os mesmos temas e problemas. É, por definição, um domínio de altas complexidades. Imaginem pelo menos dois séculos de produção que avança e se potencializa com transformações no campo das relações sociais e inovações técnicas e tecnológicas. Embora se pretenda buscar alguns acordos em torno das dimensões epistemológicas e metodológicas que legitimam a produção científica em diferentes domínios e campos de saber, raramente encontramos acordos suficientes para escapar aos dilemas e aos debates. A história da "Ciência" e das ciências se avoluma em nossos arquivos (Pereira, 2020, p.1).

As fontes da pesquisa são referentes à todo o material necessário, como sugeriu Mattos (2020) na "busca de respostas a respeito de fatos ou de fenômenos ainda não respondidos". Elas precisam ser suficientes para que o pesquisador cumpra o rigor científico que o método da pesquisa sugere, ainda que leve a pesquisa a ultrapassar a compreensão imediata da realidade pesquisada.

É a inquietude sobre determinado tema que leva o pesquisador aos primeiros passos para explorar o seu objeto. Nesta enseada, começa todo o levantamento necessário para imergir

dentro do campo e área, a fim de delimitá-los. No caso desta pesquisa, as primeiras fontes não surgiram pela abordagem direta ao objeto que hoje está exposto nesta tese, mas pela supressão de retirá-lo dos debates de uma temática instigante, ainda emergente, que havia aparecido em um tema de conversa acadêmica no mestrado, diante dos modelos de inovação disruptiva dados pelo surgimento de novos aplicativos, a partir do Uber.

Desta forma, trata-se da curiosidade sobre a formação de novos mercados, assim como de seus mecanismos de ajustes que fundamentam a oferta de aplicativos que surgem a partir do Uber. Quando estes diálogos começaram, pouco se comentava sobre a Uber Economia ou seus modelos de Uber, no entanto, já havia questões abertas relativas à oferta, assim como do consumo mundial que se sedimenta por alguns aplicativos que apresentam modelos de inovação, em seus negócios, com características muito semelhantes, entre elas, a "disrupção" de mercados. Esse foi o ponto de partida desta tese: as inovações disruptivas e as questões à ela desenvolvidas. Os primeiros materiais da pesquisa que foram analisados foram do trabalho do professor Christensen (1997; 2006), que desenvolveu o conceito de Inovações Disruptivas.

Logo, fala-se de mercados modificados disruptivamente que alteraram comportamentos das sociedades, tanto na forma de fazer algo, quanto dos aspectos de confiança em padrões antigos, sendo estes dos elementos envolvidos nesses novos modelos, que ganham a confiança das pessoas. O caso específico do Uber é bastante comentado, ao passo que Christensen *et al*. (2016) ajusta a sua teoria para mostrar que ele não era parte de uma inovação disruptiva, assim como o mercado entendia de forma diferente, levando estes autores à um intenso debate sobre o que realmente poderia ser dito como disruptivo.

Todas estas discussões, no entanto, não respondem à questão central: cada vez mais, esses aplicativos são, antecipadamente, legitimados em mercados locais, mesmo sem qualquer indício de regulamentação padrão? Esse contexto, inclusive, explica a entrada dos aplicativos, considerados como parte de empresas de tecnologia, que penetram mercados, encontrando barreiras que o impedem de atuar. No Brasil, a própria Constituição Federal garante a liberdade de atuação, quando defende a livre iniciativa e livre concorrência, dado pelo art. 170º, inciso IV do texto (BRASIL, 1988).

Os noticiários da época mostravam como as pessoas pareciam confiar em pegar caronas compartilhadas em carros de desconhecidos, não regulamentados por padrões institucionais brasileiros, como era o táxi, gerando conflitos que implicam na ordem econômica e social. Mostravam os jornais, assim, as pessoas que têm se submetido à uma nova forma de oferta no setor de transporte privado, levando ao crescimento exponencial do modelo. Certos riscos eram

destacados na época, assim como noticiados em jornais de grande repercussão (FANTÁSTICO, 2015). Ainda assim, o movimento continua até os dias atuais, em que se fala sobre Uber Economia (Smith, 2016; Valenzuela, 2017; Mansur, 2018) e Uberização (Hill, 2015; Antunes, 2020).

Essas foram as motivações e fontes iniciais, o que foi seguido pela busca por referenciais que explicam o fenômeno, a partir da constatação de um problema: não é exatamente o Uber, mas o seu modelo que movimenta a confiança das pessoas e as inclinam a consumir a partir desta nova forma de ofertar no mercado, o que resulta em conflitos sociais entre as categorias e mercados, que impactam diretamente na sociedade. Assim, se ganha corpo com uma economia de compartilhamento. É possível, deste jeito, fazer uma análise sociológica desse fenômeno? A pesquisa partiu desta identificação, buscando em sociologias que podem ter aportes que compreendem a formação de mercados, sem ignorar os elementos que ali estão colocados. Foram encontrados, desta maneira, trabalhos em três áreas, de um jeito preciso: a sociologia econômica, a sociologia digital e a sociologia da comunicação (com ênfase nos estudos sobre Internet e TIC´s[2]).

Outras áreas também foram consultadas, como a administração e a ciência da computação. Durante os dois primeiros anos, também se buscou dados sobre os principais aplicativos que estavam no mercado brasileiro de transporte, além de acompanhar-se o crescimento mercadológico do uso de internet e das empresas de tecnologia.

Nos último dois, todavia, um mercado em especial foi identificado, também como propulsor de conflitos sociais e debates, interessante pela dificuldade de conceituar, regular, e, ainda, definir ou mensurar os ganhos econômicos, embora a plataforma seja apenas a mediadora. Há, neste sentido, um mercado que se forma e ganha corpo na sociedade, com o crescimento acelerado de usuários cadastrados, caronas oferecidas e novos aplicativos que seguem o modelo da Uber Economia, surgindo no mercado. De um jeito transcendente, este não atende ao mercado remunerado de Transporte Individual de Passageiros, como o Uber e outros, mas ao mercado de caronas compartilhadas solidárias, em diferentes nichos. As fontes das pesquisas, desta forma, foram adicionadas para compreender as diferenças, os sistemas de legitimação e regulamentação, os conflitos e impactos sociais existentes. Usa-se, além de referenciais e dados financeiros do mercado, muitos outros materiais disponíveis, como leis, processos judiciais, relatórios de consultorias e pesquisas institucionais, em adendo à informações jornalísticas, que mostraram o comportamento da oferta desse mercado emergente.

[2] Trata-se de um conjunto de recursos tecnológicos que utiliza tecnologia da informação.

2 MERCADO NAS CIÊNCIAS SOCIAIS

Como formam-se os mercados? Um questionamento introdutório para desenvolver a compreensão do debate sobre como construiu-se, expandiu e projetaram-se os relativos impactos integrados na formação e nas alterações das ofertas dos serviços de transporte de passageiros brasileiro, o campo de estudo deste instrumento, com ênfase na recente inserção de aplicativos nacionais[3] que fornecem carona compartilhada solidária.

Convencionou-se, assim, pensar mais sobre como a inserção de um modelo de inovação que revolucionou as formas de oferta de serviço de transporte individual, no mundo, ao utilizarem-se aplicativos de compartilhamento de carona, como segmento deste mercado. Uma instituição que, hoje em dia, é moldada por tecnologias que interagem junto à uma economia que é globalmente ativa.

As revisões da literatura trazem questões genéricas, mas necessárias, que são definidas na insistência de lidar com o complexo, provocando debates e desafios às ciências sociais, nas mais variadas áreas e espaço/tempo. É nelas, também, que se realça o pressuposto que as tentativas de alguns campos possuem em sintetizá-las em teorias, de alguma forma, lidando com uma lógica comportamental, pela formação dos mercados com fins analíticos, levando ao caminho das contradições e discórdias teóricas. O que não permite, muitas vezes, uma definição exata sobre o termo.

Para "ir além da, já evidente, inserção dos mercados na sociedade" (Wolffenbüttel, 2021 p.216) é necessário buscar uma rota que consiste na sistematização da literatura e no fornecimento de certos critérios que permitem ao pesquisador compreender as dinâmicas do mercado, sendo "seus fatores de transformação e suas formas de regulação" (Wolffenbüttel, 2021, p.216) existentes em perspectivas atualizadas da realidade. Este trabalho, em critério, pode ser iniciado pela releitura de antigos fundamentos, como formas de trazer "novas interpretações sobre o conceito e contribuições para o debate teórico" (Wolffenbüttel, 2021, p.216), mas não pode aquietar-se neste percurso.

Weber (1978), há mais de um século, realizou uma prévia interpretação sobre o mercado, distinguindo, de forma conceitual, os elementos que lhe dariam forma para pensar e sintonizá-lo compreensivamente, do ponto de vista econômico e sociológico:

> A Market may be said to exist wherever there is competition, even if only unilateral, for opportunities of exchange among a plurality of potential parties. Their physical assemblage in one place, as in the local market square, the fair (the "long distance

[3] Como foi mostrado no capítulo 4 e 5 alguns aplicativos da modalidade são restrito a público específicos.

> market"), or the exchange (the merchants' market), only constitutes the most consistent kind of market fonnation. It is, however, only this physical assemblage which allows the full emergence of the market's most distinctive feature, viz., dickering. [...] From a sociological point of view, the market represents a coexistence and sequence of rational consociations, each of which is specifically ephemeral insofar as it ceases to exist with the act of exchanging the goods [...] The completed barter constitutes a consociation only with the immediate partner. The insofar as the potential partners are guided in their offers by the potential action of an indeterminately large group of real or imaginary competitors rather than by their own actions alone. The more this is true, the more does the market constitute social action Weber, 1978, p. 635-636).

A noção de Weber (1978) é de que o mercado não é determinado por um espaço físico, mas por qualquer campo em que há competição, no sentido pacífico, de trocas, definido por compromissos de interesses e comunicação. Também é revelada a sua preocupação em investigar um tipo de mercado desenhado por um longo processo histórico, como ressalta Swedberg (2005), mostrando uma rota coerente para aqueles que procuram compreender o mercado, nos dias atuais.

Os mercados capitalistas são analisados, por Weber (1978), como parte de uma construção histórica. Poder-se-ia propor que tal continue a ser uma questão, esta com a mesma relevância para os mercados atuais. A literatura universal sobre mercado revela, assim, uma construção de questões ambíguas[4], em que o início deste capítulo se esforça para discorrê-la. O dicionário *online* de língua portuguesa define, portanto, ambíguo como: "que contém ou pode conter múltiplos sentidos, não apresentando um único sentido". Fligstein e Dauter (2012) partem desta questão conceitual da linguagem, exatamente para mostrar os paralelos gerados pelas variadas tentativas de resposta sobre o que são mercados. Wolffenbüttel (2021) acredita, deste jeito, que as diferenças são em "alguns casos de ordem epistemológica", não levadas em consideração.

De fato, alguns aportes, nas suas construções, não consideram como legítimas as contribuições que estão em outros campos, à menos que para críticas. Ignorando-se, assim, que foram tais possibilidades de verificar os diversos esforços atribuídos à produção de sínteses e balanços teóricos sobre mercado, um tipo de guia para sua própria construção.

A correção da postura, em um trabalho teórico, implica em mergulhar nas "diferentes concepções de mercado como mecanismo autônomo de alocação de recursos (economia neoclássica) e mercado como instituição social historicamente situada (economia heterodoxa e sociologia clássica)" (Wolffenbüttel, 2021, p. 216). E, ainda, de acordo com os campos mais

[4]Em oposição ao modelo tradicional, cuja estrutura física (espaço material) para negociação dos bens e serviços é condição de existência.

recentes da Nova Sociologia Econômica, com abordagens mais relacionais (Granovetter, 1995) e releituras de clássicos (Swedberg, 1999; 2003, 2009).

Fligstein e Dauter (2012) discorreram, deste jeito, sobre a seguinte hipótese para afirmar que a separação teórica que foi estabelecida, muitas vezes, produzindo e questionando dois problemas fundamentais: (1) "porque muitos pesquisadores usam conceitos similares, mas os identificam por termos diferentes, gerando confusão sobre o grau em que se está dizendo coisas diferentes" (Fligstein; Dauter, 2012, p.3). Desta forma, acabam por gerar um contexto, em que boa parte do que é produzido vira sobreposição conceitual, mascarada pelo uso de jargões, assim, definindo isso como perspectiva privada, quando, na verdade, estão produzindo mais do mesmo; e (2) "na medida em que os estudiosos estão realmente dizendo coisas diferentes, é difícil avaliar o quanto suas perspectivas teóricas são complementares ou contraditórias. Quando um ponto de vista complementa outro, a teoria avança" (Fligstein; Dauter, 2012, p.3). Portanto, é do interesse deste capítulo buscar um caminho em que se considere, para as variáveis macro da pesquisa, importantes pontos de serem compreendidos, assim como uma abordagem que não exclui perspectivas teóricas, por relativa contribuição, também estando no centro de toda e qualquer reflexão, precisamente, sobre a construção de mercados.

O papel da economia política desenvolvida nos anos de 1960, por exemplo, busca discutir formas de explicar como países economicamente subdesenvolvidos podem buscar desenvolvimento, desta forma, como explicam Fligstein e Dauter (2012), traçam-se discussões que pretendem avaliar "as ligações entre Estados, legislação e mercados, assim como a emergência histórica de sistemas de governança" (Fligstein; Dauter, 2012, p.4). Os autores propõem, assim, algo que não se discute, por exemplo, a compreensão de regulamentação do mercado, sem compreender as questões propostas, essencialmente, para Adam Smith, neste sentido.

Visto a abrangência que isto poderia conduzir, considera-se, por opção lógica, contribuições da literatura econômica do século XX, que são construídas com foco no debate sobre o mercado. Friedrich Hayek (2007), por exemplo, teve seu peso frequentemente citado e ativo na definição do termo "mercado", sendo apontado por construir uma teoria de sociedade que observou as organizações de sociedades contemporâneas, como aquelas cuja ordem espontânea é o próprio mercado. Todavia apenas observar tal sintetização exclui ver como a ideia de Hayek (2013), considerada inédita na época, encontra bases em uma literatura, em que debates se respaldam na economia, assim como igualmente na sociologia. Quais espaços, então, estão preenchidos por estes campos em sua obra?

Obras de Hayek, como aquela com o título "O Uso do Conhecimento na Sociedade" (2013), trazem elementos que permitem pensar em um estudo do pensamento econômico e social, em que poderia ser possível encontrar aspectos institucionais ao estabelecerem-se conexões entre a teoria deste autor na análise de fenômenos sociais, assim como dos elementos propostos pela nova sociologia econômica (NSE), quebrando a ideia geral de que precisa-se de uma produção dos dois conhecimentos em uma tendência antagônica. Revisões, desta obra, poderiam ser pontuadas como complementares, ao invés de excludentes.

Os aspectos que poderiam ser revistos sobre a posição de Hayek (2007) tratam sobre o papel do sistema de preço interpretado por alguns, exatamente como impulsionador de teorias de mercados automáticos. Neste sentido, busca-se compreender como ele também deu desempenho aos elementos que discutem, nesta linha, a observação das limitações cognitivas, e, ainda, a influência que possui-se na cultura, diante do comportamento econômico dos participantes no mercado, que, para o autor, fazem parte de um processo em que existem instituições e regras transmitidas pelos elementos citados, exercendo importante influência sobre as pessoas que são submetidas à complexidade do mundo e à incerteza radical (ou fundamental).

Nota-se, assim, o papel do qual as ciências sociais estão submetidas, na verdade, que estão "implicadas na modernidade" (Giddens, 1991, p.53), pois estas estabeleceram ao longo da sua progressão temporal uma "revisão crônica das práticas sociais à luz do conhecimento sobre estas práticas" que considerou como "parte do próprio tecido das instituições modernas" (Giddens, 1991, p. 53). O discurso da economia preocupou-se em elaborar "conceitos como "capital", "investimento", "mercados", "indústria", e muitos outros, tão bem conhecidos como seus referenciais. Um processo, assim, que lhe foi atribuído num sentido moderno, e, em certa medida, possui representação como parte do desenvolvimento inicial da economia, "sendo contemplado como uma disciplina específica no século XVIII e do começo do século XIX" (Giddens, 1991, p. 54).

Desta forma, o autor foi incluído na discussão e na revisão da literatura, buscando-se construir um referencial teórico amplo sobre a formação de mercados nos últimos dois séculos, buscando-se um tipo de sentido que, ainda, caminhe pelos conhecimentos diversos, mesmo aqueles que soam como antagônicos, de algumas das áreas das ciências sociais. Uma vez que, deste jeito, segue-se buscando possíveis conexões. Dentro deste propósito, esta é uma das principais razões pelo qual a revisão levantada neste capítulo, em particular, partiu das leituras tradicionais, um dos casos das obras clássicas da economia e sociologia que discorrem sobre o

mercado, revisitadas no capítulo, representadas principalmente por Adam Smith (1976a; 1976b) e Karl Marx (2008) e Marx Weber (1978; 2000). Iniciando, assim, pelos mais próximos à sociologia, em sequência da economia.

Giddens (1991) destaca, ainda, que a reflexão sobre como as práticas funcionam nos processos de construção dos referenciais da economia precisa ser vista, pois existe a intenção de lançar conhecimento, mas que, em geral, também produzem-se resultados pela construção de conceitos e conclusões empíricas, estas que passam por ser parte daquilo que se usava, quase que obrigatoriamente, para analisar as diversas mudanças que ocorrem com iminência das instituições modernas nas sociedades e seus mercados. Neste ímpeto, uma das consequências foi que o acesso à tais conhecimentos também passaram a ser o motor impulsionador da compreensão dos indivíduos, como dispôs:

> Eles constituem ativamente o que o comportamento é e informam as razões pelas quais ele é empreendido. Não pode haver uma separação definida entre a literatura disponível aos economistas e a que é lida ou filtrada para setores interessados na população: homens de negócios, membros do governo e elementos do público. O ambiente econômico está constantemente sendo alterado à luz destes *inputs*, criando assim uma situação de contínuo envolvimento mútuo entre o discurso econômico e as atividades a que ele se refere (Giddens, 1991, 54).

Logo, tal provocação de Giddens (1991) leva a ponderar-se a vida social, se esta é inteiramente separada do conhecimento humano, ainda que o conhecimento humano possa ter sido mistificado mediante a vida social ocorrida em um cenário de tentativas de descobertas dos mais diferentes referenciais econômicos e seus modelos. Portanto, o capítulo sobre o entendimento do conceito marcado nas literaturas clássicas tende a considerar que esses elementos reflexivos, a partir do tempo e do espaço aos quais eles pertencem, impactaram no seu próprio reconhecimento e suas influências. O diálogo teórico que foi traçado neste trabalho procura, assim, sistematizar um caminho científico que, de diversas formas, acaba por fazer parte de trabalhos científicos que ajudam explicar ou compreender melhor as constantes transformações organizacionais[5], estas sendo aquelas que permeiam o que hoje chamam-se de sociedades globalizadas[6] e os modelos de mercado através das regulamentações atribuídas.

Uma definição puramente sociológica para mercados envolve, assim, a comunicação, a interação e a troca, tornando-se completa na pesquisa social, ao investir-se na utilização de um

[5] Que acontece no âmbito de uma empresa e implica em modificação quanto ao *modus operandis*, ou sejam transformações quanto a padrões pré-estabelecidos.
[6] No sentido de serem impactadas pelos efeitos do processo de Globalização.

conjunto de ideias transdisciplinares, estas que permitam olhar os conceitos, como do mercado, de um jeito processual e dinâmico, incluindo mais questões como a inovação, regulamentação e outros. Desta forma, se possui, com representações mais completas das estruturas sociais do mercado, a expressão das relações sociais que acabam por estruturar todas as formas de mercado, mesmo aquelas que parecem surgir, apenas, pela emergência de questões mais acentuadamente econômicas, como a redução de custos e o aproveitamento de ativos inutilizáveis, por discussões da pauta da Economia Compartilhada, como será visto no capítulo 2.1. Questões que vêm dando o grau de ênfase ganham, na sociedade e nos modelos de negócio, uma importância que não pode ser colocada de lado.

2.1 MERCADO NA SOCIOLOGIA E ECONOMIA CLÁSSICA

Há uma multiplicidade de entendimentos a respeito de importantes objetos sociais e econômicos, tendo-se, por exemplo, a discussão que circunda o termo "mercado" como um desses objetos que não encontram um consenso residual na pesquisa científica.

Apesar de ser tido como objeto central da ciência econômica, mercado, enquanto instituição, este é também alvo recorrente em análises de vertentes sociológicas, como exemplo da Sociologia Econômica Clássica e da Nova Sociologia Econômica (NSE) (SWEDEBERG, 2003). Ainda, faz-se presente, assim, como destaque, em áreas recentemente desenvolvidas a respeito da Sociologia Digital (LUPTON, 2015) e Comunicação (CASTELLS, 2004;2006), com apenas, aproximadamente, dez anos de campo acadêmico.

Que fique claro, assim, que compreender cientificamente o mercado, neste trabalho, não significa definir um único conceito, uma vez que este propósito soaria como ambíguo e paradoxal, adotando-se um debate que traz consigo considerações importantes na análise da formação, na composição, estruturação, nas influências e na dinâmica de mercados dos dias atuais, cuja organização excede previsibilidades. É, assim, que acontece a coleta dos elementos que são fundamentais para expandir uma consciência daqui que, atualmente, apresenta a oferta de determinados produtos e serviços, local ou globalmente, sustentando e transformando o funcionamento desta oferta e suas regras, no âmbito das sociedades.

Mostrou-se, também, com o roteiro, que algumas das discussões teóricas a respeito do mercado vêm sendo trabalhadas há séculos, nas ciências sociais. Assim, existe um relativo desacordo conceitual que produz questionadores, dividindo-se em grupos de concordantes e discordantes, várias questões, assim como daqueles que buscam vias mais conciliatórias entre as diferentes perspectivas e abordagens. Com isso, também, como propõe Giddens (1991),

tornam-se parte do processo, estas, de serem responsáveis na construção de marcos de transformação no próprio entendimento, principalmente, sobre as descrições a respeito desta instituição. Suas opiniões impactaram as mais diversificadas direções e povoaram não somente conteúdos empíricos, mas as próprias impressões e representações dos modelos de mercado que atuam nos dias atuais.

Parte do material aqui exposto, sobre o mercado, principalmente, na perspectiva econômica e sociológica clássica, apenas lida indiretamente com o termo do mercado, porque não se procura firmar um conceito, mas suas estruturas e influências, dentro do processo de formação ou construção, enveredando, para o estabelecimento de uma lógica-dedutiva que alterna-se em uma dualidade abstrata. Outros referenciais mais recentes propõem-se a analisar os sistemas sociais e seus funcionamentos, contudo, em conjunto, algumas das lógicas estabelecidas. Muitas vezes, sustentam-se, assim, pela necessidade de citar a separação entre o lado econômico e o social, que estaria presente nas economias de mercado, trazendo resposta para questionamentos como aqueles que são realizados entre as influências econômicas e sociais, nos mercados realmente prevalecentes.

Ao final desta etapa, um posicionamento teórico sobre como estes lados possuem conexões, ou seja, um laço genuíno, é dado. Estabelece-se, assim, uma visão que se aproxima de autores tradicionais da economia, como Smith (1976ª; 1976b) e Hayek (2007; 2013ª; 2013b), mostrando suas questões, que podem ser aproximadas daquilo que parte da Nova Sociologia Econômica, considerando-se esta a ideal a ser analisada sobre o mercado (ABRAMOVAY, 2004; 2007a; 2007b).

Para isso, foram utilizados posicionamentos, como Abramovay (2007a), que pontuaram os mercados como expressões das sociedades, e não entidades “ocas”, sem sentido, bem como o pensamento de Karpik (2007), que reproduz uma dupla crítica sobre o endeusamento dos mercados ou sua demonização, considerando isso extremo. Estes, portanto, são ideais que surgem, principalmente, pela relativa ausência de entendimentos mais amplos para a formação de certas estruturas de mercado, como aqueles que este considerou parte da economia da singularidade, referindo-se a mercado consumo de bens culturais e serviços especializados. Porém, obras com aspecto mais unilateral foram, em períodos históricos, aquelas que acabaram por estabelecer uma agenda.

Embora muitas etapas da história econômico-social sejam parte de obras com aspecto unilateral, e tenham mostrado-se incompletas, no sentido de explicar a realidade ou até mesmo de questioná-las, estas foram aceitas por determinados grupos e aperfeiçoadas, invadindo o

espaço-tempo em que a sociedade caminhava. Movimentos teóricos foram surgindo, observados diante da mudança que causava a instituição social: o mercado, e assim continua a ser. Atualmente, com a inserção de altos níveis de inovação tecnológica no comando dos mecanismos de mercado, o que se vê são subversões de muitas teorias ou ideologias, estas as que tentam explicar, em partes, novos movimentos ou estruturas de negócio. Porém, no contexto atual, a incerteza de alguns movimentos serem reproduzidos no mercado, assim como de comportamentos, se sobressaem.

Neste âmbito, torna-se possível observar, assim como as análises que se prendem à dualidade citada, embora recorrentes em uma outra fase da modernidade, passa-se a apresentar pouco sentido, sendo necessário, como propôs Karpik (2007), considerarem-se características específicas que se munem de incertezas, exatamente para definir uma pergunta recorrente: como funcionam os mercados? Sua teoria, assim, aponta como ponto de partida a observação de que, em alguns dos atuais mercados, articulam-se certas modalidades particulares de adequação "entre *le produit qualifié, les dispositifs de jugement et les comportements des consommateurs*" (Karpik, 2007, p. 27).

Ora, teorias como a de Karpik (2007), assim, só ajudam a explicar como a abrangência temática sobre o mercado é razoavelmente inesgotável. Assim sendo, torna-se totalmente necessário, para qualquer trabalho, tentar definir um limite temporal para formar um corpo de análise, a partir de referenciais teóricos, não sendo capaz de reproduzir todo um universo de ideias, mas buscando-se unificar, em um trabalho, aquelas que lhe preenchem de expressão.

Para iniciar este processo, o referencial teórico relativo ao tema "mercado e suas inclinações", nesta pesquisa, busca, em um primeiro momento, concordar com aquilo que afirmam Bittar e Amarilio (2012), exatamente sobre como "o conhecimento é um fato inerente à própria existência da humanidade, pois, desde que a sociedade humana existe, a produção de conhecimento constitui um aspecto dessa própria existência". Assim, do mesmo jeito, a capacidade de influenciar a produção do conhecimento está também na sua própria capacidade de influenciar e estabelecer padrões para a condução de algumas temáticas, conforme dito também e destacado por Giddens (1991). Porque, neste sentido, nenhuma das colocações se afasta da produção que explica a condução da trajetória, levando até a compreensão de diferentes mercados, nos dias atuais.

Portanto, para iniciar uma trajetória analítica sobre formação de mercado ou utilização de seu significado, é preciso considerar os seguintes questionamentos: (1) quais elementos compõem os debates mais tradicionais sobre formação de mercado na atualidade? (2) quais os

contrapontos fundamentais às perspectivas tradicionais?; e (3) qual a origem captável destes ideais?.

Na Tese, para chegar às respostas dos questionamentos acima citados, consideraram-se alguns posicionamentos, como, por exemplo, da análise sobre a capacidade da sociologia econômica, no tocante à construção dos mercados, em viés da compreensão dos objetos de domínios da teoria econômica:

> Antes de tudo, o mercado abstrato é o lugar adequado ao livre curso do comportamento, igualmente abstrato, do homo economicus" age movido pelo único objetivo do ganho econômico e de acordo com uma regra "econômica" de maximização do resultado de sua ação, proporcionalmente aos meios empregados (ou por meio da minimização dos meios para um resultado dado) (Steiner, 2006, p. 32-33).

Utilizou-se esta citação, exatamente porque ela sintetiza parte de um pressuposto que expõe o julgamento valorativo do mercado que foi construído ao longo da modernidade, e, que, a partir dele, é possível traçar um ponto de partida explicativo. Steiner (2006) relata, assim, como a análise econômica tradicional estabeleceu um caminho para que se considere o mercado, nesta perspectiva, um lugar cujo lado formal e abstrato é acoplado às interpretações sobre a instituição, sendo esta a definição que é comumente mais utilizada por sociólogos-economistas para discutir ou expressar pontos de vista.

Abramovay (2007a) colocou, assim, que "uma das mais importantes preocupações da sociologia econômica consiste em estudar os mercados como construções sociais, e não como entidades cujo funcionamento corrói a cultura, a ciência e os próprios vínculos sociais" (Abramovay, 2007a, p. 2). De fato, tanto Steiner (2006) quanto Abramovay (2007a) retratam uma visão majoritária, esta que foi construída da evolução das análises que constituem um tradicionalismo refletido na teoria econômica clássica.

Se destaca, assim, o papel do mercado como capaz de regular comportamentos sociais a partir de ideias de liberdade individuais, que vieram a ser refletidas em uma espécie de livre mercado. Assim, arrisca-se mais na compreensão de que o mecanismo de livre mercado ganhou a concepção de ser eficiente, principalmente, na correção natural de falhas na sociedade, por ser entendido não como um "lugar" ou "entidade", mas como um processo. Desta forma, aqueles que defendem o livre mercado compreendem "mercado" como um processo de troca, e, neste sentido, o livre mercado é o processo de troca desimpedido, ou seja, sem intervenções do Estado, em que o sistema de preço ajusta os comportamentos.

Um dos pontos de revisão propostos é, todavia, observar o fato de que a formação deste tipo de pensamento deriva de marcos encontrados na teoria econômica advinda, principalmente,

da interpretação dada à economia política clássica, pois conforme mostra a história socioeconômica, nem sempre esta foi a forma de compreender a formação do mercado, que ocupou uma posição majoritária de destaque. Quando se considera que o mercado faz parte de uma antiga instituição capaz de ser observado nos períodos mais remotos da história da humanidade, ainda que nestes não fosse reconhecido como tal, também se enxerga a ideia das sociedades modernas com suas indústrias ou comércios mais amplos.

Logo, historicamente, o marco da criação de sistemas de gerenciamento de dinheiro e mercadorias datam quase 5 mil anos. Poderia, assim, tornar-se um marco para os sistemas de mercado de economias tendenciosamente capitalistas, mas não na forma como se observa nos últimos séculos. Apesar dos sistemas monetários existirem faz um longo período, estas criações apenas podem ser vistas como reflexos dos níveis de preocupação dos indivíduos e dos grupos (Steiner, 2006).

Há muito tempo registrou-se, em estudos antropológicos que já havia no homem civilizado, o interesse em desenvolver técnicas que ajudassem o coletivo a lidar com o grau de complexidade gerado por seus sistemas comerciais. À medida que estes iam se tornando, devido às ações individuais e coletivas, mais complexos, demandavam o encontro de soluções que os permitissem funcionar. Mas, estes aspectos, como colocou Steiner (2006, p. 32-33) "não fazem deste um marco favorável à compreensão do mercado". Nestas épocas, o mercado (apesar da sua já aparente complexidade) não era considerado, ainda, como capaz de estabelecer a ordem social, algo que é interpretado a partir da teoria econômica. Uma ordem, de maneira, para a qual todas as outras coisas tendem a se conectar, pois nela se entende o mercado como um processo de troca.

Tal noção, como propõe Rosanvallon (2002), estabelece que "a sociedade de mercado o arquétipo de uma nova representação do social" (Rosanvallon, 2002, p. 8). O mercado estabelece a ordem social na medida em que requer a cooperação de todos, pois ao trocar o produto de seu trabalho com uns com outros, estabeleceria automaticamente aos indivíduos de uma sociedade a sua cooperação. Assim, o marco precisa ser visto a partir do momento que tal noção de ordem social mencionada é desenhada ou construída narrativamente, este processo ocorrendo a partir do pensamento político moderno, do século XVI.

Ressaltando estas questões é possível estabelecer um limite teórico temporal claro para as pesquisas sobre mercado, no tocante de que a compreensão de formação de uma lógica de aparência capitalista, em que o mercado atua como uma instituição abstrata voltada para a crença da ideia de progresso e confiança no futuro Rosanvallon (2002).

As explanações realizadas neste item, portanto, sintetizam o motivo pelo qual observar a sedimentação desse tipo de viés teórico, que prega a noção racionalizada sobre o mercado e influencia a condução de como costuma-se compreender o funcionamento desta instituição até os dias atuais, de maneira pertinente. Uma vez que ela é explicada, compreende-se integralmente o sentido atual dualista dado à esta instituição por tantas pesquisas, intercedendo-se nas questões que, muitas vezes, a teoria econômica e sociológica interpreta de forma arbitrária pelo processo de heurística de muitos intérpretes.

A trajetória do que se entende como economia política não contempla, assim, o mesmo período dos sistemas monetários, por exemplo. Bresser-Pereira (1979) a definiu como:

> A economia política define-se historicamente como autônoma, no momento em que o capitalismo competitivo, já de base industrial, torna-se o modo de produção dominante nas formações sociais europeias e, particularmente, na Inglaterra, em seguida à formação dos estados nacionais no período mercantilista. Na verdade, a formação dos estados nacionais e, principalmente, a predominância do capital industrial competitivo, a partir da segunda metade do século XVIII, eram duas condições essenciais para o desenvolvimento da economia política como ciência. A partir desse momento, os sistemas econômicos nacionais, além de possuírem um princípio estrutural básico comum a todos os modos de produção - o valor-trabalho como determinante básico dos preços - passavam a ter um princípio de coordenador fundamental: o mercado, a competição" (Bresser-Pereira, 1979, p.39-40).

Ocorre que, Bresser-Pereira (1979) apegou-se na Economia Política enquanto ciência, dando peso à crítica do capitalismo. Neste sentido, aplica-se uma ideia de mercado e de formação dos Estados-Nação sem ater-se ao fato de que o Estado, na teoria econômica tradicional, como a "antítese" de mercado. Se mercado é por ela considerado um processo, logo o Estado é uma entidade que impõe uma ideia de que o coordenador fundamental não pode ser parte do mercado, enquanto obtém-se um Estado forte e que intervém, tomando decisões centralizadamente, como um caso típico do período ao qual o autor se refere.

Assim, o significado que foi dado ao mercado, considerando textos de diferentes autores da ciência política, não está somente preso na ideia advinda de sistemas econômicos nacionais, conforme sugere Bresser-Pereira (1987), mas passa pela adoção e contemplação de muitos outros elementos fundamentais, que causaram, durante seu desenvolvimento, muitas discordâncias interpretativas. Rosanvallon (2002) aprofundou este pensamento ao supor que "a ideia de mercado remete a toda história intelectual da modernidade" (Rosanvallon, 2002, p.9).

As tentativas de compreender estes aspectos levaram às análises sobre o conceito de mercado, que o guiaram até a ideia de uma instituição autônoma da sociedade, algo que já ocorria há algum tempo, antes dos escritos de Adam Smith. Rosanvallon (2002) considera,

assim, que muitas delas foram frustradas por terem sido consideradas teorias cheias de problemas, segundo o autor, tal fato que pode ser analisado nas obras que vão de “Hobbes até Rousseau”. O pleno desenvolvimento dessa ideia está a partir do século XVIII, como também concorda Bresser-Pereira (1979), sabendo que parte das contribuições da escola escocesa e mais “particularmente na obra de Adam Smith”, fazem parte disto (Rosanvallon, 2002, p.17).

A racionalização de pensamentos foi também um destaque para a construção do pensamento sobre o mercado, na teoria econômica tradicional. Um dos fatores determinantes para as mudanças que ocorreram nesta época, dentro da Revolução Científica, por exemplo, é que ocorreram nestes trâmites, fenômenos sociais que contribuíram para ampliar a ideia de progresso, a partir do abandono da ignorância.

Autores, por exemplo, de Deleuze (2000), destacaram que o processo histórico que traz a humanidade para a Revolução Copernicana é uma das chaves para se pensar nas mudanças que irrompem dos séculos, trazendo profundas consequências para o rumo do futuro humano. Dos muitos ensinamentos que poderiam ser retirados desta análise, o autor propõe: “a primeira coisa que a revolução copernicana nos ensina é que somos nós que comandamos” (Deleuze, 2000, p. 20), ressaltando o ímpeto da inversão da antiga concepção que existia até esta fase, por um comando arbitrário. Ainda assim, destacando a inversão metodológica, levou-se a razão para orientar a si mesmo, impulsionando, nesta enseada, uma era de produção de conhecimento, diferente do que se pode ter visto anteriormente.

Dito isto, atualizam-se as ferramentas teóricas para compor abaixo um corpo que considerou relatos históricos e sociais nas obras originais. Os conteúdos que ofereceram uma análise completam a respeito da quebra de paradigmas, são os principais conceitos trabalhados neste capítulo. Assim, a utilização desse material é indispensável à compreensão da construção de um tipo de pensamento sobre a economia, o que soa como majoritário, para contribuir na formação da visão econômica que tornou o mercado como objeto central desta ciência.

a) Discussões sobre mercado nos clássicos da sociologia

Os fatos narrados sobre o viés clássico da teoria econômica também foram os referenciais para construções de críticas nos séculos que seguiram a obra de Smith e dos autores já citados. Aqueles que não concordam, como se estabelece a ideia de mercado, empenharam-se em desenvolver críticas contundentes.

Marx (1981), por exemplo, contestou algumas destas ideias da economia clássica. Ele pode ser considerado, assim, um precursor do início da Sociologia Clássica, que lidou com o esclarecimento do que se consideravam questões econômicas em seus referenciais. Uma das críticas de Marx vai, também, para Adam Smith. Ele criticou a ideia de que os interesses individuais eram motores da economia, uma vez que estes fundem-se e promovam o geral interesse da sociedade, assim como a crítica, neste sentido, da interpretação do autor até uma "mão invisível". Essa dúvida, portanto, sobre a benevolência dos indivíduos é amparada pelo materialismo histórico que envolve a obra de Marx. Segundo o autor, as classes oprimem-se e a burguesia não seria a exceção, uma vez que o interesse privado incentiva aquilo que os homens possuem de mais maligno no coração.

A crítica de Marx (1981) também se referiu, neste contexto, às concepções e impactos do capitalismo. O capital apresenta um debate motivado por repulsa à leituras feitas para aqueles escritos de Smith (1976b), conforme mencionado. Ou seja, a obra é uma reconhecida fonte de conhecimento necessária para compreender-se a crítica do autor sobre o sistema econômico.

Marx (2008) realizou, deste jeito, críticas diretas não somente à teoria de Smith, mas também à de David Ricardo, no que ronda o valor-trabalho e o entendimento de ambos sobre o respeito do valor e as relações das trocas, assim como a forma da mercadoria. Em especial, à Smith estava também sua concepção de que as trocas ocorrem como naturais dos indivíduos, evidenciando que este autor tinha uma interpretação equivocada sobre mercadoria:

> A economia política analisou, de fato, embora de maneira incompleta, o valor e sua magnitude, e descobriu o conteúdo que ocultam. Mas nunca se perguntou por que ocultam esse conteúdo, por que o trabalho é representado pelo valor do trabalho, e a duração do tempo de trabalho, pela magnitude do valor [...] o processo de produção domina o homem, e não o homem o processo de produção, são consideradas pela sociedade burguesa uma necessidade tão natural quanto o próprio trabalho produtivo (Smith, 1976b, p. 102).

Ponderou, ainda:

> Seus mais categorizados representantes, como A. Smith e Ricardo, tratam com absoluta indiferença a forma do valor ou consideram-na alheia à natureza da mercadoria, O motivo não decorre apenas da análise do valor absorver totalmente a sua atenção. Há uma razão mais profunda. A forma do valor do produto do trabalho é a forma mais abstrata, mais universal, do modo de produção burguês, que, através dela, fica caracterizado como uma espécie particular de produção social, de acordo com sua natureza histórica. A quem considere esse modo de produção a eterna forma natural da produção social, escapará, necessariamente, o que é específico da forma valor e dos seus desenvolvimentos posteriores, a forma dinheiro, a forma capital, etc. (Smith, 1976b, p. 102, nota 32).

A atenção resume-se ao sistema capitalista e o uso da força de trabalho como mercadoria que é produzida pela mais valia. Observa-se, assim, por parte da economia política, que a produção de mercadoria funciona como algo isolado que, no entanto, conforme citado pelo autor, faz parte de uma etapa ou fase do sistema.

Mollo (2013, p. 53) interpreta que "trata-se de perceber que a primeira característica do capitalismo é o fato de ele ser produtor de mercadorias. A segunda é ser produtor de mais-valia, o que só ocorre quando a força de trabalho se torna mercadoria". Portanto, a posição da crítica de Karl Marx as produções da economia política, é, principalmente, "destacar o que havia de diferente entre a sua teoria e a de Ricardo e Smith, insistia no fato de eles não terem percebido ou bem apreendido a mercadoria, o seu processo de produção, ou o fato de a produção de mercadorias ser um traço característico do capitalismo" (Mollo, 2013, p.54).

Estes argumentos ajudavam a ressaltar que ambos possuem teorias que ficam presas apenas nos aspectos relativos aos quantitativos de valor. Pode-se compreender, assim, que as posições de Marx, como uma crítica geral, ao caracterizar uma época capitalista marcada, também, pela formação de discursos, que como pontua Mollo (2013), refletia na carência em "destacar esse caráter social, esquecido ou diminuído nas versões tradicionais da teoria do valor" (Mollo, 2013, p.55).

O trabalho de Karl Marx possui várias dimensões, estas que estão ligadas à amplitude de sua obra, que flutua entre filosofia, política e economia. Ao que concerne aquilo que a sociologia econômica, tanto das contribuições desta, considerando que na época dos escritos do autor, esta não havia ainda sido institucionalizada, não cabe mais avaliar somente se a doutrina "marxista" é errônea ou não, uma vez que já se fez muito disso. Cabe ao momento, assim, da NSE, avaliar quão úteis podem ser suas contribuições teóricas. Neste aspecto, discorrem Smelser e Swedberg (2005):

> *A positive feature of Marx's approach is his insight into the extent to which people have been willing to fight for their material interests throughout history. He also contributed to understanding how large groups of people, with similar economic interests, under certain circumstances can unite and realize their interests. On the negative side, Marx grossly underestimated the role in economic life of interests other than the economic ones* (Smelser; Swedberg, p.8, 2005).

Traduzido, assim, como:

> Uma característica positiva da abordagem de Marx é sua percepção sobre até que ponto as pessoas estão dispostas a lutar por seus interesses materiais ao longo da história. Ele também contribuiu para entender como grandes grupos de pessoas, com interesses econômicos semelhantes, em determinadas circunstâncias, podem se unir e realizar seus interesses. Do lado negativo, Marx subestimou grosseiramente o papel

> na vida econômica de outros interesses além dos econômicos (Smelser; Swedberg, p.8, 2005).

Os escritos de Karl Marx (1981;1994) falam sobre a motivação humana nas relações econômicas, das quais acredita-se que moldam as ideias do dia a dia. Entre os críticos e suas colocações, destaca-se, por exemplo, Schumpeter (1942), que chegou a elaborar uma análise sobre as contribuições deste autor. Há contribuições significativas que podem ser extraídas de Karl Marx e toda sua obra, principalmente, nos aspectos citados.

Outro nome que também ganha validação nestes aspectos é Max Weber (1981), cujas contribuições foram guias para compreender a ascensão do comportamento econômico moderno e o papel que possuem as instituições sociais na formação de outros comportamentos. Max viveu em um período próximo ao de Walras. Pode-se pensar que ambos lidaram com as tentativas de compreender a complexidade vista em seus países (Alemanha e França, respectivamente), exatamente como parte integrante de uma sociedade europeia moderna em transição (Smelser e Swedberg, 2005).

Dadas as diferenças, tanto Weber quanto Walras estiveram envolvidos por tentativas de entender como eram formadas as bases da ordem social. Tais questões ajudam na compreensão da ordem, principalmente, para adentrar em diálogos sobre mecanismos sociais da construção dos mercados ou elementos técnicos, cada um com sua compreensão em particular. Contudo, a contribuição de Weber não seguiu a de Walras, que já foi citada. Ele concentrou-se em explorar o assunto, estabelecendo importantes contribuições sociológicas do entendimento de mercado. Segue, em seguida, um panorama delas.

Weber transitou "por diversos temas e objetos de estudo, mas também por diferentes tipos de comunicação (escritos, conferências, lições de aula e cartas)" (Wolffenbüttel, 2021, p. 217), sendo estes presentes nos mais de 40 volumes deixados como obra. As obras podem ser utilizadas para dimensionar perspectivas disciplinares diferentes. Podem-se destacar dois momentos, em particular, em que sua produção está voltada para História Econômica, com leituras que conduzem para uma "abordagem mais abstrata, voltadas para a observação de regularidades e formação de leis gerais" (Wolffenbüttel, 2021, p.217) e, ainda, um outro momento em que uma parte empírica destaca-se procurando a "descrição da natureza econômica do homem e para a sua sistematização contextual" (Wolffenbüttel, 2021, p.217).

Neste sentido, o segundo momento é aquele em que alguns autores encontram contribuições mais inclinadas ao desenvolvimento de pontos de vista da Sociologia Econômica, tendo as discussões de ordens de mercado sendo vistas de forma relacional com a ordem social. Assim, como outros autores aqui mencionados, não pode ser encontrada uma descrição

substancial do conceito de mercado em nenhuma das edições (Wolffenbüttel; 2021). No entanto, Weber elaborou um conjunto de conceitos sociológicos fundamentais, ao longo de sua vida de dedicação à pesquisa, os quais ajudaram a revelar importantes formas de compreender as relações no mercado, e como se dão essas construções. Essa releitura e reinterpretação, portanto, é comentada com amplitude na próxima seção.

Há algum tempo foi lançado, por Max Weber Gesamtausgabe (MWG), um material póstumo de Max Weber, com contribuições atualizadas de seus escritos, editadas e organizadas por Marianne Weber e Johannes Winckelmann. "Um novo conjunto de conceitos, elaborados em um momento posterior da vida do autor" (Wolffenbüttel, 2021, p.219) que foi contemplado. Em contraste com as leituras anteriores, certas diligências têm sido propostas para alguns temas, conforme destaca Wolffenbüttel (2021), que revisou algumas das principais edições do livro Economia e Sociedade.

Neste contexto, Wolffenbüttel (2021) sugeriu que se pode pensar nas contribuições oferecidas sobre as concepções de mercado deixadas. Estas, assim, que podem ser atualizadas com o presente material revisado. Posteriormente, em conjunto com a virada do século XX, após recuperar-se de uma doença psicossomática, Weber dedicou-se a analisar fenômenos vistos na realidade econômica daquele espaço-tempo, como a existência crescente dos mercados financeiros, suas bolsas de valores, realizando investigações sobre o núcleo das transações modernas sobre mercadoria e títulos de valores (Wolffenbüttel; 2021).

Observaram-se, até aqui, importantes colocações sobre as questões integradas à ideia de modernidade (no sentido de moderno), assim como o conhecimento científico produzido, desde fontes que compartilham o nascimento de revoluções, ou da compreensão sobre as sociedades e seus sistemas de economia e mercado, apontados, neste espaço, como parte de economias capitalistas. Ainda que muito possa ser discutido sobre o tema sem seu devido esgotamento, cabe, neste momento, caminhar para conclusões do diagnóstico teórico pretendido pelo capítulo. Assim, foi objetivado mostrar as diferentes percepções sobre as questões de formação do mercado, neste período moderno.

Nestes termos, estiveram presentes a ideia do mercado, como um mecanismo essencial de trocas e de valor central para as relações econômicas, algo que é aclamado, por alguns, como ditador da ordem social vigente, levando as compreensões totalmente diferentes do que já se havia visto na humanidade em contraposição aos espaços anteriores, não comportando questões de modernidade, ainda que se houvesse um sistema capitalista primitivo, como viu-se em Weber (1981).

Wallerstein (1995) propõe que “uma construção teórica só é compreensível quando observada em relação à construção alternativa com a qual confronta-se, implícita ou explicitamente; ela é inteiramente irrelevante quando comparada a construções sobre outros problemas, baseadas em outras premissas” (Wallerstein, 1995, p.10).

Pode-se pensar que tanto Karl Marx quanto Max Weber poderiam ser prováveis exemplos da construção de uma análise à luz de mudanças profundas, principalmente, sobre questões sociais e econômicas, uma vez que viveram em tempos com significativos fenômenos da humanidade. De forma semelhante, são Adam Smith, David Ricardo e John Stuart Mill, todos fazendo parte daquele conjunto maior, com suas contribuições teóricas, tentando explicar muitas mudanças, mas que acabaram também por ser responsáveis da revolução, muitas vezes, da própria forma de pensar a história da humanidade, incluindo a econômica.

A dinâmica sobre conceitos e debates teóricos em Max Weber e suas contribuições, assim como as quais pode ser possível explorar as dinâmicas de formação e a transformação dos mercados modernos, a partir de diferentes perspectivas que são descritas com maior ênfase nos próximos pontos deste trabalho.

b) Weber e as contribuições da sociologia econômica clássica

Os conhecimentos da Economia e da Sociologia e os fenômenos de uma época foram responsáveis por tornar o mercado um objeto de desejo de estudo de muitos autores, conforme foi exaltado nos pontos anteriores. Para além disto, os modelos analíticos aqui destacados foram pioneiros no tentar lidar com as questões referentes ao comportamento dos agentes no mercado, ou do estudar dos sistemas de regulamentação no mercado.

É importante destacar, como dito, que uma série de forças atua nas mudanças vistas na história econômica da humanidade, uma das mais questionadas dentro da ideia sobre o modelo de economia capitalista. Pode-se pensar em economia capitalista ou em capitalismo, tendo sido este entendido como um dos pontos de diferença.

O capitalismo é o sistema econômico dominante no mundo atual” (Swedberg, 2009, p.163), já que a economia capitalista é um modelo, ou seja, uma representação inferior deste objeto maior. Adam Smith, Marx e Weber foram tomados como parte de um marco que realiza um estudo analítico sociológico para compreender o modelo capitalista, principalmente, no tocante à formação dos mercados. Não são poucos, no entanto, aqueles que se inquietam na reflexão sobre a relação pressuposta entre “Modernidade, Capitalismo e Mercado”. Procurando

compreender se há nestas forças um conector, este é um dos pontos adotados para compreender algumas das mudanças nas práticas econômicas da atualidade.

Desta forma, algumas das referências que tenham dado sua contribuição para este tipo de perspectiva podem ser utilizadas também para uma causa, em particular, que parece não se desvincular, nestes tempos, da possível conexão entre estes termos: as dinâmicas de mercado atual.

Por estes motivos, considera-se, nos próximos itens, como verdadeira a existência dessa relação. A prerrogativa, assim, fez com que os primeiros passos que se iniciaram em busca do caminho, assim como as considerações de alguns autores clássicos na economia, fossem considerados, após breves considerações feitas para sociologia em geral. Considerou-se, primeiro Marx (1981), cuja compreensão sobre o mercado estende-se à um amplo referencial. Questões que podem ser aprofundadas, por exemplo, a partir da análise de um sistema capitalista, são aquelas que contam com ideias sobre mercantilização, produção de valor, divisão do trabalho e outros temas, que podem ter sido associados em sua vasta obra, como o papel das tecnologias.

Não se optou, por exemplo, em explorar Durkheim (1975;1995), apesar das contribuições de análise das categorias da divisão do trabalho serem importantes, o autor não traçou uma definição sobre o mercado, notando-se que as suas pontuações levam até a compreensão de um entendimento à respeito deste objeto, no que vincula-se a ideia de contrato. Definiu-se, assim, que a maioria das relações de uma sociedade moderna é de natureza contratual. Por tais motivos não raros, na abordagem de Durkheim (1975;1995), o indivíduo depara-se com vínculos contratuais, seja no ato de comprar ou de vender. As relações de mercado, modernidade e capitalismo acabam se destacando neste ponto.

Contudo, a obra de Weber (2000; 2006a; 2006b) merece destaque central, principalmente, por suas importantes contribuições para o corpo da Sociologia Econômica. Apesar da intenção do autor não ser a de desenvolver uma teoria econômica sobre mercado, e, sim, mostrar sua compreensão do tema, ele acabou por desenvolver alguns conceitos fundamentais, que foram concebidos como econômicos, mas que ele denominou ter “certas relações sociológicas elementares dentro da vida econômica” (Weber, 2000, p.36), que muitas vezes, não estavam claras, principalmente, para alguns intérpretes da teoria da economia clássica.

O capitalismo, enquanto determinado por “espírito”, não era propriamente um sistema econômico de produção, mas sim alimentado pela existência da cultura capitalista moderna.

Neste tipo de abordagem desenvolvida por Weber (1991, 2000), prevalecia-se uma busca sobre os contornos de uma relação causal histórica, que procura compreender e explicar.

A abordagem em Weber (1991) enfatiza aspectos religiosos vistos no processo, fazendo-o supor que um dos fatores determinantes para desencadear a ascensão do capitalismo foi a Reforma Protestante. O capitalismo, conforme identifica-se, faz parte do poder de maior importância na vida moderna. Destaca-se que, embora isso seja verdadeiro, não se deve ignorar que "*tanto el deseo de lucro, como la tendencia a enriquecer, en especial monetariamente hasta el máximo, no guardan ninguna relación con el capitalismo*" (Weber, 1991, p.5). Assim sendo, o desejo por lucro, tanto quanto a tendência por enriquecer são condições possíveis de serem encontradas em todos os tipos de homens dos mais diversos estratos sociais, em todas as partes da terra e em todas as condições.

A reflexão sobre o capitalismo, em livre tradução, está "identificada com o desejo de lucro, alcançado pelo trabalho capitalista, contínuo e racional", como propunha Weber (1991, p.5-6). Em uma visão voltada para o Ocidente, mais precisamente para a Europa, nestas condições, verifica-se também, em livre tradução, os termos da seguinte colocação: apesar de ser antiga a ideia de outras formas de capitalismo, deve-se dar destaque para alguns elementos importantes à respeito da racionalização e a divisão do trabalho, como destaca "a separação dos negócios da moradia da família", (Weber, 1991, p.7) que foi um ponto crucial de transformação.

Weber (1991) destacou, ainda, a necessidade de observar a existência de uma "organização industrial racional, voltada para um mercado regular" (Weber, 1981, p.7), dadas as características que diferenciam o capitalismo visto, seja na consolidação do período moderno ou de qualquer outra época. Na versão brasileira, pode-se encontrar a seguinte conclusão do autor:

> A empresa capitalista e o empresário capitalista, não só como ocasionais, mas como empreendimentos estáveis, são muito antigos e difundidos pelo mundo. Contudo, o Ocidente desenvolveu o capitalismo tanto em sua dimensão quantitativa, sem abrir mão daquele desenvolvimento, como em tipos, formas e direções que nunca existiram antes em parte alguma. Pelo mundo inteiro tem havido comerciantes, atacadistas e varejistas, locais e envolvidos em comércio exterior. Têm sido feitos empréstimos de todo tipo e tem havido bancos com as mais diversas funções, comparáveis, digamos, aos nossos do século XVI [...] Modernamente, porém, o Ocidente desenvolveu, além desse, uma forma muito diferente de capitalismo, que nunca havia aparecido antes: a organização capitalista racional do trabalho livre (pelo menos formalmente) [...] Assim, numa história universal da cultura, mesmo de um ponto de vista puramente econômico, não é, em última análise, o desenvolvimento da atividade capitalista como tal, diferindo nas diversas culturas apenas quanto à forma [...] que é o ponto chave. É antes a origem desse sóbrio capitalismo burguês com sua organização racional do trabalho (Weber, 1981, p. 6-8).

A racionalidade possui, assim, um papel central na concepção sobre modernidade desenvolvida por Weber (1981). Na verdade, o termo seria mais bem preenchido pela ideia de um capitalismo moderno, característico de sociedades ocidentais modernas. Como pontua o autor:

> À primeira vista, a forma especial do moderno capitalismo ocidental teria sido fortemente influenciado pelo desenvolvimento das possibilidades técnicas. Sua racionalidade é hoje essencialmente dependente da calculabilidade dos fatores técnicos mais importantes. Mas ciências naturais baseadas na matemática e em experimentações exatas e racionais. Por outro lado, o desenvolvimento de tais ciências e das técnicas que nelas se apóiam recebe, agora, importante estímulo dos interesses capitalistas quanto a suas aplicações econômicas práticas (Weber, 1981, p.8).

A noção da existência desse complexo sistema de racionalidade é tão pungente que ajuda, na obra do autor, a identificar a esfera econômica da vida, ou a dinâmica que envolve as dimensões mercantis, vistas naquelas sociedades que só existiram no que se define como "ocidente moderno" (Weber, 1981, p.8).

Segundo Weber (1981), o conceito moderno atribui traços característicos de um tipo específico de capitalismo, não visto anteriormente em seu *ethos*, por isso sublinhou: "Essa é a essência do exposto. Não se trata de mera astúcia de negócios, o que seria algo comum, mas de um ethos. E essa é a qualidade que nos interessa [...] O conceito de espírito do capitalismo é usado aqui no sentido específico de espírito do capitalismo moderno" (Weber, 1981, p.20).

Lembrado por Weber (1981), Adam Smith é visto em algumas passagens da *Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo*. Nesta versão, nas duas vezes em que é citado, Smith serve como referência[7] às compreensões de divisão do trabalho no que concerne às comparações feitas com Lutero e a ideia puritana das motivações dos indivíduos na divisão de trabalho. Ao procurar-se confrontar a ideia de divisão de trabalho e outras passagens, em torno de simples relações comerciais, na compreensão de um poder que está intimamente ligado às forças do mercado para configurar o que foi chamado de capitalismo moderno, o autor expressa:

> A economia capitalista moderna é um imenso cosmos no qual o indivíduo nasce, e que se lhe afigura, ao menos como indivíduo, como uma ordem de coisas inalterável, na qual ele tem de viver. Ela força o indivíduo, à medida que este esteja envolvido no sistema de relações de mercado, a se conformar às regras de comportamento capitalistas (Weber, 1981, p.21).

Não cabe, neste momento, aprofundar a pesquisa a respeito do entendimento tido nas obras e referências de Max Weber, o que diferencia e afasta da ideologia liberal, aquela formada com bases na formulação de influência em Adam Smith, embora se possa encontrar trabalhos

7 No sentido de ser comparado com o que Lutero pregava, não para a ideia que Weber expressava.

que desenvolvem uma ampliada compreensão sobre essas questões (Schluchter, 2014; Wolffenbüttel, 2021).

Weber (1981) colaborou para expandir a percepção de que existe uma correlação usual e teórica sobre as compreensões dos fenômenos considerados, conceitualmente, como "Modernidade", "Capitalismo" e "Mercado". A partir deste ponto, compreendendo-se estes conectores, discorre-se sobre as principais contribuições sociológicas do autor para formação dos mercados, algo que "integra seu esquema conceitual (ação social, relação social, ordem legítima) e a mútua determinação dos planos de ação" (Wolffenbüttel, 2021, p.215).

O mercado visto nas questões de Weber (2000) é pontualmente proposto como um espaço social em que há, pelo menos, uma grande pluralidade de competidores interessados em oportunidades, assim como é dada da interação de relações sociais tidas nas trocas e na competição entre os participantes, que é construído socialmente.

Diferentemente do que foi proposto como observação na teoria de mercado de Smith (1976; 1976b), há um primeiro plano para emoções como promotoras das vontades. Para compreender melhor o que são esses elementos sociais que estão interagindo para interferir no mercado, Weber (2000) relata duas unidades e reconhece estas como guias das ações nesta instituição, sendo elas: os termos de conflito e trocas.

O conflito de interesses opostos gera o equilíbrio dos encontros, conforme pontuou: "a troca é um compromisso de interesses entre os participantes pelo qual se entregam bens ou possibilidades como retribuição recíproca. [...] Toda troca racionalmente orientada é a conclusão mediante um compromisso de uma prévia luta de interesses aberta ou latente (Weber, 2000, p. 43), sendo o mercado um espaço onde se sedimenta a interação social, em que as ações dos atores são orientadas por fatores potenciais de uma pluralidade indeterminada de outros interessados também concorrentes, reais ou imaginados" (Wolffenbüttel, 2021, p. 419). Ao falar-se de novos mercados e instituições, são explorados fundamentos conceituais de Max Weber, que foram recentemente revisados para ampliar a noção sobre ação social, seus tipos e a sua relação com elementos que estruturam a formação dos mercados modernos.

c) Formação dos mercados na teoria econômica clássica

Neste último ponto do item 2.1, observa-se aquilo que costuma ser colocado como a lógica econômica clássica (mercado/*laissez-faire*). Trata-se de mecanismos de funcionamento de mercado que encontram bases em aportes teóricos do pensamento científico moderno,

definidos como autores-chave da economia, neste caso, o mais lembrado é conhecido como Adam Smith ([1756,1976b]). O autor é citado por ter desenvolvido uma fundamentação sistemática[8], esta considerada como diferenciada, em particular, inovando ao partir da sua obra filosófica, denominada Teoria dos Sentimentos Morais, que se trata de um tema de abordagem sociológica, identificando a moral como um componente central em comparação da ação.

O status que conquistou Adam Smith é relatado por intérpretes em suas obras, como Rosanvallon, (2002), Dupuy (1992) ou Otteson (2019). Estes citados consideram que Smith foi capaz de afetar, de forma progressiva e fundamentada, as concepções que foram sendo construídas por décadas sobre os termos do mercado, principalmente, em anos bem posteriores aos seus escritos. A colaboração de Smith, embora hoje tenha demasiadas contradições discutidas, pode ser vista como algo que atingiu o próprio desenvolvimento do pensamento de mercado, ainda sobre a ideia de liberdade nesta instituição, que conduziu como um símbolo de uma estrutura central para ordem social.

As obras escritas por Adam Smith, neste sentido, são o berço da aceleração de uma cultura de tendências liberais, que passará a acelerar-se no século XVII, notando na idealização do mercado sua capacidade de representar uma ordem que acerta a estruturação, assim como o funcionamento de muitas sociedades, tornando-as auto instruídas, conforme comenta com propõe Rosanvallon (2002).

Ao observar, porém, somente o original do que escreveu Smith (1976b), sem compreender o contexto geral que envolve toda a época, é difícil entender como ocorre essa questão de ele ser um marco fundamental na transição temporal de compreensão dos elementos construtivos, principalmente, sobre o mecanismo do mercado. Sendo preciso, assim, recorrer à uma explicação mais contundente e atualizada do que sua obra representa.

Por exemplo, Smith (1976a; 1976b), no que se refere às suas duas principais obras, bem conhecidas, "*The Theory of Moral Sentiments"* e *"An Inquiry into the Nature and causes of the Wealth of Nations"*. Mais de duzentos anos após serem escritas, estas obras continuam servindo de inspiração para consolidação e defesa de algumas ideologias, assim como para gerar contrapontos daqueles interessados em desarmar seus argumentos, ou reinterpretá-los. Adam Smith está diretamente vinculado às concepções e à busca sobre o liberalismo. Isto ocorre, exatamente, porque existe uma lógica histórica no que suas obras oferecem, para muitos

[8] Desconsidera-se nesta pesquisa, por pontual simplificação, a contestação gradual a respeito da originalidade de alguns de seus conceitos e teoria, ou da simples sintetização de outras obras que já são existentes. A quebra de paradigma que esta obra causou não pode, no entanto, ser ignorada, pois é pontualmente real até os dias atuais, como mostra o parágrafo seguinte.

intérpretes, como legado. A contribuição desse autor serve, assim, para constituir e influenciar teorias de modelos atuais, principalmente, para aqueles que observam os preceitos de mercado liberal, tanto para o funcionamento eficiente do mercado e da sociedade, mas para utilização em muitos trabalhos econômicos (Otteson, 2019).

A critério de informação, o liberalismo (cujo *laissez-faire* é condição defendida) é um tipo de corrente econômica que, entre outros pontos, defende a liberdade para o funcionamento do mercado, acreditando-se na capacidade deste em funcionar sem intervenções estatais. Estas questões foram, há séculos, pontuadas em contextos diferentes, por Smith (1976b). Mas ela não ocorreu sem uma discussão prévia, de Smith (1976a), sobre a moralidade, que, muitas vezes é ignorada em trabalhos da teoria econômica tradicional. Como mostrado nos próximos parágrafos, a moralidade em Smith (1976a) possui um papel dinâmico e importante como elemento na construção dos mercados. E esta é, assim, uma variável de condições sociais que diverge da ideia de modelo-instrumental e objetivo em Smith (1976ª).

Rosanvallon (2002) foi sucinto ao sugerir que é a partir do conceito da mão invisível que se resolvem alguns problemas relacionados ao entendimento de mercado, pois a concepção deste conceito permitiu "pensar em uma sociedade sem centro, abolir a distinção entre interior e exterior, entre indivíduo e sociedade" (Rosanvallon, 2002, p.61). Observa-se, até este ponto, como as interpretações colocam Adam Smith como centro de tantas pesquisas que pretendem ditar questões conhecidas e tradicionais sobre formação. O autor, para os pesquisadores, destacou-se dentre tantos outros que compartilham de pensamentos semelhantes de épocas anteriores, como Cantillon, Thomas Hobbes, John Locke ou Montesquieu, porque foi capaz de sistematizar com clareza suas contribuições.

No entanto, será que todos estes outros importantes nomes da história da economia política também produziram uma contribuição importante para a formação desta base de entendimento? Em resumo, pode-se sistematizar que: 1) Adam Smith foi o pioneiro na construção de uma investigação sobre os mecanismos de funcionamento do mercado, inovando, para a época, ao construir um material que observou a cadeia de fenômenos dados em relações comerciais distintas; 2) inovou-se, sistematicamente, ao tentar pontuar uma opinião sobre os fatores que provocam profundas mudanças, diante do cenário socioeconômico visto em sua época; 3) refletiu-se sobre a progressiva consolidação da mudança do sistema produtivo em algumas economias para o sistema capitalista, cuja centralidade estava voltada para o mercado (Otteson, 2019).

Ao explorar-se mais, nota-se que a obra "*An Inquiry into the Nature and causes of the Wealth of Nations"*[9], por exemplo, trata-se de uma investigação minuciosa sobre a economia e comportamento sociais da época. Desde seu título, ela lida com a percepção do autor em relatar as mudanças convergentes advindas de acontecimentos sociais revolucionários. Estes acontecimentos, no entanto, não podem ser limitados apenas ao contexto da emergente revolução industrial inglesa, fruto da convergência de revoluções, que conduziu para grandes mudanças, incluindo a mudança na forma de construir o pensamento científico da época.

"Riqueza das Nações", um título brasileiro, é uma obra referenciada, e, possivelmente, motivada por uma série de profundas alterações. Pode-se pensar que esta foi construída pelas possibilidades de uso mais intenso e domínio de técnicas relevantes, essencialmente associadas, em geral, à revolução copernicana e o contexto social filosófico, no que concerne à saída do homem da obscuridade e das tentativas de revolução que o centralizam, em relação à sua dependência com as coisas da natureza.

Assim como hoje, não é somente das revoluções industriais ou da convergência ao digital que se ditam os ritmos da sociedade, e, consequentemente, dos mercados. O que existiu e mostra a história social, na verdade, é que é necessário um conjunto convergente de fenômeno, de todas as possíveis áreas, que tendem a acumular efeitos e reproduzi-los, constantemente, para criar cenários sociais, em que instituições tradicionais, como no caso do mercado, passam a representar novos ou ressignificados papéis. Desta forma, pode-se compreender que, entre os principais legados de Smith (1976a; 1976b), entende-se que suas contribuições aconteceram em uma tentativa de apontar os mecanismos estruturais do mercado, em uma época de intensa transformação social.

Smith (1976a; 1976b) discursa, assim, sobre uma ordem social que acreditava ser, naturalmente, dada de uma sociedade comercial, conforme ele acreditou poder observar, desta forma, para produzir uma ideia que se consolida devido à difusão das estruturas de conhecimento, na Era Iluminista. Sua obra também teve tamanha repercussão, exatamente porque chamou atenção, dentro de um contexto. Esta, assim, era uma interpretação sistematizada e clara que descrevia, sobre uma ordem social capitalista, a ideia do mercado como parte central e conectiva das trocas de mercadorias. E esta, assim, comportou-se como a ideia que fez de seus aportes teóricos algo, até então, inédito, em seus pormenores[10].

[9] A Riqueza das Nações em português (Smith, 1976b).

[10] Reforça-se que se trata da sistematização do conteúdo feita por Smith (1976a; 1976b), e não da discussão sobre o quão inéditas ou plagiadas eram suas ideias.

Os elementos da abordagem de Smith saltaram o conhecimento e caminharam para influenciar, junto à outros nomes, uma agenda inédita, ainda não existente, na teoria que tratava sobre dinâmicas de mercado. Sua abordagem também levava até outros teóricos, que observavam o desenvolver de suas próprias concepções, a compreensão no que se convencionou chamar de teoria de preços.

Antes, porém, é importante falar sobre o papel, muitas vezes ignorado, da obra "Teoria dos Sentimentos Morais" escrita por Smith (1976a). Este ensaio, que autores como Dupuy (1992) diagnosticaram como complementar e não como ruptura, retratou a ideia primária do autor sobre como o indivíduo toma suas decisões. E está, talvez aqui, uma das chaves para tantas interpretações equivocadas sobre os mecanismos automáticos de mercado, estes associados às obras de Adam Smith. Cabe fazer, assim, uma breve discussão sobre o papel da moralidade neste sistema.

Segundo Smith (1976 a), "aprovar a opinião de outro homem é adotar essas opiniões, e adotá-las é aprová-las [...]. Toda faculdade de um homem é a medida pela qual ele julga a mesma faculdade em outro" (Smith, 1976a, p.16; 18). A teoria dos sentimentos morais trata, assim, da tentativa de compreender como os indivíduos constroem seus sentimentos morais ao longo do tempo. Para o autor, como mostra a citação, esta é a interação entre os seres humanos e as suas percepções de julgamento sobre tais ações, ou seja, parte de suas experiências, que lhes permitem o consenso sobre moralidade.

Otteson (2019) sugere que "a explicação que Smith oferece para o desenvolvimento de padrões morais segue um processo de criação que hoje chamamos de 'ordem espontânea'" (Otteson, 2019, p.52). Assim, o sentido é dado pela compreensão de um sistema que surge como resultado da ação humana, mas não relativo à intenção, ainda que mais pela análise desenvolvida por Ferguson (1996), contemporâneo de Smith (1976b).

Logo, a ordem espontânea vista por Smith (1976b) para o mercado econômico encontra sustentação na questão da moralidade, em que seus argumentos podem ter recebido inspiração na obra de Ferguson (1996). Esta é, assim, uma opinião bem fundamentada nos estudos sobre as inspirações de Smith, dadas nas referências de Otteson (2019) e também de Dupuy (1992). No século XX, pensadores como Friedrich Hayek e Michael Polanyi aprofundaram tais ponderações sobre os sistemas ordenados por ações humanas descentralizadas, estas que não seriam dotadas de intenção para projetar um sistema geral, mas que ainda acabam por gerar padrões (Otteson, 2019).

Sendo assim, qual a correlação entre a moralidade e ordem espontânea em Adam Smith? Uma breve revisão pode resolver essa pergunta, no seguinte molde: a solução da "mão invisível", conforme dito, funcionava como uma espécie de força autorregulatória para as práticas do mercado, tornando-se, posteriormente, uma referência do mecanismo de autorregulação no mercado. O poder de controlar a si mesmo sem interferências externas, assim como outras questões relevantes, cujas heranças estão nas interpretações que precederam, trata sobre isto. Adam Smith diz, também, mais a respeito das possibilidades de que o crescimento seja mais fluido, havendo a redução das interferências externas, como previsto pelo Estado. Na solução vista em Smith, o mecanismo autorregulador do mercado atua junto aos interesses privados (*self interest*), e este acúmulo de intenções resulta no acúmulo que promove o bem-estar coletivo. Isto promoveu, assim, a ideia geral advinda das bases de Smith, como um pressuposto econômico de que as forças naturais do homem, geradas pelo seu desejo privado e natural por ganhos, atuam em um espaço, conhecido como mercado, para promover a ordem social.

Dupuy (1992), ao refinar preceitos propostos por Smith, tratou dessa questão. Segundo o autor, é possível observar relatos tratando sobre a produção, a acumulação e o excedente. Todavia, não se afirmou, categoricamente, nos escritos originais, algumas destas considerações que algumas das teorias mais avançadas da economia reproduzem. Não se deve ignorar as controvérsias que existem na compreensão da obra de Smith, pois elas, assim, apresentam um critério interessante para criar filtros (Otteson, 2018).

É por meio da discussão sobre moralidade que se pode refletir se Adam Smith (1976a; 1976b) realmente ignorou as influências sociais e seu poder de influenciar o mercado, numa análise mais criteriosa, como as que realizaram Dupuy (1992) e Otteson (2018), pelas entrelinhas para extrair, das duas principais obras, as influências sociais que muitas vezes não são consideradas na generalização de alguns intérpretes ou referenciais.

Moralidade entra como um critério, e o mercado é uma construção social ligada pelas interações humanas, que se baseiam na racionalidade. A essência destas ações está, como explicou Smith (1976a), no desejo e instinto de simpatia mútua. Assim, a conexão do diálogo com a ideia de uma mão invisível ser um mecanismo técnico atuante vincula-se, indiretamente, aos sentimentos humanos embasados na moral.

Uma forma de demonstrar essa questão foi proposta por Dupuy (1992) e refinada por Otteson (2018), pela ideia dos autores, que mostra que as emoções movidas pela moral, na obra de Smith, caracterizavam a ideia de sentimentos condicionantes à tomada de decisão, e, assim,

por tal, promovem-se pelas relações do indivíduo com o amor-próprio, cuja validação acontece no social, na necessidade de provar valor ao outro. Os autores ressaltam, igualmente, que o mercado em Smith é constituído por práticas econômicas impulsionadas por um sujeito ligado à ele mesmo, via social. Nesta concepção, o mercado aparece como um espaço que reproduz leis naturais, estas movidas em essência por influências de comportamentos sociais, atuantes para estabelecer uma ordem liberal.

A condição ligada às regras morais, conforme descrito, seria a condição usada para explicar a constituição do mercado, nesta abordagem. Ou seja, a Teoria de Mercado de Smith, extraída de simplificações do livro "Riqueza das Nações" ([1756,1976b]), muitas vezes, desconsidera os aspectos necessários que devem ser reforçados pela leitura complementar e integrativa da Teoria da Moralidade Smithiana (Teoria dos Sentimentos Morais, [1756,1976a]).

Otteson (2019) deduz que a moralidade humana em Smith possui um caráter evolucionário, não surgindo ao acaso ou dado ao nascimento, mas adquiridos por um "sistema compartilhado de moralidade" (Otteson, 2019, p. 56) abastecido por tentativas descentralizadas "para descobrir e seguir essas regras" (Otteson, 2019, p. 56), baseados em regras de comportamentos, que são alimentados pelas necessidades e desejos humanos, dados em relações coorporativas. Um termo mais atual, assim, seria o "*feedback*", que exerce influência devido ao prazer obtido em alcançar "simpatia mútua de sentimentos e desprazer que obtemos ao experimentar antipatia de sentimentos" (Otteson, 2019, p. 56). Com os resultados das interações com outros indivíduos e o *feedback* do julgamento, seja negativo ou positivo, aperfeiçoa-se esse sistema. A simpatia mútua, porém, não está acessível para todas as interações, apesar de todos desejarem. Por isso, ela torna-se escassa, e acaba por ser algo que gera competição.

Por fim, nesta questão sobre mercado e moralidade, em Adam Smith, vale ressaltar as considerações feitas por Otteson (2019):

> O sistema de moralidade humana que Smith está tentando explicar e descrever envolve elementos de troca, competição e cooperação no contexto do esforço descentralizado por recursos que, realmente, se parecem com um mercado econômico. Se elementos similares podem ser encontrados em *A Riqueza das nações*, significa que o modelo desenvolvido por Smith em *A teoria dos sentimentos morais* também se aplica a *Riqueza*. Assim, longe de serem inconsistentes, os dois livros estariam unidos num nível mais profundo. Esse é o mesmo modelo, na verdade, apresentado em *Riqueza* (Otteson, 2019, p.59).

A compreensão, diante das colocações aqui expostas, é de que a ideia de fundo, no sistema da mão invisível de Smith, não se refere à uma força arbitrária, mas à despeito do que alguns críticos, como Marshall (1996), ponderaram. Em um sistema de bases, nas ações

humanas, as pessoas são impulsionadas ao convite da moralidade, que molda as transações e estabelece a confiança. Neste sentido, a obra de Smith discorre, basicamente, sobre o sentimento de simpatia (o que faz a sociedade funcionar), algo no sentido de empatia (a relação que existe porque entende-se o desejo do outro).

A filosofia moral entra como um elemento constituinte do mercado em Smith (1976a; 1976b), ou seja, o mercado possui uma pré-condição para formação, que advém da simpatia vista nas transações, feita pela confiança, baseada na moral, que é a combinação dos sentimentos individuais com o interesse dos outros, questões que são aprofundadas por Hayek (2013), entendendo-se que, no processo de formação de mercado, geram-se informações de escassez, pela relação entre desejos subjetivos e a capacidade de fornecer esses produtos, liberando-se, assim, "conhecimento" que só pode ser gerado pela existência do processo de mercado.

Desta forma, Adam Smith tornou-se influenciador. Posteriormente, na formação de agenda conveniente da economia clássica, é igualmente válido ressaltar mais sobre a concepção da filosofia moral, assim como é equivocado pensar que esta faz parte de um marco absolutamente técnico/racional, como acaba sendo proposto, majoritariamente. O que leva a busca, assim, por entender como tal pressuposto econômico evoluiu, baseado nas interpretações da teoria de Smith. Dupuy (1992), nesta proposta, ressaltou como o caráter esquecido dos aspectos de influências sociais de Smith são, de certa forma, negligenciados. Assim, dentro desta constatação, alimentam-se diversos referenciais econômicos.

Tendo este fato considerado, segue sendo a obra de Smith (1976b) o material que provoca uma especulação, capaz de conduzir uma pasta econômica subsequente em várias tentativas racionalizadas de sistematizar as questões econômicas, afastadas dessas influências sociais relatadas, como pode-se observar nos livros de Smith (1976a; 1976b). Os modelos registrados, em sequência ao de Adam Smith, especularam a ideia do mercado ser como um espaço em que práticas econômicas apresentam-se como a solução para o equilíbrio de mercado, em um mecanismo automático, considerado a mão invisível, que é ajustado mediante a disposição de vontades racionais dos indivíduos, ordenados por um sistema de preços.

Desta forma, a interpretação, apenas parcial, das obras de Smith, passa a representar um ponto de partida àqueles que se dedicaram a construir processos metodológicos de aperfeiçoamento de análise, e, também, àqueles que não concordavam com estas conclusões. Neste cenário, pode ser considerado o surgimento da análise dedutiva abstrata, ligado à lógica e à matemática. Processo que, em partes, consolidou-se na proposta de refinar as contribuições

inéditas deixadas por Adam Smith. Inicia-se, assim, uma nova etapa de observação que junta a teoria econômica e o entendimento do funcionamento dos mercados, dos mais atualizados. Léon Walras, assim, desenvolveu a ideia de equilíbrio geral, não de equilíbrio puro e simples.

Diferente da ideia de equilíbrios parciais, Walras (2013) criou uma teoria em que todos os mercados entram em equilíbrio, simultaneamente. O "leiloeiro walrasiano" pode ser considerado a figura que equilibra esses mercados, sendo um artifício metodológico que consiste em: ausência de custos de transação, informação perfeita e concorrência perfeita. Walras (2013) é o principal influenciador da microeconomia moderna e da revolução marginalista, o que mais influenciou na corrente *mainstream* da ciência econômica. Todavia, pode-se supor que um pensamento oposto à Menger e à Escola Austríaca, embora faça parte da revolução marginalista (STIGLER, 1937). Assim, Walras (2013) pode ser considerado influenciador da ideia do mercado como uma instituição que funciona como mecanismo central em uma sociedade capitalista. O autor caminha, desta maneira, pela ideia de construção de uma ciência racional, exatamente para analisar os fenômenos econômicos, assim como as colocações dispostas por Stuart Mill (1987).

Os aspectos lógicos e matemáticos fazem parte de características encontradas no processo de neutralização da economia, comportando-se como chaves das formalidades explicativas de muitos modelos, que seguiram desde as contribuições de Stuart Mill (1987) e Walras (2013), até outras lógicas explicativas sobre o mercado e seu comportamento. Em particular, Stuart Mill, sequencia o trabalho de Smith, buscando ajustar sua obra às mudanças que se deram com o passar do tempo, em quase 50 anos. Uma forma de situar a posição de Mill (1987) no tempo é entendendo, deste jeito, que sua obra "*Principles of Political Economy*" foi publicada, originalmente, em 1848, como uma tentativa de adaptação da "Riqueza das Nações" de Smith, carregando ideias aprimoradas e conhecimento daquele tempo. Para Mill (1987), entendia-se esta obra como uma que carregava partes obsoletas, e, por isso, era imperfeita.

A ideia da racionalização atribuída para Walras (2013), por exemplo, é de que esta é parte de um marco na história do pensamento econômico. As colocações do autor continuam a influenciar o surgimento de novas vertentes, como aquelas do método da escola econômica neoclássica, fundamentada na escola clássica, influenciada pelas obras originais de Smith (1976a; 1976b).

Ganem (2012) destaca que a abordagem de Walras, influenciada pelas ideias de Mill, abdicou totalmente de qualquer suposição de existência de um sujeito movido por emoções, seja pela moral ou qualquer outro. Em suas articulações, adota-se a ideia do homem *economicus*

racional. Desta forma, contribui-se para consolidarem-se as ideias de equilíbrio movido pelos mecanismos de demanda e de oferta, o que efetivamente é proposto na teoria econômica, assim como um guia do conhecimento aplicável. A mão invisível vista na obra de Smith (1976b), que também foi influente em Walras, foi interpretada e aprimorada com a finalidade de atuar, não mais como um operador social, mas como algo estritamente técnico. O esforço teórico realizado por Leon Walras marcou as efetivas tentativas lógico-matemáticas de comprovar que há uma ordem racional nos mercados. Neste contexto, são reconhecidas muitas diferenças, às vezes, não explicadas por críticas, sabendo-se do entendimento da construção do mercado em Adam Smith (1976b), que é contemplado em suas duas obras, assim como fez Otteson (2019).

Seguindo os relatos, o mercado após Walras (2013) passou a ser o ponto central para muitas literaturas econômicas, passando a ser compreendido pelo tradicionalismo vigente, como um ambiente capaz de refletir posições de equilíbrio na sociedade. Neste ambiente, seria possível coordenar as atividades econômicas por meio da determinação dos preços, estes que ocorrem sob uma ordem autorregulável.

Walras (1996) contribuiu, assim, com as efetivas mudanças no direcionamento da economia como ciência. Smith (1976a; 1976b), Stuart Mill (1987) e Walras (2013), mesmo em estágios diferentes, destacam-se como transmissores de um conhecimento que influenciou gerações, principalmente, sobre discussões dos temas destacados na ciência econômica, especialmente, relacionados com a construção e seu funcionamento do mercado, sendo assim, nomes fundamentais nas escolas de teoria econômica clássica e neoclássica. Compreender corretamente as questões e as diferenças aqui apresentadas é essencial para aqueles que desejam entender as ideias vigentes sobre as possibilidades de mercado autorregulados, por sistemas de avaliações. Por exemplo, não para explicá-los, dado o nível de sua complexidade, mas para entender que a ideia de que estes criam suas próprias regras e padrões, ou que são movidos por escolhas racionais, pode estar comprometida.

E, isto pode ser, inclusive, um fundamento dentro da própria essência da teoria econômica clássica. No entanto, um esforço mais completo pode ser complementado ao observarem-se como algumas destas questões foram recepcionadas na Sociologia.

2.2 FUNCIONAMENTO DO MERCADO NA CONTEMPORANEIDADE

Este ponto dá sequência ao levantamento conceitual da evolução histórica e social, assim como um dos conceitos-chave da tese: mercado, quanto ao entendimento da dinâmica

nas construções. Relataram-se posições científicas, perspectivas, abordagens e o entendimento de fenômenos, procurando representar-se a trajetória socioeconômica que trouxe uma compreensão analítica de bases e concepções.

O suporte teórico para capítulos posteriores será complementado neste item 2.2, sendo feito a partir de novas contribuições, precisamente, em referenciais teóricos do século XX, estendendo-se até novas contribuições de temas envolvidos no século XXI. Traça-se, desta forma, um debate atualizado, conectando abordagens, perspectivas e teorias, sendo estas do passado e do presente, exatamente para debater a formação de novos mercados e seus comportamentos, em específico o mercado de aplicativos[11]. Este, assim, é parte importante na construção da oferta de serviços dentro do setor de transporte privado, com os impactos produzidos e estimados.

Mercados, por exemplo, passam a preencher uma pauta para economia compartilhada e setores, como os de serviços. Mediante estes fenômenos socioeconômicos que se intensificam, observou-se o atrelamento do uso exponencial de tecnologias da informação e de modelos de inovação que foram aparados, em alguns referenciais, como modelos de inovação disruptiva, um conceito baseado na ideia Schumpeter (1942), de "Destruição Criativa"[12], cujo processo de aceleração desencadeia da ruptura de padrões da construção de alguns mercados, incluso isto na forma de como orienta-se o sistema de regulamentação.

A retrospectiva que foi traçada, assim, mostrou o debate sobre mercado, mediante a compreensão desta ideia nos limites das relações com a modernidade e o capitalismo. No que se diz sobre o que foi feito após Adam Smith e os demais clássicos de sua época, podem-se adicionar novos capítulos que trabalham mais o aperfeiçoamento do que foi apresentado até o momento.

O mercado, enquanto parte das temáticas do final do século XIX, e, em especial, do início do século XX, esteve ligado aos avanços de aportes teóricos. O processo de racionalização continuou a ser utilizado, assim, nas definições que procuravam dar conta de analisar seus mecanismos de funcionamento, que é, cada vez mais, complexo. Assim, mediante

[11] O mercado de aplicativos, com frequência, é reconhecido como o lugar em que se concentra toda a oferta de plataformas que disponibilizam *software*s. Geralmente, muitos produtos que são desenvolvidos para serem executados em um dispositivo móvel, em formato de aplicativo, com ou sem fins lucrativos, usam essa plataforma de compras. Ou seja, há um mercado específico de lojas de comercialização de aplicativos virtuais (os *softwares* reúnem os sistemas operacionais para aparelhos móveis, como *notebook* ou celulares). Não é um espaço físico, mas um espaço virtual de trocas. Como pontuou Steele (2013), o conceito de lojas de aplicativos popularizou-se com o surgimento de *smartphones* e *tablets*, expandindo-se, desde então, para alcançar os navegadores de código aberto, como a *web* e os sistemas operacionais de *desktop*.

[12] O trabalho explora o termo nos próximos pontos. Uma concepção do termo pode ser pensada, assim como a forma de como alguns processos e modelos fazem acontecer para criar novos produtos.

a constatação da existência de um sistema econômico capitalista, cada vez mais moderno, que se aprimora. Importantes diálogos e debates continuam a ser publicados e defendidos em ambas, não somente no referencial econômico, mas na Sociologia, em particular. A sociologia econômica, assim, compete para ver suas ideias serem reconhecidas. Em seguida, abaixo, segue uma parte essencial desta narrativa.

a) Contribuições da Economia Neoclássica

Marshall (1996), neste período, torna-se um dos principais representantes do que convencionalmente passou a se chamar de "Nova Economia Clássica", tendo sido considerado importante o autor para as reformulações do pensamento econômico dominante da época, com contribuições inéditas sobre o comportamento dos agentes que faziam parte do mercado.

Em 1870, Marshall (1994) escreveu um artigo que utilizou referências da psicologia evolutiva para estudar o comportamento humano, principalmente, quanto ao funcionamento da mente. Este autor foi um dos pioneiros no uso da imagem de uma máquina para confrontar e discutir a ideia de cognição humana, descrevendo o papel da consciência como condição necessária para assimilação das experiências humanas, e, logo, para a construção do senso de ordem.

A consciência, apesar de Marshall (1994) reconhecer que não explica todo o processo mental, seria evolutiva, ou seja, poderia ser vista como a metáfora de uma máquina que recebe todas as informações (seja dados ou impressões) externa e ao processá-los produz as "ideias de ações" (Marshall, 1994, p.118). Estas questões foram utilizadas para desenvolver tanto o seu projeto de economia, como posteriormente, seria trabalhado nas análises sobre o crescimento da Inteligência Artificial.

Não cabe, neste trabalho, o desenvolvimento filosófico completo sobre Marshall (1994), sobre suas definições e descobertas, principalmente, a respeito do esquema cognitivo humano, assim como das experiências enquanto sujeito. É possível deixar como sugestão a leitura, além deste artigo original, das interpretações de FRANTZ (2006), autor que desenvolve o tema em detalhes. Porém, é válido pensar em ampliar as compreensões sobre o que pode ser chamado de a *Economia Marshalliana.*

Segundo Strauch (1996), a obra mestre de Marshall marcou o que se compreende como "o início da idade moderna da Economia" (Strauch, 1996, p.24). O autor, assim, pontua que com ela havia o interesse do autor em despertar o interesse de leitura de "homens de negócios,

políticos e profissionais liberais" (Strauch, 1996, p.24). Para isso, produziram-se também modelos econômicos e inovações que não eram somente conceituais, mas metodológicas. A leitura de Marshall (1996), assim, ampliou a teoria econômica, assim como a compreensão de firmas e mercados, nos seus aspectos mais mecânicos. Ele elaborou, por exemplo, um referencial com análises de custos.

Destaca-se, como contribuição pioneira de Marshall (1996), uma noção ressignificada dos mecanismos de funcionamento do mercado, estes que fortaleceram as suposições que tratavam de olhar as forças naturais do mercado, assim como aquelas que eram superiores na sua capacidade de distribuir para as sociedades, os recursos que eram e ainda são existentes. Assim, elas se comportam como o elemento que, especialmente, destacava-se em detrimento à qualquer outra maneira que pudesse ser usada para fazer essa distribuição.

A introdução do fator "tempo" na análise de Marshall (1996) também pode ser considerada uma inovação da abordagem. Strauch (1996) ressalta que a proposta do fator tempo acomodou um instrumental econômico que passou, na verdade, a ter um elo de medida reconciliador das diferentes interpretações que surgiram pós Adam Smith, principalmente, no encaminhamento da teoria clássica. Em especial, nota-se a dependência entre o mercado produtor e o mercado demandante. Trata-se, neste contexto, de unidades econômicas bastante discutidas como valor do bem e da utilidade.

O elemento tempo surge como um suporte para compatibilizar o estudo econômico em partes menores ligadas, posteriormente, por elos e técnicas como o *Ceteris paribus*, comumente usados nos modelos econômicos. Ou ainda, como forma de ampliar o desenvolvimento da abordagem de Marshall (1996), principalmente, a respeito do equilíbrio parcial de mercado competitivo, o qual passava a olhar o funcionamento dos processos de mercado, a partir de sintetização, ou seja, do isolamento de partes e do estabelecimento de hipóteses. Marshall defendeu, assim, em alguns momentos, o uso racional e mecânico dos métodos científicos, principalmente, para obtenção de resultados. O desenvolvimento das suas noções de equilíbrio parcial reflete na proposta desse processo e em toda uma agenda econômica, influenciada por esses pensamentos sobre o sistema econômico e o equilíbrio de mercado.

Outra ideia bastante difundida e amadurecida, no século XX, foi a de liberdade econômica de mercado. O entendimento, assim, é sobre o papel do sistema de preço discutido em 1945, por Friedrich Hayek (2013a), que guiou e dividiu o conhecimento econômico e seus métodos. O autor guia, assim, até hoje, uma pasta que se contrapõe à uma visão mais

racionalizada, que envereda por cálculos matemáticos e estatísticos, principalmente, em função daquela mais parte mais filosófica em suas análises.

Novos motores foram, assim, acionados pelas contribuições de Hayek (2013a), no sentido de influenciar as noções sobre o conceito e o funcionamento dos mercados, principalmente, diante das atuais discussões que consideram as formas de aplicar sistemas de regulamentação nas economias, fortalecendo-se a visão, diante de uma argumentação mais subjetiva, daqueles que defendem o não intervencionismo estatal nas economias, assim como a preservação da liberdade de mercado.

Hayek (2013a) destacou "que problemas econômicos surgem sempre, e, apenas em consequência das mudanças" (Hayek, 2013a, p.156), o que é responsável por observar os fundamentos ou razões que estão no plano de fundo das decisões dos agentes econômicos, pelo autor, que é um dos principais nomes da escola austríaca. Foi considerado, assim, um dos responsáveis por reformular o entendimento a respeito do sistema de preço e do processo de mercado clássico. O mercado poderia ser visto como um processo, em que se nota um mecanismo de descrição da comunicação das informações. Tal posição, assim, coloca-se em desacordo com economistas do equilíbrio, como Marshall e Walras, por exemplo, que costumam olhar o mercado como um ambiente tomado por atitudes totalmente racionais. Neste sentido, observa-se que Hayek (2013ª) descreve o processo de mercado como aquele que tem o funcionamento influenciado por ações que advém das reações dos indivíduos, ao nível de preços que, na grande maioria das vezes, não são conscientes.

A previsibilidade da existência de um processo permanente de aprendizado e mudança no mercado é característico do que desenvolveu Hayek (2013a; 2013b) sobre mercado. Para o autor, "o sistema de preço é uma daquelas formações que o homem aprendeu a usar (embora ainda esteja muito longe de ter aprendido como fazer um melhor uso dele) depois de tê-lo tropeçado sem compreendê-lo" (2013a, p.160). O sistema de preço no mercado, desta maneira, é derivado de um método que, segundo consta, foi espontaneamente criado por uma economia do conhecimento, das ações dos indivíduos.

> Os vários modos pelos quais o conhecimento chega às pessoas que o utilizam para elaborar seus planos é um problema crucial para qualquer teoria que almeja explicar o processo de mercado; e o problema de qual é melhor meio de utilizar o conhecimento que está inicialmente disperso entre várias pessoas independentes é pelo menos um dos principais problemas para a política econômica — ou para qualquer tentativa de conceber um sistema econômico eficiente (Hayek, 2013a, p.160).

Hayek (2013a; 2013b), assim, observou o capitalismo como sistema econômico, procurando definir o mercado, que passa a ser um ambiente de liberdade econômica que não é previsível, e, por isso, é um reconhecido crítico de economistas neoclássicos de sua época.

Nos aportes teóricos de Hayek (2013), reconhece-se a incapacidade do indivíduo em saber sobre o futuro, assim como sua iminente incapacidade de dominar as contingências do mundo. Desta maneira, acontece um guiamento por sistemas que são constituídos, sem planejamentos intencionais a respeito de todo o conhecimento que existe na sociedade. A própria noção do papel do sistema de preço faz parte desse amplo quadro: a liberdade, para o autor, é vista como uma condição essencial no que concerne na manutenção das possibilidades de descobrir o que se espera do futuro.

As contribuições de Hayek foram, assim, importantes para despertar novamente na sociedade. Na academia, inclusive, um novo debate sobre o processo de mercado, diante da sociedade e da ação humana, surge. A ideia de ordem espontânea é reestabelecida, para ser apresentada ao mundo, o que aproxima as soluções apresentadas por correntes tradicionais da economia, tanto quanto da liberdade quanto às condições do presente, estabelecendo, assim, as pontuáveis diferenças com estas correntes. De fato, a ordem de mercado aparece como a ideal para estabelecer a ordem social capaz de organizar as sociedades contemporâneas, por tal, que são modernas. E, neste ponto, somam-se as contradições.

b) Concepção da Nova Sociologia Econômica

Na Nova Sociologia Econômica (NSE), registraram-se diferentes conteúdos de pesquisa, estes que mostram a intenção de estabelecer teorias que olham para a formação de mercados, as quais propuseram-se a contemplá-los diante da complexidade que o processo de modernidade representa, seja da consolidação do sistema econômico capitalista, da formação de mercados globais complexos, mas sem excluir o importante peso que as contribuições científicas advindas nessa passagem de espaço tempo tiveram.

O processo histórico de teoria econômica não poderia assim, ser excluído, fazendo parte de estudos, que, conforme comentou Swedberg (2004), ajudam a "desenvolver uma sociologia econômica histórica e comparativa" (Swedberg, 2004, p.23), por exemplo. Apenas é necessário, assim, pontuar quando autores como Marshall ou Hayek procuram aprofundar estudos que olham o lado do comportamento dos sujeitos e das estruturas, e, nisto, acontece o reconhecimento da importância destes fatores, com ideias consideradas como clássicas que continuam a ser propostas em enfoques mais próximos, assim como aos que defendem os

neoclássicos e neoliberais, sob suas bases. Por isso, suas teorias são utilizadas apenas para uma aproximação nas reinterpretações que vem ocorrendo.

Destacam-se nas últimas décadas do século XX, a iminência do crescimento de publicações que foram aclamadas como a Nova Sociologia Econômica (NSE). Ou, no caso da própria economia, obtém-se na Nova Economia Institucional (NEI) e na Economia Comportamental. Apesar disso, estas duas áreas possuem abordagens diferentes, elementos que consideram os aspectos sociais aqueles que determinam a formação das estruturas das instituições. O realinhamento da NSE, no entanto, estabeleceu novas perspectivas sociológicas para o tema mercado: os últimos anos têm se caracterizado, assim, por uma expansão persistente de estudos em sociologia econômica de novos tópicos que foram redimensionados para alocar antigas teorias. Estas, que, enfim, poderiam ser levadas adiante por um refinado aporte sociológico dos fenômenos econômicos.

Hoje, por exemplo, diversas teorias distintas a respeito de como os mercados operam (Swedberg, 2004, p.23-24) podem ser exploradas para encontrar explicações mais orgânicas da matéria econômica. A NSE, de forma geral, está lidando com temas diversos que abraçaram tanto questões da microeconomia, como macroeconomia, consideradas zonas das ciências econômicas. Enquanto, assim, a NEI possui na base das suas pesquisas as instituições sociais[13]. Em um artigo de 2004, Swedberg (2004) escreveu:

> Precisamos de uma sociologia econômica verdadeiramente global, apoiada em visadas procedentes do mundo inteiro; e tenho a esperança de que os intelectuais e cientistas sociais brasileiros se interessem pelas tentativas recentes de reviver a sociologia econômica e, assim, fiquem desejosos de se juntar nesse projeto intelectual cujas raízes remontam a eruditos como Karl Marx, Max Weber, Joseph Schumpeter e Karl Polanyi. A sociologia econômica pode ser definida de modo conciso como a aplicação de ideias, conceitos e métodos sociológicos aos fenômenos econômicos – mercados, empresas, lojas, sindicatos, e assim por diante. Apoiando-se no enfoque de Max Weber, a sociologia econômica estuda tanto o setor econômico na sociedade ("fenômenos econômicos") como a maneira pela qual esses fenômenos influenciam o resto da sociedade ("fenômenos economicamente condicionados") e o modo pelo qual o restante da sociedade os influencia ("fenômenos economicamente relevantes") (cf. Weber, 1949) (Swedberg, 2004, p.7).

É frequente, assim, nas pesquisas da NEI, como ponderou Swedberg (2004), ao estabelecerem-se revisões de obras consagradas sobre o capitalismo e mercado, nas visões de Marx, Weber ou até mesmo Schumpeter. Atualiza-se, assim, uma perspectiva sociológica de

[13] As diferenças são maiores. Existem confrontos diretos de ideias entre a Nova Sociologia Econômica e a Nova Economia Institucional, para uma maior imersão dentro do artigo de 1985 de Granovetter, denominado de "*Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness*", tratando-se de críticas pontuais à tais diferenças.

objetos econômicos, tais como: ciclos econômicos, a intervenção do Estado na economia, impacto da cultura nos mercados e sistema de preço (Granovetter e Swedberg, 1992).

Existem diversas razões para discutir o termo "mercado" na abordagem sociológica, entre elas, a da capacidade de criar condições que permitam elaborar, reunir e construir opiniões que dialoguem amplamente para ajudar na diversidade e no desafio que o tema possui para as ciências sociais. Escolhem-se, assim, as conexões necessárias e sistemáticas, diante do comportamento de tantos elementos que se relacionam para construir o funcionamento desta instituição, buscando-se contar com métodos de pesquisa que procurem observar o próprio sistema, diante de um longo processo histórico, fenomenológico e cultural, ligado em muitos aspectos sociais.

Os mercados, vistos sob a ótica da NSE, são sociais (Swedberg, 2004), exatamente como discorrem as pesquisas de campo da NSE. Um resumo sistemático sobre estudos científicos mostrou estas pontuações, sugerindo que Granovetter (1985; 1992) possui contribuições de maior destaque para o campo, ao desenvolver explicações a partir dos conceitos de laços e redes, na atualidade:

> Mark Granovetter, que é visto por muitos colegas como o sociólogo da economia por excelência em virtude de seu artigo tão influente de 1985, "Economic action and social structure", além de outros trabalhos marcantes (Swedberg, 2004, p. 10).

A iminência da divulgação de sua teoria dos *laços fracos* faz parte de uma análise pontual sobre a relação das redes sociais e o desenvolvimento do conceito "enraizamento" (em inglês*: embeddedness*). Granovetter (1985) utiliza, assim, as relações sociais e a questão de poder para descrever uma série de fenômenos e processos envolvidos juntos com a interação social, bem como aquelas relações que envolvem organizações do mercado. Além de ter direcionado, com este tema, críticas à escolas da economia, como as contribuições de North (1981; 1991; 2005), que fortaleceram o campo recente da NEI, com destaque, para àquelas que concernem ao funcionamento dos mercados e outros problemas de ordem econômica.

Todavia, pode-se citar, ainda, Zelizer (2013) com seu emblemático trabalho sobre o mercado de seguros, ou Carruthers (1996) com seu desenvolvimento, que fala à respeito do mercado financeiro e seus aspectos históricos teóricos. Assim, tanto importantes outros nomes foram sintetizados por Swedberg (2004) no artigo traduzido por Sergio Miceli, como pela Sociologia econômica, o que mostra a importância e objetivo de pesquisa dos emergentes deste campo. Cada um, nas suas aproximações e diferenças, contribuiu para dar amplitude para um viés socioeconômico, principalmente, aos mercados mais complexos da economia.

Swedberg (2004) é, também, outro destaque para a área, pois realizou pesquisas acadêmicas aclamadas por revisões de obras clássicas, incluindo as de Joseph Schumpeter e suas contribuições sobre inovação e mercado no campo da economia, especialmente, dentro do conceito de "destruição criativa" aqui previamente citado. Ele criticou, assim, muitos sociólogos dos séculos XIX e XX, que negligenciaram o interesse correto em debater "a economia em si" (Swedberg, 2009, p. 163). A matéria sociológica sobre fenômenos econômicos precisaria, em sua opinião, de pontuais revisões, principalmente, em pontos preocupantes que demonstram um número considerável de antigos trabalhos, não procurando-se refletir sobre questões importantes como, dando por Swedberg (2009):

- De onde surgem os mercados?
- Como a ação econômica é imersa nas relações sociais?
- Qual o papel que as normas e a confiança exercem na economia?

Swedberg (2009), assim como outros autores mencionados da NSE, que têm ajudado a determinar caminhos para a análise sociológica, seja sobre instituições, como mercado, sem excluir o peso das influências passadas. Os novos tempos exigem o refinamento de antigas formas e mecanismos de análises. Em comparação com a época de Adam Smith, Marx e Weber, muitas mudanças ocorreram na formação de instituições, tão pouco o que Marshall, Schumpeter ou Hayek viveram foi o suficiente para ver as estruturas institucionais, que são sustentadas na atualidade do mundo moderno. No entanto, seus trabalhos originais continuam a ser faróis que jogam luz em questões antigas, bem como sementes que germinam e amadurecem para alavancar as bases dos que apontam o caminho para o futuro, ou, ao menos, realizam a sua discussão.

Focando nisso, pode-se resumir que as contribuições da NSE refinaram muitas ideias, assim como colocou-se como uma alternativa abrangente aquelas das abordagens que saíram em defesa de um tipo de sistema ideal de mercado, sendo este o caso de muitas abordagens econômicas, que são baseadas nas teorias clássicas. Estas são conhecidas, assim, por não terem ignorado, na formação desta instituição, a representatividade que as variáveis sociais possuem, em qualquer processo ou atividade econômica.

A abordagem da NSE, em geral, procura relatar como as variáveis sociais afetam o seu comportamento e a própria ordem do mercado, seja por exercer força para modificar acontecimentos e moldar fenômenos, ou por terem capacidade de intervir nas condições do processo de construção e desenvolvimento. Swedberg (2009), por exemplo, critica aqueles que enxergam o mercado como um sistema econômico dominante, constituído por mecanismos de

equilíbrio e racionalidade. Sua crítica se estende àqueles que fazem a expressão mais clara, interpretando o tradicionalismo econômico, sustentando mediante a defesa da eficácia de um modelo idealizado, que possui por peças a liberdade econômica, como um atributo necessário à ordem.

c) Contribuição dos Campos Recentes da Sociologia

A complexidade do final do século XX canaliza-se para o início do século XXI. Os sistemas de informação e comunicação estiveram ligados, assim, às mudanças profundas em escala mundial, dentro das últimas décadas. As mudanças sociais vistas, nos dias atuais, são rápidas e alteram a condição humana contemporânea, principalmente, diante dos sistemas sociais. Nesta perspectiva, características e eventos-chave são agregados para construir novos aportes, ressignificando o conhecimento existente e fazendo surgir novas áreas de sociologia.

Em particular, são vistas discussões que adentram um campo com objetos de estudo, estes que observam a internet, a virtualização, novos mercados e suas economias, pela evolução tecnológica da comunicação e informação, assim como outros agregados da perspectiva de um mundo povoado pelas conectividades e suas influências digitais.

Estudos da internet e da comunicação, do mercado e da nova economia, por exemplo, vem sendo encabeçados por Castells (2004; 2006), Banet-Weiser e Castells (2019), com títulos específicos sobre os temas, respectivamente, "Galáxia da Internet", "Sociedade em Rede" e "Uma outra economia é possível: Cultura e Economia nos Tempos de Crise". São objetos de estudo dessas obras, também: o estudo histórico-teórico da internet e a forma como "as atividades econômicas, sociais, políticas e culturais são essenciais em todo o planeta, estando estruturadas pela internet e em torno dela, assim como por outras redes de computadores" (Castells, 2004, p.8). Em contrapartida, também é previsto o diálogo sobre a importância do papel da revolução das Tecnologias de Comunicação e Informação (TIC's), principalmente, diante da tecnologia da internet, que virtualizou e acelerou os processos de inovação, ampliando, ainda mais, os horizontes de impactos da própria globalização.

Castells (2004) falou, deste jeito, sobre a mudança na cultura material, pela criação de interfaces digitais, da economia e do mercado, de maneiras informacionais e globais, ainda que centralizando-se uma discussão sobre a sociedade em rede, repercutindo mudanças severas nas condições de existência humana, organizadas em sistemas de rede para propagar impactos diversos, incluindo modificações substanciais nas operações e nos resultados relativos dos processos produtivos, culturais, de experiência e poder.

Na última obra citada de Castells está a parceria: nela, discute-se como a rede se expande para tornar-se um instrumental, apropriado pelo sistema econômico capitalista, principalmente, diante de recorrentes crises financeiras e econômicas, eclodindo o ideal clássico de autorregulação dos mercados. Diante destes aspectos, uma Economia Compartilhada se fortaleceu como resposta à agressividade do capitalismo financeiro, mediante a imersão de uma cultura global de criatividade e inovação, estabelecendo-se a necessidade de reinventar suas práticas econômicas e sociais. Vários casos e exemplos são apresentados no livro sobre a responsabilidade, assim como o aporte acolhido como suporte faz parte de uma área de pesquisas recentes, com pouco mais de 10 anos, denominada por Sociologia Digital, com Putnam (2015) em sua referência.

Outros referenciais foram usados de forma mais dispersa para construir a dinâmica, assim como fundamentos e debates sobre o que impulsionou significativas mudanças na formação de novas práticas de mercado, construindo o que autores como Giddens (1991) preferem denominar dentro de novas economias. A evolução destes, assim, continua a ser peculiar, em conjunto com um processo de modernidade que se acelerou dentro dos dias atuais.

Através destes debates teóricos, aprofunda-se assim a compreensão dos problemas sociais que foram vistos no mundo contemporâneo, continuado dentro do processo histórico contado pela formação dos mercados clássicos.

2.3 REFERÊNCIAS TRANSDISCIPLINARES AOS NOVOS MERCADOS

As tendências de observar-se a existência de sociedades, assim, estão cada vez mais modernizadas e digitais, compostas por instituições com dinâmicas atípicas daquelas que um dia puderam ser chamadas de tradicionais, fazendo parte do tema de debate, sendo de diferentes enredos das ciências sociais. Seria possível, assim, diante da volatilidade dos tempos atuais, observá-las mediante uma única perspectiva ou área de estudo? A transdisciplinariedade sugere, assim, uma abordagem que se constitui pelo diálogo entre as diferentes áreas de conhecimento, promovendo conversas para acessar seus mais variados dispositivos, de forma a gerar uma cooperação entre diferentes disciplinas (Engelmann e Von Hohendorff, 2014).

O mercado virtual, por exemplo, não funcionaria sem alguns aspectos que podem ser analisados dentro da transdisciplinariedade, como: confiança nas relações sociais, cultura global, sistemas abstratos de tecnologia, mercado financeiro global e espaços virtualizados. Suas características, assim, são explicadas por muitas teorias. Logo, a completude da definição

de algumas ideias, neste sentido, possui dependência em ser construída a partir de referenciais teóricos, estes que se identificam pela chamada abordagem transdisciplinar, como defendeu Abramovay (2004), pela necessidade do reconhecimento do diálogo entre os campos do saber:

> Assimetria de informações, confiança, instituições, organizações formais e informais, capacidade de exigir o cumprimento de contratos, representações mentais dos atores como base de sua interação social são temas que pertencem hoje a diversas disciplinas nas ciências sociais e em cuja abordagem cada uma usa, de maneira crescente, os recursos da outra (Abramovay, 2004, p.5).

Destarte, estas questões podem ser compreendidas, considerando-se, a partir do cuidado, a análise da linguagem, por diferentes termos podem ser aplicados aos níveis de interações entre autores e os mercados que será possível encontrar conexões. Algumas pesquisas procuraram falar, de forma diversa ou diferente, apresentando uma base de aproximação e complementaridade que se conecte para encontrar sentidos dentro de um contexto, como sugeriu Abramovay (2004). A seguir, apresenta-se uma rota seletiva à investigação de algumas destas categoria, principalmente, em relação à economia e outras instituições mercadológicas.

a) Mercado e Interesses

Definições utilizadas por sociólogos como Giddens (1991) instruíram a "modernidade" como um estilo, costume de vida e organização social, que emergiu na Europa a partir do século XVII, e, que, posteriormente, se tornou influência mundial (1991, p.11). Mas por que falar sobre esta definição específica de modernidade?

Porque este é um período constituído e destacado por diversas análises e suas transformações, que só podem ser reconhecidas em seu próprio contexto. Observando autores que se aproximam de Giddens (1991), enxerga-se Beck (1995), que definiu comparativos entre algumas características da "modernização reflexiva" até de "modernização simples"[14], por exemplo. No critério de instituições, as atuais tornam-se frutos e resultados da própria natureza dos processos da modernidade de natureza volátil, indicadora de um processo procedente de ambivalências, constituídos de interesses e conflitos.

A concepção de Beck (1995) pode ser pensada, principalmente, pela análise de alguns episódios que envolvem, por exemplo, as transformações sociais causadas por contextos

14 Essa em que se falou, neste capítulo, como inicial de um processo de transformação do sentido atribuído ao mercado.

políticos, culturais e econômicos. Assim sendo, a modernização simples, para Beck (1995), se conecta pelo desenvolvimento dos pilares do projeto moderno iluminista, que reflete sobre a crença na ideia de progresso e na emancipação, associadas à racionalidade vista no sujeito moderno[15], assim como um novo estatuto atribuído ao papel do indivíduo, avançando para resultados contraditórios, que, segundo o autor, podem ser encontrados nas dinâmicas de instituições dos dias atuais, como o próprio mercado.

Relaciona-se em Beck (1995), assim, o pressuposto da busca por liberdade econômica, construído por alguns "ideais" de referência na racionalidade moderna, abrangendo também a compreensão da ordem construída nos "ideais" de sistema de preço, concorrência, bem-estar social e alinhamento constante do processo de continuidade e refinamento, que caminhou junto aos "ideais" econômicos tradicionais ressignificados na economia política dos clássicos. Para ampliar tal compreensão, é preciso, assim, lembrar sobre as influências do equilíbrio de mercado "walrasiano", que levaram muitos a tomar decisões que ignoram, em geral, o papel dos elementos socioeconômicos que podem estar interferindo, de um jeito direto, nas delimitações da ordem encontrada, estando presentes em muitos clássicos, como David Ricardo e Adam Smith.

A história econômica, conforme se mostra, é parte da narrativa da modernidade, que passou a ser confrontada pela constituição das mais diferentes interpretações e interesses, muitas vezes, desajustados das bases primárias que influenciaram, conforme apontaram Dupuy (1992) e Otteson (2019). Posteriormente, tudo isto viria a assumir o seu lugar, com perspectivas de mercado atemporais que relutam para definir modelos simplistas na revelação de aspectos da realidade do mercado, nos dias atuais. A análise do mercado, sobre a perspectiva da NSE e de outras sociologias atuais, por outro lado, é acompanhada de reformulações recentes, estas que incorporam estas influências e trabalham para ressignificá-las, combatendo o objetivismo econômico de algumas explicações.

Observa-se, assim, a linguagem e narrativa de alguns trabalhos sobre o mercado da NSE que ajudou a construir uma abordagem clara e detalhada que não pretende ignorar as influências clássicas, mas que, na medida do possível, auxilia ao reunir elementos e construir uma abordagem diferenciada da visão econômica tradicional[16], mas que permita identificar os aspectos dinâmicos dos tipos de mercado, categorizando as dimensões e impactos:

15 Faz parte do paradigma da racionalidade moderna, em que a experimentação e racionalização subtraem o próprio processo do meio social em que se é criado ou faz parte.

[16]Principalmente, a neoclássica.

> A principal característica da nova sociologia econômica, que ganha prestígio crescente nos Estados Unidos e na Europa, é estudar os mercados não como mecanismos abstratos de equilíbrio, mas como construções sociais. Essa orientação, entretanto, longe de opor-se aos procedimentos da ciência econômica, é também partilhada por alguns de seus mais importantes expoentes (Abramovay, 2004, p. 38).

Outras leituras que não estão diretamente enraizadas neste novo movimento da sociologia econômica também ganham espaço e mérito no capítulo. Os mercados virtuais, por exemplo, são atribuídos na literatura de Castells (2004) como parte integrante do que o autor definiu como análise da "Nova Economia", de uma perspectiva cultural e recente, em que o autor utiliza destes dados para analisar o modelo de negócios da Economia Compartilhada (Castells, 2019).

A nova economia, por sinal, não esteve presente com uma única nomenclatura, mas a ideia, em si, foi usada com bastante ênfase nas décadas de 90, seja por sociólogos ou economistas, para descrever o espaço em que se notava o desenvolvimento acelerado de modelos econômicos no pós-guerra. Esse tipo de economia se consolidou com a ascensão e aceleração de fenômenos sociais concomitantes aos avanços tecnológicos em diversas áreas das ciências, e seus modelos não poderiam ser compreendidos fora do contexto de uma disputa de nações por poder e dominação de espaços globais.

O que Castells (2004) chamou de "nova economia", neste sentido, possui relação direta com a cultura moderna e os resultados de um processo histórico, semelhante, sobretudo, na associação de um tipo de economia ao avanço das questões da modernidade. Também existem influências do tipo nas obras sobre "Economia Digital" (Tapscott, 1997; Banet-Weiser e Castells, 2019), "Nova economia Eletrônica Global" (Giddens, 2007, p.22), "Economia da Informação e da Internet" (Shapiro e Varian, 1999), e, por fim, conforme dito, a atualização da Economia Compartilhada em modelo virtual e digital (Banet-Weiser e Castells, 2019; Rogers, 2019; Belk, 2014).

Castells (2004) critica, assim, o determinismo que considera resultante da perseguição de muitos trabalhos que tentam determinar a natureza da tecnologia e das relações geradas pela utilização na sociedade, afirmando que "o dilema do determinismo tecnológico é, provavelmente, um problema infundado, dado que a tecnologia faz parte da sociedade, e a sociedade não pode ser entendida ou representada sem suas ferramentas tecnológicas" (Castells, 2004, p.25). A "Nova Economia", assim, comporta uma frequência de acontecimentos alterados pela ordem social, esta que foi formando-se mediante as transformações da contemporaneidade, que iam sendo registradas. Giddens (1991) e Beck (1995), assim, dedicaram-se à evolução histórica de fenômenos sociais específicos da modernidade, que, em

geral, também envolve a crítica aos aspectos associados nas revoluções industriais e científicas, assim como outros discutidos como marcantes no condicionamento moderno.

A temática na sociologia é extensa. Os elementos utilizados por estas análises, ainda, aqueles vistos nas novas sociologias e na NSE, não são exatamente novos. Muitos estão, então, abordando discussões sobre o papel da inovação, das tecnologias, das relações sociais, dos conflitos e interesses, assim como dos sistemas, que tanto a economia como a sociologia já procuram analisar há algum tempo, em perspectivas diferentes.

Relacionados os termos acima, por um contexto mais apropriado, menciona-se a expansão vista no mercado, de forma mais intensa, nos últimos 30 anos, pela coletânea de novos trabalhos em diversas áreas, que procuram dialogar não somente com a explicação técnica da formação destes processos, mas pela interação nas sociedades, para resultar em mecanismos de transformação.

Culturas, como a da criatividade (Castells, 2019) e da virtualização (Lévy, 2003), são temas centrais, que se manifestam na realidade. Assim, estão relacionadas com a redefinição das formas de fazer, de estar e das relações, sendo estas econômicas ou sociais. Pode-se, também, provocar alterações de valores e percepções de confiança dos indivíduos e de seus acessos ao mercado, assim como de seus sistemas. Procurou-se, adiante, observarem-se as conexões, a partir da seleção das abordagens teóricas mais atuais, que estão atentas ao processo, tanto da inovação, quanto da criatividade. Assim, os sistemas tecnológicos e os níveis de confiança e legitimação são usados como movimentos que não podem ser excluídos dentro das mudanças, que acontecem nos mercados e na sociedade.

Os trabalhos apresentados foram selecionados, particularmente, por atender alguns destes critérios. Em forma, estão centrados na investigação de aspectos do mercado, diante das provocações para a Modernidade, o Sistema Econômico Global (Capitalismo) e a quebra de paradigmas sociais tecno-econômicos. Mostrando, desta maneira, aspectos de um tempo que se alimenta de padrões distribuídos pela constante recomposição de narrativas históricas, assim como dos interesses que lhe são pertinentes na jornada, como propõe Abramovay (2004).

b) Instituições e Natureza dos Mercados

A sociologia econômica e a economia ainda não possuem uma teoria completa sobre mercado. Comparando-se a Teoria Econômica e a Sociologia Econômica, por sua vez, assim como seus progressos à respeito da discussão sobre o tema, é considerável pensar em uma

tradição mais curta no desenvolvimento deste tema. Estas são, assim, as conclusões de Swedberg (2005) na pesquisa realizada sobre Mercados dentro da Sociedade:

> *Compared to economic theory, economic sociology has a very short tradition of studying the market, and one that is considerably less known.1 A small number of attempts have been made to construct a theory of markets—by Max Weber, Harrison White, Neil Fligstein, Pierre Bourdieu, and a few others—and these have neither been fully explored nor very much discussed by economic sociologists themselves. Much work remains to be done before a reasonably complete theory has come into being* (Swedberg, 2005, p.233).

Assim, traduzido como:

> Comparada à teoria econômica, a sociologia econômica tem uma tradição muito curta de estudar o mercado, e uma que é consideravelmente menos conhecida. Pierre Bourdieu e alguns outros – e estes não foram totalmente explorados nem muito discutidos pelos próprios sociólogos econômicos. Ainda há muito trabalho a ser feito antes que uma teoria razoavelmente completa venha a existir (Swedberg, 2005, p.233).

Uma consideração que pode ser feita, em geral, sobre a sociologia, é da sua forma de atuar sobre os mercados, em relação à economia. A primeira, assim, possui formas hábeis em revelar a estrutura social de um fenômeno, sugerindo, quase sempre, novas maneiras de conceituar o *modus operandi* destes mercados, em função de termos sociais. Entretanto, ao realizar um levantamento teórico específico sobre as teorias de mercados existentes, Swedberg (2004) destaca que parte destas análises assumem a tendência de associar, exclusivamente, o mercado, em termos puramente sociais, cometendo, em sua concepção, um grave equívoco quanto à desconsideração de outros termos.

Caracterizar as instituições, em específico, o mercado, como estruturas sociais, faz parte de relativizar o papel importante que pode ser encontrado nos aspectos econômicos, como por "recursos e lucros", se observado como influenciadores de interesses: "*the key role of interests more generally in the functioning of markets is rarely discussed or theorized by sociologists*" (Swedberg, 2004, p.233).

A discussão sobre os elementos econômicos e a luta por interesses faz parte de uma discussão antiga que pode ser vista em trabalhos clássicos, como os de Weber (*apud* Swedberg, 2004, p. 243). Em um texto reduzido, de palestras dadas por este autor, encontram-se argumentos que dialogam com preços, competição e luta de interesses. O autor investigou, assim, a dimensão ética e de negociações que está envolvida nas bolsas de valores do mercado moderno, assim como dos aspectos políticos, observando-os como integrantes de um espaço

em que se pode exercer o poder na luta econômica entre as nações, destacando-se que "*the price on the market is a result of economic struggle (price struggle)*" (*apud* Swedberg, 2004, p. 243).

Dois aspectos, todavia, precisam ser separados, olhando o contexto. A "luta por competição" seria algo que todos aqueles potencialmente interessados, poderiam trabalhar na troca. Já a "luta de interesses" seria, para Weber (*apud* Swedberg, 2004, p. 244), algo relativo às duas partes, que acabam de envolver-se em uma troca. Na formação do preço, precisariam ser considerados vários fatores, como a assimetria de informação entre os autores.

Swedberg (2004) analisou, deste jeito, muitas teorias de mercado, que são posteriores ao Weber, exatamente para concluir a vacância sobre uma satisfatória teoria de mercados, capaz de explicar e aplicar às estruturas associadas. Ele chegou, assim, a apontar sobre os pontos positivos e negativos do mercado, em Harrison White, no modelo W, avaliando-se que o significado da obra deste autor, na sua tentativa de formação de uma teoria inédita totalmente sociológica sobre mercados, acabou por influenciar o interesse de muitos sociólogos para o tema, na década de 1980, incluindo Mark Granovetter e a "Teoria dos Laços Fortes e de Rede". Teria acontecido, assim, a profunda insatisfação de White com a economia neoclássica, que pode ser considerada o fio condutor na tentativa deste autor em romper os padrões que se reproduzem, desde os clássicos, para explicar a formação dos mercados.

Swedberg (2004) também precisou avaliar trabalhos e estudos empíricos que foram concretos sobre mercado, principalmente, nas teorias de Bourdieu e Fligstein, ponderando-se sobre a relevância do campo e o papel dado por esses autores nas lutas do mercado, algo similar ao que fez Weber: "*sociologists such as Weber, Bourdieu, and Fligstein have paid attention to the concept of interest*" (Swedberg, 2004, p.249). Destacou-se, ainda, a relevância dada ao papel de ocorrências externas ao mercado e suas crises econômicas, assim como a análise das intervenções feitas pelo Estado, na obra de Fligstein, e, como elas, apesar de tentarem eliminar a concorrência, também podem, inadvertidamente, provocar a desordem, acabando por restaurar a competição.

Contudo, Swedberg (2004) propôs que, ainda, sob iminência desses estudos mais concretos e empíricos, permanece-se a carência de explorar alguns aspectos do mercado, como a representação daqueles mercados amplamente divulgados na mídia e nas escolas, em especial, no processo de socialização nesta sociedades de economia global capitalista: "*totally missing from the current sociological literature, however, are studies of representations of markets in the media and in schoolbooks, and, more generally, studies of what role they play in the process of economic socialization in modern capitalist society*" (Swedberg, 2004, p. 249). Uma crítica

contundente pode ser realizada quando o autor afirma que, apesar de procurar avaliar como os resultados destas teorias atuam de forma semelhante à metodologia dos modelos econômicos, devido aos fatores dos papéis, estes acabam sendo ignorados.

> *[...] the economic and sociological approaches to economic organization have reached a state of salutary tension, in contrast to the previous state of affairs, where the two ignored each other and even went so far as to describe each other's agendas and research achievements with contempt* (Swedberg, 2005, p. 237).

Neste sentido, Swedberg (2005) tenta estabelecer regras para uma análise de mercado que venha a ser criada, exatamente para aperfeiçoar estas faltas. Segundo o autor, o método a ser utilizado precisa, por exemplo, atender o sentido de instituições de uma forma diferente, assim como de abordagens mais centrais da sociologia. Um dos pontos que precisa ser corrigido seria o daqueles que enxergam, justamente, a formação de uma instituição exclusivamente ligada ao termo social, "como algo que tem regras, modelos, construções sociais e assim por diante" (Swedberg, 2009, p.166).

Se esses valores fossem os únicos, comenta Swedberg (2009), eles atenderiam à quase tudo que existe, no que é relativo às interações humanas, desde um aperto de mão, uma forma de dançar, ao estado ou à uma empresa. Seriam, assim, compreendidos como uma instituição, mas não o são. Se fosse esse o único sentido, completou, logo, o entendimento mais apropriado para o termo, envolvendo enxergar que "os indivíduos, com seus interesses são abstraídos para dar espaço a uma visão de instituições de estrutura pura e vazias que são imitadas, duplicadas, e assim por diante, relativamente sem esforço" (Swedberg, 2009, p.166), mas não é esse o ponto correto que deve ser discutido.

Neste sentido, a forma alternativa seria olhar as instituições acrescidas da idealização delas como "concretizações duráveis", sendo possível determinar que elas possuem um caráter mutável, vinculados ao embate de interesse dos agentes que as constitui, assim como das influências que eles provocam, sendo estas as que variam, de acordo com os aspectos[17] apresentados:

> De acordo com essa perspectiva[18], tantos interesses dos indivíduos como os interesses dos agentes corporativos, devem ser sempre explicitamente levados em consideração. Uma empresa de negócios, por exemplo, não existe a menos que também sejam incluídos o capital da empresa e os interesses a ela associados. De forma similar uma família não existe a menos que se levem em consideração as forças (interesses) que atraem os membros uns aos outros - sejam elas emocionais, sexuais e ou econômicas.

[17] Aspectos econômicos, políticos, culturais, sociais e emocionais, conforme demonstra o autor na citação direta, abaixo deste texto.

[18] A da sociologia clássica - nosso grifo.

> É possível acrescentar a isso que não existe apenas uma dimensão temporal das instituições - elas tendem a durar por algum tempo - mas também um elemento normativo: elas lhe dizem como os interesses devem ser concretizados na sociedade, sejam eles familiares, políticos, econômicos ou/e outra natureza quanto mais legítima é uma instituição mais esse elemento normativo tende a ser considerado natural - o que, por sua vez, dá legitimidade à instituição e a fortalece (Swedberg, 2009, p.166-197).

Swedberg (2005) contribuiu, deste jeito, com um manual guiado para uma análise histórica detalhada sobre as construções de mercado, em diferentes tempos. Consideraram-se as contribuições de diferentes autores da atualidade e de outros séculos (entre sociólogos e economistas), exatamente para pensar-se mais no desenvolvimento sistemático de uma análise socioeconômica dos mercados. Incluindo-se, assim, análises sobre as contribuições de Max Weber e de partes ignoradas sobre Adam Smith.

Smith (1976b), em particular, foi um dos primeiros a reconhecer a importância do papel dos interesses para a tomada de decisão econômica nos mercados, e, não somente baseada em ganhos econômicos e individuais, mas, primeiramente, em emoções. Conforme mostrado, essa interpretação pode ser obtida junto à teoria dos sentimentos morais. Esse reconhecimento é visto nos textos de Swedberg (2005), Weber e Dawes (2005). Estes últimos pontuaram, assim: "*for instance, even the earliest economists, such as Adam Smith and Francis Edgeworth, wrote about sympathy and altruism as important elements of economic decision making*" (Smith, 1976b, p. 93).

O movimento de sociólogos, segundo Smelser e Swedberg (2005), fortalece e contribui para a formação de uma sociologia do mercado, porém, ainda é possível encontrar muitos pontos fracos que precisam ser repensados, tanto para o fortalecimento de análises sociológicas mais promissoras, quanto sobre os fatos atuais do mercado e da sociedade. Por isso, tornam-se crescentes as revisões e indicações sobre como deveria-se portar um estudo que viesse a fazer uma análise sobre fenômenos econômicos, devendo ser preenchido por teorias econômicas, e, também, pela história e sociologia econômica, avaliando-se fatos, condições e interesses vigentes, algo que foi, por exemplo, proposto e ensaiado por Max Weber, primeiramente.

> *There are external as well as internal markets; national as well as international markets; and markets for the elite as well as for the masses. Political authorities early in history began to keep an eye on the markets in their territories, and the modern state is deeply committed to keep the economy going. The concept of interest, as it turns out, can elucidate aspects of the structure and functioning of markets* (Swedeberg, 2005, p.249).

Assim, enxerga-se:

> Existem mercados externos e internos; mercados nacionais e internacionais; e mercados para a elite, bem como para as massas. As autoridades políticas no início da história começaram a ficar de olho nos mercados em seus territórios, e o Estado moderno está profundamente comprometido em manter a economia funcionando. O conceito de interesse, como se vê, pode elucidar aspectos da estrutura e funcionamento dos mercados (Swedeberg, 2005, p.249).

Neste aspecto, atualmente, as compreensões das características que formam o mercado moderno trazem teorias que se relacionam com algumas características pontuadas por Weber e suas definições, no campo da "ação social" e da "ordem". Apesar dos sociólogos amadurecerem estas perspectivas, há dificuldades nestes processos. Swedberg (2005) acredita que uma das principais dificuldades surgem da necessidade de que, para se avançar em uma teoria sociológica dos mercados, é necessário potencializar a discussão em material histórico, exatamente sobre os mercados. Considera-se, assim, a construção de termos que apontam as diferenças que se apresentam nas formas, assim como estruturaram-se ao longo da história, como algo complexo e dispendioso que precisa de união, exatamente para que as investigações sejam feitas.

Existe, atualmente, um grupo de teóricos que estão revisando as contribuições de Max Weber e do próprio Adam Smith[19], atualizando-as de um jeito constante. Apesar das importantes diferenças entre as perspectivas, em alguns exemplos de ordem epistemológica, há novas abordagens sobre o material de ambos. Concentrando em Max Weber, observa-se que estas vem buscando compreender a inserção de novos mercados na sociedade, assim como suas dinâmicas, seus impulsionadores de transformação e as formas de executar sua regulação.

Por meio da releitura de Max Weber, advinda da reorganização crítica realizada por Max Weber Gesamtausgabe (MWG) (Wolffenbüttel; 2021), novas interpretações ganharam o campo da NSE, trazendo-se um material revisado, tanto sobre os conceitos, como sobre a aplicação que acontece no debate teórico, olhando para ideias como "ação e ordem econômica", dadas por pesquisadores de diversos campos, que constroem outros sentidos nas concepções weberianas de realidade social, assim como os utilizam para formular suas próprias teorias, como é mostrado posteriormente.

Wolffenbüttel (2021), por exemplo, pontua que o movimento é tão amplo, que existe até o registro de "leituras que aproximam Weber e sua teoria da ação social de teorias econômicas neoclássicas, estas sendo centradas no indivíduo e em sua racionalidade utilitária" (Wolffenbüttel, 2021, p.216). Abordagens teóricas inovadoras passam a preencher uma nova

[19] Verificar as revisões sobre Adam Smith de forma mais ampliada em Otteson (2019) e Weber e Dawes (2005).

pauta, principalmente, quando é para conceituar-se o quesito de mercado destes tempos, embora não se deva perder de vista que boa parte delas estão ainda envolvidas em polêmicas geradas pelo aspecto interpretativo de seus argumentos.

Um caso, em particular, pode ser citado para verificar esse tipo de abordagem de aproximações e possíveis divergências. Observa-se, como Kangas (2009) utilizou as obras revisadas para sugerir aproximações na teoria da ação de Max Weber, que os aspectos neoclássicos relativos à centralidade do indivíduo e sua racionalidade utilitária, são:

> *It is still possible, however, to argue that Weber had a concept of social order that in some essential respects comes close to that of Smith. For Weber, actions in the market are forms of Gemeinschaftshandeln, that is, forms of social action, of which the defining characteristic is that the actors take into account the expectations and actions of other actors. (...) Weber (1988 [1913]: 456) used the concept of concord (Einverständnis) to refer to social order in the market and delimited it as an order based on stabilization of reciprocal expectations regardless of the specific aims or action orientations of actors* (Kangas, 2009, p.306).

Assim, traduzindo-se como:

> Ainda é possível, no entanto, argumentar que Weber tinha um conceito de ordem social que em alguns aspectos essenciais se aproxima do de Smith. Para Weber, as ações no mercado são formas de Gemeinschaftshandeln, ou seja, formas de ação social, cuja característica definidora é que os atores levam em conta as expectativas e ações de outros atores. (...) Weber (1988 [1913]: 456) usou o conceito de concórdia (Einverständnis) para se referir à ordem social no mercado e a delimitou como uma ordem baseada na estabilização de expectativas recíprocas independentemente dos objetivos específicos ou orientações de ação de atores (Kangas, 2009, p.306).

Os fatos apresentados na articulação das definições originais propostas por Max Weber para formar sua teoria da ação social e aplicabilidade no entendimento da formação de mercados, ainda, são parte das leituras de interpretações comentaristas recentes, conduzindo-se a pensar que as revisões não implicam, necessariamente, no mercado como "um mecanismo abstrato de regulação de preços, movido exclusivamente pelo autointeresse de atores econômicos racionais". Assim, tendo-se uma nova dimensão para compreensão dentro da busca, contempla-se que "a troca em diferentes contextos históricos, graus de liberdade e formas de regulação" possibilita "a análise e a compreensão de fenômenos econômicos concretos e a sua relação com outros fenômenos sociais" (Wolffenbüttel, 2021, p. 220).

Neste sentido, configura-se uma seleção de argumentos que contribuem para que essas novas interpretações possam ser usadas na compreensão de fenômenos, principalmente, à respeito do surgimento de novos mercados e as transformações que ocorrem, com base em práticas colaborativas de compartilhamento. Destaca-se, em geral, como elas são um ganho

para sociologia econômica, tanto na construção de um campo para as análises de compreensão do mercado, assim como da realidade social.

Inicia-se por Wolffenbüttel (2021), assim, uma análise dos principais ganhos para o entendimento de mercado, na obra de Weber revisada. Segundo o que ocorreu, um dos principais ganhos desta revisão é ter sido publicada, prioritariamente, na ordem cronológica em que foi escrita:

> Em relação ao conceito de mercado e sua definição, que aqui nos interessa especialmente, essa reedição da obra possibilita um novo olhar sobre a questão. Na edição brasileira de "Economia e Sociedade", publicada pela primeira vez em 1991 e 1999 (1º e 2º volume), ambos com revisão técnica de Gabriel Cohn, o Capítulo VI da Segunda Parte é apresentado como "O mercado", um elemento sistemático da obra, ainda que inacabado, e, portanto, uma análise consequente das comunidades de mercado e seu mecanismo de associação, já previamente elaborado na Primeira Parte, conforme prefácio à quinta edição de Winckelmann. Todavia, a apresentação diacrônica do MWG apresenta uma divisão diferente da obra, o que possibilita um entendimento diverso sobre o fragmento. Separada em 4 volumes (MWG I/22 a 25), sendo que o volume 22 é dividido em 5 subvolumes, a obra divide-se entre parte antiga, anterior a I Guerra Mundial (MWG I/22-1 a 5) e uma parte nova, reelaborada por Weber em 1920 e identificada como Sociologia (MWG I/23). (Wolffenbüttel, 2021, p.218).

Dentro desta nova perspectiva, o autor argumenta que caberia compreender a "maneira com que a elaboração de sua teoria sociológica possibilita uma interpretação diferente dos mercados enquanto fenômenos sociais" (Wolffenbüttel, 2021, p. 220).

Johannes Wincklemann, um dos organizadores descritos da obra, afirma: "ainda que isso possa ser incômodo para aqueles familiarizados com a antiga edição, convém aos padrões científicos utilizar a edição mais recente de um texto" (Wolffenbüttel, 2021, p.139). Todavia, ainda é possível colher, na antiga e na nova perspectiva, dados sobre mercado, informações semelhantes e básicas que norteiam muitos dos novos trabalhos sobre o mercado, definindo uma diferenciação de perspectivas de problematização, que, na rota deste trabalho, é considerada linha da abordagem da economia sociológica weberiana.

As categorias fundamentais da sociologia econômica podem ser, por exemplo, utilizadas para pensar no mercado. Wolffenbüttel (2021) sugeriu que "uma compreensão adequada dessa proposta deve enquadrar o mercado e seus conceitos correlatos no esquema conceitual weberiano (ação social, relação social, ordem legítima, associação)" (Wolffenbüttel, 2021, p.221).

Observando-se estes fundamentos, nas duas versões, nota-se que a descrição de ação social, na versão da MWG, foi definida como algo orientado para um comportamento, que pode estar no presente, no passado ou no futuro:

> Soziales Handeln (einschließlich des Unterlassens oder Duldens) kann orientiert werden am vergangenen, gegenwärtigen oder für künftig erwarteten (Weber, 2013, p. 172).

A ação social possui, assim, a condição necessária na espera da reação do outro, ainda que seja este desconhecido ou indefinido. Neste ponto, Weber (2013) dá como exemplo o dinheiro e a troca, que cabem no conceito de ação social, por esta orientados nas expectativas de que muitos outros possam estar prontos para receber, seja no hoje ou no futuro, ainda que não se possa definir quem.

A ação social, neste sentido, encontra as formas: (1) propositalmente racional, quando ela é baseada em expectativas do comportamento de objetos dados no mundo exterior e de outras pessoas. As expectativas, neste caso, são usadas como "condições" ou "meio" para o racional. É, assim, uma condição que é priorizada e equilibrada para atingir seus próprios objetivos (Weber, 2013). Na antiga versão, traduzida do português, fala-se que "para o alcance dos fins próprios racionalmente avaliados e perseguidos, como sucesso" (Weber, 2000, p.15).

Em seguida, identifica-se "(2) de modo racional, referente a valores, pela crença consciente no valor - ético, estético, religioso ou qualquer que seja sua interpretação, de um jeito absoluto e inerente a determinado comportamento como tal, independentemente do resultado" (Weber, 2000, p.15). E, assim, de mais duas formas: (3) "de modo afetivo, especialmente emocional, por afetos ou estados emocionais atuais", ou, também, (4) "de modo tradicional: por costume arraigado" (Weber, 2000, p.15).

Definições semelhantes constam na edição em alemão original revisada, que, em livre tradução, seria (2) valor racional; (3) afetivamente, mas ligado na questão emocional afetada por estados emocionais atuais; e, ainda, (4) tradicional dado por um hábito estabelecido (Weber, 2013). Neste ponto, reside, assim, uma diferença considerável, segundo Bolda (2020), na versão revisada, em que os valores também são racionalizados. Este argumento, assim, faz com que a "teoria da ação" tenha interpretações diferentes, conforme a versão.

A ação, em especial da ação social, em casos raros, alimenta-se apenas de um destes valores, no geral, orientada pela combinação de todos eles. Esta síntese não representa o total das orientações, mas os conceitos que podem ser adotados para fins sociológicos, dos quais as ações reais possuem proximidade (Weber, 2000, 2013). Um outro conceito revisado é aquele que fala quanto a definição de "relações sociais". De acordo com Bolda (2020), este é um componente em nível macro, e, nesta versão atualizada, diferentemente das anteriores, define-se explicitamente e sistematicamente.

Assim, a versão antiga mostra que um relacionamento, para ser social, deve ser caracterizado por um comportamento mutuamente sintonizado. Neste sentido, acaba este por estar orientado pelas ações de várias pessoas, em termos de seu significado (sentido). Logo, a relação só existe, em sua totalidade, exclusivamente, na chance (probabilidade) de que seja realizada, de uma forma significativa (pelo sentido) e específica, socialmente. Independente de que fins encontre ou em que é baseada essa probabilidade, diz-se:

> Um mínimo de relacionamento recíproco entre as ações de ambas as partes é, portanto, a característica conceitual. O conteúdo pode ser o mais diverso: luta, inimizade, amor sexual, amizade, piedade, troca no mercado, " cumprimento" ou " contorno" ou "violação" de um acordo, "concorrência" econômica, erótica ou de outro tipo, comunidade estamental, nacional ou de classe (no caso de estas últimas, além de meras características comuns, produzirem "ações sociais" - voltaremos a isso mais tarde) O conceito, portanto, nada diz a respeito de que exista "solidariedade" entre os agentes ou precisamente o contrário (...) A relação social consiste exclusivamente, mesmo no caso das chamadas "formações sociais" como "Estado", " Igreja", "cooperativa", "matrimônio" etc., na probabilidade de haver, no passado, no presente ou no futuro e de forma indicável, ações reciprocamente referidas, quanto ao sentido (Weber, 2000, p.16).

Reciprocidade, no sentido objetivo de presunção, está baseada na falta de atendimento da expectativa, relacionado apenas à transitoriedade, mas não excluindo-se a condição para a relação ocorrer. Na revisão feita pela MWG, há uma mudança substancial, conforme mostra Bolda (2020). Ela apresenta, assim, a definição de que "é sub-tipificada em relação a comunidade e relação em sociedade. Em ambos os textos há influência da dicotomia comunidade/sociedade" (Bolda, 2020, p. 12). Porém, a influência desta dicotomia, na antiga versão, é central. Na segunda, ela é específica. Porém, é na versão atual que se pode verificar, claramente, como "as relações sociais, por sua vez, estabelecem uma ordem legítima" (Bolda, 2020, p. 23).

Schluchter (2014), por sua vez, argumenta que os conceitos da última versão foram alinhados para mostrar uma construção de um sobre o outro. Neste ímpeto, surge a seguinte sequência: ação, seguido de ação social, que gera a relação social, em comunidade ou em sociedade, que produz a ordem social legítima, e, por fim, a organização. Ordem legítima, assim, substitui a ordem estabelecida.

Segundo afirma Bolda (2020): "Weber deixa de pensar a ordem somente em função do direito (ordem estabelecida) e passa a articular seu raciocínio a partir da política. É por isso que a passagem da ordem estabelecida para a ordem legitimada internamente é tomada como um dever para a ação" (Bolda, 2020, p. 27). Estes itens, assim, refletem uma inclinada mudança na

estrutura conceitual que fora desenvolvida por Weber, assim como mudanças na interpretação de determinados fundamentos da sociologia econômica, dados pelo autor.

As implicações mais imediatas, dadas por Bolda (2021), partem do conceito de que as ordens legítimas apresentam "grande probabilidade coletiva de convicção em sua validade e de aceitação de sua autoridade" (Bolda, 2021, p. 121). Desta forma, não acontece o regimento pelo interesse interno. Neste caso, não seria o mercado a determinar a ordem, mas as combinações dos fundamentos que estão nas ações sociais de cada indivíduo. Como propõe Weber (2000), elas advêm das "ordens que o agente conhece como leis e convenções 'em vigor', isto é, das quais ele sabe que sua transgressão provocará reações de terceiros" (Weber, 2000, p. 20).

Wolffenbüttel (2021) acrescentou a temática da orientação, conceituando-se de que a concepção de mercado em Weber assume ideias de relação social associativa, que são movidas "por interesses racionalmente motivados, no interior de ordens consideradas legítimas que podem ser garantidas por um aparato administrativo, na forma de associações que regulam a atividade econômica" (Wolffenbüttel, 2021, p. 222). Neste sentido, as relações sociais se manifestam, assim, como essenciais para a existência de mercados.

Por certo, a análise da ideia geral da importância das relações sociais para a construção dos mercados, está amplamente comprovada na abordagem sociológica. Inclui-se, assim, categoricamente nas duas versões de Economia e Sociedade de Weber (2000; 2013). No entanto, existe um questionamento: como se pode melhorar as análises sobre as novas formas de economia, já que estas não parecem estar baseadas na aceitação de sua autoridade ou relações mais contratuais? Casos como os de mercados da economia compartilhada, por exemplo, desafiam estas ideias de legitimação oferecidas.

O papel-chave destes interesses, também discutidos por Weber, em um contexto geral, vem sendo utilizados como instrumento para discutir e teorizar o funcionamento dos mercados da atualidade. Os instrumentos financeiros (preço, dinheiro, oferta de troca sobre troca) trabalham, assim, pela citação de Swedberg (2005), sendo incluídos, todavia, de maneira necessária diante da forma superior ao que se torna costumeira a atenção dada na sociologia econômica. É preciso, assim, não relativizar as formas destes processos, uma vez que elas ajudaram a criar novos mercados que estão em transformação contínua.

A proposta de Swedberg (2005), assim, é incentivar pesquisas da NSE, para que estas possam sair do estudo convencional sobre impactos, e, adentrar, cada vez mais, na compreensão das bases de certos instrumentos financeiros dinâmicos, principalmente, em mudanças[20]. Ele

[20] Exemplo das novas formas do dinheiro ou de processos de trocas econômicas, como o compartilhamento.

discorre, assim, sobre como sua existência está sendo utilizada por indivíduos e instituições para adquirir poder econômico[21]. Afirma-se, deste jeito, como a utilidade dessas proposições para guiar como os mercados operam, precisando, assim, serem identificadas e exploradas pela análise sociológica.

Swedberg (2005) argumenta que o caráter mutável visto, em especial, nas instituições que são dos mercados da "nova economia", estão relacionados com o papel dos interesses. Em geral, sustenta-se o ponto de que as práticas sociais ou econômicas, assim como as instituições, retroalimentam-se de interesses, além de serem influenciadas por aspectos que são sociais, bem como econômicos, políticos e culturais, que duram um tempo específico diante do espaço dado nas mudanças que ocorrem, continuamente (Swedberg, 2009). Estas ideias, resguardadas as diferenças, também são usadas por outros autores (Zelizer, 2013; Banet-Weiser e Castells, 2019), incluso as aproximações com áreas econômicas da nova economia institucional (North,2005)[22].

c) Instrumental Tecnológico de Mercados Específicos

Se for considerado o que fora trazido pela Nova Sociologia Econômica (NSE) e outras áreas correlacionadas sobre o que determina o caráter das instituições, então, uma instituição pode ser construída a partir das relações sociais, de maneira que se abrangem as diferentes percepções dos agentes envolvidos. Neste caso, não seria pertinente que algum destes fosse influentemente desconsiderado. Desta forma, quando se modificam os interesses e percepções de alguns destes agentes, sobre determinados aspectos, as instituições também acabam sendo modificadas, em um único ciclo.

Morozov (2019), neste sentido, ensaiou sobre este ciclo, para tratar dos mercados digitais atuais, dentro destes contextos. Ele propôs, assim, explicar o comportamento de uma instituição sob a metodologia do "contexto histórico social e econômico" (Morozov, 2019, p.8), em que é indispensável a compreensão de como algumas instituições fazem parte do quadro global construído, pelas consequências da modernidade.

[21] Swedberg (2005) explica poder econômico em comparação à outros poderes, descrevendo da seguinte forma: "*Economic power represents the likelihood that an actor can make other actors voluntarily devote their energies to some task, through the offer of money (in contrast to other forms of power that operate by authority or coercion)"* (Swedberg, 2005, p.233).

[22] Há uma crítica de Nee (2005) aos argumentos e pressupostos da Nova Economia Institucional. O autor alerta que economistas como North, apesar de seus estudos, não possuem em suas abordagens o foco crucial na explicação do funcionamento de crenças compartilhadas, normas e instituições na vida econômica.

Neste sentido, estes mercados estão, então, ligados ao desenvolvimento de um emaranhado de questões, que fomentam um capitalismo voraz, que revela fenômenos diante do seu estágio avançado, como as chamadas “sociedades digitais”, afirmou Morozov (2019, p.7). Estas sociedades não poderiam, assim, ser descritas sem serem levados em consideração os impactos registrados por diferentes fatores, vistos no início do século XX, como o avanço tecnológico e um sistema de economia global.

> A tecnologia digital da atualidade, ficou evidente, não é apenas ciência aplicada, como ainda sustentam as filosofias mais vulgares da tecnologia. Ela é, na verdade, um emaranhado confuso de geopolítica, finança global, consumismo desenfreado e acelerada apropriação corporativa dos nossos relacionamentos mais íntimos (Morozov, 2019, p.7).

Ao posicionar-se sobre a ideia de “sociedades digitais”, Morozov (2019) não se apega ao contexto tecnológico, mas, sim, ao surgimento de elementos, como a Internet. Ainda sobre uma pasta ideológica que foi construída para sustentar a economia global capitalista, que, em termos práticos, possui semelhanças com o que foi proposto por Banet-Weiser e Castells (2019) sobre a ‘nova economia’. A crítica construída por Morozov, neste espaço, não é relativa ao avanço tecnológico, mas ao que ele considera ser representado dentro da existência de um sistema, que corrói o senso de humanidade de muitas relações humanas, como exemplo, das relações de trabalho, vistas nos aplicativos sob demanda, como o Uber.

As sociedades digitais, na concepção de Morozov (2019) seriam, desta forma, consequências da evolução constante de um capitalismo global contemporâneo, que se orienta, já faz algum tempo, pela “dissolução do Estado do bem-estar social e da sua substituição por alternativas mais enxutas, rápidas e cibernéticas, ou através do prisma do papel que a livre circulação de dados está destinada a desempenhar sob um regime de comércio global totalmente desregulado” (Morozov, 2019, p.27).

Foi através da necessidade de compreenderem-se as bases sociais e históricas que se configuraram as modelagens de mercados emergentes, que levaram Morozov a abrir questionamentos a respeito dos aspectos e percepções, ainda confusos neste processo, posicionando-se a respeito de fenômenos emergentes:

> A nossa incapacidade de ver tudo isso por outro prisma que não aquele focado na internet é o que explica a dificuldade de decifrar um conceito como o de "economia compartilhada" [sharing economy]. Estamos diante do surgimento de um verdadeiro pós-capitalismo cooperativo, ou diante apenas do bom e velho capitalismo, com a sua tendência a transformar tudo em mercadoria, mas com anabolizantes? Há incontáveis maneiras de responder a essa questão se as procurarmos na história da própria internet

> que começou com um grupo de empreendedores geniais em um fundo do quintal ou graças ao generoso financiamento público das universidades, - mas, provavelmente, não há como chegar a nenhuma conclusão remotamente precisa. Aí vai uma pista: para entender a "economia compartilhada", nada melhor do que começar, bem, pela própria economia (Morozov, 2019, p.22).

De outro lado, obtém-se uma reflexão anterior sobre o tema da Economia Digital, que foi primeiro proposto por Tapscott (1997). Este ponderou que, com a transformação da informação de analógica para digital, as coisas físicas podem tornar-se virtuais, alterando o metabolismo da economia, os tipos de instituição e o relacionamento possível, assim como a natureza da própria atividade econômica (Tapscott, 1997, p.56).

Apesar de mais enxuta, a reflexão de Tapscott (1997) pode ser uma abordagem necessária para pensar-se mais sobre o uso da técnica aplicada ao contexto, assim como o determinismo do seu alcance, podendo ser uma definição apenas estrutural aplicada à definição das sociedades, que usam inovação e tecnologia para aprimorar, decisivamente, suas experiências[23].

Neste ponto, as ideias de Tapscott (1997) e Morozov (2019) não seriam ideias excludentes, mas complementares. Lembra-se, assim, do que pontuou Castells (2004), já que a tecnologia é a representação da própria sociedade. Logo, as sociedades digitais também fazem parte da economia, que evolui em técnicas, em função das novas ferramentas tecnológicas, desenvolvidas e impulsionadas sobre moldes espaço-temporais de profundas mudanças socioeconômicas, assim como instrumentais.

2.4 MERCADOS DIGITAIS E VIRTUAIS

Embasada na análise de variáveis não numéricas, a proposta, neste ponto, é um levantamento de referenciais com trabalhos que dissertam e interagem, especialmente, com um quadro específico: a análise da formação dos mercados sob a esteira da Economia de características digitais, virtuais e advindas da ideia de compartilhamento. Adota-se, neste percurso, uma performance semelhante ao que se discutiu nos tópicos anteriores, reunindo os

[23] Vale ressaltar que Morozov (2019) é um crítico que usa a construção teórica e metodológica fundamental para orientar seu trabalho, em conjunto com alertas sugestivos sobre sombras ignoradas no aclamado poder da Internet. Segundo ele, para compreender o "digital" é necessário ver o fundo social e econômico que o constitui: "Ela [a tecnologia digital] é, na verdade, um emaranhado confuso de geopolítica, finança global, consumismo desenfreado e acelerada apropriação corporativa dos nossos relacionamentos íntimos" (Morozov, 2019, p.7). O alerta é para investir no uso incensurável de dados, que pode, em suas concepções, levar até a perda da soberania popular e da democracia sobre si mesmo. O autor pontua, assim, que essas tecnologias se movem sobre uma lógica capitalista que segrega um desmantelamento progressivo de direitos sociais adquiridos e ressalta, por fim, que: o verdadeiro inimigo não é a tecnologia, mas o atual regime político e econômico" (Morozov, 2019, p.30).

diálogos sociológicos e econômicos sobre o tema, entre possíveis outras disciplinas, que empreendem, na tentativa de acomodar elementos específicos, envolvidos na construção destes mercados, a partir da percepção dos impactos movidos pelos nuances da globalização.

Para cumprir-se a meta, no entanto, é preciso realizarem-se algumas considerações, identificando-se cenários que também estão ligados às questões de modernidade, abordados por diferentes autores da sociologia contemporânea. Em geral, utilizam-se, destes autores, as discussões sobre elementos, tais como: confiança, risco, progresso tecnológico, trazendo aproximações, e, quando necessário, ressaltando os distanciamentos de perspectivas. Ponderou-se, como conexão, o pressuposto de que, apesar deles possuírem formas diferentes de destacar esses elementos, é fato que preservam, nas suas obras, a essencialidade e imaterialidade, exatamente para formação dos mercados e dos objetos de reflexões que promovem a diferença, contribuindo, cada um à sua maneira, para construir referenciais que possam ser conectados na exposição das várias análises sociológicas de novos modelos de negócio, principalmente, dos atuais mercados digitais virtualizados.

Até aqui, as etapas anteriores do capítulo priorizaram a observação dos mercados, referenciando ideias atemporais, que se fundiram para mostrar as diferentes dimensões da modernidade, do capitalismo e da economia, assim como das pressupostas conexões entre os temas. Os conceitos foram submetidos à uma linha de análise que buscou, na medida do possível, ser linear, pois partiu do levantamento de contribuições de movimentos científicos/teóricos que, de certa forma, conectaram-se com as chamadas “primeiras revoluções” (científica e industrial). Provoca-se, assim, a ideia de como estes materiais funcionam, para compreender, por exemplo, as formações e os comportamentos na instituição do mercado. Em obediência à tal propósito utiliza-se também, além dos originais, interpretações contemporâneas que percorrem abordagens e perspectivas das disciplinas econômicas, sociológicas, e, ainda, transdisciplinares.

Os referenciais considerados são, assim, pertencentes ao campo da sociologia, por exemplo, sendo considerados fontes para encontrar formas alternativas de observação dos mercados, que foram colocadas para que se realize o afastamento do tradicionalismo, visto na ciência econômica, que, por muito tempo, foi parte da ciência dominante. Com eles, também foram construídas as interpretações das obras clássicas econômicas e o confronto que isso trouxe à emergente sociologia econômica dos mercados, em especial nas obras de Max Weber.

Daqui em diante, o foco será, então, de trazer contribuições da nova sociologia econômica, em quadros mais recentes, estes que já considerem essas questões, por serem elas,

de alguma forma, sua base. É válido destacar, contudo, que não será esta disciplina a única a ser considerada, pois até mesmo as contribuições da análise cultural, como o caso de Castells (2019), são relevantes em compreender o objeto aqui retratado. Por tanto, a sequência apresentada a seguir, embora não constitua uma leitura oriunda absolutamente do campo da nova sociologia econômica, constitui uma forma alternativa de pensar uma análise sociológica econômica dos mercados, por trazer elementos que são variáveis não numéricas, mas que interferem, diretamente, nos resultados econômicos. A origem mais ampla é também projetada em comportamentos, adquirindo-se, em comum, o foco na natureza social destes elementos. Lupton (2015), por exemplo, discute a visão secundária, dada em detrimento ao cerne do indivíduo por natureza, racionalmente orientado, como algo de igual relevância, nos termos da sociologia digital.

É assim que, como já pontuado, os trabalhos destas novas sociologias são importantes, pois, ainda que sejam destacadas as limitações que a teoria econômica possui, a racionalidade do sujeito, o sistema de preço, assim como as peças primárias da formação do mercado e o cumprimento da ordem social, não busca descartá-la como fator de impactos, mas olhá-las com certo interesse, principalmente, ao desenvolvimento de suas próprias análises.

Swedberg (2005), por exemplo, faz parte de uma referência que ressalta a necessidade de aproximarem-se os diálogos deste campo da real importância de alguns dos instrumentos econômicos, como o lucro. Castells (2019) reconhece, desta maneira, as práticas econômicas alternativas como, em medida, um "questionamento do capitalismo irrestrito como algo incontrolável" (Swedberg, 2005, p.9). Ou seja, uma resposta social floresce das "múltiplas experiências de inovação do trabalho e da vida" que constroem valores alternativos, e que pavimentam práticas para construção de uma economia de compartilhamentos.

Reconhece-se, ainda, com estes referenciais, que há, como propôs Swedberg (2005), uma falta de satisfação nas explicações da análise sociológica sobre os mercados, em medida, pelas falhas parciais de respostas. Deste jeito, há diferentes considerações que podem ser feitas para que a teoria sociológica de mercado possa ir além dos limites lógicos e claros. Não é, por exemplo, realizado um estudo para ignorar os aspectos culturais e sociais, mas prioritário considerar que há uma conexão construtiva que se mistura aos elementos econômicos, tecnológicos, jurídicos, e, até mesmo, políticos. Estes, assim, não são explicados desconectados, pois se autoinfluenciam pelos diferentes interesses dados na sociedade.

Esta tese pressupõe, deste jeito, que não é possível uma construção sólida, se em sua base existem apenas elementos colocados de uma única forma de ver os mercados, em que o

horizonte de fenômenos, que hoje acontece, é amplamente conectado à muitas dimensões, incluindo aquelas que são consideradas como “reais e virtuais”. Considerando-se tal suposição, acontece a união do que está nesse universo, que talvez torne possível ampliar a capacidade de compreensão sobre os termos envolvidos, dando oportunidade maior para reduzir as lacunas e questionamentos dados pela sociologia econômica dos novos mercados e dos seus impactos.

a) Conjunto das variáveis não numéricas

Durante mais de dois séculos, obras científicas pioneiras foram utilizadas e guiaram um propósito de jogar luz ao conhecimento sobre o mercado. Posteriormente, na literatura, surgiria um movimento científico inerente às práticas da modernidade (Giddens, 1991). Obras que são fontes de pesquisa e que trazem a compreensão do peso das ciências, em geral, destacam a forma de pensar sobre as economias, em um contexto moderno. Logo, o modo racional de pensar, em especial, é ligado à compreensão da formação dos mercados, assim como da ordem econômica ou social, que foram ideias que penetraram o espaço/tempo, à medida que os próprios instrumentos modernos de conhecimento seguiam um fluxo de difusão. A distribuição da informação e do conhecimento deve ser destaque da própria evolução das instituições, assim como o mercado.

Neste cenário, se teceu a trama e a vida de algumas sociedades específicas. Os mercados digitais, atualmente, tanto sobre o impacto do digital como do virtual, vem da continuidade desta difusão de informação, conhecimento e da existência de ampliadas formas de acesso e inovação. Ao mesmo tempo que se carrega, em suas capacidades, a ampliação, também se espalha a parte de um sistema, mais ou menos, “padrão”[24]. Deste jeito, é possível realizarem-se modelos de negócio em mercados, diante do crescimento das economias globais. Assim sendo, atuam sem um limite territorial específico, neste processo. Acabam, por muitas vezes, sendo usados e legitimados, antes mesmo de serem regularizados ou regulamentados na localidade específica, que não é de sua origem de existência. Isto tudo, pois já havia sido, pelo acesso virtual da informação, o conhecimento da sua forma de atuação. A compreensão sobre como eles funcionam não é inédita, apenas a experiência nos novos locais que são inseridos o é.

A seguir, portanto, uma coleção de fatores, cuja presença de alguns elementos ajudam a trazer uma contextualização para essa condição.

[24] Um mercado que cresce de negócios na internet, neste sentido.

b) Cultura, criatividade e inovação

Os aspectos centrais que moldam as transações nos mercados, atualmente, para Banet-Weiser e Castells (2019), estão em uma busca que requer olhar para o passado. O significado social das práticas econômicas, a partir de uma linha metodológica de Castells, procurou mostrar que "economia" é "cultura" (Banet-Weiser; Castells, 2019, p.13). A "cultura", assim, apresenta um "conjunto de crenças e valores que formam o comportamento" (Castells, 2004, p.55), que deságua na "construção coletiva que transcende as preferências individuais e influencia as atividades das pessoas" (Castells, 2004, p.55).

Logo, para Castells (2019), as "práticas econômicas são práticas humanas" (Castells, 2019, p.11) moldadas por instituições que refletem "seus modos de ser e pensar, seus interesses, valores e projetos". Pode-se observar, desta forma, nos seus apontamentos, o motivo pelo qual o mercado atual é uma instituição social dotada de práticas culturais desenvolvidas, tanto na difusão de uma "economia global" quanto de interesses "capitalistas" (Castells, 2009, p.15).

Outros autores também trabalham, assim, na linha de que a cultura é um fator relevante à formação da economia, em que seus aspectos ocultos estão embutidos para construir as bases do desenvolvimento dos mercados. Podem ser citadas, assim, propostas de economistas, como North (1981; 1991; 2005)[25], e sociólogos da NSE, como Zelizer (2013). Respeitadas as diferenças, eles atribuíram à cultura aspectos importantes, capazes de moldar a economia, e, assim, a formação de muitos mercados.

Em especial, Banet-Weiser e Castells (2019) construíram uma narrativa que pressupõe a Economia Compartilhada a partir do enraizamento de práticas humanas, ressignificadas devido aos "danos humanos infligidos pela crise" (Banet-Weiser; Castells, 2019, p.9), que consolidam práticas econômicas com valores alternativos, como aqueles vistos dentro da cultura da criatividade. Segundo os autores, há fatores na narrativa histórica, sobre instrumentos técnicos que são integrados ao desenvolvimento desta cultura, não somente possibilitando a aceleração do avanço tecnológico, mas a própria exploração das ideias de criatividade e inovação, como soluções para as mazelas da humanidade. Algumas destas novas práticas, na verdade, são provas de como "as transações econômicas evoluem em conjunto com a cultura, a tecnologia e as instituições numa sociedade em rápida transformação" (Castells, 2019, p. 9).

[25]North (1981; 1991; 2005) tratou sobre a interação das forças econômicas, políticas e culturais, ao longo do tempo, como fator determinante no desenvolvimento econômico.

Castells (2019), assim, parte da hipótese de que “há tantas práticas econômicas quanto forem as culturas” (Castells, 2019, p.10). Sobressalta-se, portanto, que é através da atual economia global, sobre bases de “dominação cultural do capitalismo” (Castells, 2019, p.10), que há uma tendência à padronização das formas que parecem trazer uma uniformidade às práticas econômicas, já que por algumas razões, elas não coadunam com as práticas das pessoas, seja por uma crise financeira ou pela falta de identificação, com os valores encarnados, pelas práticas alternativas que surgem.

O mercado virtual das práticas é baseado, assim, em Economia Compartilhada, podendo atender a estas considerações, como destaca Castells (2019). A questão, como é pontuada, é que nem todas serão, em si, anticapitalistas, “mas são diferentes do capitalismo corrente”, por conta do seu alicerce cultural, não havendo uma lógica econômica abstrata, e, sim, uma combinação de fatores, dada pelo “modo de ser e pensar, seus interesses, valores e projetos” (Castells, 2019, p.11). Por obrigação ou indução, é preciso ressignificar, redefinindo os objetivos, além de, também, identificar os meios das suas práticas econômicas. Igualmente, faz-se isto, com todas as outras dimensões de suas práticas humanas.

As instituições, assim como o mercado, possuem um papel bem relevante neste processo. Banet-Weiser e Castells (2019) afirmam, assim, que a criatividade e inovação se desenvolvem em um processo mental, que, embora possa estar enraizado no circuito biológico do indivíduo, depende da interação de contextos sociais para ser desenvolvido. Esse contexto, assim, está formado por um conjunto de condições: a cultural, que envolve valores e crenças; o espaço-temporal, que trata sobre as questões materiais relativas ao espaço e o tempo; e o institucional, que trata das instituições envolvidas.

Castells (2004) trabalha, assim, para mostrar, por exemplo, como as modificações e os interesses estabelecidos, pela ascensão dos mercados de meios de comunicação, em especial a TV e a Internet, foram importantes instrumentos de difusão e de criação de culturas, que levaram até a progressiva mudança nos comportamentos humanos e nas práticas econômicas atuais, incluindo-se, nestas mudanças, as formas de acesso ao consumo, assim como a produção e a troca.

Eles foram responsáveis, assim, pelo artifício que ajudou a romper exponencialmente as fronteiras biológicas individuais, atravessando limites territoriais pela simples transmissão de informação. A comunicação sempre foi “a pedra fundamental da vida social” (Banet-Weiser e Castells, 2019, p.28), e é através dela que acontece a construção da cultura. Porém, o processo depende da forma utilizada pelo emissor e pelo receptor, e, não menos importante, das

tecnologias utilizadas para reproduzir estes sinais. Há, para hoje, o interesse em verificar como as diferentes formas de cultura dependem de diferentes meios materiais (tecnológicos), com os quais é possível produzir, transmitir, receber e interpretar a comunicação, pontuando como é possível entender que "vivemos numa cultura digital global que está inextricavelmente articulada com uma economia digital global" (Banet-Weiser e Castells, 2019, p.28).

É necessário que a economia digital e a geração de valor das práticas alternativas, no mercado atual, receba uma atenção contextual dentro do período, com acentuadas referências de acontecimentos, estes sendo aqueles que quebram paradigmas, e, por diversas vezes, estabelecem padrões ressignificados de valores capitalistas, segundo disserta:

> Antes de iniciar a análise de projetos alternativos de criação de valor, mostraremos como os valores capitalistas estão embutidos nas práticas sociais da instituição capitalista da nossa economia: os mercados [...] O capitalismo do século XXI caracteriza-se pela dominação do capitalismo financeiro global, levada a cabo pelas elites financeiras, cujo papel e cujas fundações culturais foram transformados nas sociedades em rede sob impulso de ideologias e da política neoliberal (Banet-Weiser e Castells, 2019, p.28).

A criatividade, por exemplo, possui essas linhas tênues que guiam a compreensão, ao longo da contemporaneidade, tendo esta assumido o papel de fator-chave que gera a condição necessária à inovação. Banet-Weiser e Castells apresentam-na dentro da ideia de que o conceito foi usurpado pelos aportes teóricos daqueles que enxergam o individualismo econômico, ligado às correntes teóricas neoclássicas, e, por servindo, em regra ao discurso de uma elite financeira criada neste sistema. A difusão do aparato técnico da comunicação e informação às massas foi parte de uma oportunidade para consolidar uma visão que apresenta a criatividade e a inovação como fatores determinantes ao crescimento exponencial das economias, em conjunto ao desenvolvimento socioeconômico das nações. Nesse discurso cultural, na visão dos autores, continuam sendo impressos e validados os seus sentidos.

Os elementos-chave, na disseminação da capacidade de produzir valores agregados, no âmbito desta nova economia digital, agregam valor pela sua existência, entre as relações sociais, materiais e institucionais, segundo alertam Banet-Weiser e Castells (2019). Isso significa, assim, que supor que quando se compreende a criatividade nestes moldes, perde-se a ideia dela como "a capacidade de criar, que é produzir um novo conhecimento ou um novo significado" (Banet-Weiser; Castells, 2019, p.27). Neste ímpeto, a criatividade acaba por ser compreendida do ponto de vista do indivíduo, mas não como resultado das relações e atividades sociais. Escrevem: não se trata de falar sobre o "o que é novo para mim" (Banet-Weiser; Castells, 2019, p.26), mas também de realizar uma comparação de elo social.

Desta forma, pressupõe-se que a criatividade, para existir, necessita ser comparada com o estoque disponível de “produtos científicos e culturais existentes" (Banet-Weiser; Castells, 2019, p.27). Logo, o termo é apresentado como “o elemento condutor basilar da economia digital em curso” (Banet-Weiser; Castells, 2019, p. 27), sendo indispensável exatamente por ser necessário “na criação de riqueza da economia digital” (Banet-Weiser; Castells, 2019, p. 27). Já a inovação derivar dessa criatividade, em especial, porque é dada quando o processo agrega um novo valor, neste cenário.

> Inovação é o processo mediante o qual, com base na criatividade, novo valor é adicionado a um produto (bem ou serviço) ou ao processo de produção ou distribuição de um produto. Valor pode ser valor de troca (isto é, dinheiro) ou valor de uso (algo útil para a sociedade, para algumas instituições, para alguma organização, para o indivíduo, ou para uma coletividade de indivíduo) (Banet-Weiser e Castells, 2019, p. 27).

Banet-Weiser e Castells (2019), assim, tentam trazer como argumento que a criatividade e a inovação não ressurgem da capacidade de “valor antecipado de acumulação de capital”, mas da cultura da criatividade, porque “em todos os campos elas só produzem valor agregado se seus produtos estiverem em uma rede numa lógica de código aberto, na qual a interação na rede aumenta a sinergia” (Banet-Weiser; Castells, 2019, p. 26).

Para compreender a concepção de Banet-Weiser e Castells (2019) sobre cultura da criatividade, é preciso definir alguns aspectos que os autores narram como históricos e culturais. Inicia-se, assim, pelos eventos que são associados ao período histórico da Modernidade, que se consolidam mediante as noções de capitalismo. Eles iniciam por constatar, assim, que “os valores capitalistas estão embutidos nas práticas sociais da instituição capitalista mais fundamental da nossa economia: os mercados financeiros”, pois as práticas financeiras também foram culturalmente construídas, sejam a partir das transformações culturais ou mediante a sociedade em rede, sob impulso de ideologias e políticas neoliberais, advindas de uma cultura, sendo esta específica, da cultura das elites financeiras.

Logo, a cultura, de acordo com Banet-Weiser e Castells (2019), está, quase sempre, moldando e impactando outras culturas. No caso da cultura da criatividade, é preciso compreender o papel que vem de uma costura de estratos culturais na história. E, neste sentido, retomam-se alguns elementos que foram articulados interpretativamente, utilizando-se preceitos da sociologia clássica de Max Weber (que mostra como a acumulação de riqueza relaciona-se como valor supremo), da economia de Adam Smith (os quais resultam na interpretação da obra que gerou os ideais liberalistas e neoliberais), e, ainda, elementos como o

individualismo (o indivíduo como unidade de ação, sendo referência para aferição de benefícios), racionalidade, confiança e risco (ligados à ideia de recompensas auferidas, pela satisfação de interesses próprios).

A interação e articulação entre os estratos culturais, citados por Banet-Weiser e Castells (2019), são para os autores e o núcleo da cultura que leva o capitalismo financeiro a se tornar uma referência no século XX, em termos globais, até a sua crise em 2008. Derivada delas, atualmente, pode-se notar um novo tipo de elite financeira "cuja cultura e cujo comportamento internalizaram as normas e estruturas da sociedade em rede e da economia global em rede", neste sentido, a "transformação tec econômica na história foi associada a, se não induzida por, um fundamento cultural específico" (Banet-Weiser; Castells, 2019, p.25). Mais uma vez, há uma nova formação cultural específica, quando se pensa nas mudanças trazidas pela cultura digital e todo seu processo. Neste caso, a hipótese é o surgimento da cultura do código aberto.

O código aberto, por sua vez, trouxe particularidades que se misturam, em complexidades sistêmicas. Apesar de se basear no "princípio da revelação gratuita do núcleo (ou código alfa) de todo programa novo, com o propósito de aprimorá-lo através do trabalho de uma rede corporativa de pares" (Banet-Weiser e Castells, 2019, p.26), criando o que se enxerga como valor tecnológico, que fomenta as ondas atuais de inovação, que transformaram o mundo, nas últimas décadas, resultando também numa nova safra instantânea de milionários, com verdadeiros acúmulos de capital, que são parte do processo da gênese desta nova economia.

"Embora a criatividade sempre tenha estado na origem das práticas econômicas e das práticas culturais humanas, há processos específicos da cultura digital que transformaram a indução e os efeitos da criatividade" (Banet-Weiser e Castells, 2019, p.29), já que, na cultura digital, a criatividade é um modo de vida em que "os rios de criatividade que hoje fluem da internet para reconstruir tanto nossas teorias sobre o processo de criação humana quanto nossas práticas de inovação organizacional" (Banet-Weiser e Castells, 2019, p.29).

Ou seja, a cultura digital interage com a cultura do código aberto, nos dias atuais, ainda mais através da criatividade, que, muito embora, para os autores, não se baseia em lucros individuais, tendo como valor motriz os aspectos culturais, não impedindo a construção de impérios econômicos. Neste sentido, eles podem também ser associados aos novos negócios da economia do compartilhamento, que vem ajudando a construir "as empresas mais valiosas do mundo atual" (Banet-Weiser e Castells, 2019, p.26), cujo valor da criação, assim como da busca baseada em fins não lucrativos, se tornou o motor de valor de capital na economia que utiliza como fonte de ativos a informação.

Cabe aqui um questionamento, se, todavia, como foi proposto sobre o mercado nas sociedades de economia digital global, por assim dizer, estiver a ressignificar, por meio do poder do uso da informação, assim como dos constantes processos de criatividade e inovação, pelas práticas econômicas, logo, a cultura torna-se um fenômeno de potencialidades transformadoras, assim como mais um aspecto a ser constantemente transformado. É por conta destas lacunas que autores como Swedberg (2005) sugerem considerar o papel da inclusão dos valores e pesos, que possuem instrumentos de transações econômicos em si, como lucro ou dinheiro, a fim de gerenciar um direcionamento necessário para aportes da NSE, buscando construir uma teoria robusta sobre o mercado.

Castells (2019) contribui, assim, para observar as bases de formação de mercados da economia compartilhada, pela perspectiva da análise cultural multifacetada, que pode ser utilizada para entender assuntos relativos às "práticas humanas, inclusive as econômicas" (Castells, 2019, p.46). Limita-se, neste sentido, aos aspectos da ordem de um processo cultural de globalização. Não é comum, assim, associar seus referenciais como uma análise sociológica econômica, mas é possível utilizar algumas das suas reflexões para transitar em uma discussão que pretenda tratar sobre elementos do mercado, sob a ordem da NSE.

c) Transformação do conceito de destruição criativa

A teoria econômica de Schumpeter (1942), trata sobre a construção do termo "destruição criativa", que, inicialmente, foi a forma com que, pioneiramente, o autor lidou, a fim de questionar e trazer termos mais completos da teoria neoclássica de sua época, baseada no modelo de Walras. Como propõe Mueller e Vaz-Curado (2021), a "teoria do desenvolvimento econômico de Joseph Schumpeter é uma das mais importantes para entender o processo de inovação. A partir de Schumpeter, diferentes autores contribuíram para desenvolver teorias" (Mueller; Vaz-Curado, 2021, p.28).

Neste sentido, pode-se supor que este marco conduz para um rompimento com os preceitos walrasianos, à medida que acontece o complemento com elementos ausentes, dentro de uma abordagem dinâmica do desenvolvimento econômico e do papel atribuído às inovações, como elemento processual, que vai de encontro aos termos da economia estacionária, baseada nos preceitos walrasianos. Neste sentido, seriam, então, o "equilíbrio e desenvolvimento opostos excludentes", como compreende Costa e Vaz-Curado (2020, p. 10). A destruição criativa, ao modo de Schumpeter (1942), foi descrita como este processo, em que há uma

substituição de formas tradicionais (ou ultrapassadas) de produção, consumado à medida que surgem ou se apresentam na sociedade, ideias criativas que levam a modelos novos ou mais avançados. O autor apontou, assim, tais lançamentos como motores do capitalismo, porque, na economia, seriam parte de uma forma de alcançar o mesmo produto, mas com menor utilização de insumos. Costa e Vaz-Curado (2020) entendem, assim, que o capitalismo, em Schumpeter, é totalmente identificado com processos de destruição criativa e todas as formas de abordá-lo.

Schumpeter (1942; 1982) possui, assim, uma vasta obra, em algumas partes constatando-se, por exemplo, uma visão de maior identificação da teoria econômica, mas, de forma evolucionária, a partir da ideia de que o mercado, divergindo do *mainstream* econômico de sua época, é uma instituição materializada em um espaço de estratégias que se tem na inovação a base para a competição. O desejo por lucro foi, assim, entendido como aquilo que incentiva o processo de inovação e que leva para a destruição criativa. Todavia, tal desejo não é apenas um desejo racional. Estaria, assim, conectado ao indivíduo e sua mente empreendedora. Eis aqui o ponto em que reside uma crítica às formulações sobre inovação, deste autor: o individualismo do sujeito. Mas a mente empreendedora, no original de Schumpeter (1982), não se refere a algo desconexo do seu meio, estando mais próximo do que costuma ser compreendido, dentro de um contexto social, em que há comparações entre os sujeitos, desenhado na ideia de competição:

> Antes de tudo, há o sonho e o desejo de fundar um reino privado, e comumente, embora não necessariamente, também uma dinastia. Há então o desejo de conquistar: o impulso para lutar, para provar-se superior aos outros, de ter sucesso em nome não de seus frutos, mas do próprio sucesso. Finalmente, há a alegria de criar, de fazer as coisas, ou simplesmente de exercitar a energia e a engenhosidade (Schumpeter, 1982, p.65, *grifo do autor*).

O empreendedor seria, desta forma, o indivíduo cheio de nuances, dadas pelo seu espaço, pelas relações sociais e seus desejos. E, neste sentido, ele é, em base, formado pela presença do sistema de economia capitalista, em que se está inserido em todas as suas conjunções. Disso, em especial, depende-se da sua própria capacidade de inovação. A busca incessante pelo ganho econômico, por exemplo, é apenas, em partes, aquilo que o impulsiona a correr os riscos, dadas as tentativas de ações inovadoras que surgem das relações entre o indivíduo, o meio e seus desejos (Schumpeter, 1982).

Com a evolução desta teoria e suas interpretações, o conceito de destruição criativa foi apropriado por muitos, que tratam sobre o processo de inovação à luz dos eventos de um mundo de rápido avanço tecnológico, em um processo de globalização da economia e sua cultura.

Recentemente, por exemplo, ele foi utilizado como inspiração inicial na compreensão de matrizes que mostram a substituição total de um produto, tecnologia ou serviço, dado ao aparecimento de algo considerado como “superior” no acesso e no alcance.

Logo, o termo ‘destruição criativa’ passou a fazer parte dos elementos que compõem o conjunto de análise da conceitualmente chamada “Inovação Disruptiva". A literatura de negócios, desenvolvida na teoria Christensen (1997), é pioneira no entendimento sobre esse conceito, que apresenta, na academia, ainda muitas lacunas de enquadramento. Todavia, os textos deste autor relembram, como suporte teórico, aquilo que pioneiramente esteve nas obras de Joseph Schumpeter.

Christensen (1997) dialoga com a formulação da destruição criativa para pensar nesses conceitos de forma atualizada, aos muitos processos de substituição de padrões de modelos de negócios e tecnologias. É a forma desenvolvida como proposta de lidar, atualizadamente, com processos que se amplificam nos mercados, com frequência, e que provocam a Disrupção de muitos segmentos e dimensões. Seria, assim, para o autor, a chave compreensiva dos elementos presentes na formação dos novos modelos de negócios, não especialmente somente nos mercados virtualizados e digitais, mas com frequência, visto nesses espaços, atualmente.

Christensen (2015) alertou, assim, que a teoria da inovação disruptiva ganhou alcances acadêmicos desproporcionais, com as diferentes tentativas de aplicabilidade aos resultados e evolução acelerada de novas tecnologias. Com frequência, pondera, assim, que ela é refém do seu próprio sucesso. O equívoco, em geral, ocorre pela dificuldade de alguns em compreender que ela trata mais sobre o uso da tecnologia para abrir espaços, através de novos modelos de negócio, do que, propriamente, do surgimento de novas tecnologias. Algo semelhante ao que ocorre, também, ao tentar-se situar a “Economia Compartilhada", que também apresenta certos graus de confusão e descrições sobre o uso de alguns modelos, assim como do tipo de inovação, em que os detalhes são explicados com maior alcance nos próximos capítulos.

Para entender a inovação disruptiva, enquanto teoria, é necessário destacar alguns fundamentos. Ela compreende conceitos centrais, assim como princípios básicos que devem ser considerados nas análises, mas que são, com frequência, ignorados. O primeiro é formulado pela ideia de que “os inovadores transformam complexos produtos e serviços caros, em outros acessíveis e simples” (Christensen, 2019, p. 15). Assim, a aplicação da ideia tem sido utilizada de forma genérica, e, dentro do seu desenvolvimento, equivocada, pois, como declara o autor “não é o mesmo mecanismo pelo qual novas empresas são criadas e velhas são arruinadas” (Christensen, 2019, p.15), por um processo que, devido ao seu andamento, desencadeia alguns

fatos, como "*a smaller company with fewer resources is able to successfully challenge established incumbent businesses*" (Christensen, 2015, p.1).

Logo, Christensen (2019) apresenta, então, uma coleção de casos de fracassos de empresas tradicionais, que são líderes de mercado, para mostrar que há um dilema formado no mercado atual, tendo em vista o cenário de aceleração de novas e avançadas tecnologias. Ele atribui ao pensamento racional estratégico da tomada de decisão, o componente principal que conduziu ao fracasso e que levou a empresas tradicionais para perda de suas lideranças no mercado, contrariando o tradicionalismo das decisões administrativas lógicas.

Reitera, assim, Christensen (2019), taxativamente: "as decisões de administração lógica e competente – cruciais para o sucesso de suas empresas – são também as razões pelas quais estas perdem suas posições de liderança" (Christensen, 2019, p. 27), afirmando que quando se trata de trajetórias das necessidades de mercado, atualmente, nem sempre os valores-padrão permanecerão sob comando, podendo ocorrer uma valorização de tecnologias que provoque a curto e médio prazo, por "uma proposição de valor muito diferente daquela disponível até então".

Logo, a capacidade de desenvolvimento de tecnologias dessas performances atribui o conceito de "disrupção" ou "ruptura", diferenciando-as das tecnologias de incremento[26]. Um número total de 03 colocações embasa as suposições de Christensen (2019), exatamente, para formar uma estrutura analítica disposta ao fracasso, tanto de grandes empresas tradicionais do mercado, como os casos das histórias da Kodak e a Xerox, que são elas:

> A primeira é que existe uma distinção estrategicamente importante entre o que chamo de tecnologias incrementais e aquelas de rupturas. São conceitos muito diferentes (...) A segunda é que o progresso tecnológico pode andar, e frequentemente anda, mais depressa do que os fabricantes necessitam. (...) a terceira descoberta é que os clientes e as estruturas financeiras de empresas bem-sucedidas disfarçam pesadamente as classificações de investimentos que lhe parecem atrativas, com relação a determinados tipos de empresas estreantes (Christensen, 2019, p.28).

Christensen *et al.* (2006) definiram que as inovações disruptivas se comportam como um fenômeno criado nos termos do ambiente social, e vão aos mercados para promover uma mudança social sistêmica, que se projeta pela necessidade de uma demanda superada ou não atendida, e que segue com impactos, assim por diante. As inovações disruptivas, em resumo,

[26] Tecnologias incrementais têm em comum o efeito de melhorar o desempenho de produtos estabelecidos, junto com as dimensões do desempenho que aqueles clientes habituais têm valorizado historicamente nos maiores mercados. A maioria dos avanços tecnológicos em determinados setores é caracteristicamente incremental (Christensen, 2019, p. 29).

causam mudanças sociais, todavia, em grande parte, elas não são intencionais, pois ocorrem, como entende-se, em um contexto que gera subprodutos da busca por uma oportunidade de negócio, assim como parte da identificação da implementação de um acesso mais simples, portanto, menos caro e de entrega de um serviço confiável, possa assumir posições de mercados, não acessadas por aqueles ofertantes já estabelecidos.

Duas características importantes das inovações disruptivas foram definidas como a origem de bases populares e de novos mercados. Isto significa, assim, que um modelo de inovação disruptiva possui como base aquilo que alguns operadores empresariais ignoram: uma parcela da população que não está apta para acessar, de forma igual, um determinado produto ou serviço, e, desta forma, acaba por utilizar o que Christensen (2015) classificou como "um produto bom o suficiente"[27] para aquela demanda de cliente que não é seu público oficial. O outro ponto ignorado seria a ideia de que as intenções disruptivas atuam em mercados ainda não regulamentados, porque trazem uma dificuldade ao criarem uma forma de acesso a um tipo de mercado que, particularmente, não existia, ainda que o produto ou o serviço, em si, já fosse oferecido de outras maneiras mais tradicionais. Neste sentido, age-se de maneira a transformar muitos não consumidores em consumidores.

A evolução direcionada da inovação disruptiva, em contrapartida, foi definida pelo conceito de inovações catalíticas, que seria um subconjunto de inovações disruptivas, guiadas com o enfoque principal na mudança social, capaz de, evolutivamente, atingir uma escala nacional. Neste sentido, estas seriam utilizadas objetivando-se a mudança social que está em si. Estas inovações, assim, defendem o que é falado por Christensen *et al*. (2006), podendo ser capazes de apresentar soluções para problemas do setor social, tais como: mobilidade urbana, saúde ou educação. Seria, deste jeito, uma maneira fundamentalmente nova de apresentar soluções escaláveis e sustentáveis, com altas probabilidades de mudar os sistemas, podendo, inclusive, ser utilizadas como uma estratégia pública na exploração de instituições sociais.

Algumas outras questões, em relação à teoria da inovação disruptiva conceituada por Christensen (2015), também são importantes de serem mencionadas, exatamente por fazer-se parte de elementos que esta teoria propõe para alguns destes novos mercados. Vale destacar, assim, que o autor acredita, em um primeiro momento, que estas inovações não são criadas para atingir os consumidores convencionais, e só o fazem quando alcançam um estágio de confiança em seus produtos. Porém, é desta forma que se iniciam, por elas, as perturbações nos mercados, por tais critérios, que crescem de forma silenciosa.

[27] Tradução do autor.

A disrupção é um processo que passa por uma evolução ao longo do tempo. Nos mercados, usualmente, estas seguem um caminho periférico ao *mainstream*. Esses modelos de negócios são, geralmente, bem diferentes das referências de mercado. Por fim, a teoria sempre precisará lidar com anomalias, em que casos não seguem as regras factuais, ainda assim, estes causam disrupções ou perturbações no mercado, em um modelo parecido. É, como sugere o autor, o caso da inovação proposta pelo Uber, discutida adiante. Como propõe Christensen (2015), no quesito das "respostas universalmente eficazes a ameaças disruptivas permanecem elusivas"[28].

A inovação, atualmente, também atende à uma variável que precisa ser observada como fator determinante no processo de inovação dos mercados, citada por Christensen (2015) como o elemento determinante para a expansão da oferta de um novo mercado. Em geral, esta é pertinente a qualquer processo em que exista a necessidade de relações humanas e suas práticas, sabendo-se que a confiança é um fator e está incorporada ao sistema de inovações e seus mecanismos de confiança, promovendo as interações sociais cotidianas.

As práticas econômicas e suas novas formas e experiências de ser produzida, oferecida e consumida, tecnicamente, sobre a base destes sistemas. A formação da confiança e a relação com instituição, e, até mesmo, sistemas inovativos, fazem parte de uma ideia discutida com frequência, na análise sociológica, em um debate que se alongou em função dos módulos contemporâneos, a respeito dos conceitos de confiança e risco, estabelecido em algumas contribuições contemporâneas, apresentadas em seguida.

d) Sistemas de confiança e assumpção de riscos

As contribuições de Simmel (2004) foram pioneiras nas manifestações sociológicas sobre a importância da confiança, utilizando-a no entendimento dos quadros institucionais da modernidade. Isto foi, portanto, em oposição às análises econômicas de caráter instrumental da época. A confiança provocou, ainda, uma variável essencial aos mecanismos de interação social nas instituições, incluindo as relações dadas no mercado. Ao realizar-se a análise sociológica sobre a economia do crédito e seu mercado, contextualizou-se, assim, a formação da confiança como algo fora dos espectros da racionalidade instrumental, alocada junto à uma "fé" na conduta alheia.

[28] Tradução do autor.

A confiança, para Simmel (2004), está entre o saber e o não saber. Portanto, os critérios de decisões, em medida, foram balizados irracionalmente, por serem gerados na incerteza de confiar, principalmente, que a conduta do agente ocorreria dentro da expectativa traçada. Partindo destas considerações pioneiras, há uma continuidade de análises sociológicas para o tema. Em especial, assim, da sociologia econômica, houve contribuições significativas que passaram a apresentar aspectos com outras abordagens, como em Coleman (1990).

Coleman (1990) trouxe a confiança caracterizada como uma aposta, não algo estritamente irracional, como parece ser em Simmel (2004). Ainda que advinda do cálculo sobre o ônus e o bônus gerado pelo depósito de confiança em alguém, ou em algo, na busca de realizar interesses. Todavia, o interesse está estreitamente conectado com o conceito trabalhado pelo autor de "capital social". Este seria, assim, compreendido sobre a noção de qualquer relação que ajude o indivíduo a realizar seus interesses, já que é necessário haver o "outro", para que eles existam. Citou-se, portanto: "*The function identified by the concept 'social capital' is the value of those aspects of social structure to actors, as resources that can be used by the actors to realize their interests*" (Coleman, 1990, p. 305). Desta maneira, um negócio, por exemplo, pode representar uma forma deste capital.

Recentemente, na nova sociologia econômica, a formação da confiança foi discutida em função de redes sociais, ou laços. O trabalho foi feito por Granovetter (2007), que tentou explicar a formação da confiança com a utilização de informações dadas pelos autores que circulam em suas redes. O argumento contesta, deste jeito, pontos de vistas econômicos, tanto expressos por correntes clássicas, como em alguns casos da nova economia institucional.

Granovetter (2007) argumentou, deste jeito, que apesar de alguns economistas reconhecerem que "um certo grau de confiança precisa existir, dada a incapacidade dos dispositivos institucionais de evitar totalmente o recurso à força e à fraude" (Granovetter, 2007, p.10), eles ainda ignoram a importância que tem "a fonte dessa confiança' (Granovetter, 2007, p. 10). A ausência desta discussão, em particular, faz com que a teoria econômica não formule uma explicação aceitável, desta forma, "permanecendo sem explicação, e por vezes se apela à existência de uma "moralidade generalizada" (Granovetter, 2007, p.10).

Granovetter (2007) apontou a existência de indicações em que "a preferência dominante em fazer transações com indivíduos de reputação conhecida implica que poucos estão realmente dispostos a confiar na moralidade generalizada ou nos dispositivos institucionais para evitar problemas" (Granovetter, 2007, p. 12). Estas são condições, que, segundo pontuou, não devem ser evitadas na análise. Em um cenário como este, a informação comporta-se como peça-chave,

pois os indivíduos tendem a confiar mais na informação daqueles que já avaliaram a condição de um indivíduo, do que na própria palavra deste mesmo indivíduo:

> Ainda melhor é a informação das próprias transações que foram feitas com essa pessoa no passado. Esta última informação é melhor por quatro razões: (1) é barata; (2) uma pessoa confia mais na informação que colheu pessoalmente – ela é mais rica, mais detalhada, e sabe-se que é precisa; (3) os indivíduos com os quais se tem uma relação duradoura têm uma motivação econômica para ser dignos de confiança, para não desencorajar transações futuras; e (4) diferentemente de motivos puramente econômicos, as relações econômicas contínuas tendem a revestir-se de conteúdo social carregado de grandes expectativas de confiança e abstenção de oportunismo (Granovetter, 2007, p. 12).

Na modernidade, a formação da confiança e dos aspectos, relaciona-se, também, com outro fenômeno da globalização, assim como com a incidência da aceleração das inovações tecnológicas, como propõe Giddens (1991). A forma como, em alguns contextos, essa união vem sendo apresentada, geralmente, ajuda na reflexão sobre como elas são apresentadas como soluções a problemas sociais, em seguida, sendo legitimadas.

A confiança depositada nos modelos de negócio substitutivos, por exemplo, fazem parte da análise sociológica de Giddens (1991), questionada dentro das noções de sistema de excelência, devido a confiabilidade de suas tecnologias. O mundo moderno, assim, está repleto desses processos transformativos, envolvendo o contexto sociocultural, tecnológico e econômico. Procura-se, assim, dotar nas dinâmicas modernas algum sentido, podendo ser pensado este a partir do fato da existência de sistemas de inovação tecnológica e da assumpção de riscos:

> A vida social moderna é caracterizada por profundos processos de reorganização do tempo e do espaço, associados à expansão de mecanismos de desencaixe — mecanismos que descolam as relações sociais de seus lugares específicos, recombinando-as através de grandes distâncias no tempo e no espaço (Giddens, 1991, p.10).

Sem desconsiderar-se o papel que as inovações tecnológicas possuem nas sociedades modernas capitalistas, Giddens (1991) propõe refletir sobre aspectos e impactos da globalização na vida moderna, assim como na aceleração e expansão das instituições modernas que o capitalismo institucionalizado promove. Ele apresentou, assim, algumas formas para caracterizar o risco nas sociedades modernas, chamando atenção para como os riscos têm sido globalizados em alta intensidade, podendo atingir qualquer um, em qualquer parte da terra, pontuando que se aumentou "a expansão da quantidade de eventos contingentes que afetam todos" (Giddens, 1991, p.58).

Há algumas categorias de risco para o autor, segundo o qual, estes riscos vêm sendo construídos socialmente pelas práticas cotidianas atreladas aos valores da modernidade. Entre elas, destaca-se, como exemplo, aquilo que Giddens (1991) considerou a geração de riqueza, com o uso acelerado de incrementos de tecnologias. Neste sentido, pode-se tanto usar a produção quanto a distribuição de riqueza, de forma material, intensificando-se, à medida que há a produção e distribuição destas, com os riscos correspondentemente embutidos. Estes riscos fazem, assim, parte de algo que também altera percepções e a forma como estabelecem-se as relações sociais na modernidade.

A confiança mútua, segundo Giddens (1991), necessita de padrões de confiabilidade, que antes realçavam as relações fundadas em um censo, este baseado na continuidade dos eventos e das coisas. Contudo, na sociedade moderna, há demasiadas referências abstratas, que, ao longo da modernidade, foram moldadas pela condução e descoberta da ciência, o que dificulta a criação de elos com ligações pessoais, por isso, a sociedade acaba por repousar a confiança em sistemas abstratos ou peritos:

> A modernidade é constituída por e através de conhecimento reflexivamente aplicado, mas a equação entre conhecimento e certeza revelou-se erroneamente interpretada. Estamos em grande parte num mundo que é inteiramente constituído através de conhecimento reflexivamente aplicado, mas onde, ao mesmo tempo, não podemos nunca estar seguros de que qualquer elemento dado deste conhecimento não será revisado. Mesmo os filósofos que mais ferrenhamente defendem as reivindicações da ciência à certeza, tais como Karl Popper, reconhecem que, como ele o exprime, "toda ciência repousa sobre areia movediça".[32] Em ciência, nada é certo, e nada pode ser provado, ainda que o empenho científico nos forneça a maior parte da informação digna de confiança sobre o mundo a que podemos aspirar (Giddens, 1991, p. 40).

A ciência, pondera Giddens, apesar de reivindicar certezas, repousou em bases e equívocos que também foram consolidados. Neste sentido, o apetite desenvolvido sobre seus calcanhares faz buscar-se pelo novo, através de inovações, de maneira emaranhada, em contradições representativas. Logo, estes sistemas abstratos estão, para a sociedade, como formas de estabelecer as relações sociais possíveis e sem limites definidos, assim como os sistemas que fazem com que os sujeitos modernos "confiem" no que não conhecem, tecnicamente[29]. Devido às informações legitimadas por peritos (os conhecedores técnicos), balanceadas pelos sujeitos por um cálculo de vantagens sobre os riscos, nenhum destes sujeitos possui realmente a opção de excluir-se deles.

> Uma parte básica de meu argumento será a de que a natureza das instituições modernas está profundamente ligada ao mecanismo da confiança em sistemas abstratos, especialmente confiança em sistemas peritos (...) Para a pessoa leiga,

[29] Na totalidade do seu funcionamento.

> repetindo, a confiança em sistemas peritos não depende nem de uma plena iniciação nestes processos nem do domínio do conhecimento que eles produzem. A confiança é inevitavelmente, em parte, um artigo de "fé" (...) *A confiança em sistemas* assume a forma de *compromissos* sem rosto, nos quais é mantida a fé no funcionamento do conhecimento em relação ao qual a pessoa leiga é amplamente ignorante. (Giddens, 1991, p.29-30;80, *grifo do autor*).

Giddens (1991) definiu, assim, sistemas de perito como mecanismos de desencaixe, totalmente capazes de "remover as relações sociais das imediações do contexto" (Giddens, 1991, p. 30), promovendo o rompimento entre o tempo e o espaço, sendo estes, de excelência técnica ou relativa, para a competência profissional que ajuda a organizar "grandes áreas dos ambientes materiais e sociais em que vivemos hoje" (Giddens, 1991, p. 30), incluindo o mercado. "Por exemplo, os mercados monetários globais de hoje envolvem direta e simultaneamente acesso à informação concentrada da parte de indivíduos bastante separados espacialmente uns dos outros" (Giddens, 1991, p.72).

É em relação à menção destes sistemas que Giddens (1991) discutiu sobre o aspecto de confiança, essencial para as relações de mercado, que, segundo o autor, distingue em sua concepção. Em condições de modernidade, nota-se como, cada vez mais, os indivíduos estão em circunstâncias que os fazem conviver com instituições desencaixadas, ou seja, as práticas locais estão sendo moldadas sem medidas exatas, por relações sociais globalizadas, realizando mudanças para "organizar os aspectos principais da vida cotidiana" (Giddens, 1991, p. 72). Por isso, há certas condições "modernas" que reformulam o suporte da confiança e a vinculação à existência de alguns fenômenos.

Giddens (1991) adota, assim, certos critérios para poder explicar a "Confiança", em relação às questões da modernidade. O primeiro é a questão conceitual: ele tenta clarear as noções de compromisso, a quem confere diferença dos compromissos com rosto, dadas por relações sociais genuínas que exigem a co-presença; e, sem rostos, precisando da desenvoltura da fé naquilo que não se conhece totalmente, geralmente, em relação à uma coisa técnica em si. Trata-se, portanto, de explicar o processo de confiar em fichas simbólicas ou sistemas perito, que, em conjunto, formam os sistemas abstratos.

As fichas são, assim, formas de concentrar confiança, tendo em vista suas características específicas constituídas e legitimadas, ao longo do tempo: um importante ficha na sociedade atual, por exemplo, é o dinheiro. Giddens (1991) argumenta, baseado no seu entendimento sobre a posição do dinheiro para o economista Keynes, traçando-o em oposição ao do também economista Walras. Assim, este último teria afirmado que dinheiro é mercadoria, por isso, em si, não existe, enquanto o primeiro mostra o dinheiro e sua relação com o tempo e o espaço.

Por tal entendimento, Giddens tenta interpretar o dinheiro como sendo uma forma simbólica de antecipação, utilizada para driblar o tempo e o espaço, separando a troca de mercadorias. Neste sentido, o dinheiro provoca uma situação de desencaixe e reencaixe. O autor vê que este assume, assim, "a forma de pura informação armazenada como números" (Giddens, 1991, p. 27), e que seria errado pensar que "a metáfora de ver o dinheiro, como faz Parsons, em termos de meio de comunicação circulante, como moedas ou notas, o dinheiro circula; mas numa ordem econômica moderna o grosso das transações monetárias não assume esta forma" (Giddens, 1991, p.28).

É desta forma que Giddens (1991) considera que "todos os mecanismos de desencaixe, tanto as fichas simbólicas como os sistemas perito, dependem da confiança" (Giddens, 1991, p. 29), pois a confiança é o elo fundamental das instituições modernas, como os atuais mercados, que nisto se formam, com base em relações que se constituem, sob o poder inerente aos critérios de ficha simbólica e sistemas perito. Logo, a confiança estaria, assim, "revestida de capacidades não individuais, mas abstraídas" (Giddens, 1991, p. 29), então, também balanceadas pela noção de que "qualquer um que use fichas monetárias o faz na presunção de que outros, os quais ele ou ela nunca conhece", mas que se pressupõe que irão honrar seu valor (Giddens, 1991, p. 29). Neste sentido, a concepção de Giddens (1991) sobre confiança na modernidade está associada à um tipo "específico" de crença.

Se tratando sobre relações de trocas econômicas, uma breve atenção ao debate recente da análise sociológica sobre o conceito de confiança, feita por Zucker (1986), mostra duas concepções distintas sobre o termo, importante de ser administrada para uma compreensão ampla da sua importância nas instituições modernas, também contextualizando-se por Giddens (1991). A confiança, nas relações de troca, pode partir do que espera-se de alguns autores quanto ao autointeresse, logo, em uma visão parsoniana, funcionalista, espera-se que estes interesses possam ser postos de lado, em função da orientação de outros, da coletividade, ou seja, residindo nas suposições.

A segunda perspectiva seria encarar a confiança como algo que reside em expectativas, baseada em vasta gama de características, que são de ordem social, relacionando-se, intimamente, com normas básicas de comportamentos sociais, dadas como certas. Estas definições foram, assim, analisadas e propostas, primeiramente, por Garfunkel (1967), que entendeu que a confiança é direcionada, tanto nas relações de troca, em algum grau para coletividade, mas também pelo interesse próprio frequentemente esperado e legitimado pelo outro, nos estágios subsequentes de troca.

Tanto Giddens (1991) quanto Zucker (1986) lidam com como pensar a confiança na modernidade, tanto no impacto oferecido às mudanças, nas transações econômicas e nas instituições, diante da ruptura das bases anteriores que a sustentam.

Giddens (1991), por sua vez, está preocupado em falar sobre a construção da confiança em função das relações sociais que a incorporam, observando como ela se "relaciona aos sistemas perpetuadores de confiança, seja pelas designações referentes ao comportamento de outros" (Giddens, 1991, p.30). Quando se fala sobre confiança e sistemas abstratos, o autor fala sobre a confiabilidade adquirida, conforme dito, pelo processo que se refere às questões de modernidade. A confiança, assim, estrutura muitos destes processos, não somente ligada à sensação de segurança, mas por um "cálculo de vantagem e risco em circunstâncias onde o conhecimento perito simplesmente não proporciona esse cálculo, mas na verdade *cria* (ou reproduz) o universo de eventos" (Giddens, 1991, p. 77).

Assim, quando muitos aspectos da modernidade se tornam globalizados, se obtém um cenário em que nem sempre será possível optar por "sair completamente dos sistemas abstratos envolvidos nas instituições modernas" (Giddens, 1991, p. 77). E, portanto, "o verdadeiro repositório de confiança está no sistema abstrato, e não nos indivíduos que nos contextos específicos o "representam", os pontos de acesso trazem um lembrete de que pessoas de carne-e-osso (que são potencialmente falíveis) é que são seus operadores" (Giddens, 1991, p. 77).

Zucker (1986) argumenta que "*the economy at its origin was shaped by mechanisms, including new organizations, designed to rebuild, to produce trust. Through institutionalizing socially created mechanisms for producing trust, the economic order was gradually reconstructed*" (Zucker, 1986, p.4). Logo, confere-se aos mecanismos de construção e reconstrução da confiança, como parte do que se constitui a economia, desde sua origem. Na modernidade, os aspectos foram, assim, institucionalizados, atendendo ao mesmo propósito. E para isso, instrumentos de regulamentação e legislação foram utilizados, estabelecendo um ponto de partida, criando estruturas para que as transações econômicas pudessem ocorrer, de forma confiável.

As tentativas para mensurar a confiança devem considerar a existência de 3 níveis, para Zucker (1986). Baseia-se em: (1) no processo (memórias e indivíduos); (2) em características (graus de comparação na relação); e, em (3) instituições, dividida em duas categorias, (específicas - relacionada a pessoas ou empresas) e mecanismos intermediários (que envolve a segurança da transação, habitualmente os regimes de regulação e legislação). No entanto, sugere o autor, os processos que dizem respeito aos modos de produzir confiança, na

modernidade, em um aspecto, os torna facilmente substituíveis. Neste ponto, o efeito dos mecanismos de confiança dados, a partir da legitimação do uso de inovação tecnológica, influenciam na sua frequente utilização por instituições sociais, como o próprio mercado.

e) Aceleração da Informação e Controle de Dados

Nestas considerações, observou-se que um outro elemento de análise, em referências recentes que lidam com a ideia da construção das sociedades e economia digitais globais, tratam de compreender a formação dos novos modelos de negócios e mercados, procurando dialogar com a presença da informação que é direcionada, assim como pela produção frenética de dados, diante da presença potencial dos aparatos virtuais e digitais, que são, habitualmente, possibilitados por questões de inovação tecnológica, cada vez mais avançada, principalmente, desde as constantes transformações de acesso, possibilitadas pela internet aberta.

No mercado, estas características contribuíram na transformação de espaços de compra, venda e produção de produtos. Sendo relevante, assim, a observação daqueles, por exemplo, que desejam analisar a formação de mercados conhecidos como "sob demanda". A virtualização e a digitalização de informações fazem parte dos ativos principais da existência da prestação de serviços nestes mercados, assim como pela capacidade técnica que permite o fluxo imediato desta.

Para que tais elementos possam ser compreendidos, contudo, é preciso explicar apenas as questões do aparato tecnológico. Parece ser insuficiente, porém, apesar de garantir o entendimento sobre os termos de uso, não se explicam os motivos e razões dos acessos aos indivíduos, assim como o processo que envolve a escolha de utilizá-los. Até mesmo atividades usuais, às vezes, advindas da intensificação das relações diárias com outras pessoas, destacam-se por estarem sendo mercantilizadas, assim como este processo, que continuamente é ampliado pelo uso de inovações tecnológicas, como, por exemplo, do compartilhar, que é habitualmente chamado de um tipo de economia, conforme já mencionado.

É preciso, então, destacar algumas que se somam nos mais relevantes novos modelos de negócio: (1) o poder de capturar imediatamente dados oferecidos; (2) capacidade de armazená-lo em grandes bancos virtuais de informação; e, (3) distribuição e mensuração destes dados, por computadores de alta tecnologia. Informações técnicas relevantes são, assim, usadas para acessar uma compreensão não confusa sobre como estes mercados processam uma ideia central, que é a informação como ativo imaterial.

Rogers (2019) acredita, assim, que o poder de manusear a informação se tornou um daqueles cruciais para a evolução da humanidade, à medida que o homem compreende a sua capacidade de transformar, particularmente, qualquer coisa em ativo imaterial, como definiu o autor. Com o uso constante de inovações tecnológicas que processam, em alta velocidade e quantidade, sugere-se que, no contexto de Transformação Digital, este tenha se tornado um ativo muito valioso, mais do que em qualquer outra época da história dos homens. E, desta forma, é preciso observar os detalhes da construção e exploração dos mercados, atualmente, também qualificando e quantificando o poder que o gerenciamento de alguns dados possui (Rogers, 2019).

A informação virtualizada que circulando, assim, de forma digital, não somente na captura dos mais variados desejos dos indivíduos, processando-se pelos algoritmos, já que a inovação que vem da evolução tecnológica dos modelos de teares binários são colhidas na fonte, pelos dados fornecidos pelo usuário, configurado indutivamente, conforme seu acúmulo, estatísticas e projeções do acolhimento de desejos. A disseminação de informação e do conhecimento da atualidade não pode ser definida apenas, como pontuou Banet-Weiser e Castells (2019), como uma "pedra fundamental da onda da inovação" (Banet-Weiser; Castells, 2019, p.26), mas de um processo que pode, brevemente, levá-la a ser a coluna vertical que estrutura e orienta qualquer tipo de mercado.

O aspecto "global" e as dimensões do desenvolvimento contínuo do "virtual", apresentado por Morozov (2019) e por Banet-Weiser e Castells (2019), atendem aos chamados da análise de campos emergentes. Atualmente, o debate já se estende por diferentes abordagens, incluindo na economia em que ela é tratada, exatamente como uma variável intangível, que, por acaso, faz parte da proposta de estudos de Haskel (2017). Mas, também, isto está presente nos campos da sociologia como um fator relevante no rompimento de barreiras para algumas consolidadas práticas sociais, sendo exatamente o que propõe Lévy (2003), e, de forma mais recente, a Lupton (2015). Em ambos existe, por exemplo, o reconhecimento da importância da análise dos termos digitais e virtuais, exatamente como significações sociais.

A partir da inserção da inovação e da criatividade, também dentro do contexto, de um jeito mais complexo, em que a virtualização de elementos globais e dos seus processos, que se desenvolvem em espaços mercadológicos, repercutindo o virtual e o digital, exatamente como uma unidade que já não é tão simples de ser separada ou provocada, refletindo-se em elos de conexões de fatores diversos, investindo na ação das sociedades e na composição de espaços de mercado, sabendo-se que as práticas humanas não mais são separadas nas práticas

econômicas, tão pouco conseguindo-se pensar mais sobre a realidade afastada desta dinâmica da virtualidade (Levy, 2003).

No campo explorado por esta tese, em particular o virtual, o digital e o real remetem à atuação de aplicativos. Quanto aos aplicativos de Transporte Individual de Passageiros (TIP), na sociedade, atualmente muitas são as menções explicativas em que observam-se os elementos que interagem, visando-se garantir o funcionamento eficiente destes modelos no mercado, entendendo-se que a defesa da não necessidade de regulamentação estatal e o ressaltamento da gestão regulatória, pelos próprios organismos, através de seus mecanismos automáticos de regulação, são constituídos pelas avaliações de usuários, podendo-se encontrar este tipo de conduta nas obras de Downes (2013), Kemp (2017), Sperandio (2018) e Vilicic (2018).

Pressupõe-se, assim, que os aplicativos enquanto plataformas (espaços) têm a capacidade de desenvolver mecanismos tecnológicos que administram, de forma eficiente, o equilíbrio necessário, ao encontro da oferta e da demanda, estabelecendo, pela união da oferta dos serviços e da entrega aos consumidores disponíveis, inserindo-se, preliminarmente, seus dados. Posteriormente, a avaliação torna-se o instrumento pelo qual o mercado faz valer, com qualidade, pela justiça do preço, estabelecendo uma ordem que organiza as sociedades. Neste formato, sua base de informação advém da busca que cada um destes indivíduos expõe, com seus dados cadastrais, alimentando a plataforma destes modelos de negócios, também sugerindo-se esta reorientação. A indução ou sugestão de ofertas segue, constituída sob demanda personalizada, de acordo com Downes (2013) e Kemp (2017). No entanto, Castells (2004) discorda sobre a compreensão, mencionando-se o trazer de informações como uma lógica que "transforma a prática empresarial na sua relação com os fornecedores e clientes, na sua gestão, no seu processo de produção, na sua cooperação com outras empresas, no seu financiamento e na valorização das ações nos mercados financeiros" (Castells, 2004, p.87), provocando-se um novo paradigma social. Ela poderia, assim, ser atribuída como um pilar central, mesmo antes da sua atual função.

A revolução tecnológica originou o informacionalismo, que criou uma base para um novo tipo de sociedade, que Castells (2006) atribuiu como Sociedade em Rede. Nela, o processo de inovação tecnológica criou uma condição para que a tecnologia da informação pudesse se tornar uma ferramenta essencial para construção e manipulação de conhecimentos e dados, tendo se tornado, neste ímpeto, "a principal fonte de produtividade e poder" (Castells, 2006, p.21). E é somente compreendendo esse contexto que se pode entender como a informação

adquiriu um papel central, provocando a atual dinamização das atividades de mercado e economia, em geral.

Haskel (2017) pontuou, assim, que as bases que solidificam um sistema de desenvolvimento socioeconômico, dentro das últimas décadas, vêm sendo discutido sobre como as compreensões puramente racionais poderiam, em função do contexto, tornar-se equivocadas. Uma vez que, há muito tempo, tanto a economia quanto o mercado não dependem, exclusivamente, de variáveis tangíveis, tendo em vista o poder de novas e potenciais ferramentas:

> The idea that an economy might come to depend on things that were immaterial was an old one. Futurists like Alvin Toffler and Daniel Bell had begun to talk about the "post-industrial" future as long ago as the 1960s and 1970s. As the power of computers and the Internet became more apparent in the 1990s, the idea that immaterial things were economically important became increasingly widely accepted. Sociologists talked of a "network society" and a "post-Fordist" economy (Haskel, 2017, p.4).

A iminência do poder da internet, destacou Haskel (2017), tornando-se um fator relevante como uma parte da formação da própria estrutura de instituições, como o mercado dos dias atuais. A sua força e dimensão alcança, assim, diferentes resultados. Não se trata somente sobre como ela interage com os agentes de mercado para impulsionar o alcance da produção para compra, venda ou troca, mas como ela possibilita, assim, um fenômeno construído socialmente, sendo este um circuito, que, tanto gera como se alimenta de mudanças, as quais foram analisadas diante de uma completude, não somente econômica, mas das mais diferentes dimensões da vida social, profundamente.

A internet ultrapassou qualquer simples ideia de geração de valor agregado à produção de capital, na forma material, uma vez que ela consiste para operar, na formação de ativos, estes advindos de uma complexa união de elementos não quantificáveis, como: "*ideas, knowledge, and social relations*" (Haskel, 2017, p.4).

Observa-se, neste quesito, que a disseminação da internet como facilitadora da expansão de mercados, e, também, como base de construção, acaba sendo abordada na literatura sociológica e econômica. Em alguns destes casos, ela é reconhecidamente um fenômeno relevante que procura compreender o rompimento de barreiras de antigas e consolidadas práticas sociais, nos espaços e no tempo em que elas ocorrem (Haskel, 2017; Giddens, 1991; Castells, 2004).

Nos anos de 1980, não havia fatos suficientes sobre a dinâmica da Internet para imaginar-se os avanços que a globalização ganharia com esta força. O mercado, já globalizado,

seria ainda mais presente, penetrando em muitos níveis, dentro de quase toda parte do mundo. Os segundos seriam a fração de tempo da velocidade com que uma negociação continental precisa para ser concluída, com grau de confiabilidade determinado pelos riscos que agentes envolvidos assumiram. Casos assim, são aqueles em que os valores das transações possuem altas cifras, como as operações de compra e venda contratuais do mercado financeiro. Uma delas, por exemplo, faz parte do chamado "*day trade*"[30], que pode precisar de menos de 3 segundos para ser concluído em plataformas, sob demanda.

Giddens (1991) especulou que qualquer pessoa que se dedique a estudar "as cidades de hoje em dia, em qualquer parte do mundo, está ciente de que o que ocorre numa vizinhança local tende a ser influenciado por fatores — tais como dinheiro mundial e mercados de bens operando a uma distância indefinida da vizinhança em questão" (Giddens, 1991, p.80). Se esses fatores atuam em confluência, portanto, é preciso destacar, ao descrever a forma, como em determinadas sociedades, percebendo-se as construções de novos mercados, sob estas considerações.

Os resultados do processo de globalização apresentam-se, por vezes, como adversos e dialéticos, pois alguns dos fatores possuem influências e efeitos diferentes, em cada local da terra. Uma das questões é de que o fato de que a sua aplicabilidade é permitida, pela existência de um fio condutor, que se faz em "uma complicada rede de laços econômicos globais" (Giddens, 1991, p.81), ainda que não se limite para tal. A representatividade dos novos mercados, ao serem estudados e analisados, não pode ser desvinculada de todo esse processo, o qual toda uma geração, no espectro global, tem estado envolta, considerando que eles seguem "o extremo dinamismo e o escopo globalizante das instituições modernas" (Giddens, 1991, p. 26).

Nesta via, o processo de construção de conhecimento a respeito do que é, atualmente, o mercado digital e todas as suas segmentações, vem sendo atualizado pelas concepções teóricas, de maneira moderna, de um vasto referencial teórico da sociologia econômica, reformulado com bases que repousam em obras clássicas, sobre suas determinações, ao mesmo tempo em que as condições atuais continuam a não escapar das tentativas de enquadramento, assim como as antigas concepções sobre preço, racionalidade e suas dinâmicas de demanda e oferta, se fazem presentes.

[30] Contrato envolvendo venda de ativos (valores) que podem ser comprados e vendidos com auxílio de aplicativos conectados à internet, em questão de segundos, em um mesmo dia.

f) Compartilhamento e Transformação Digital

O compartilhamento que norteia as relações (comerciais ou solidárias) dadas, no espaço *online*, é proposto como um instrumento norteador de comportamentos. Como pontuou Karger (2019), ele é aplicado à "uma variedade de práticas, das quais, algumas vezes, surgem espontaneamente, propagando-se por movimentos sociais e outras, não tão espontâneas, são fomentadas pelas interfaces de sistemas relativos às plataformas comerciais" (Karger, 2019, p.12).

A onipresença do conceito de compartilhar, todavia, cresce de maneira que seu significado, para a atualidade, permanece puramente ambíguo, reunindo certa variedade de conotações e de contextos. "Os objetos de compartilhamento foram se tornando cada vez menos concretos até que desapareceram por completo, ampliando indefinidamente o conjunto de objetos a serem compartilhados" (John, 2012, p. 8).

Primeiramente, compartilhar é algo que carrega consigo uma parte da perspectiva dinâmica histórica, de muitos séculos atrás. Antigas dinâmicas que já existiam e que seguiram um fluxo de fenômenos foram encontrados em todas as esferas, desde a existência humana, sejam eles sociais, culturais ou econômicos. Estas esferas podem ser inesgotáveis fontes de análise, a respeito dos níveis de mudança que afetam, diretamente, as ações mais simples no comportamento e nas relações dos seres humanos, contidas nas atividades do dia a dia dos indivíduos.

Desde os recursos disponíveis para que decisões sejam tomadas, sejam elas simples ou complexas, as normas e regras foram alteradas de uma sociedade, tal qual processos de regulamentação, dependem, em determinada instância, do que se pode associar ao compartilhamento, porque quase absolutamente tudo que existe pode ser compartilhado. Então, como traçar um marco teórico para o tema que se conecte ao debate aqui estabelecido?

Conforme Lupton (2015), boa parte da humanidade chegou à um ponto em que não restam dúvidas a respeito da onipresença da tecnologia digital, como um membro que envolve quase todas as atividades realizadas por humanos, não podendo, muitas delas, serem feitas sem o seu auxílio. Para a autora, assim, as tecnologias digitais, cada vez mais, passam a ser parte do cotidiano das pessoas, se estando conscientes ou não disso. Elas, hoje, são parte do sistema social, e, com tal acesso, tornam-se capazes de alterar aspectos, das mais importantes instituições sociais "como a família, o local de trabalho, o sistema educacional, o sistema de saúde, a mídia de massa e a economia" (Lupton, 2015. p. 188).

O impacto social gerado pelo compartilhamento avançado e a gestão da informação nos negócios aliados ao contínuo processo de inovações tecnológicas acelera o processo de integração social, resultando em novos marcos históricos. Questões interconectadas com fenômenos altamente discutidos, incluso na literatura sociológica contemporânea, dizem mais à respeito sobre os efeitos da globalização, da mundialização do capital, da formação de sociedades informacionais e da existência de uma nova economia. Esta última, em especial, possibilitou alguns modelos específicos que amplificaram o surgimento de novos modelos de negócio, cuja prática do compartilhamento, pelo fluxo de informação, serviço e reuso, fazem uma diretriz.

Geralmente, é fácil verificar, como o compartilhamento *online*, o que é uma prática que se conecta com conceitos em desenvolvimento de diversas literaturas, como: a "Quarta Revolução Industrial" (Schwab, 2016); a "Transformação Digital" (Rogers, 2019), e, até mesmo, a "Inovação Disruptiva" (Christensen, 2015), alcançando efeitos em variadas instituições sociais em diferentes partes deste mundo físico e virtual, em especial, o mercado.

No mercado, as conhecidas "transformações organizacionais"[31] ganharam força, em especial, com o avanço do advento da internet aberta. O acesso amplificado deste mecanismo impacta, assim, a vida das pessoas com a facilidade de transmitir, em acesso *online*, todos os dias, milhões de informações e dados primários, que são criados, distribuídos e acessados, com alguma finalidade, por uma ampla gama de pessoas, diferentes grupos sociais, e, ainda, variados tipos de organizações, podendo estes estarem, por exemplo, comunicando-se mutuamente.

A cooperação destas atividades e o cumulativo destas ações passam a criar mecanismos que impactam nas instituições sociais de diferentes formas. Em especial, na economia, estes lançam um processo que transforma as configurações mercadológicas continuamente, assim como pela lógica de acumulação de capital, que, muitas vezes, experimenta um processo que desafia os referenciais teóricos mais tradicionais das ciências sociais (Banet-Weiser e Castells 2019; North, 1981, 1991).

Dadas todas estas considerações, nota-se um grande esforço, por parte dos pesquisadores, em registrar argumentos ou reconstruir antigos fundamentos teóricos, estes sendo aqueles que promovam reflexões a partir do entendimento e da inserção destes fenômenos citados. Os próximos capítulos, justamente, trazem uma noção mais concentrada destes últimos elementos apresentados. Considerando-se o direcionamento dado neste ponto

[31]*Business Transformation* – termo inglês usado genericamente para designar mudanças nos modelos de negócios.

2.4, como um norte teórico sobre as discussões que ainda são necessárias para a compreensão do objeto desta tese de doutorado, do campo trabalhado e das problemáticas apresentadas na introdução.

Por fim, compreende-se a formação dos mercados percorrendo-se a necessidade de fundamentar a dinâmica da interação humana nas ciências sociais, em especial, na economia em que tal processo se tornou, em muitos lugares, parte da pasta de estudo. Abramovay (2004) comentou esse posicionamento:

> Formas de organização dos mercados é um item obrigatório no aprendizado do economista. O primeiro tópico do programa da Universidade de Chicago é "a origem e o papel dos preços e dos mercados" (...) Toda a ênfase está no conhecimento do mercado como mecanismo de formação dos preços e, portanto, de alocação dos recursos a partir dos quais uma sociedade se reproduz e se desenvolve. No estudo desses mecanismos recorre-se a atributos universais, objetivos e que podem ser conhecidos de maneira dedutiva – com larga aplicação, portanto, de métodos matemáticos (Abramovay, 2004, p.35).

É, contudo, possível observar que esta construção do mercado se influenciou por pontos que pertencem às intervenções e contribuições da análise sociológica, dando construções dinâmicas que consideram diferentes graus subjetivos nas condutas dos agentes econômicos, ao observarem-se suas diversidades e os elementos presentes, por meio de levantamento histórico ou comportamental, influenciando-se as suas formas de coordenação e ação. Em resumo, a sociologia econômica dos mercados considerou "às representações mentais a partir das quais se relacionam uns com os outros, à sua capacidade de obter e inspirar confiança, de negociar, fazer cumprir contratos, estabelecer e realizar direitos" (Abramovay, 2004, p.35). E, neste ponto, em especial, também podem ser vistos, em autores da teoria econômica, como Adam Smith e Hayek.

Uma análise sociológica dos mercados, muitas vezes, busca atributos e particularidades que serão "obtidos por métodos fundamentalmente indutivos e apoiados sobretudo na recomposição de narrativas histórica" (Abramovay, 2004, p.36). É, portanto, uma forma de encontrar elementos sociais nestes processos, algo que foi construído neste capítulo que se encarregou na missão de compreender como a abordagem econômica e sociológica, estando conectadas e podendo formar um único corpo teórico.

Se a racionalidade dos agentes é uma condição necessária à tomada de decisão, ela, contudo, não é suficiente para explicar, neste ponto, a conduta dos indivíduos. Esta, conforme dito, encontra-se conectada ao interesse construído pela sua participação em grupos, e, deste modo, explica-se socialmente pelas relações. É o estudo, assim, sobre a essência que permite,

primeiramente, o mercado existir. A Sociologia Econômica dos mercados que se forma, assim, atualmente. Neste sentido, com suas revisões e novas propostas, acontece o reflexo de que "o traço mais importante das ciências sociais contemporâneas é o enfraquecimento das fronteiras disciplinares que marcaram sua consolidação durante a maior parte do século XX, desde a morte de Max Weber até o início dos anos de 1980" (Abramovay, 2004, p.35).

3 INTERNET E SISTEMAS DE INOVAÇÃO NA FORMAÇÃO DE MERCADOS

Este capítulo complementa o capítulo 2 e todos seus subcapítulos sobre mercados, atualizando sua dimensão com elementos das últimas décadas que provocam verdadeiras transformações estruturais nos mercados, na economia e na sociedade. Os subcapítulos 2.1, 2.2, 2.3 e 2.4 formam uma sequência teórica, necessária para a compreensão dos modelos de negócios dados por aplicativos. Neles, se discute sobre importantes fatores que devem ser considerados nos seus processos de desenvolvimento e atuação.

Os debates trazidos neste capítulo surgem de novas ideias, sendo estas, amparadas por dados quantitativos e análises que procuram mostrar como têm sido as transformações de instituições sociais, com destaque exclusivo ao lado da oferta de mercado e seus processos. É fundamental, portanto, para compreender os problemas que surgem à medida que estes novos mercados se legitimam em terrenos não preparados institucionalmente, para sua recepção. Fomentada pelos acessos de uma onda de inovações globais, que vem sendo construída, aproximadamente, nos últimos 40 anos, na modelagem de uma nova economia (Giddens, 1991; 1995; 2007, Castells, 1999; 2004; 2006; 2019).

3.1 MARCO HISTÓRICO DA INTERNET NA ECONOMIA

O surgimento da internet foi responsável por inúmeras mudanças sociais relevantes, nos mais variados setores da sociedade. Não seria demais afirmar que a história da humanidade pode estabelecer o aparecimento da internet como um marco histórico. A partir dessa tecnologia, barreiras existentes começaram a ser rompidas, e, atualmente, com o estágio de desenvolvimento da internet e a ampliação do acesso à tecnologia, nota-se uma verdadeira revolução social. A internet é uma inovação jamais vista na história, cujos efeitos são imensuráveis.

A partir da referida tecnologia, pessoas de diferentes regiões do mundo podem se comunicar do conforto do seu lar, o poder de escolha se concentra em um clique. Ainda é relevante citar que o acesso à cultura, costumes e valores de diversos lugares do mundo são fáceis a partir da internet, criando-se, até mesmo, uma espécie de “consumo cultural”. Nesse sentido, tem-se que a internet é intensificadora da disseminação de hábitos, costume e normas. Essa tecnologia, assim, tem o notório poder de internacionalizar esses elementos, seja através da disponibilização de acessos exponenciais ou da digitalização de conteúdos variados.

Na economia, a internet causou uma verdadeira ruptura na lógica, até então existente, estabelecendo novas formas de mercados, produtos, de produção e de relação entre fornecedores ou clientes. Sendo assim, transformou-se a prática empresarial, de maneira substancial. Nesse sentido, Castells (2004, p.87) afirmou que a internet "transforma a prática empresarial na sua relação com os fornecedores e clientes, na sua gestão, no seu processo de produção, na sua cooperação com outras empresas, no seu financiamento e na valorização das ações nos mercados financeiros" (Castells, 2004, p.87).

Assim, vê-se que o fenômeno da internet impôs uma nova lógica na economia, forçando uma reorganização no setor econômico, seja a partir da mudança da lógica de mercados, da oferta, da demanda, mas especialmente pela centralidade dela como meio de comunicação empresarial. Portanto, a internet é inserida pela inovação do marco e do fenômeno-chave, na análise de qualquer novo modelo de negócio digital da atualidade.

A partir desse marco histórico do pós-internet, merece destaque o surgimento da Economia Compartilhada Digital. Neste trabalho, a Economia Compartilhada Digital é tratada pelo uso constante de processos de inovação tecnológica digital, principalmente, com a venda de produtos e prestação de serviços *online*, assim como de compartilhamento. Desta maneira, a gênese pressupõe o uso massivo da internet como condição de existência, e, portanto, são instituições sociais que precisam ser compreendidas diante das suas próprias particularidades.

É bem verdade que a gênese desses mercados de compartilhamento de bens e serviços é bem antiga, sendo confundida com a própria história. No entanto, com o desenvolvimento das noções de Economia e do surgimento da internet, esses mercados, apesar de conservarem algumas ideias antigas, mudam substancialmente a lógica econômica. Nesse diapasão, muitos desses mercados, que são virtuais, funcionam sob a demanda da internet, abastecidos por prestações de serviços de bens compartilhados como casas, carros, roupas, livros, guarda-chuvas, bicicletas e outros, que deixam de exercer, economicamente, sua função como bens de consumo, exatamente para se apresentarem como bens de capital, alterando algumas percepções da economia, e, também, da análise sociológica feita aos antigos termos.

Desse modo, ainda que muitos teóricos tenham, ao longo do processo de formação de conhecimento, insistido em destacar modelos econômicos hipotéticos ou teorias sociais gerais, muitas vezes, apenas elementos científicos e padrões atemporais são enxergues, cujo caráter socioeconômico presente se repete, em boa parte da história econômica e social da humanidade, à exemplo do ato de compartilhar bens ou da importância da construção da confiança nas práticas econômicas. Existem significativas mudanças que precisam ser analisadas por um

novo e direcionado olhar, este que não ignora o fator digital e suas potencialidades, como reprodutor de severas mudanças.

Na mesma medida que a sociedade se modifica com essa nova tecnologia, a economia também é realizada na mesma intensidade afetada, reconfigurando antigas práticas econômicas, como a própria noção de compartilhamento, bem como excluindo ou criando mercados, de bens e serviços, ou seja, estabelecendo uma nova economia com gênese própria. Não só na economia, mas incorporam-se, neste sentido, as ideias de família, trabalho, educação, mas também, principalmente, da construção de mercados que têm seu papel de destaque no impacto social, devido à tendência de comercialização de quase tudo, nessas sociedades globalizadas. A partir dessa nova economia se criou um campo de debate e de diagnósticos, revelando-se as perspectivas para um mundo com tendências completamente digitais, em boa parte da construção ou ressignificação de suas instituições.

Ao passo em que há essa reconfiguração provocada pela internet, está presente a modificação do próprio mercado, que funciona como um verdadeiro impulsionador desses processos de inovação tecnológica. Todas essas mudanças, assim, não ocorrem apenas no aspecto do sistema de oferta, demandas e preço, mas também impulsionam a criatividade, fortalecendo um processo de estímulo à cultura da criatividade, formando bases para o surgimento da Nova Economia, que, repita-se, influencia na economia compartilhada, agora digital.

A partir das premissas expostas alhures, tem-se a "Economia Compartilhada na era Digital" como um novo modelo ou uma nova forma de desenvolverem-se as atividades econômicas (produção, consumo e troca), que contam com algumas chaves explicativas, como as ideias de confiança, virtualização, inovação disruptiva, internet, colaboração e solidariedade, entre outros termos que serão explorados à frente. Especificamente, quanto ao ponto de vista da oferta, tais mudanças são ainda mais significativas, como exemplo, do que se tem observado, como a oferta de transporte individual, que, nos últimos anos, teve mudanças substanciais e abruptas.

À vista disso, mencione-se que a oferta de caronas rompeu quase que por completo com a antiga forma, passando por modificações decorrentes da tecnologia, especialmente, por conta da internet. O que antes ocorria de forma tradicional, quase que no "boca-a-boca", com maiores dificuldades e barreiras, agora passa por aplicativos, rompendo as barreiras antigas, facilitando o diálogo entre o ofertante e o demandante, seja qual for o local que estejam. Tudo isto, a partir de um simples aplicativo.

A internet proporciona o caráter digital que, tecnicamente, facilita o encontro das relações sociais que já existem no mercado, mas, até então, sobre outra lógica, aqui esta é tratada como tradicional. Dessa forma, acaba por proporcionar-se o meio para a massificação dessa forma de economia, ao reforçar-se o destaque de elementos que apresentam um caráter social. Eles, assim, interferem nas relações vistas nos mercados, como colaboração, confiança e capacidade ociosa, que acabam se destacando e se aliando para outros elementos mais econômicos, como lucro e competição para alavancar essa nova forma de economia.

Ressalta-se, mais uma vez, que, nesse ponto específico, não há uma inovação genuína, isto é, a criação de um novo mercado ou novo serviço inédito, jamais visto. Trata-se, então, da reconfiguração do mundo digital, do pós-internet. A atividade econômica de compartilhamento já existe há muitos séculos, a exemplo de pensão, caronas, sebos e muitas outras atividades de cunho. Todavia, o elemento internet apenas introduz o caráter digital da atividade, que transforma em uma Economia Compartilhada Digital, cujo foco está voltado à aplicativos movidos por *software*, o que facilita as relações sociais. Dessa forma, a troca econômica, bem como o consumo e a produção de ativos, que nem sempre são novos, mas ociosos, vão desde habilidades, espaços a bens materiais. Nessa linha de ideias, se modifica a forma de compreender muitos negócios e seus ramos.

Um exemplo para este século são as caronas oferecidas por aplicativos virtuais, seja carona compartilhada paga ou solidária, cujas ofertadas ocorrem no modelo de negócio da Uber Economia, ou como alguns chamam de “fenômeno da uberização” e “uber economia”, plenamente discutidos no capítulo 5, posteriormente.

Aqui se notam conexões teóricas tratadas no capítulo 2, que discutem o funcionamento e impactos causados nas sociedades, que, por exemplo, tendem a inserir novos conceitos, já em uso, no mercado, para justificar as bruscas mudanças em determinados segmentos mercadológicos tradicionais, como a idealização das Inovações Disruptivas, consoante Christensen (1997; 2003; 2006; 2015), muitos acreditam que são características peculiares destes novos mercados, mas que, na verdade, os efeitos também podem ser vistos na humanidade há algum tempo.

Observa-se, assim, que esta reestruturação dos mercados, cujas severas mudanças ocorrem em maior grau nas formas de operacionalização, tem guiado, em vários segmentos, a ressignificação de alguns dos mais tradicionais mercados. Todavia, paralelamente, também ocorrem profundos impactos sociais, tanto no lado do consumo (demandante/indivíduos), como no lado da oferta (ofertantes/produtores). Estes impactos dizem respeito à incapacidade que as

sociedades digitais parecem apresentar, especialmente, quanto à regulamentação estatal, já que o processo de validação social é muito mais rápido, e, também, a própria dinâmica dos mercados digitais é extremamente rápida e criativa, sendo quase que impossível ou extremamente difícil de acompanhar.

No tocante dos impactos sociais mencionados no parágrafo anterior, cita-se, à título exemplificativo, os debates que surgem a partir da carona na Economia Compartilhada Digital, na necessidade ou não de regulamentação, controle de qualidade e segurança, assim como da concorrência, tributação e vedação às práticas empresariais ilícitas, no que se refere ao serviço de carona solidária.

Como se disse acima, nas sociedades digitais, a expansão é acelerada, dada ampliação da adesão social antecipada[32] que ocorre, muitas vezes, pelos efeitos de fenômenos sociais como a revolução digital, o que valida modelos de negócio globalmente, antes mesmo da sua atuação no local, ou seja, da prestação de seu serviço, e, não pela simples análise benéfica da melhoria da competição no mercado, devido aos ajustes de preço.

Discutir mais sobre estas questões é de peculiar necessidade, tentando compreender-se como a formação desse mercado e dos seus mecanismos automáticos foram inseridos nas noções de conhecimento, e como ela se perpetua nos dias atuais. Assim, muitas vezes, esta é apontada como parte dos mecanismos que guiam estes novos tipos de economias e mercados. Deve pensar-se, assim, no exemplo do fenômeno da Uber Economia e seus derivados, como o Uber, BlaBlaCar ou Waze Carpooling.

Nesse ponto, os novos modelos de negócios, em formato de aplicativos, com destaque especial nesta pesquisa, realizam a análise do setor de transporte individual de passageiros privados, sendo parte desse complexo processo de mudanças, alocados na sociedade, que vem mostrando uma "verdadeira revolução de comportamento que, pouco a pouco, tende a determinar importantes transformações naquilo que hoje se conhece como vida urbana" (DUMONT e GATTONI, 2003).

Uma reflexão mais profunda desses novos tipos de negócios permite concluir que, a partir da literatura aqui apresentada, o seu funcionamento mercadológico para geração da oferta, bem como o sistema de regulamentação desta, comporta-se de forma diferente do modelo tradicional. Inclusive, atualmente, parte majoritária do setor de transporte privado tradicional também se adaptou para ter participação nesta que vem sendo considerada uma nova forma de

[32] Mesmo sem o devido processo legal de regularização ou sua mera intenção.

ofertar o serviço, a qual conta com o uso de inovação tecnológica desenvolvida, a partir de configurações emergentes no período citado.

No entanto, uma questão relevante a ser citada é que, apesar de adotar-se esse novo modelo de negócio como o seu "padrão", ou seja, apesar de o setor de transporte ter sido inovado, e, muitos setores ainda tradicionais terem se adaptado às novas tecnologias para ofertarem o serviço, em alguns países, como é o caso do Brasil, ainda se possui regulamentação aos moldes tradicionais, criando um descompasso entre a realidade social econômica à luz da economia compartilhada digital com a legislação regulatória. Com esse descompasso, é previsível os litígios.

Apesar disso, segue-se na análise desses novos modelos de mercado digital, observando-se que possuem poucos ativos em seu nome, tendo como princípio de constituição de suas estruturas comerciais o fato de não se ampliar a compra de "bens de capitais próprios", uma vez que estes são de terceiros. No caso do setor aqui abordado, de transporte individual, os carros necessários à utilização do serviço não pertencem à empresa que o controla, mas ao colaborador/parceiro (como é chamado) que é responsável por executar o serviço, e, que, geralmente, são carros de uso próprio ou alugados de locadoras.

Não possuir "bens de capitais próprios" é uma das características das "plataformas tecnológicas globais", nos termos definidos por Morozov (2019). Segundo o autor, estes alimentam o compartilhamento de bens já existente na sociedade, por meio da troca de dados. No caso do setor de transporte privado, há a troca de localização entre motoristas e passageiros, gerando dados que guiam a oferta destes serviços. Assim que a lógica da atividade (na economia) pode ser resumida pela forma como estes bens são administrados, por uma plataforma tecnológica digital *online*, torna-se, assim, responsável por captar as duas demandas (de passageiros e motoristas) e unir as duas ofertas (de passageiros e motoristas) existentes. Feito isso, o colaborador/parceiro executa o serviço requerido.

É inegável que a estrutura desses mercados digitais, especialmente, o de transporte individual, assume uma nova configuração com relevantes debates. Com isso, o que se quer destacar, neste primeiro momento, é que estes elementos existem, e, que, independentemente do olhar dado, é a sua existência que permite a contínua ampliação em uma sociedade de tendências digitais. Sua mera existência também configura, em vários setores, rupturas densas, que ajudam a ressignificar práticas sociais e econômicas, bem como continuamente lançar novas formas de ofertar serviços, modificando as próprias regras tradicionais de seus mercados, assim como sugeriu Swedberg (2009).

O site BuildFire (2018), por exemplo, realizou uma pesquisa sobre comparativos de crescimento dos serviços de compartilhamento de transporte. Na cidade de Nova York, um dos principais centros econômicos do mundo, o crescimento deste setor foi cerca de 3.400% entre 2014 e 2017. O número de viagens de táxis normais, por sua vez, reduziu em 26%, se considerado o mesmo período. No Brasil, essas taxas também são relevantes, já que a Mobile Time (2018) mostrou que 52% dos indivíduos usam aplicativos para chamar um transporte privado. Em 2019, o número subiu para 75%. Os dados mostram, assim, as taxas de redução do setor tradicional, o que pode estar sugerindo um processo de mudança desta instituição, ou seja, um fluxo em diversas sociedades que tende a ressignificar este setor. Os mercados podem estar mudando diante de um mundo digital conectado por dados, que reestruturam a forma de ofertar esses serviços para continuar competitivos nos seus mercados, ou mais amplamente, pela ressignificação geral destas instituições, dado os interesses e condições sociais dos seus agentes, que envolvem questões de todos os aspectos.

O mercado e todas as suas implicações, incluindo a mudança de comportamento daqueles que compõem a sociedade (neste caso o lado do produtor), tem sido continuamente alterado e adaptado para uma transformação digitalizada de alta aceleração, que não se limita para uma única definição de causa. Neste momento, é que cabe retomar as perguntas pensadas por Swedberg (2009): “De onde vêm os mercados? Como a ação econômica é imersa nas relações sociais? Qual o papel que as normas e a confiança exercem na economia?” (Swedberg, 2009, 163).

Dessa forma, para explicar esses questionamentos, pode-se iniciar por compreender um termo que ganhou ênfase em alguns debates, devido aos novos mercados surgidos nas últimas décadas, a “disrupção”. Disrupção é, neste tema, um termo que passou a ser incluído, com frequência, nas mais variadas literaturas sobre inovação, mercado, tecnologia, economia e outras abordagens. O contínuo trabalho do Christensen (1997; 2003; 2006; 2015) a respeito das novas tendências de mercado que surgem com o uso constante de inovações disruptivas elevou as perspectivas de discussão, não somente na academia, mas no mundo corporativo dos negócios mundiais.

Assim como relata Schwab e Davis (2018, p. 25), "o mundo está entrando agora em uma nova era de mudanças disruptivas que traz novas esperanças e novas preocupações”, mas isso não é consequência de agora, e, sim, derivada da visão de escalada de desenvolvimento humano, desde 1800.

Rogers (2019) complementa, em partes, sobre a percepção do impacto causado pelos níveis de escala da transformação que está à frente da humanidade, conceitualmente, chamando de Transformação Digital, enquanto Schwab e Davis (2018) denominam, de forma contextualmente semelhante, de "a quarta revolução industrial". Segundo o autor, altas escalas de dados compartilhados digitalmente ajudam a desenvolver e operar transformações em toda sociedade, a partir da sua inserção em instituições, como o mercado. As transformações vêm sendo, assim, impulsionadas, cada vez mais, pela existência de uma luta global pelo uso irrestrito de dados e desenvolvimento de fortes processos de inovação, concentrados, especificamente, em algumas empresas multinacionais, que vem demonstrando ser capazes de gerenciar quantidades exorbitantes de dados, bem como transformá-los, constantemente, em bens para consumo.

Quando se considera que "dados", atualmente, adquiriram tais contornos, como uma espécie de mercadoria que se apresenta como bem intangível aos mercados, é necessário ter o cuidado de entender que o domínio e a detenção deste bem (na sociedade) não é exclusivo da modernidade, mas parte do fluxo da sua aceleração nos dias atuais, tanto devido ao aparato técnico, quanto ao próprio sentido de que os indivíduos costumam aplicar. Por isso, não se pode mais negligenciar o entendimento destas questões como objeto de estudo, uma vez que está, cada vez mais claro, o poder do uso de dados como atributo que compõe diversos serviços do atual período, assim como o domínio da informação por novos modelos de negócio passa a ser, cada vez mais, determinante no curso das mudanças sociais vistas, que ainda ocorrerão. Desta forma, as discussões que circundam as atividades sociais precisam incluir, nas pautas de debate, os modelos teóricos dessas considerações que foram citadas.

Nessa linha de ideias, Banet-Weiser e Castells (2019), conforme citado anteriormente, também fazem parte do grupo de pesquisadores que se propuseram a ampliar o entendimento sobre estas novas questões. Tendo, assim, considerado o surgimento de algumas das mais inovadoras experiências, estas que foram desenvolvidas, recentemente, em algumas sociedades, ainda que colocadas em prática no mercado global nas últimas décadas. Ressalta-se, assim, que é preciso considerar a existência de novos ritmos propulsores nas economias, estes que podem ser observados em boa parte do mundo. Estas novas formas apresentam como característica o dinamismo e o compartilhamento, que conforme se supõe, aparenta ser dissonante da lógica tradicional de mercado, que guiou os ensaios e debates da economia clássica por muitos anos.

Banet-Weiser e Castells (2019) procuram, assim, analisar a existência de um novo formato de economia, diferente daquela que fora dominante nos séculos XIX e XX. A nova

economia, como costumam nomear, destaca-se, principalmente, no século XXI. Eles propõem que uma das características desta nova economia é a perspectiva, que vai além da própria lógica atribuída ao sistema capitalista tradicional, cujos destaques aos valores habituais são o lucro e a competição. Valores alternativos a este tradicional, da nova forma da economia, são postos à frente na tomada de decisão de concretização destes novos modelos de negócio, em um primeiro momento, assim como a discussão sobre estas questões será retomada à frente para pautar os alertas que estes autores fazem com as primeiras aparências. Todavia, deve-se, assim, compreender que a pergunta que rege esse debate é: como identificar quais são os principais elementos que devem ser destacados, para compreender melhor a construção destas abordagens da nova economia e seus respectivos produtos?

Essa pergunta precisa, assim, dialogar com questões importantes, conforme mostrado, pois são epicentros dentro da teoria econômica clássica e da sociologia clássica, que precisam ter, ainda que, de forma circunstancial, uma discussão fundamentada analiticamente, sobre capitalismo, inovação, cultura da criatividade, entre outros termos que se conectam. Assim, ao sistematizarem-se esses pontos de diferenciação, poder-se-á ver como alguns desses modelos de negócios atuais apresentam uma evolução conceitual/teórica, socioeconômica e histórica, que se conecta nas mesmas perspectivas de construção de mercados globais. A partir daí, observam-se seus comportamentos localmente, assim como em cada realidade que se assume uma forma para transformar a vida social e a sua forma de organização, de muitas localidades diferentes.

Tal condição não seria, assim, um fenômeno novo, mas algo semelhante a outros acontecimentos sociais de épocas mais remotas, por exemplo, das Revoluções Industriais (1, 2 e 3) passadas, dos efeitos da Globalização, ou até ligada à própria mudança, que veio em conexão com estes mesmos outros acontecimentos. É o que acreditam, assim, Schwab e Davis (2018), por exemplo. Eles propõem que a revolução digital dos tempos atuais tanto deriva quanto transmuta das mudanças sociais acumuladas, desde um longo tempo, que muitos pensam como tempos modernos. Estas mudanças, deste jeito, fazem parte de um conjunto maior, que faz com que o mundo passe a encarar "tendências transformadoras simultâneas: urbanização, globalização, mudanças demográficas, climáticas e o surgimento de tecnologias cada vez mais disruptivas".

Os debates aqui estabelecidos mostram os fatores que conduziram o caminho para gerar um entendimento comum sobre o mercado e seus agregados, ainda que ele seja cheio de incertezas conceituais e questionamentos. Desta forma, eles são essenciais quando se pretende

ter a compreensão dos produtos sociais que foram criados, a partir da inserção de ideias, como Inovações Disruptivas, Economia Compartilhada e Economia Digital, ou como chamado neste trabalho, de "Economia Compartilhada Digital". São esses os conceitos discutidos aqui, à luz de um referencial que vem sendo constituído mediante a humanidade, enquanto esta caminha em suas tentativas de compreender a si mesmo diante destas novas formações de mercado, dos produtos e impactos sociais que eles operam e lidam, constantemente.

3.2 SISTEMAS DE INOVAÇÃO NO MERCADO

A literatura especializada mais recente considera que diante de tantos fenômenos socioeconômicos, culturais e tecnológicos vistos nos últimos tempos, o marco definitivo mais evidente, como aquilo que permite o desenvolvimento de contínuas mudanças em várias sociedades globais, é a internet, ou o "marco da internet", visto que seu desenvolvimento contínuo impulsionou o comércio eletrônico (e-commerce)[33].

O marco da inovação que levou a tecnologia da Internet, vem sendo explicada por algumas áreas como, por exemplo, a ciência da computação e a própria história (LEIRNER, 1999; COMER, 2016). A sociologia também possui suas contribuições na análise dos impactos causados na sociedade, como um todo, a partir da internet, cujas contribuições fornecem uma visão mais ampla, e, desse modo, explica-se como um fenômeno socialmente construído, apontando-se suas questões sociais e culturais, que estão alocadas na aceitação do seu uso, nas diversas sociedades do mundo. Este tipo de análise está bem desenvolvida nas explicações do sociólogo Castells (2001), que trata da Internet como a tecnologia que sustenta uma das principais condições técnicas e conjunturais, para vivermos em uma sociedade que tende a gerar uma grande quantidade de relações sociais (incluindo as de teor econômico), mediadas digitalmente.

Novas referências da sociologia (Lupton, 2015; Miskolci, 2016; Miskolci e Figueiredo, 2016), por exemplo, também estão, em certa medida, absorvidas pelos efeitos e consequências de um mundo digital, totalmente conectado à internet. Eles têm, assim, ampliado as referências para que as análises sociológicas também possam compreender os efeitos das tecnologias digitais, assim como configuradores de vários aspectos da vida social.

33 O e-commerce surgiu anteriormente na Internet. Neste capítulo, será explicada a distinção entre Internet e e-commerce. E, como, atualmente, esta relação tem sido, em partes, responsável tecnicamente para impulsionar os novos modelos de negócio.

Conforme pontua Miskolci e Figueiredo (2016, p. 133), a "comunicação à distância – e em rede – por meio da digitalização de conteúdos e mensagens, ou seja, sua transformação em sequências numéricas" é a característica que dá a Internet a capacidade de ser nos dias atuais uma força motriz de transformação social. Observar-se, dados os contextos, as semelhanças com as considerações feitas por Castells (2001). Essas são questões que embasam outras novas pesquisas na sociologia (Miskolci, 2016) e em outras áreas, como a Internet é peça fundamental no desenvolvimento da Transformação Digital ou DX do inglês *Digital Transformation* (Rogers, 2017) - aqui se tem a união dela ao uso massivo de e-commerce.

Rogers (2017) explica o fenômeno da DX como algo além do uso de tecnologias digitais, defendendo que sua aplicação exige algo como uma nova mentalidade de empreendedor que atinge os indivíduos levando-os a traçar estratégias para utilizar todo o aparato da inovação tecnológica e nesta sequência começa a transformar os atuais modelos de negócios, neste fundamento o autor assemelha-se com a ideia do papel do empreendedor no que destacou há algum tempo Schumpeter (1942). Segundo propõe Rogers (2017), por se criar uma cultura que imponha mudanças diretamente na mentalidade desta geração, ocorrem também mudanças na constituição das formas de acessos a antigas práticas sociais de consumo das sociedades e desta maneira a DX caminha para um sentido de revolução.

Autores como Schwab (2016); Schwab e Davis (2018) de forma semelhante também procuram dialogar sobre os impactos a respeito de fenômenos de caráter digital nas sociedades e na economia. O trabalho de pesquisa, no entanto, não foca na transformação digital dos negócios, mas em questões eloquentes relativas aos processos que o autor atribuiu ao fenômeno da "Quarta Revolução Industrial". A possibilidade de uma nova era de mudanças disruptivas para os mais variados e tradicionais setores da sociedade é posto em análise em sua pesquisa, que por meio de dados quantitativos veem que os processos de transformação atual se conectam com as revoluções da modernidade industrial - em uma veia evolutiva. Destaca o autor que isto ocorre, principalmente, pela expansão das tecnologias digitais que foram lançadas no que denominou de "Terceira Revolução Industrial".

De acordo com Schwab (2016, p. 113), a estrutura como ocorre um acúmulo de processos e resultados de revoluções anteriores que trouxe ao mundo material "a computação em geral, o desenvolvimento de software, computadores pessoais e um mundo conectado por uma ampla infraestrutura digital e pela Internet". Recortando sua posição no que trata de mudanças nos modelos de negócios, nota-se que tem algumas questões coesas ao que pontua Rogers (2019), como exemplo, ao propor que o aperfeiçoamento, ampliação e disrupção

contínua das bases tecnológicas das revoluções industriais levam cada vez mais as empresas precisam incorporar ao seu potencial de produção, o domínio e conhecimento do uso de todos os tipos de tecnologias (com ênfase na digital), acredita que para acessar os clientes e alcançar novas perspectivas no mercado estes modelos têm feito uma verdadeira incorporação de tecnologias digitais que mudam toda sua estrutura de ofertar os serviços a longo prazo a medida que as transformações também acontecem.

Inovações Disruptivas como citado, é mais um tema envolto em toda essa temática de novas tecnologias, inovação e sociedade. Elas entram, neste contexto, para ampliar as discussões sobre novos mercados. Christensen, (1997), Ito e Howe (2018) e outros interdisciplinares, cuja influência Schumpeteriana do conceito de Destruição Criativa é iminente, têm tentado esclarecer, conforme mostrado anteriormente, a interpretação ideal ao conceito. Uma questão, contudo, que pode ser colocada como um novo viés mais amplo, como os referenciais da sociologia econômica é aquela que considera que mesmo sobre a retórica desses referenciais continua a existir um abismo que separa as definições destes conceitos da compreensão das causas e consequências observadas nas mudanças das práticas econômicas e das relações sociais nestes novos mercados.

Neste momento, importante destacar que o papel do gerenciamento efetivo da informação e do conhecimento tecnológico, cujo impacto nas relações sociais existentes nos mercados efetivam essas transformações e reestabelecem novos padrões, não somente de consumo, mas de ofertar produtos e serviços, é a modelagem da forma de realizar atividades econômicas. Aquele que é não somente mundial, mas digital e cultural, como será proposto.

De acordo com Putnam (2015), por exemplo, traduz-se que, nos dias atuais tentar compreender os impactos da existência de um mundo que se torna cada vez mais ubíquo, em função dos avanços exponenciais de distribuição de informação e conhecimento e da aplicação da capacidade de mobilidade, é dado por novas tecnologias que se renovam em uma velocidade vertiginosa, alterando a realidade e a forma material dos acessos à ela, tornando-se indispensável para qualquer análise que envolve o diagnóstico de comportamentos sociais, seja das sociedades ou de suas instituições. Segundo coloca o autor, “chegamos a um ponto que a onipresença e a difusão das tecnologias digitais são tais que se tornam invisíveis” (Putnam, 2015, p.1), assim, “nosso movimento no espaço público em nossas interações rotineiras com instituições e organizações governamentais e comerciais agora são mediadas por tecnologias

digitais de maneira que nem sempre estamos plenamente conscientes”[34] (Putnam, 2015, p.1), e, ainda assim, influenciados e tocados por elas.

A construção do processo teórico-empírico, por meio do levantamento de dados históricos e quantitativos, conforme deixado explícito à frente, leva a observação de como a análise de Putnam (2015) encontra respaldo bibliográfico. Valendo-se da teoria, dados da historicidade, dados tendências para inovações e indicadores observáveis, é possível tecer análises não somente à luz da economia, mas, também, em especial, da sociologia, no que se refere aos impactos desses novos modelos de negócios.

Nesse diapasão, é possível destacar o exemplo do Uber, ou do “fenômeno da Uber Economia ou Uberização”, cujo surgimento trouxe enormes impactos sociais, e, em especial, ao mercado. As programações de *software* usadas em plataformas como Uber, por ser parte de um novo modelo de negócio no setor de transporte privado, funcionam para ofertar amplamente, difundidas por conta da existência da tecnologia da Internet. Todavia, a sua história mostra ligações às revoluções, causadas desde a invenção do *tear* binário, como um acúmulo de efeitos que se reproduz na sociedade. A invenção do *tear* binário, portanto, não somente revoluciona a indústria têxtil, mas, também, no contexto geral, faz parte da técnica dos cartões perfurados, como será visto, uma inspiração necessária para a própria história da computação e, ainda, que influencia as próprias tecnologias digitais. O Uber funciona a partir de processos sociais de inovação, e, como eles, está unido pela história e seus efeitos, pelas suas potencialidades, assim como no caso do *tear* e da própria internet, que está longe de permanecer na oferta de transporte, como será amplamente discutido no capítulo III. Por ora, deve-se ter a noção de que reconstruir alguns desses caminhos colabora no processo de entender as potencialidades que os fenômenos aqui tratados podem apresentar, como promover severas mudanças sociais, mesmo quando se possui a noção de que estas também provêm delas, sendo seu próprio combustível.

Assim, nota-se que a revisão histórica é de suma importância, visto que é feita a fim de ampliar a compreensão sobre fenômenos sociais e econômicos relevantes, como no caso do estudo histórico sobre a internet e do surgimento do e-commerce. Ao discorrer-se sobre as transformações das formas institucionais padrões, neste trabalho, é relativo à instituição social, que é chamada de mercado, contribuir na compreensão dos elementos-chave. Ou seja, estes são essenciais no suporte das mudanças que, atualmente, se possibilita ver nessa instituição. Aquilo que alguns têm nomeado de processo de Destruição Criativa (Schumpeter, 1942), assim, faz

[34] Tradução do autor.

parte dos processos de disrupção mercadológica (Christensen, 1997). A narrativa histórica-social amplia o acesso desses elementos-chave, considerando-os como variáveis condicionadoras aos processos dados, desde autoajustes de mercado relatados nos modelos econômicos.

Dessa forma, o método que usa a narrativa histórico-social de fenômenos globais contribui para ampliar a noção de como é possível que a mensuração de indicadores econômicos de algumas instituições esteja contaminada pelos efeitos que causam as mudanças advindas da contínua interação, esta sendo feita pela própria realidade social. Ao acionar-se, portanto, se obtém a pretensão de ter as bases, assim, para discutir os elementos que justificam, como a construção, o crescente progresso econômico e a geração dos impactos provocados por estes casos, como o da nova forma de oferta de mercado de serviço de transporte de passageiros individual, que está vinculada às trocas mútuas e instantâneas advindas do processo de sedimentação planetária, provocado pela globalização. As várias e divergentes formas de reações e efeitos que cada sociedade apresenta, diante destes fenômenos globais, dependem essencialmente da estrutura organizacional de cada local (Giddens, 2007).

Não se trata, assim, de analisar apenas estatísticas, números e a sua relação com novos modelos de inovação para negócios, mas de apurar como tal transformação foi somente possível porque aconteceram mudanças sociais em curso, e, assim, puderam ser observados quais fatores são preponderantes neste processo, pontuando-se como, de fato, elas estão impactando e sendo impactados na sociedade que atuam. Uma série de fatores que envolvem, por exemplo, a observação dos efeitos sociais causados por eventos, como a globalização, assim como as últimas revoluções industriais, sua relação e a produção de impactos na economia e na sociedade serão citadas ao longo do texto.

Por fim, o capítulo aborda, ainda, uma última questão, que pretende lidar e mostrar empiricamente como o uso de dados vêm se tornando um dos principais ativos dos modelos de negócio e-commerce, principalmente, das plataformas digitais como as do Uber. A informação, como traz Lupton (2015), quando gerenciada como mercadoria, por estes mercados, possui um consumo cuja direção é dual, e não unidirecional, como nos modelos tradicionais apontados no decorrer do entendimento sobre a lógica econômica do mercado na economia tradicional, sabendo-se, também, do tempo que se consome para produzir informação. Gabriel (2019, p. 1133) acrescenta e fortalece que, nestes tempos, a extração de informação como mercadoria está ligada:

> A extração de resultados das informações que mudam o tempo todo, para solucionar os novos problemas que se apresentam continuamente e para criar, detectar e aproveitar as novas oportunidades proporcionadas em cada novo contexto mutante (Gabriel, 2019, p. 1133).

No entanto, não é apenas isso, visto que quem consome esse novo produto, que é proporcionado a partir da internet, também produz, conforme constatado por Nascimento (2015).

Os elementos aqui reunidos procuram, assim, encaminhar uma ampla pesquisa social, cuja pretensão não é apenas observar o aplicativo Uber, mas o campo de investigação desta tese, entendendo a sua forma de inovação como aquela que vem conduzindo processos, estes variados que apresentam um produto diferenciado, em cada meio social que ele é inserido, pois ainda que este modelo derivado do avanço do uso de complexas tecnologias ajude no acelerado processo de avanço tecnológico, ele carrega, antes, um complexo processo social repleto de elementos (economia e cultura), de amplitudes globais, da modernidade, mercado, nova economia e suas revoluções, assunto tão amplamente discutido pelas ciências sociais.

A inovação e os processos que revestem o Uber, cada vez mais, mostram-se capazes de lançar na sociedade um tipo de inovação tecnológica, que se transmuta e atinge a vida social por meio do mercado, criando impactos sociais diversos, não somente no mercado consumidor, mas como foco desta análise, no lado da produção. Os impactos podem aparecer, assim, em níveis globais, mas atingem, de forma diferente, cada local, devido às suas próprias características. Uma vez que este tipo de inovação mostra ser capaz de apresentar sérias tendências capazes de alterar mercados diferentes do seu próprio campo de atuação, o que vem sendo convencionalmente chamado de uberização dos negócios, é o que será visto no capítulo III, baseado nas possibilidades históricas e sociais, chegando-se ao ponto, por meio das importantes mudanças que a internet causou no mundo dos negócios, da própria noção de mercado e economia.

De acordo com Castells (2004), “como ocorreu no passado a adoção de outras tecnologias por parte das empresas, a internet difundiu-se rapidamente pelo mundo empresarial, durante os anos 90”. Para trazer fundamento a esta observação se inicia a reflexão por meio de uma breve retrospectiva sobre a inserção de importantes tecnologias anteriores a própria internet. Na onda da primeira revolução industrial, o advento da energia causou grandes transformações sociais. Ela, no entanto, esteve cercada de constantes situações que levaram ao questionamento das suas vantagens para as pessoas, de um modo geral. A difusão (ou não) do uso de energia até os dias atuais produz impactos na sociedade e na economia.

O processo histórico da inserção de qualquer invenção na sociedade, e, posteriormente, seu processo de inovação tecnológica no mercado, segue algumas lógicas que apresentam características semelhantes. Desse modo, tentam apresentar-se alguns destes pontos, comparando antigas tecnologias paradigmáticas da internet, pontuando-se como as lógicas são semelhantes, mas destacando-se também algumas das principais diferenças entre elas, principalmente, em função do contexto social de sua aplicação.

Primeiramente, há sempre uma história social que envolve elementos econômicos, políticos e culturais a ser contada. O caso da energia é um bom exemplo a ser tomado. O progresso para aceitação desta tecnologia como fonte de alimentação da produção foi extremamente complexo, as fábricas, de maneira anterior ao seu advento, estavam limitadas em seus *layouts.* Assim, no desempenho da sua produção, fazia-se necessário, para seu pleno funcionamento, sempre recorrer às fontes fixas de energia, como energia hidráulica e energia a vapor, dependendo-se de estrutura fixas, como a roda d'água e as máquinas que queimavam carvão, como relata Rogers (2019).

O início do processo de substituição das fontes de energias citadas, era feito por fontes elétricas que traziam a resistência para os donos das fábricas (Juma, 2016), assim como para as redes empresariais interligadas nas cadeias destes setores, como elemento de conflito. Somente aos poucos a experimentação e os novos interesses, junto à criatividade e inovação, tornou a nova fonte um instrumento que, por muitos anos, foi revolucionário, em diversos aspectos, devido às constantes transformações diante da sua inserção, que iam ocorrendo na sociedade. Progressivamente, se quebram as mais diversas barreiras sociais impostas, dando lugar à constatação de que "as geradoras de energia eram capazes de ensinar novos truques a macacos velhos" (Rogers, 2019, p.17). Dessa forma, no início do século XIX, surgia um novo ecossistema econômico que girava em torno da energia elétrica e que produziria impactos sociais diversos, que se perpetuam até os dias atuais.

Esta sintetização sobre como se deu o acesso à energia elétrica possui elementos de similaridade com a história de outras tecnologias. Cada um deles, assim, acaba sendo um ponto fundamental para compreender quais as características comuns nestes processos, principalmente, em que o avanço da tecnologia permite acelerar as mudanças das sociedades, e, desta forma, contribui efetivamente para que ocorram significativas reestruturações sociais e econômicas.

Os processos de mudanças sociais possuem influências mútuas de diversas variáveis, o que produz conexões irrefreáveis, depois de acionadas. Quando surge uma inovação a um

determinado artifício técnico, como a descoberta de um novo tipo de energia, seus efeitos não são inseridos de imediato na sociedade, acontecendo dentro de uma cadeia de acontecimentos paralelos que não podem ser contabilizados, de maneira efetiva, nos seus diferentes graus de contribuição para a transformação. Aquilo torna-se, assim, um ponto de partida, mas não há previsibilidade totalmente assertiva sobre este caminho. Apenas após certo grau de inserção é que se pode observar que, à medida que as sociedades se transformam diante da existência daquelas renovadas formas, acontecendo um encaminhamento constante, o que visa a mudança da estrutura material das tecnologias e do seu papel, assim como o poder em determinada sociedade.

É, desta forma, uma troca bilateral e reflexiva, porque não se trata apenas de processos técnicos, mas sim de construções sociais, que envolvem várias questões, como validação, acesso, distribuição de riscos e confiança, assim como conflito, materialidade, acumulação e determinação cultural, sendo algo que não se separa à condição humana, pela existência neste mundo material. Então, mesmo quando grandes tecnologias se apresentam com potencialidades disruptivas, no sentido de romper paradigmas para a concretização dos efeitos, que não são imediatos, bem como não se há, ainda, garantias de acessos igualitários. Assim, justamente, isto é visto pelo conjunto de outros indicadores sociais, como a desigualdade dada pelos níveis de desenvolvimento social e econômico peculiar. Mesmo assim, à medida que estas se consolidam em uma parte do mundo, os seus impactos criam um dilema que reflete em níveis globais, na observação que passa a ser medida em critérios, principalmente, do que representa o seu uso ou a ausência nos níveis de desenvolvimento mundiais e locais.

Seguindo essa linha, os números[35] mostram que, mesmo aquelas tecnologias advindas das primeiras revoluções industriais, como o acesso a um sistema de saneamento básico, não estão disponíveis para muitas regiões do mundo, mas a avaliação do seu papel é quase sempre mensurada, partindo da ideia que elas deveriam chegar. Como mostra Schwab e Davis (2018), hoje se vive em uma sociedade em que é necessário estar sempre se ajustando às mentalidades e instituições ao poder dos efeitos que o acúmulo destas tecnologias causam, porque a discussão destes critérios é pensada em como ela produz efeitos para os locais que a possuem e aqueles que não. Isso ocorre porque alguns dos efeitos destas tecnologias podem ser resumidos na

[35] Alguns relatórios de pesquisas quantitativas sobre os acessos mundiais e locais dessas tecnologias primárias podem ser acessados nas referências de Juma (2016) ou Schwab e Davis (2018). Estes autores construíram diversos anexos com números precisos sobre o tema, assim como efeitos das inovações nos indicadores sociais e econômicos, usando-os para traçar comparativos do seu uso e da sua ausência, em determinadas sociedades. Em comum, há o destaque positivo quanto ao importante papel que as inovações possuem para o desenvolvimento socioeconômico mundial, mesmo diante dos atuais níveis de desigualdade.

criação de "sistemas inteiramente novos de produção, troca e distribuição de valor, subvertendo setores que vão da manufatura à agricultura, das comunicações aos transportes" são reestruturados, provocando dentro de um contexto espaço/temporal, a constante modificação da vida social de bilhões de indivíduos.

Dessa forma, a tecnologia que, aparentemente, não se modifica, não possui o mesmo sentido de uso ou formas de acesso nos mais variados locais. Ela se reestrutura, assim, diante dos contextos sociais dos quais ela é aplicada e é constantemente adaptada para ser usada, mediante as necessidades que cada lugar possui, seja por condições materiais ou sociais. No exemplo da energia elétrica, nos dias atuais, em muitas residências e negócios seu uso é gerado por formas alternativas de alta tecnologia e alto custo, como a rede solar e eólica, vistas em muitas residências, enquanto em alguns outros lugares, no entanto, sejam por questões de pobreza e/ou de difícil acesso, seu uso é improvisado, e, às vezes, inexistente. Em muitas regiões, o acesso à energia conta com a capacidade de criatividade, cooperação e inovação de alguns indivíduos, exatamente para ter o devido acesso, como, por exemplo, a questão do menino William Kamkwamba, que tinha 14 anos, e, com a cooperação das pessoas em seu vilarejo em Kasungu, Malawi[36] construiu um moinho de vento para captação de energia elétrica.

Esses dados ajudam, assim, a refletir sobre como certas tecnologias apresentam-se como uma inesgotável fonte de transformação social, dado o uso que lhe é aplicado, pela capacidade de criatividade e inovação dos agentes sociais, principalmente, daqueles que atuam nos constantes processos de inovação tecnológica do mercado. Nota-se, por exemplo, o recente mercado de carros elétricos, cuja previsão é de alcançar, até 2040[37], cerca de 56 milhões de unidades em uso nas ruas, ou modificar metade da frota ativa mundial, assim como das práticas sociais de consumo, que hoje são identificadas como padrão, de uma forma geral, nas sociedades desenvolvidas ou em desenvolvimento.

Se essas previsões se concretizarem, o fluxo destas mudanças não somente causará impactos sociais diversos nas áreas econômicas, como provocará uma série de alterações em questões políticas, regulatórias, culturais e ambientais. Por isso, a tecnologia quando é unida à uma questão social, acaba por ser uma fonte promotora de transformação e geradora de grandes impactos, determinando, em muitos momentos, o ritmo e direção das mudanças sociais.

[36] Disponível em: https://www.hypeness.com.br/2013/07/menino-de-14-ano-cria-moinho-de-vento-e- leva-energia- para-sua-família/. Acessado em 12/12/2019.
[37] Disponível em: https://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2019/05/carros-eletricos-serao-maioria-ate-2040.html. Acesso em: 12/12/2019.

Algo bastante comum, quando se trata da observação dos efeitos produzidos por tecnologias revolucionárias, como as duas que foram citadas anteriormente, são os conflitos sociais que são constantemente gerados à medida que sua inserção vai se consolidando, modificando e se adequando na sociedade. Desta maneira, nos mostra Juma (2016), principalmente, como os processos de criatividade e inovação aceleram-se mediante a utilidade da inovação. Exemplos mais antigos, no processo histórico da humanidade, também podem ser observados para que se compreenda como a invenção, o processo de inovação e o conflito, nas diversas esferas da vida social, andam quase sempre juntos.

Dentro de um quadro descritivo limitado, tendo em vista as dificuldades de relatos e materiais sobre os fatos de épocas mais antigas, é possível mostrar como a união e o encaminhamento dado pela sociedade a estes elementos citados no parágrafo anterior são capazes de assumir um importante papel na determinação do processo de transformação e desenvolvimento da humanidade. Um estudo desenvolvido por Acemoglu e Robinson (2012) relaciona, em certa medida, o fracasso ou o êxito no desenvolvimento de algumas nações com a forma que elas acolhem e administram o uso de determinadas tecnologias.

Os autores relatam, assim, o seu processo de inovação tecnológica junto aos mercados, como determinantes em muitos aspectos, principalmente, para o curso do desenvolvimento socioeconômico de certas localidades. Conforme constatam, a invenção e o processo de inovação da máquina ampliam a reprodução técnica da escrita, o que "levou a público uma invenção com profundas consequências para história econômica posterior" (Acemoglu; Robinson, 2012, p.12). Não obstante, os impactos sociais deste invento, ainda que sua técnica e evolução estejam totalmente diferentes, produzem efeitos até os dias atuais, principalmente, depois que os livros passaram a ser impressos. Houve, assim, a possibilidade do processo de alfabetização e escolarização em massa acontecer, bem como a concreta possibilidade de ampliação do acesso ao conhecimento.

Acemoglu e Robinson (2012) relatam que, enquanto na Europa Ocidental a prensa tipográfica obteve sua função prontamente reconhecida, mesmo sob a ocorrência de alguns conflitos, assim como a disrupção nos empregos dos escribas, o mesmo não aconteceu em outros territórios, conforme será pontuado. A transição quanto a disfuncionalidade da profissão escriba também desencadeou pressões mais acentuadas, sendo estas utilizadas para dar outros direcionamentos ao uso desta inovação, conforme pode ser visto no exemplo das terras Otomanas, que apresentam índices estatísticos inferiores, se comparados aos lugares em que a invenção sofreu menos resistência.

A prensa móvel chegou aos espaços dominados pelo Império Otomano, aproximadamente, no início do século XVIII, sendo inserida neles com uma série de restrições, como a conferência de todo material reproduzido por eruditos religiosos e legais. Para Acemoglu e Robinson (2012), o papel destas resistências foi determinante na condição do desenvolvimento da região. Os conflitos gerados no processo inovativo da reprodução da escrita, assim, trouxeram consequências para a alfabetização, escolarização e prosperidade econômica (Acemoglu; Robinson, 2012, p.99) de muitas localidades, estas dominadas pelo império otomano. Eles mostram, assim, como até nos anos de 1800, por exemplo, que apenas de 2% a 3% da população estava alfabetizada, enquanto, em alguns lugares da Europa, as taxas variam entre 40% e 60% para o mesmo período.

Os exemplos da energia e da prensa acima tratados, ainda, podem ser considerados parte das proposituras trazidas por Juma (2016), ajudando a descrever uma lógica social. Mesmo aquelas inovações, das quais se conhece e reconhece sua funcionalidade para o processo de transformação e desenvolvimento social, ainda possuem muita correlação, mesmo se elas precisam passar por um processo de resistência acentuada, pelas expressões e condições do seu contexto.

O conflito é um elemento que se destaca de diversas formas no direcionamento das transformações sociais, associado ao uso de potenciais tecnologias. Raramente, certas transições ocorrem sem ele, como relata Juma (2016). Em seus argumentos, acontece a extração e observação de um banco de dados histórico, construído com mais de 600 anos de história da tecnologia. O conflito, em sua concepção, caminha com a evolução dos processos da inovação. Ele demonstra, assim, a forma como se interpreta a potencialidade de dada tecnologia. A resolução dada a estes conflitos pelas instituições ajuda a determinar, em partes, a forma de como a tecnologia acaba se ajustando, co-desenvolvendo ou excluindo, assim, das sociedades. Quando estas potencialidades conseguem superar as diversas barreiras institucionais, as quais quase sempre são expostas, os efeitos produzem a mudança social.

O processo de inovação tecnológica, assim, ganha as sociedades, em seu desenvolvimento estão presentes as formas como um conjunto de fatores sociais, se estabelecendo pela inovação, ultrapassando as barreiras institucionais e resistindo aos conflitos. E, para estas questões, apesar de serem identificadas peculiaridades, algo determinante nas sociedades é a forma como a inovação irá lidar com os sistemas locais (sociais, econômicos, culturais, políticos) ali construídos. Destaca-se, assim, destes conjuntos, o fator regulamentação, por exemplo, como propõe Juma (2016), nesse aspecto ressaltando: “*one of*

the features of the tensions is the extension of regulatory principles from one product to another through the use of legislative analogy" (Juma, 2016, p. 304).

Juma (2016) realizou uma pesquisa com aspectos quantitativos para mostrar como existe, em determinadas sociedades, uma tendência a resistir à algumas inovações. Neste quesito, as regulamentações tornam-se mecanismos de controle dos governos, utilizando, politicamente, em prol dos seus interesses individuais e de grupos. Segundo o autor, este controle é, muitas vezes, prévio, e se dá por estratégias diversas, entre elas, a inserção do medo para quebra de confiança, no propósito da inovação.

Entre outros diversos exemplos, Juma (2016) analisa os dados sobre o processo de inserção da energia elétrica e a sua distribuição via mercado, na cidade de Nova York. Em 1697, todos os chefes de família deveriam cooperar para pagar os gastos, seja em acender uma vela em uma lanterna pendurada na porta de cada 7 casas, ou sendo responsáveis pela iluminação de suas vizinhanças. Apenas em 1823, houve o primeiro desembolso público, no valor de $100.000, para que a empresa New York *Gas Light Company*, que havia recebido o privilégio de explorar as cidades por 30 anos, instalasse tubos de gás por toda a ala sul da Grand Street, substituindo as tecnologias primárias de lamparinas de velas, por gás.

Algum tempo foi necessário para que os benefícios deste tipo de tecnologia fossem percebidos como necessários, tornando-se uma emergente necessidade social, de responsabilidade pública. As questões econômicas impulsionaram, mas eram paralelas. Com os anos, a oferta do serviço foi atraída, sendo partilhada sob a responsabilidade de outras empresas, que foram se formando e recebendo concessões para explorar outras áreas da localidade, formando um setor comercial importante durante seu período. Logo, a transição das lâmpadas de gás para de energia elétrica, em muitos lugares do mundo, como mostra a narrativa de Juma (2016) foi um assunto de considerável debate e interesse popular, mas também cercado por conflitos que envolviam interesses políticos e econômicos, seja de uma indústria consolidada como de toda a cadeia envolvida no uso do gás como energia.

Os motivos para tais conflitos não faltavam, nas mais diversas sociedades. A indústria de gás consolidou-se, durante muitos anos, porque ofereceu tanto às pessoas quanto às sociedades, novas oportunidades que foram da ampliação de leituras, como os jornais, com maior facilidade que nas luzes vacilantes de uma vela ou da lamparina à gás. Como provoca Juma (2016), "*gas lighting transformed the nature of business and access to knowledge*" (Juma, 2016, p. 149). Essa popularidade correu da Europa para os Estados Unidos, e logo afastaria

totalmente os aspectos do mercado, o qual destacava como a nova tecnologia trazia ganhos de produtividade:

> *Businesses were able to increase productivity by operating longer (...) the gas industry soon became culturally and politically entrenched within society (...) Gas lighting had become normalized and embedded within society, and it was with this understanding that Edison proceeded to introduce his concept of electric light* (Juma, 2016, p.150).

Traduzido assim, como:

> As empresas conseguiram aumentar a produtividade operando por mais tempo (...) a indústria do gás logo se tornou cultural e politicamente enraizada na sociedade (...). A iluminação a gás tornou-se normalizada e incorporada à sociedade, e foi com esse entendimento que Edison passou a apresentar seu conceito de luz elétrica (Juma, 2016, p.150).

De acordo com Juma (2016), Thomas Edison não somente inventou a lâmpada fluorescente, mas se concentrou em soluções que propunham todo um sistema mais eficiente do que aquele a gás. Sua tecnologia pretendia, assim, sanar as falhas existentes em um sistema comercial consolidado, e, conforme pontuado pelo autor, "*As noted, gas lighting was entrenched with in society*" (Juma, 2016, p. 150), enraizado na sociedade. O que o senhor Edson e seus advogados enfrentaram foi, assim, um sistema regulatório público, construído por funcionários públicos, que, em uma primeira tentativa de demonstração, lhe cobraram um imposto de US$ 1.000 por milha de fio, desde que fosse enterrado no subsolo, dentro dos limites da cidade, conforme citam os relatórios explorados pelo autor.

Uma das estratégias que, segundo Juma (2016), fora adotada, foi a análise crítica do ambiente político e econômico, do qual uma próxima tentativa seria realizada: "*Edison and his team continued to work on their design, in addition to assessing both the political and economic environment in which his innovation would be presented*" (Juma, 2016, p. 151). Uma série de tomada de decisões, pelo marketing e o aperfeiçoamento, foram adotadas para que o primeiro protótipo da energia elétrica fosse instalado na estação de Pearl Street, em setembro de 1882.

Os destaques desta narrativa, assim, estão em elementos que, frequentemente, não aparecem quando se conta, normalmente, mais sobre a história da invenção da luz elétrica. Primeiramente, é verificado o invento de um filamento da lâmpada incandescente, não sendo um fato isolado, criado por um homem, mas algo dentro de contexto histórico temporal e espacial, afetado por diversas variáveis que não estão dentro do mesmo espectro, entre elas, questões morais arrastadas e afetadas pela economia. Essas são, assim, dadas por relações sociais que se sobressaem em muitos momentos da história de evolução da humanidade.

Aparentemente, não há um caminho ou regras oficiais que funcionem para o desenvolvimento de uma inovação, mas existem similaridades constantes quando se trata de analisar algumas questões comuns que se tornam conjuntas, como parte desses processos, como conflito e confiança que se vivenciam por vários indivíduos. Juma (2016) oferece, assim, vários capítulos inteiros falando sobre esses aspectos, seja da eletricidade, em especial, ou das reflexões, como determinadas inovações, simplesmente, encontrando-se inimigos à sua evolução, que não podem ser denominados objetivamente, mas que fazem parte de uma questão social mais ampla.

O sucesso do sistema criado por Thomas Edison, e, posteriormente, pelo modelo inovativo que passou a ser copiado por tantas outras indústrias, foi atrelado por Juma (2016) ao êxito das insistentes estratégias utilizadas pelo grupo do autor, que, posteriormente, se materializou na General Electric Corporation. O interesse privado de mercado, assim, foi unido à questões públicas. O autor pondera, deste jeito, que mediante o estudo dos mecanismos por trás da energia gerada por gás, fora encontrado o caminho correto para ser percorrido.

De acordo com Juma (2016) "*Edison spent long hours studying the mechanisms behind gas production, distribution, and the associated social and economic factors*" (Juma, 2016, p.152). Dessa forma, foi feita sua correta análise econômica das planilhas de custos, o que o levou para a compreensão e a capacidade de apresentar o que havia ali, após consolidado no modelo um ganho socioeconômico viável, que poderia ser traduzido para boa parte da sociedade.

Dessa forma, Juma (2016) pressupõe que, foi no alinhamento da inovação com os arranjos institucionais existentes que, no final, garantiu-se a sua continuidade e expansão. A primeira lição a ser retirada é como a inovação tecnológica e as instituições evoluem para formar sistemas integrais, conforme destacou o autor. Uma mesma discussão é explorada para falar sobre "inovações disruptivas", das quais algumas semelhanças, como excessos de conflitos sociais e níveis de confiança, podem ser atribuídas. Nas histórias de inserção de inovação tecnológicas, nas sociedades, a confiança pública faz diferença, principalmente, sobre os conflitos de determinadas classes:

> *Public trust is na 142mportante element in the management of uncertainty and risk. Trust involves relying on another agent or person to act in one's interest. It entails the ability to share in both the benefits and the risks of social interactions and is essential in even the most basic of market-based activities (*Juma, 2016 p. 310).

Dois pontos, deste jeito, podem ser destacados sobre a confiança nos sistemas tecnológicos: a sua construção e a percepção nos dias atuais.

3.3 CONSTRUÇÃO DA CONFIANÇA DIGITAL E INTERNET

Nos últimos tempos, houve um crescente processo de ressignificação sobre uso, efeitos e papel da Internet nas mudanças sociais, diante das últimas décadas. Por isso, os conflitos sociais que ocorreram, pela sua inserção, ainda não podem ser todos plenamente observados e esgotados, principalmente, quanto ao seu entendimento. Por ser, assim, um meio que se relaciona diretamente "com a liberdade e a privacidade na interação entre governo, empresas e comunicação" (Castells, 2004, p.20), esse processo está apenas se iniciando e possui amplas dimensões.

É justamente a "elasticidade da internet" (Castells, 2004, p.20) que ressalta suas características contraditórias. E foram essas que contribuíram para acelerar a difusão do conhecimento e informações necessárias ao desenvolvimento de outras novas tecnologias digitais, que se multiplicam nas sociedades e alteram as diversas atividades humanas, modificando práticas sociais, assim como as práticas vistas na economia, as quais são o foco deste trabalho.

Por tal, é preciso registrar que compreendê-la em seus mecanismos de interferência, na sociedade, não é um caminho fácil. De primeira, a regra inicial é não olhar como uma utopia ou distopia, e, sim, como um meio de promoção da transformação social, conforme outras tecnologias revolucionárias. Segundo Gabriel (2019), estudos sobre o acesso internacional da internet, medidos anualmente pela União Internacional de Telecomunicações (UIT), apontam que, apesar de ter se desacelerado nos últimos anos, o acesso à tecnologia da internet tem preenchido mais aceleradamente os espaços sociais, segundo a autora. Isto reflete, assim, o quanto sua evolução é acelerada pela capacidade de expansão e produção de impactos, se comparada à outras tecnologias revolucionárias, como, por exemplo, da energia elétrica. Os efeitos da internet ocorrem de forma mais acirrada e agressiva. Esta posição também pode ser observada pelos dados apresentados na sequência, por esta pesquisa. Essa característica ocorre, principalmente, ao se verificar o exponencial crescimento demonstrado, após a sua conversão ao código aberto (www) e sua privatização.

De acordo com Castells (2004), a privatização dessa tecnologia, no entanto, não foi o principal fator, tão pouco parte do processo de inovação junto ao mercado, nos anos noventa. Os únicos impulsos responsáveis para sua expansão são estes. Deve-se observar, ainda, o conjunto de fatores relativos às condições sociais interligadas ao contexto social em que seus primeiros contornos foram projetados. Muitos processos sociais da época podem ser citados

para demonstrar como foi possível formar um ambiente cultural que permitiu que a Internet progredisse, ultrapassando as barreiras impostas ao seu desenvolvimento, e, assim, ganhando o mundo. É por isso que, assim como o autor, acredita-se que observar a análise histórico-social deste período é fundamental para entender como todo o processo de consolidação da tecnologia da internet não foi algo motivado por elementos econômicos. Assim, é possível entender como fatores culturais e políticos foram definitivos para a condução do seu desenvolvimento.

Entre 2000 e 2020 foi constatado que o acesso à internet cresceu cerca de 1.239%, conforme mostra relatório da *Internet World Stats* (2020). A tabela 1 mostra que, no período de vinte anos, houve um crescimento acentuado dos usuários de internet por região. No entanto, claramente são identificadas diferenças agudas entre elas. Na América do Norte, berço do seu desenvolvimento, este acontecimento parece ser progressivo. Os percentuais mostram que quase 90% da população tem acesso, porém as taxas de crescimento são inferiores às da América Latina, ou mesmo da Ásia. Essas diferenças não são somente estruturais, mas possuem raízes em questões socioeconômicas, bem como políticas e culturais, conforme será pontuado. Os Estado Unidos têm implementado, assim, a internet desde seu desenvolvimento em massa, em meados dos anos 1990, e o processo é contínuo. Essas questões explicam, em partes, a variação das taxas. É possível observa-las na Tabela 1.

Nesse mesmo período, o que também se notou foi uma evolução mundial das taxas de participação no PIB (Produto Interno Bruto) mundial, tanto de empresas de tecnologia, conforme será visto nos dados mais à frente neste capítulo, o que torna o processo ainda mais complexo. Por essas razões, para traçar uma compreensão mais equilibrada sobre o processo da massificação do uso e da aplicação de desenvolvimento de novas tecnologias digitais, são retirados modelos relacionados à Internet, bem como a constante continuidade do ritmo acelerado de crescimento anual, sendo necessário, primeiramente, compreender a Internet.

O processo de globalização, enquanto fenômeno social estudado por muitas análises sociológicas (Giddens, 2001; Castells 2004), foi visto como um fator determinante na aceleração das inovações de comunicação, incluindo-se a evolução da tecnologia da internet. Os efeitos desse processo, assim, refletem na aceleração. Assim, à medida que isso ocorre, ganha-se a legitimidade social, processando mais o seu uso. O significado do termo "globalização", como nos propõe Giddens (2007, p.18), nem sempre é claro. Mas, a partir da década de 1980, quando subitamente o termo passou a ser inserido em todos os debates internacionais, principalmente, como uma ideia de que "vivemos todos em um mundo único" (Giddens, 2007, p.18), parecia ser possível alcançar e produzir efeitos nas mais remotas

sociedades. Como propõe o autor, com o progresso da globalização as fronteiras físicas passaram a não ser mais limitadas para difusão de aspectos políticos, tecnológicos e culturais, sedimentando-se uma economia mundial que já existia, mas que agora pode difundir-se pelas conexões, de maneira acelerada.

Tabela 1 - Estatísticas de população e uso da internet mundial.

REGIÃO NO MUNDO	POPULAÇÃO TOTAL DO PAÍS (2020)	USUÁRIOS DE INTERNET NO PAÍS	PORCENTAGEM (%) DA POPULAÇÃO USANDO INTERNET (2020)	CRESCIMENTO EM PORCENTAGEM (%) (2000 A 2020)
ÁFRICA	1.340.598.447	566.138.772	42,2%	12.441%
ÁSIA	4.294.516.659	2.525.033.874	58,8%	2.109%
EUROPA	834.995.197	727.848.547	87,2%	592%
AMÉRICA LATINA/CARIBE	654.287.232	467.817.332	71,5%	2.489%
ORIENTE MÉDIO	260.991.690	184.856.813	70,8%	5537%
AMÉRICA DO NORTE	368.869.647	332.908.868	90,3%	208%
OCEANIA/AUSTRÁLIA	42.690.838	28.917.600	67,7%	279%
TOTAL DA POPULAÇÃO MUNDIAL	7.796.949.710	4.833.521.806	62%	1.239%

Fonte: Internet World Stats, 2020.

Se a difusão de uma economia global é aberta, conforme propõe Giddens (2007), já existia, então, no final do século XIX, com consideráveis transações internacionais, o efeito da expansão das tecnologias de comunicação eletrônica, segundo seu entendimento. Desta maneira, se fez com que a estrutura social global fosse totalmente modificada, ao ponto de que não importa se as pessoas são “ricas ou pobres” (Giddens, 2007, p.22), já que, mesmo assim, estas seriam abarcadas por ela. Castells (2006) procurou traçar, deste jeito, um diálogo

semelhante, pontuando a importância do papel da revolução das Tecnologias de Comunicação e Informação (TIC's) em meados do século XX. Segundo o autor, a tecnologia da internet, cujo desenvolvimento cabe neste processo, acelerou os processos de inovação e trouxe ao mundo mudanças revolucionárias que ampliam, ainda mais, os horizontes de impactos da própria globalização. Em uma breve retrospectiva, é possível observar estes processos tratados por Castells (2004; 2006) e Giddens (2007), analisando-se os diversos aspectos envolvidos na história social, dentro da evolução da consolidação da Internet e seus impactos na sociedade.

Castells (2004) lança a seguinte consideração, então: "a cultura dos produtores de Internet deu forma a este meio" (Castells, 2004, p.55). Anterior à privatização dos serviços de conexão da Internet, o autor destaca que esta tecnologia foi moldada através de uma mistura de fatores que se mostram parte de determinada cultura. Essa fez parte, em todo seu processo, de um fenômeno social. Segundo aponta o autor, os produtores/utilizadores, conhecidos como aqueles que, no início da invenção do modelo, deram seguimento ao seu uso, retroalimentam diversos significados dados para esta tecnologia. Eles não devem, assim, ser confundidos com consumidores/alimentadores, cujo significado está mais ligado ao que hoje se conhece como aqueles que não estão diretamente ligados ao desenvolvimento técnico desta tecnologia, apesar de sempre ser parte do que a mantém e a ressignifica.

Nesse sentido, Castells (2004) está considerando "cultura" como um "conjunto de crenças e valores que formam o comportamento" (Castells, 2004, p.55), e, que desagua na "construção coletiva que transcende as preferências individuais e influencia as atividades das pessoas" (Castells, 2004, p.55). A constituição da Internet apresenta, assim, uma estrutura que foi totalmente influenciada por diversas questões culturais, vinculadas à uma sociedade americana embalada pelo pós-guerra, que vivenciava, na época, confrontos políticos à níveis mundiais, estabelecidos pela Guerra Fria. Essa cultura era, assim, formada pela união de partes e representações de grupos distintos. Dar esse olhar aos dados e fatos requer também entender que a história da internet é parte de uma complexa construção social, ligada ao conjunto de diferentes fatores que impulsionaram sua existência, adquirindo-se alcance mundial em critérios parecidos, em conjunto com tantos outros fenômenos tecnológicos que surgiram, por consequência do que autores, como Giddens (1999) e Beck *et al.* (1995), reconhecem em termos gerais, da modernidade e suas fases.

O acirramento das disputas econômicas das grandes potências econômicas mundiais pós segunda-guerra, faz parte da expansão da racionalidade exacerbada, assim como da confiança na ciência, que levou a intensificação da produção de conhecimento, podendo ser somados

como variáveis positivas, na influência do contínuo processo de criação de novas inovações tecnológicas. Como exemplo de que estas condições são necessariamente importantes, para os processos inovativos do século passado, Castells (2004) procura mostrar a conexão que possui a origem da tecnologia da Internet, tudo isto com um ousado esquema, criado estrategicamente por militares americanos na Guerra Fria, que visava conseguir vantagens na luta político-econômica contra URSS.

À medida que narra os fatos, Castells (2004) mostra como se dão avanços técnicos no desenvolvimento do modelo de inovação que levou à criação da tecnologia da Internet, reunindo outros fatores que acontecem em paralelo, se misturando em um processo análogo. Com o andamento e a evolução dos processos, a tecnologia passa a desenvolver-se para além de sua missão inicial, deixando de ser uma rede de conexões locais para se tornar um meio de comunicação horizontal global.

Castells (2006) pondera que, em seguida, esta "foi apropriada por indivíduos e grupos do mundo inteiro com todos os tipos de objetivos" (Castells, 2006, p.44), tendo superado os fatores político-culturais que poderiam lhe criar barreiras. Desta forma, expõe:

> Os primeiros nós em rede em 1969 estavam na universidade da Califórnia em Los Angeles, no SRI (Stanford Research Institute), na Universidade da Califórnia em Santa Bárbara e na Universidade de Utah. Em 1971, havia 15 nós, a maioria em centros universitários de pesquisa. O projeto Arpanet foi implementado por Bolt, Beranek, and Newman (BBN), uma firma de engenharia acústica de Boston que passou a realizar trabalhos de ciências da computação aplicada; fundada por professores do MIT era integrada em geral por cientistas e engenheiros dessa instituição e de Harvard. Em 1972, a primeira demonstração bem-sucedida da Arpanet teve lugar numa conferência internacional em Washington (CASTELLS, 2003, p. 14).

O conflito, conforme mostrou Juma (2016), também apresentou-se na inovação da internet, principalmente, como parte do processo. A presença desse elemento exerceu efeito significativo, não somente no desenvolvimento da criação da Internet, mas, também, inicialmente, pelas diferenças de entendimento entre dois importantes setores da sociedade americana, assim como continua a gerar atualmente. É preciso compreender, portanto, como já havia mencionado o autor, que inovações e aspectos revolucionários conjugam similaridades, ao longo da história. Assim como, no caso da energia, registram-se interesses que geram conflitos, os quais desenvolvem papéis ambíguos.

A inovação enfrenta, assim, as tensões que se tornam as bases do terreno. Estes conflitos, retardam o seu desenvolvimento, seja em uma linha de tempo ou não, garantindo o acirramento dos elementos que irão levar as estratégias de lançamento junto às sociedades. Desta forma, ocorre a construção de confiança. Observa-se, neste caso da Internet, que as atividades

desenvolvidas por estes dois grupos sociais distintos podem ser vistas como combustível para a continuidade desta inovação. Ainda que a luta seja divergente, pois não havia a intenção de freá-la, pode-se dar direção ao seu uso de forma a atender os interesses diferentes, tornando-se um dos fatores definitivos para que o projeto possa ser levado em frente.

O setor militar, representando o governo norte-americano, compreende o sistema como um local capaz de dar sobrevivência para dados importantes da nação, sendo um instrumento capaz de evitar um colapso, caso houvesse uma destruição total das comunicações do país, na época. Enquanto as universidades vislumbravam espaços de representatividade mais democráticos, de caráter educacional, eles acreditavam que as potencialidades desta tecnologia eram regidas pela iminência, no futuro, de se tornar uma "rede como uma possibilidade de difusão e de compartilhamento de informação" (Abreu, 2009, p.3).

Portanto, embora o projeto tenha sido, primeiramente, pensado e desenvolvido nos termos de uma estratégia militar, sempre se preocupava com a flexibilidade e a "ausência de um centro de comando e autonomia máxima de cada nó" (Abreu, 2003, p. 20), visando preservar os dados em caso de uma catástrofe, assim como sua rejeição, pelo comando do pentágono que modificou sua missão. Ainda, pensando-se na resistência deste grupo social, foi a insistência e o fato de outros grupos, cujo poder de visão estava além das questões políticas, que fez com que, em 1967, houvesse a pronta continuidade do projeto.

Tratada como experimento e motivada, posteriormente, ao conflito de interesse, por um objetivo não-militar, dado por um grupo de cientistas da própria ARPA (Agência de Projetos de Pesquisa Avançada), vinculada ao Departamento de Defesa dos Estados Unidos, ou nas suas proximidades de localização, o que dá continuidade ao projeto. É válido lembrar, ainda, que uma longa história com vários outros projetos, em paralelo, podem ser adicionada para contar a história, na totalidade da Internet. Pequenas descobertas sobre semelhantes tecnologias, tanto nos Estados Unidos como em outros lugares do mundo, também contribuíram para que a Internet se apresentasse como hoje se conhece.

Essas histórias estão distribuídas em diversas pesquisas feitas por Castells (2004; 2006) e outros autores, como Abreu (2009). Seguindo, contudo, o foco desta tese voltado para entender o fenômeno social da Internet como um ponto indispensável para as transformações, seja nas práticas econômicas que impactam as relações sociais quanto no mundo dos Negócios, podendo-se propor, como marco fundamental, alguns desses episódios, sendo o suficiente para compreender as colocações que serão propostas adiante.

Assim sendo, após a Arpanet ser desmontada, em 1990, a internet ficou “totalmente” livre de qualquer contexto militar, direcionada para uma nova gestão. Castells (2006) relata, ainda, que a Fundação Nacional para Ciência (NSF) ficou diretamente responsável pelos novos caminhos dados, contudo, devido à uma declaração da sua insuficiência como gestora do projeto, procedeu-se com o processo para a privatização do domínio desta tecnologia. O que impulsionou, assim, o surgimento de uma série de empresas provedoras de Internet (Castells, 2004). Dessa forma, novas e infinitas reconfigurações passaram a ajudar na promoção da tecnologia, de forma mais descentralizada.

Juntamente com a “cultura digital de *hackers*” começou a se construir, pouco a pouco, “uma tradição de interligação informática e alternativas” (Castells, 2004, p. 28), que foi a responsável por gerar tantos outros contributos, como a criação do Linux. O trabalho de diversos *hackers* foi fundamental para aperfeiçoar e melhorar os trabalhos da internet, criando um sistema operativo cuja cooperatividade ajudou a lançar *softwares* de fontes abertas.

A utilização de *softwares*, junto ao servidor da *world wide web,* tornou-se um marco temporal, segundo Banet-Weiser e Castells (2019), algo que também pode ser vinculado à "cultura do código aberto”. Compreender que “*www*” é um local virtual que materializa as ideias de compartilhar toda a informação, torna responsável por, de forma aberta, ligar “entre si diversas fontes de informação através de um sistema interativo de computação” (Castells, 2004, p.31).

A consolidação da Internet, dentro do espectro que hoje pode ser observada, envolve muitos outros elementos que poderiam ser citados, mas que se acumularam sem uma ordem, incorporando a formação de uma complexa rede de grupos e suas ações. Apesar da presença de fatores econômicos, atualmente, se pontua a expansão da Internet, assim como toda sua história mostra como não há uma divisão capaz de separar ou distribuir pesos aos fenômenos, estes sendo aqueles que interagem para que ela aconteça. A promoção das mudanças e da inovação constante da Internet, incluso nas formas de como as atividades econômicas se correlacionam, acontece ao alterar-se o fluxo de muitas outras atividades humanas do cotidiano, em níveis mundiais, não sendo possível sem que todos esses impulsos estejam conectados.

a) Internet no paradigma da Inovação Social e Economia

Entre os primeiros estudos sociológicos inovadores sobre a Internet, no início da sua utilização de forma privatizada, ainda que restrita, procurava-se identificar os profundos efeitos que hoje se percebem com maior evidência. Essas previsões feitas, procuravam assim, também,

prospectar sobre sua capacidade futurística o que a internet vinha demonstrando, ao querer transformar toda a estrutura social. Castells (2004), um dos primeiros a explorar sociologicamente o tema, cujos trabalhos são muito utilizados para influenciar estudos sobre a Sociologia da Internet, diz que:

> No final de 1995, o primeiro ano de uso disseminado da world wide web, havia cerca de 16 milhões de usuários de redes de comunicação por computador no mundo. No início de 2001, eles eram mais de 400 milhões; previsões confiáveis apontam que haverá cerca de um bilhão de usuários em 2005, e é possível que estejamos nos aproximando da marca dos dois bilhões por volta de 2010, mesmo levando em conta uma desaceleração da difusão da Internet quando ela penetrar no mundo da pobreza e do atraso tecnológico. A influência das redes baseadas na Internet vai além do número de seus usuários: diz respeito também à qualidade do uso. Atividades econômicas, sociais, políticas, e culturais essenciais por todo o planeta estão sendo estruturadas pela Internet e em torno dela, como por outras redes de computadores. De fato, ser excluído dessas redes é sofrer uma das formas mais danosas de exclusão em nossa economia e em nossa cultura (Castells, 2004, p.8).

Conforme previu Castells (2004), ainda considerando os dados aqui já abordados, a Internet obteve rápido crescimento e acesso aos usuários, principalmente, quando é comparada à outras tecnologias, na área de comunicação. O telefone, por exemplo, levou cerca de 80 anos para alcançar os 100 milhões de usuários, enquanto o aparelho celular levou algo em torno de 20 anos, e a internet não precisou de 10 anos para alcançar esta marca (Schwab; Davis, 2018). Não se pode desconsiderar, contudo, que apesar de toda essa aceleração, não traz um tratamento igual à sua distribuição, o que é uma marca de outras tecnologias revolucionárias, conforme se mostra. No caso da internet, ela também encontra muita dificuldade na difusão democrática de acesso à tecnologia da internet, devido aos aspectos institucionais, políticos, culturais, e, claro, econômicos.

Dados do Relatório *The State Of Broadband 2019*[38], de setembro de 2019, revela-se que existe, ainda, uma diferença dramática entre o uso de Internet entre alguns blocos de países. Em 2017, estima-se que países como os Estados Unidos consumiram cerca de 98,7 GB[39] de dados por usuário, em um mês. Essa média é superior ao contexto da média global, que é de 28,8 GB. Enquanto, em países do Oriente Médio e da África (com exceção da Arábia Saudita e da África do Sul), a média consumida é cerca de 7,2GB. Os dados também apontam que, em certas localidades, esse baixo consumo pode ocorrer uma vez em cada três meses. A média global, então, está enviesada pela desigualdade do acesso, apresentando picos mais altos de acesso em

[38] Desenvolvido por International Telecommunication Union (ITU) e United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), em 2019.
[39] Abreviação de Gigabytes - unidade de medida de informação.

países desenvolvidos, em contraposição àqueles cujo grau de pobreza é maior (ITU/UNESCO; BROADBAND COMMISSION, 2019).

Os dados mais atuais revelam, assim, que 4,9 bilhões de pessoas, o que equivale à 63% da população mundial, passaram a usar a Internet em 2021, representando um aumento percentual de 17%, desde 2019. Assim, cerca de 782 milhões de pessoas passaram a acessar a Internet durante esse período. Todavia, o relatório também alerta que ainda existem 2,9 bilhões de pessoas ainda *offline*. Destas pessoas, aproximadamente, 96% estão em países em desenvolvimento. Um dado interessante, que também foi apresentado, é que 5,22 bilhões usam *smartphones*, enquanto 92,6% desse percentual acessam a internet pelos seus aparelhos (ITU, 2021).

Algumas questões técnicas podem acentuar tais diferenças, apesar de não serem suficientes para justificar, já que é preciso considerá-las para poder compreender as barreiras deste processo. Logo, o fator tecnológico encontra dificuldades em dois importantes pontos: o acesso aos bens, que funcionam como *hardwares* usados para acessá-la. E, na ampliação da estrutura, que possibilita o seu acesso para as comunidades ainda não cobertas. Essas questões, contudo, não podem ser perdidas de vista, pois se desenvolvem, em grande parte, junto aos aspectos sociais mais preocupantes. Observa-se que, em áreas mais remotas e de difícil acesso, à exemplo da ilha de Santa Helena[40] no Reino Unido, é possível encontrar acesso à Internet. Embora, em outras localidades com menores dificuldades de acesso físico, contextos geopolíticos apresentam intensos conflitos, estes sendo aqueles que dificultam a distribuição e o acesso à esta tecnologia, tendo privado os indivíduos da sua liberdade de uso. Questões econômicas, unidas à geográficas, também são extremamente relevantes, como será visto.

Quan e Pradkin (2014) acreditam que a expansão da tecnologia da internet, principalmente, na atualidade, precisa quebrar as barreiras que são formadas por uma grande e complexa combinação de fatores tecnológicos, políticos e de comportamento humano. O fato é que o acesso à Internet, como das outras tecnologias paradigmáticas, não somente depende das ferramentas desenvolvidas com base em tecnologias digitais, como um computador, uma tv e/ou um smartphone, mas ela também depende de uma expansão física, que envolve aspectos geopolíticos, ou seja, de um conjunto de ações públicas e/ou privadas que possam ampliar, de forma democrática, sua disponibilidade, mas que devido a conflitos sociais ou de interesses,

[40]Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/turismo/2015/04/1619335-santa-elena-nuevo-paraiso-turistico.shtml Acessado em: 29/11/2019.

nem sempre caminhando no ritmo acelerado que a própria difusão da tecnologia demonstra ter, em outros contextos.

Essas questões podem ser vistas no relatório ITU/UNESCO *Broadband Commission*, em 2019. Ele destaca, assim, que ocorreu uma considerável redução da expansão do acesso da Internet entre 2016-2018, e que algumas zonas do mapa mundial apresentam dificuldades para receber esta tecnologia. Os dados quantitativos e os pareceres vistos no Relatório *The State Of Broadband* 2019 dizem que o encarecimento e o grau de complexidade para levar uma estrutura física à locais de difícil acesso geográfico[41], principalmente, têm sido responsáveis por esta desaceleração. Pode-se alinhar esta informação ao que Castells (2004) prospectou quando considerou que, provavelmente, haveria uma desaceleração quando a difusão desta tecnologia penetrasse "o mundo da pobreza e do atraso tecnológico" (Castells, 2004, p.8).

Todavia, não se pode desconsiderar que, mesmo sobre o grau de desigualdade que ainda povoa o acesso à Internet, todas as questões mais pertinentes que se pode abrir são relativas à sua democratização, em que os números também ajudam a entender, ainda, que seu acesso não tenha chegado à quase metade do mundo. Seus efeitos já são suficientes para estabelecer um novo padrão, que transforma diversas práticas sociais, incluindo as econômicas, e que possuem consequências que se irradiam, globalmente. Instituições sociais, como o caso do mercado, têm sido constantemente transformadas e impactadas, em diversificados contextos.

Portanto, os efeitos da Internet refletem a própria luz do processo de globalização, atingindo não somente aquelas sociedades desenvolvidas, mas também aquelas que os níveis de desenvolvimento são emergentes ou extremamente baixos. Particularmente, na economia, desde que se alcançou um patamar importante para o desenvolvimento das transações econômicas, cada vez mais, a internet é a base para penetração e propagação da mudança, que é presenciada nas atuais práticas econômicas, tidas como as ações de produzir, consumir e trocar (Banet-Weiser e Castells, 2019). Giddens[42] (2007), por exemplo, observa que, em 15 anos de existência, a internet já havia deixado um rastro de transformações imensuráveis, produzindo diversas tensões em vários momentos, demonstrando como sua contínua empregabilidade, nas atividades sociais, conduz o atual motor dos constantes processos de inovação.

Castells, em 2004, havia afirmado, que, desde que foi lançada como a tecnologia "promotora de um sistema de comunicação e forma de organização" (Castells, 2004, p.8), a

[41] Em algumas localidades esse acesso só poderá ser sanado com órbitas de satélites mais baixas, cujo investimento é considerável, conforme delega o Relatório *The State Of Broadband* (2019).
[42] Em entrevista para Exame. Disponível em: https://exame.abril.com.br/revista-exame/somos-os-pioneiros-de-uma-nova-era/. Acessado em 15/11/2019.

evolução da Internet apresenta questões que ultrapassam as mais promissoras previsões, não somente nos conflitos sociais que ela gera, mas quanto à previsibilidade de suas transformações, eminentemente constantes. Em 2019, completou-se 30 anos da World Wide Web, assim como 25 anos desde a primeira transação *online* do e-commerce. Tudo isto claramente se percebe, resultantes de uma nova economia que se estrutura com a Internet, cujas nomenclaturas têm variado, à medida que ela se ressignifica perante o seu papel na sociedade, atualmente, por autores como Banet-Weiser e Castells (2019), que a chamam de Economia Digital.

Embora anteriormente Castells (2004) e Giddens (2007) já tivessem relatado os aspectos referentes à formação de uma economia cuja bases são similares, a Economia Digital é muito mais complexa nos dias de hoje. De fato, houve não somente um amadurecimento das formas, das técnicas e do papel, mas uma ampliação do seu impacto e do seu campo de dominação, principalmente, na sociedade mundial. No entanto, a sua fonte primária para difusão é a mesma: o advento da internet, cujos elementos e aspectos sociais, econômicos e técnicos, sustentam esse mercado emergente, que ainda é consolidado pelos índices de crescimento econômico.

Por tal, sugere-se observar como a Internet, unida a outros fundamentos, foi segregadora no fortalecer de um novo campo econômico, dados os seus meios materiais de atuação mais antigos, tanto na formulação quanto nos processos e construções sociais que o sedimentam. Para isso, ampliam-se as descrições à respeito da cultura do código aberto, parte integrante e fundamental de todos os procedimentos que estabelecem, nos dias atuais, um mercado digital *online* e virtual. As descrições a seguir também colaboram para a compreensão da base principal que hoje fomenta a difusão do processo criativo e inovativo, que gera modelos de Inovação, como o Uber, que constantemente insere no seio social a capacidade de provocar disrupções nos padrões, no mercado, nas práticas econômicas e em outros padrões das sociedades, em geral.

A difusão da informação, conforme se sabe, é uma prática humana e social milenar que, possivelmente, nunca esteve tão centrada em torno das práticas econômicas, como nos tempos atuais. Seja pelo controle da informação, da comunicação em massa ou do uso de dados, cada vez mais, são usados e tidos como estratégia de negócios. Eles são, assim, os comandos que vêm sendo avaliados por *experts* em Inovação, Empreendedorismos e Negócios, que também os tratam como essenciais na criação de modelos inovativos do mercado, na atual economia digital, a qual hoje reproduz, em um ritmo frenético, novos modelos, e, ainda, a transformação de modelos antigos, criados anteriormente à Internet. Estes últimos acabam por adotar alguns

dos novos padrões, regras, e, ainda, normas, moldadas à maneira digital de atuar em espaços virtuais, conectados pela internet, assim como as plataformas *online* (Rogers, 2019).

Modelos de negócios tradicionais, que não utilizam tecnologias digitais, como diz Rogers (2019), devem fazer uso destas novas ferramentas para que possam enfrentar as dificuldades de superar os seus antigos hábitos. O autor acredita que, atualmente, para se ter sucesso, os negócios não podem querer conduzir o empreendimento sob a regência de regras e outros pressupostos, que são fundamentais de uma era pré-digital. Se, anteriormente, eram essas regras as determinantes para o sucesso empresarial, em função da mudança progressiva que a Internet sedimenta, na economia e na sociedade elas devem ser substituídas por outras que se estruturam em "novos pressupostos", dados para um mundo conectado pela rede aberta.

Assim, esses passam, cada vez mais, adiante para se tornarem fundamentos dos quais organizações que desejam manter seus espaços no mercado devem seguir. As novas orientações e padrões de atuação, assim como o progresso, são fundamentados por uma lógica que foi construída mediante a alteração dos ambientes de negócio, visto a existência do que alguns compreendem, como a Era dos Dados (Rogers, 2019; Gabriel 2019), ou, anteriormente, ainda mais completo, como propõe Castells (1999), a Era da Informação.

Observa-se que este processo de reestruturação mercadológica, na verdade, não ocorreu de forma tão simples como se imagina, a partir de alterações de bases materiais tecnológicas. Se, realmente, o mercado nos dias atuais trabalha sob uma lógica diferenciada daquela vista há pouco tempo atrás, nos anos 1980, por exemplo, existem elementos que, em cooperação com os cenários, estão se reestruturando e transformando o mundo dos negócios. A suposição inicial que já foi pontuada é que o fator central destes acontecimentos é a quebra de paradigma provocada pelo uso contínuo, cada vez mais expressivo, da internet nas sociedades. Para comprovar tal questão, se estabelece um diálogo aberto e transdisciplinar com referenciais bem recentes, construídos na iminência deste fenômeno. Nos registros de dados, estes diversos referenciais apresentam-se em conjunto com os aspectos essenciais, exatamente para compreendermos as mudanças atuais.

O prognóstico comum, que pode ser pensado como ponto de compatibilidade, é, inicialmente, do diálogo que todos estabelecem à respeito da aceleração das formas de gerenciar a informação e a comunicação, expandidas por meios tecnológicos, com destaque para o advento da Internet, assim como para o evento anexo à outras questões sociais, que tem proporcionado grandes transformações sociais em todo o planeta, com destaque, neste trabalho, para a economia e seus mercados.

Conforme dito, o termo economia digital foi definido, primeiramente, por Don Tapscott (1997), assim como essas questões passaram a ser abordadas junto ao significado dos seus diversos segmentos de oferta de serviços diferenciados, em um tempo pós-internet. Conforme já mencionado, sem a internet estas redes eletrônicas de negócios digitais não poderiam alcançar os mais diferentes mercados e sociedades, ou seja, seu poder de difusão não seria tão exponencial. Tendo seu alcance, possivelmente, preso aos fatores de espaço/tempo. A bibliografia mostra algumas tentativas sociológicas que foram construídas, quase que em paralelo ao trabalho de Tapscott (1997), que procuravam, também, compreender o processo global sobre as mudanças que vinham sofrendo as instituições sociais, assim como o mercado, mas não exclusivamente, a partir do surgimento de uma nova forma de economia. Dessas questões, extraem-se as conexões que, coerentemente, se relacionam para mostrar não somente a origem, mas como se desenvolve o comércio *online* e a produção de impactos sociais, dados sua iminência.

Logo, considerando-se as diferenças impressas para o conjunto das abordagens que serão utilizadas, se pode citar as mudanças sociais que foram mais relevantes para compreender a reestruturação da sociedade, da economia e dos mercados, nos tempos atuais, ainda explicando porque o conjunto de tecnologias digitais faz parte da Era da Informação, nos termos teóricos proposto por Castells (1999), de maneira fundamental para consolidar-se a Economia Digital do século XXI, seus produtos, transformações e geração de impactos, assim como elas estão totalmente interconectadas com os aspectos sociais e com a transformação de um período que tantos tratam como Moderno.

3.4 CONSOLIDAÇÃO DA ECONOMIA DIGITAL

O segmento do mercado digital, reconhecido como e-commerce, foi destaque na obra de Castells (2004), como o qual cerne de uma nova economia. Esse segmento, como pontua Nakamura (2001), está ligado à capacidade da Internet, às relações internacionais feitas por redes, e à diversidade das sociedades aderentes dessa estrutura da Internet, que, literalmente, é a interligação de redes. Tal como a que conhecemos hoje, a interligação de várias redes de computadores, espalhados em vários lugares do mundo, ajuda na interlação da internet (NAKAMURA, 2001, p.3).

Em primeira ordem, este tipo de mercado foi realmente possibilitado, pela tecnologia da internet, em um meio difusor, mas isso não significa que, por trás deste fenômeno, não ocorra

uma carga de questões sociais que foram iminentes para a consolidação da nova economia digital e da consolidação da própria internet, em que sua aceitação, assim como no meio, constitui regras, formas e padrões de práticas comerciais.

Castells (2004) alerta como os efeitos, tanto da internet quanto desta nova economia são concomitantes, pois eles produzem impactos, conjuntamente, para as sociedades. Por isso, eles devem ser observados como fenômenos gerados pelos resultados cumulativos de outros eventos, principalmente, à respeito do avanço das TICs, do processo de globalização, das revoluções industriais e outros processos que foram intercalados com o período moderno. Não se pode, por exemplo, considerar, que, tanto a Internet como a Economia, que nela se sedimenta, fazem parte apenas de uma simples "transformação da informação de analógica para digital", proporcionada pelo avanço no processo das técnicas, o qual fez com que as coisas físicas pudessem tornar-se virtuais, "alterando o metabolismo da economia, os tipos de instituição e relacionamento possíveis e a natureza da própria atividade econômica", assim como propôs Tapscott (1997, p.56).

A explicação de Castells (2004) amplifica, assim, a compreensão sobre a ideia de Tapscott, considerando outras questões indispensáveis. Vale ressaltar, por exemplo, que os processos de crises e colapsos de sistemas políticos e financeiros tratados por esse autor, tanto à níveis globais como locais, também são trazidos como variáveis que, de alguma forma, estabelecem condições que criam um contexto social, este em que o desenvolvimento da Internet e a consolidação de uma economia global, ligada pela sua base material, são possíveis.

O sistema e-commerce, atualmente, cujo conjunto de critérios baseados em tecnologias digital sustenta uma Economia Digital, se tornou tão intensamente copiado, que vincula a própria economia tradicional aos seus fundamentos. O processo que vem sendo chamado de Transformação Digital dos Negócios entrelaça ambas as economias, se tornando, cada vez mais, difícil delinear limites para cada uma delas. O ponto de alinhamento entre elas, no entanto, não são o uso massivo de avançadas tecnologias em seus respectivos setores, e, sim, o uso da Internet na alimentação da sua transformação, assim como tudo que se pode conseguir a partir disto. A transformação, em si, ocorre de acordo com uma série de fatores que não são formados apenas pela observação de tendências globalizadas, mas o uso dessas tendências é aplicado e adaptado à resolução de problemas locais, por meio dos contínuos processos de criatividade e inovação.

Como propõe Banet-Weiser e Castells (2019), o mundo vive diante de uma economia capitalista e não de uma sociedade capitalista. Os autores acreditam que a humanidade está

diante de uma sociedade global em rede, mas cada uma delas tem seus próprios princípios de valorização, e, ainda que seus processos sejam atingidos por elementos globais, os efeitos deste se modificam, de acordo com cada contexto. É o que se tenta analisar, à medida que este trabalho se desenvolve. Antes, será feito o reconhecimento das características mais gerais desta economia, assim como dos seus modelos inovativos de negócio, que, sob sua base, são criados ou adaptados por diversos setores do mercado, incluindo o setor de transporte privado aqui abordado.

A aceleração da transmissão da informação e da comunicação, assim como do entendimento que gerencia dados, são processos que vem ganhando, cada vez mais, relevância no mercado, apresentando-se como elementos essenciais à produção de ativos econômicos intangíveis. Eles se reproduzem, assim, por meio de uma lógica que foi construída mediante os processos que levaram o mundo a se estruturar, no sentido mercadológico, sob o influente poder difusivo que a base tecnológica da internet possibilita. Como trata Banet-Weiser e Castells (2019), a iminência desta tecnologia fez com que se acelerassem e difundissem as infinitas possibilidades para ampliar, cada vez mais, o processo humano de criatividade e inovação: "Rios de criatividade que hoje fluem na internet para reconstruir tanto nossas teorias sobre o processo de criação humana quanto nossas práticas de inovação organizacional" (Banet-Weiser e Castells, 2019, p.29).

A expansão dessa tecnologia também altera as regras e os sentidos das práticas econômicas, algo que gera novos mecanismos vinculados e condicionados à sua própria existência. Desta forma, enquanto surgem novos modelos de negócios movidos por suas bases, ela também produz um efeito que se dissemina na constante e aparente necessidade de adaptação daquelas organizações que não foram de uma época posterior à sua ação, mas que objetivam permanecer produtivas, evitando descompassos.

Diante disso, é possível concluir que os agentes do mercado parecem estar imersos à um processo inovativo que advém, não somente da livre criatividade, mas da criatividade para sobrevivência, que os forçam a procurar soluções que os permitam mudar e se adaptar às aceleradas transformações do mundo digital, assim como das mudanças socioeconômicas que ele gera ao mundo material. Logo, a submissão destes agentes, em maior ou menor grau, é refletida nos processos criativos de oferta no mercado, que passam a incorporar, em suas estruturas, as infinitas possibilidades que o uso das tecnologias digitais, unidas à internet, oferecem. A proliferação contínua do processo acima é o que fortalece, assim, a ideia de que

todos os ofertantes no mercado, em breve, acabarão sendo abarcados pela transformação digital dos negócios, por livre vontade ou por sobrevivência.

O cenário atual é recorrente do que autores como Castells denominam de Era da Informação, que utiliza o poder da transmissão de conteúdo e conhecimento, como central em suas atividades, tornando-se, justamente, a prerrogativa que faz com que algumas ideias, como aquilo que se convencionou chamar de Transformação Digital (Rogers, 2019), tenham se espalhado tão rapidamente. O escopo do quadro que, sistematicamente, construímos até aqui, ajuda a entender que Transformação digital é um fenômeno extensivo do constante uso da base material da internet, da expansão do conhecimento, da informação, do conteúdo e do avanço tecnológico, que acabou por imprimir um novo paradigma social e estabeleceu uma aceleração da transformação de padrões das antigas práticas econômicas. O permanente uso da internet, nas últimas três décadas, acelerou essa ideia de um mundo totalmente novo, o virtual, que interfere diretamente nas formas de realizar diversas atividades do mundo real, e, assim vai impondo a ele suas próprias regras.

É assim que funciona, também, a esfera dos negócios digitais, que vão ganhando o ambiente econômico, assim como ampliando seus percentuais de crescimento e impactos sociais, produzindo ruptura de muitos segmentos nos mercados tradicionais. Assim, transformam-se as formas e condições tradicionais de trabalho, reconfigurando o sistema econômico e suas práticas, expandindo tecnologias revolucionárias e os seus efeitos, entre outras questões que podem ser abordadas. Essas questões são parte do conjunto de impactos que refletem o atual panorama socioeconômico, que se desenvolve sob a presença de economia digital[43], em contínua ascensão.

Esse panorama sobre a formação da Economia Digital pode ser pensado e compreendido, primeiramente, analisando-se algumas generalizações das lições das revoluções tecnológicas, principalmente, aquelas dadas por tecnologias digitais. Nesse contexto, Castells propõe que a internet é a "base tecnológica da forma organizacional que caracteriza a 'Era da informação' (Castells, 2004, p.15). Sua afirmação decorre de um estudo analítico que procura observar as mudanças relativas aos primeiros anos de impactos causados, seja após a abertura e comercialização da Internet, ou por meio de servidores, que logo alcançam uma escala de distribuição mundial potencializada pelo suporte *www*. Segundo informações do autor, com poucos anos de disseminação aberta, a internet reestruturou diversos aspectos socioeconômicos

[43] Construídas sob as bases da Economia Informacional, como propõe Castells (2004), e, semelhantemente, sob a Economia Eletrônica Global proposta por Giddens (2007).

nos mercados, entre eles, as formas e relações intrínsecas nas ações, tanto de produzir e consumir das práticas econômicas, que antes eram físicas[44].

As pessoas precisavam identificar os produtos junto à uma representação humana, ainda que o meio pudesse ser por catálogos ou meios de comunicação analógicos, como a tv, o rádio ou o telefone. Objetivando-se compreender como essa reestruturação foi realmente possível, o autor procurou delimitar um panorama que relata como esta tecnologia atende ao processo revolucionário, com os meios de difusão de informação e comunicação, entendendo-se que, desde que a primeira mensagem transcontinental foi transmitida, algo realmente inédito ocorreu. Apesar desse primeiro ato ter feito com que a humanidade providenciasse os primeiros passos para quebrar as barreiras da velocidade, em função do espaço/tempo, o acesso à informação e comunicação foi realmente acelerado, mediante as bases materiais do que se chamou de Revolução Tecnológica das Informações e Comunicações (TIC's), dentro do século XX.

Segundo destaca Castells (2004), o processo histórico da evolução dos meios alcança um grau maior de aceleração e quebra de paradigmas, e, por isso, define como "revolução tecnológica da informação", a partir dos anos 60 do século passado. Essas considerações são baseadas nas constantes descobertas materiais que proporcionam, ao mundo, altos níveis de conectividade, não somente por relações formais e institucionais, mas pela distribuição e contaminação global de conteúdo diversificado, dos mais variados aspectos. Isto tudo possibilitou o planejamento de uma cultura de massas, que invadiu as mais diversas sociedades de todo o planeta.

Castells (2006) trata esse período como bastante relevante e decisivo para o nosso atual cenário. Não descarta, porém, as contribuições cumulativas de outras épocas, mas ressalta que, em todo processo histórico-social da revolução da difusão da informação e comunicação, na humanidade, nunca, em nenhuma outra época, se viu tão rapidamente quebrarem-se as barreiras de espaço/tempo, como a partir destes processos revolucionários das TICs. Por tal, supõe-se que uma série de outros acontecimentos são resultado desse fenômeno, que caminhou paralelamente à outras situações, se conectando e influenciando o próprio efeito da globalização e das relações sociopolíticas, que estavam em andamento. Neste mesmo contexto, isso ajudou a fortalecer e a estruturar uma economia informacional, global e em rede, conforme relata:

[44] Ainda que de forma tecnológica, não se pode questionar que era necessário o suporte humano para realizar essas transações.

> A conexão histórica entre a base de informação /conhecimento da economia, seu alcance global, sua forma de organização em rede e a evolução da tecnologia da informação que cria um novo sistema econômico distinto [...] sem dúvida, informação e conhecimento sempre foram elementos cruciais no crescimento da economia, e a revolução da tecnologia determinou em grande parte a capacidade produtiva da sociedade e os padrões de vida, bem como formas sociais de organização econômica (Castells, 2006, p.119).

A respeito do que o autor citado identificou como revolução tecnológica, tem-se "o conjunto convergente de tecnologias em microeletrônica, computação (software e hardware), telecomunicações/radiodifusão, e optoeletrônica" (Castells, 2006, p.67). O poder da "informação e do conhecimento" é, então, tratado por Castells (2006) como parte essencial das variáveis-chave que estruturam o funcionamento econômico, tanto da forma como se conhece, nos dias atuais, quanto do processo que leva à Economia Digital.

Essas questões também foram bem situadas por Giddens (2007), partindo da ideia que havia, à época, um conjunto de processos que compõem a totalidade do que ele chamou somente de Globalização, fenômeno que, segundo o autor, sedimentou as novas zonas de atuação econômica, e ainda dá origem ao que ele determinou como "economia eletrônica global":

> A comunicação eletrônica instantânea não é apenas um meio pelo qual notícias ou informações são transmitidas mais rapidamente. Sua existência altera a própria estrutura de nossas vidas, quer sejamos ricos ou pobres. [...] A globalização não é um processo singular, mas um conjunto de processos. [...] cria novas zonas econômicas e culturais dentro e através das nações [...], pois a globalização não é um acidente de nossas vidas hoje. É uma mudança de nossas próprias circunstâncias de vida. É o modo como vivemos o agora (Giddens, 2007, p. 22-29).

A análise de Giddens, considerando-se as diferenças de ordem, possui similaridade com Castells[45]. Ambos atribuem à globalização circundante a responsabilidade pela "intensificação das relações sociais em escala mundial" (Giddens, 1991, p.60), o que gera consequências em todas as partes, não somente à uma parte do globo em que elas são intensificadas. Para ele, o processo possui um número amplo de dimensões, entre elas, a capacidade de ter estruturado uma "economia eletrônica global" (Giddens, 2007, p. 15), o que não afetou somente a dimensão econômica, mas política, cultural e tecnológica. Esta economia também se sedimenta hoje, nas transformações sociais e econômicas, o que levou à iminência da Economia Digital.

[45] Castells (2006) defende a existência de uma economia informacional, produzida com bases em contextos culturais/nacionais, ajudou a sedimentar uma nova economia em escala global, para algumas análises sociológicas, que, em geral, descrevem esse processo "sob o rótulo de globalização" (Castells, 2006, p. 203). Ainda assim, o autor destaca que, mesmo diante da constituição social do fenômeno da globalização, se manifestou, com isto, uma economia informacional, global e em rede. Não sendo a globalização, portanto, o fenômeno impulsionador para se criar esta economia informacional global, e, sim, o que o ajudou a desenvolvê-la. Para esta discussão, é necessário compreender que, independente da ordem, os dois fenômenos são indispensáveis para explicar o atual contexto socioeconômico do objeto investigado.

A globalização pode ser pensada, em determinadas circunstâncias, em conjunto com integrar. A integração social, econômica, cultural e política, em escala mundial, já ocorre há um bom período. Se assim for encarado, ambos os processos humanos caminham em paralelo, com picos de descontinuidade e ondas de avanço historicamente registradas. O século XX se destaca pela aceleração exponencial que proporcionou o desenvolvimento destas questões.

Outra ressalva é que não se pode supor que fenômenos marcantes para a projeção de novas formas de organizações sociais produziram tantos efeitos, se não houvesse mais processos sociais em andamento, em diferentes épocas, cujos reflexos continuam até os dias atuais, produzindo impactos e mudando realidades sociais, à medida que seus efeitos são difundidos nas sociedades. Fenômenos como as revoluções industriais, a globalização, e, mais recentemente, de revoluções digitais, estão diretamente ligados por meio de um ciclo de alta complexidade, que só produz transformação e impactos sociais acentuados por estes refletirem a acumulação de diversos processos sociais. À medida que isso ocorre, torna-se cada vez mais difícil especificar os graus de covariância entre eles. Assim, também, os diagnósticos das questões vão encontrando os limites necessários para compreendê-lo, dentro do que é possível, pela capacidade humana de supor. Esta, sem dúvida, é uma difícil missão para trazer o maior número de conexões, estas sendo aquelas que ajudem a entender, coerentemente, o atual cenário e as constantes mudanças sociais vistas, nas últimas décadas.

Por essas questões, a contribuição de Schwab e Davis (2018) é apenas adicionada à tudo que já foi dito, até o momento, mas é importante porque propõe a observação dos efeitos causados pelas três últimas revoluções industriais, assim como a iminência de uma quarta, que também propõe que o desenvolvimento das tecnologias, em períodos anteriores, provocou acentuadas mudanças sociais que contribuíram para as constantes alterações de valores, regras e normas, no processo de desenvolvimento humano, de acordo com o que pensam Castells (2004) e Giddens (2007).

Ao observarem-se os dados tratados por Schwab e Davis (2018), se constata como as tecnologias não são apenas mecanismos materiais, e, que no habitual analisar de que a "tecnologia e sociedade se moldam uma à outra" (Schwab; Davis, 2018, p.68), define-se a relação existente entre tecnologias e valores, ou, ainda, tecnologias e impactos, que é algo denso, tendo em vista que "estes são abstratos e intangíveis, e diferem entre indivíduos e sociedades" (Schwab; Davis, 2018, p.67). O autor reforça, ainda, a ideia aqui tratada de que existem diferenças sobre as vantagens do uso de tecnologias, seja para as diferentes pessoas ou as mais diversas comunidades. Elas são acentuadas, assim, mediante os avanços nas difusões

dos sistemas tecnológicos, relativos às revoluções industriais, que formam disparidades globais, mas também, igualmente, devem ser associadas às privações que condicionam a liberdade dos indivíduos e sua ação social, utilizando-se, nesta dinâmica, o conceito de pobreza como privação de capacidades, desenvolvido por Amartya Sen (2000).

Pode-se pensar, assim, que a análise feita por Schwab (2016) sobre o efeito cumulativo das quatro revoluções industriais e os dados por ele propostos, são indispensáveis para ajudar a desenvolver uma visão ainda mais ampla, seja das mudanças sociais destes tempos e como elas são reflexos da globalização, ou das revoluções industriais, que caracterizam o período moderno. Assim, não se estar livre dos níveis de desigualdade, independente deste ponto, afeta as condições de vida das diferentes sociedades no mundo. Esse é o ponto aqui destacado para justificar a análise do uso da internet no mundo, pois até mesmo aqueles que não estão diretamente ou intensivamente conectados à ela, estão sofrendo com os seus efeitos, em particular, com os efeitos de uma economia digital global.

Schwab (2016) propõe, assim, que não se deve ignorar que viver em um "mundo multifacetado e profundamente conectado" faz com que o processo de inovação tecnológica e das mudanças sociais que eles produzem, sejam parte de um processo não visto nas primeiras revoluções industriais. Isto é posto porque os conjuntos dos elementos de "conexão, informação e complexidade" vistos no mundo atual ditam, cada vez mais, um ritmo exponencial e não-linear, que produz mudanças que não foram vistas em outras etapas da existência humana. Segundo suas palavras, há uma iminência da quarta revolução industrial para os dias atuais, já que ela pode ser considerada um capítulo que deriva do acúmulo das três anteriores, em particular, diante dos "recursos digitais da Terceira Revolução Industrial" (Schwab; Davis, 2018, p.35). Nesse caso, formado pelo avanço da capacidade de gerenciar, armazenar e difundir informações.

Por volta de 1950, as principais tecnologias da Terceira Revolução Industrial (dada pela teoria da informação e da computação digital) passaram por avanços tecnológicos. Assim como ocorreu nos períodos anteriores, a Terceira Revolução Industrial não ocorreu por causa da existência das tecnologias digitais, mas pelas mudanças que elas promoveram no nosso sistema econômico e social. A capacidade de armazenar, processar e transmitir informações, em formato digital, deu uma nova forma para quase todas as indústrias, mudando drasticamente a vida profissional e social de bilhões de pessoas (Schwab e Davis, 2018, p.38).

A Internet, dessa forma, faz parte e impulsiona as tecnologias digitais de informação e comunicação, tornando-se o meio indispensável para organização, processamento e geração de

toda a informação e conhecimento, em rede mundial. Em oposição às tecnologias analógicas, esta possui uma estrutura binária, transmitindo pulsos elétricos no formato de *bits* de 1 e 0, sendo estes assim codificados. Essas questões técnicas são importantes para compreendermos sua capacidade de rápida propagação e difusão da informação, algo que advém da facilidade da transmissão, da linguagem adotada, para as diversas redes mundiais abertas que recebem essas codificações.

As transações econômicas, segundo Banet-Weiser e Castells (2019), evoluem em conjunto com a cultura, por exemplo, para encontrar, na internet, os elementos necessários para transformar, gradativamente, a velha economia industrial, seja em uma nova economia que abarca o planeta, para que o crescimento não ocorra em níveis iguais de desenvolvimento nas sociedades, o que fortalece o argumento do autor. É preciso, também, ressaltar que, se antes de ser influenciado por elementos sociais já se percebiam efeitos para uma interconexão das transações econômicas no mundo, principalmente, de caráter financeiro, torna-se notável que também haveria, neste processo, uma dificuldade técnica em interligar os dados mundiais em uma velocidade que quebrasse, continuamente, as barreiras impostas pelo tempo/espaço. Apenas com a tecnologia da internet, a distribuição e a troca massiva de dados financeiros, se fortaleceu, dessa forma, uma rede mundial em conjunto com uma economia global, nos últimos anos. Isto foi válido, portanto, em grande parte da Economia Digital, cujo suporte é transformar as tecnologias digitais.

Até o momento, então, nota-se um cenário econômico que foi totalmente influenciado pelo desenvolvimento dos fenômenos sociais, como a Revolução das Tecnologias de Comunicação e Informação, a Globalização, as Terceiras e Quartas Revoluções Industriais, que estão conectadas à uma série de processos interrelacionados que modificam o cenário social, ainda no século XX, sedimentando o que todos os autores apontam como o surgimento de uma Nova Economia. Assim sendo, primeiro é preciso considerar que a estruturação de uma nova economia já ocorria antes do advento do uso de internet, sem perder de vista que sua iminência trouxe uma potência significativa para a aceleração deste processo.

Dessa forma, a iminência da Internet potencializou os efeitos, a longo-prazo, destes cenários, trazendo, com maior potencialidade, impactos para o século XXI. Assim, seus efeitos têm adquirido, continuamente, uma expressiva expansão e transformação, dada pelos inúmeros processos de inovação tecnológica, restando-nos apenas entender como todo este processo reflete, consideravelmente, nesta contínua aceleração.

Não obstante à proporção que estes meios abertos, junto à internet formam, a base para rápida disseminação da comunicação digital em rede também é o que mantém ativo e impulsiona grande parte dos mais variados processos de criatividade, assim como a inovação reproduzida no mercado, tendo em vista que o permanente crescimento do caráter digital da economia é provocado, no mercado, através de certa dependência relacionada às disponibilidades de acesso à sua infraestrutura técnica. Esse, conforme pontuado, é também um dos fatores que ainda gera certos níveis de desigualdade, fazendo com que as mudanças socioeconômicas que se produzem trabalhem na difusão e consolidação dos diferentes espaços, na sociedade, a partir desta base material. Obtém-se, assim, diferentes níveis de efetividade, pois também depende dos próprios processos locais. Assim, a internet é, sem dúvida, o motor propulsor das grandes transformações sociais dos dias atuais, mesmo quando seu acesso não é linear.

Por isso, sua ação estende-se no decorrer do seu uso, se infiltrando para gerar impactos, que não se pode, de um todo, imaginar. Porém, o mercado vem dando sinais que apontam aspectos de transformação que parecem estar diretamente sob sua influência de ação, por exemplo, aquilo que hoje se trata como Transformação Digital dos Negócios. Este fenômeno parece ser a própria extensão dos efeitos que dialogam, diretamente, com os demais eventos citados, atingindo a estrutura social de boa parte da humanidade, seja direta ou indiretamente.

A Transformação Digital dos Negócios, em grande parte, alcança altas escalas devido à sua base material, disponibilizando vínculos diretos com a Internet, e metamorfoses que possuem seus processos correlacionados. Em particular, nas literaturas, este acontecimento é direcionado à mudança estrutural que vem ocorrendo no Mercado, mas, antes de tudo, ele é um fenômeno construído socialmente, e, portanto, seus efeitos fazem parte do conjunto de transformações provocadas por ações individuais e coletivas, dadas em diversas sociedades. Assim, cada vez mais, se vê o mundo real e o mundo virtual florescer como um espaço interconectado, sendo este o palco em que hoje se estabelecem muitas relações e atividades sociais, à medida da proliferação, assim como vão se tornando indissociáveis do padrão digital de suas execuções.

Rogers (2019), a respeito destas questões, dá destaque ao gerenciamento da informação para os mercados, como algo que possui uma função importante, pois para ele “o papel dos dados para negócios, hoje, está mudando drasticamente. Muitas empresas que durante anos usaram dados como parte específica de suas operações estão agora descobrindo uma revolução dos dados” (Rogers, 2019, p.121). A Transformação Digital é um processo em andamento,

assim como os demais fenômenos aqui citados, que não se findaram no tempo, produzem efeitos até o momento. Para o autor, as mudanças que vêm sendo impressas não dependem exclusivamente da ampliação das tecnologias digitais, ainda que delas se alimentem, mas da impulsão dos indivíduos e dos grupos de aprender a desenvolver-se uma nova mentalidade estratégica, alinhada ao domínio, produção, gerenciamento e uso de dados.

Tendo em mente que o conjunto destes fenômenos que foram aqui tratados, tanto advindos do século XX, como em andamento no século XXI, estão aliados à fatores históricos, políticos, culturais e econômicos, todos característicos dos tempos modernos e dos seus sistemas, representa-se uma força de transformação para a atualidade, logo possível de ser analisada pelas mudanças estruturais que ocorrem no mercado e na sociedade.

Considera-se, dessa forma, que as representações aqui elencadas ajudam a entender-se que o uso massivo de Internet e a imposição de padrões e características explicam os impactos provocados pelo uso de produtos e serviços, sendo estes, derivados deste processo. Um exemplo do que vem ocorrendo com os modelos de negócios, em formato de plataforma digitais *online*, é que a constatação de que eles alteram as estruturas inteiras de mercados tradicionais do segmento ao qual ele está sendo inserido contribuem efetivamente na provocação de rupturas de todos os aspectos, incluindo a total ressignificação da forma de produção daquele segmento de mercado.

Para analisar-se as questões (1) e (2) citadas, relativas às possibilidades da expansão mundial do uso de internet e da promoção de contínuas transformações, o trabalho dá destaque prioritário à ação de modelos, chamados de plataformas digitais *online*. Isto é, assim, totalmente construído na dependência do uso de internet. Antes, uma pequena prévia explicativa sobre o que pode ser denominado de Economia Digital é necessária para clarear um panorama que mostre os seus aspectos mais relevantes, em conjunto com o contexto desta tese.

Banet-Weiser e Castells (2019) propõem que os pilares para se entender a Economia Digital partem da introdução de um "fundamento cultural específico" (Banet-Weiser; Castells, 2019, p.25) que se destaca no papel da internet, cujos efeitos das transformações desencadeia, tanto no mercado como na sociedade, mudanças e novas práticas econômicas. Eles ressaltam, assim, que mesmo advindas de um conjunto sistemático de diversas mudanças ocorridas no século, de antigas práticas sociais acumuladas por determinados elementos culturais, econômicos, políticos e tecnológicos de outros períodos históricos, foi a "cultura e a prática do código aberto" (Banet-Weiser; Castells, 2019, p. 26) que fortaleceram a capacidade dela de gerir uma transformação tecnoeconômica.

Os protocolos desta tecnologia estão, assim, diretamente vinculados à cultura do código aberto, tendo esta ajudado a sedimentar, em partes, a maioria "das descobertas da era digital, que criaram a economia da informação e estimularam a produtividade, assim, criando riqueza" (Banet-Weiser; Castells, 2019, p. 10). Obviamente, como propõem os autores, a dimensão ampla de um mundo inteiramente novo, na área de negócios, não pode apenas ser atribuída à essas questões, mas também não pode negar-se que elas são pedras fundamentais na aceleração do processo de inovação tecnológica, este que vem transformando o mundo, sendo "o valor da criação, da busca sem fins lucrativos, o motor da geração de valor de capital na economia da informação" (Banet-Weiser; Castells, 2019, p. 26).

A Internet é o exemplo perfeito para a teoria desses autores, por um fenômeno social, tecnológico e global, cujo processo de ascensão foi dado devido ao aperfeiçoamento cooperativo de alguns grupos e indivíduos. Se nota, assim, um importante marco para efetivação de seu funcionamento, principalmente, quando os criadores dos protocolos de internet *TCP/IP* e *Wide Web* decidiram que, após desenvolvidos, estes seriam postados gratuitamente em rede, na intenção que todos pudessem usar e/ou aperfeiçoar.

Nesse ponto, um levantamento prévio sobre as transformações mais significativas, pensando-se nos indicadores da economia e do mercado, é produzido. Compara-se, assim, para compreender como os efeitos de uma nascente economia digital já refletem em profundas mudanças nos cenários sociais. Isto requer, portanto, a adoção de todas as considerações aqui expostas, principalmente, aquelas que consideram a Internet o fenômeno social basilar desta transformação.

3.5 NOVOS NEGÓCIOS E CENÁRIOS SOCIOECONÔMICOS

Castells (2001) diz, assim, que "a cooperação e a liberdade de informação podem favorecer mais a inovação do que a concorrência e o direito de propriedade" (Castells, 2001, p. 25). Desde que se ampliou o poder de transmitir informação por uma série de transformações, passou a ocorrer isto no seio social. Apesar do grau de desigualdade existente quanto ao acesso da Internet, não se deve ignorar as informações contidas nos dados divulgados pela União Internacional de Telecomunicações (UIT), entidade sob comando das Organização das Nações Unidas (ONU), apontam que, em 2018, aproximadamente, um pouco mais da metade da população mundial esteve conectada à Internet (ONU News, 2019). Assim, 52% da população

mundial utiliza este tipo de tecnologia, atualmente. Mostra-se, assim, estatisticamente, que mais pessoas no mundo possuem acesso à internet do que aquelas que não acessam.

Em 2019, a previsão era de elevar o patamar para 4,1 bilhões, ou seja, crescer cerca de 3%[46]. Os dados de 2020 mostram, assim, que as expectativas foram superadas, e, hoje o mundo conta com 62% da população mundial acessando a Internet, como foi mostrado na tabela 1. O crescimento continua significativo, apesar das próximas estatísticas mencionarem as desacelerações que, em dado momento, o processo eminentemente irá sofrer. Uma comparação simplória nota que sua taxa de crescimento é superior, por exemplo, pela previsibilidade de crescimento de muitas economias emergentes, como no caso do Brasil, que possui por previsão de crescimento do PIB, para este mesmo ano, uma taxa inferior à 2%. Ainda, a Zona do Euro é povoada por vários países em patamares desenvolvidos, cujo conjunto também apresenta a previsão de crescimento na casa dos 2% também (Europeias, 2019).

O acesso à Internet, como mostram estes dados, cresce na contramão das taxas de crescimento econômico de diversas sociedades mundiais. Os comparativos também podem ser feitos entre setores econômicos e suas participações, mostrando que os resultados desse crescimento seguem na mesma contramão, ou seja, enquanto muitos indicadores mostram uma retração (ou estagnação das escalas de crescimento), o acesso à internet e a economia digital traçam uma curva ascendente de crescimento, em patamar satisfatório, superior ao que vem sendo apresentado por importantes indicadores econômicos, em várias partes do mundo.

Os dados de crescimento e as mudanças nas instituições sociais, com a iminência da internet, considerando-se os índices representativos do mercado quando observados, ajudam a compreender as metamorfoses causadas por essa tecnologia, assim como seu poder de reconfigurar muitos setores econômicos, que têm alterado configurações inteiras do mercado, principalmente, quando se comparam dados dos níveis de colaboração dos setores tradicionalmente industriais, seja nos PIBs mundiais ou dos dados das empresas que são movidas por esse tipo de tecnologia, atualmente.

Ao destacarem-se essas mudanças de cenário, uma pesquisa realizada na Internet com a seguinte descrição foi feita: “relação entre economia global e Internet”. Os dados que aparecem mostram, assim, a evolução das mudanças dos últimos anos, atuando de forma paralela, ao mesmo tempo, efetivamente, em que há o crescimento da Economia por meio dos aspectos digitais, na modalidade de compartilhamento, conforme será relatado a seguir.

[46] Entre 2016 e 2018 houve uma desaceleração - o que é diferente de crescimento, ou seja, as taxas cresceram para patamares não tão elevados, quando comparados aos anos anteriores.

Em 2018, houve o registro, através de pesquisa de mercado, que, das cinco maiores empresas de 2010, quatro atuavam no ramo de petróleo. Em 2012, a lista dos *rankings* apresentou uma relativa multivariedade de organizações, que advinham, por exemplo, do mundo corporativo das áreas de finanças, da telecomunicação, e, ainda, das vendas de produtos varejistas. Em uma ou outra indústria tradicional, assim, nota-se, neste período, o aumento da influência do uso das facilidades digitais (uso de dados que consolidou e acelerou as estruturas do mercado financeiro e contábil). Em 2013, considera-se que a primeira posição no *ranking* passava a ser da Apple, que, no ano anterior, sequer aparecia no *ranking* (Desjardins, 2018)

No ano de 2013, é possível avaliar que, em um curto espaço de tempo, houve uma rápida ascensão de empresas de tecnologia quanto aos seus valores de mercado. Começando pelos dados da Apple, a empresa foi avaliada, no primeiro trimestre, em cerca de U$ 416 bilhões, sendo que seu valor, em 2010, era de 65 bilhões (Desjardins, 2018). As mudanças continuam ocorrendo progressivamente, já que, em 2013, apenas 20 anos da existência de transações financeiras *online*, mostra-se uma aceleração para estes cenários, que se eleva de forma exponencial, apresentando-se, cada vez mais, uma tendência que leva as empresas de tecnologia à dominação dos *rankings* de mercado.

Em 2020, por exemplo, a empresa argentina "Mercado Livre", plataforma digital *online* para vendas de produtos e serviço, ultrapassou a Vale, empresa brasileira de mineração e metais, no *ranking* de valor de mercado, tornando-se a mais valiosa empresa da América Latina (Economatica Decisiva, 2020). A empresa Mercado Livre é um exemplo de empresa de tecnologia, já que o seu funcionamento pode ser compreendido, em partes, como um processo da Economia Compartilhada Digital, já que muitos dos produtos oferecidos são bens já utilizados por vários indivíduos (Economatica Decisiva, 2020).

No comparativo histórico e econômico, até o início do século XXI, as maiores empresas, que são líderes mundiais, eram da indústria tradicional[47], aqui consideradas como aquelas produtoras de larga escala de produtos, ou de extração dos recursos naturais. Entre 2000 e 2010, empresas como a Ford, Toyota Motor, General Electric, Shell e ExxonMobil encontravam-se em posições privilegiadas nestes *rankings*. Observa-se, assim, como quantitativamente ocorreu a redução da participação dos setores industriais nas maiores economias globais. As estatísticas e gráficos mostram que a indústria tradicional, assim, perde espaço na economia global (North, 2014).

[47] A definição de "indústria tradicional" é adotada por este trabalho, podendo ser pensada a partir do dinamismo, racionalidade, funcionalidade e instrumentalidade com que elas operam, como propõe Blythe (2001).

As mudanças na participação dos segmentos líderes, principalmente, na geração de valor, imputaram implicações, não somente para a economia das sociedades, mas em todo contexto social, dadas as transformações estruturais em variáveis como consumo, emprego ou oferta, que são, de maneira direta, afetadas por tal transformação. North (2014) alerta, assim, que na atualidade "o cerne da riqueza não é o setor industrial; o cerne da riqueza é o conhecimento". Os dados apontados por Desjardins (2018) refletem, nesta mesma perspectiva, a acentuada e profunda mudança ocorrida nesta última década, seja quanto a participação do setor industrial tradicional, ou à iminência das empresas de tecnologia, estas como principais organizações, em função do seu valor de mercado, na economia mundial.

Apesar de não refletir o valor real de uma empresa, visto que o valor de mercado oscila pelas diferentes condições socioeconômicas, aliadas às expectativas do investidor, pode-se descrever o *ranking* de valores de mercado como um instrumento que possui significado, exatamente para apreciarem-se as mudanças, nas expectativas mercadológicas. Ou seja, reflete, em certa medida, a presença de apostas em empresas, e, com isso, a construção de uma narrativa em sociedade, identificando as empresas que se destacam. Observe agora os dados do top cinco do ano de 2018: esse instrumento foi construído, totalmente, por empresas consideradas de tecnologia. Uma situação que repetiu posições durante os últimos quatro anos, como mostram os resultados preliminares de 2022, com exceção contida na presença do *ranking* da empresa Saudi Arabian Oil Co, atua-se de maneira integrada, com o petróleo e o gás. Segue, assim, a tabela 2 com o descritivo destas pontuações.

A Apple, em 5 anos, dobrou o seu valor de mercado, e, ainda, no mesmo cenário que empresas como a Alphabet[48], pode ser considerada como uma *holding* vinculada ao Google, que pode ser reconhecida como um modelo de plataforma digital de compartilhamento de serviços, movida à confiança, cujo suporte da tecnologia da Internet está diretamente vinculado na sua missão. No slogan da empresa, está estampada a seguinte frase: "nossa missão é organizar as informações do mundo para que sejam universalmente acessíveis e úteis para todos" (Google, 2019).

A missão do Google, assim, está conectada com a própria representação inicial da Internet, cuja ideia básica era de ser o meio para criar uma rede em que fosse possível guardar, compartilhar ou reconstruir todas as informações dos bancos de dados e de conhecimento, acontecendo a preservação, independentemente, do mundo material. Por exemplo, mantém-se

[48] Na lista de 2018, a Alphabet ocupou a 2ª posição no *ranking* das mais valiosas na bolsa, alcançando o montante de US$ 717 bilhões.

as informações nas nuvens, não impedindo-se de elas serem acessadas, mesmo sobre a iminência de uma localidade a ser destruída por uma bomba. O Google Drive é um tipo de plataforma, junto à outras de iguais modelos empresariais, neste campo, que se propõe para tal função. Quando se utiliza essa plataforma para escrever um texto como esta tese, por exemplo, é possível acessar a continuidade de todos os arquivos para o trabalho, em qualquer espaço ou *hardware* que esteja conectado com a rede da Internet, sem a necessidade de transportá-lo em nenhum meio físico.

Tabela 2: Lista das 05 (cinco) maiores empresas no ranking de valor de mercado.

EMPRESA (2018)	**CAPITALIZAÇÃO DO MERCADO (2018)**	**EMPRESA (2022)**	**CAPITALIZAÇÃO DO MERCADO (2022)**
Apple	US$ 815 bilhões,	Apple	US$ 3 trilhões
Tencent	US$ 808 bilhões	Microsoft	US$ 2,6 trilhões
Alphabet	US$ 717 bilhões,	Alphabet	US$ 2 trilhões
Microsoft	US$ 703 bilhões,	Saudi Arabian Oil Co	US$ 1,9 trilhões
Amazon	US$ 701 bilhões	Amazon	US$ 1,7 trilhões

Fonte: Dados adaptado de Desjardins (2018) e Companies Market Cap (2022)**.**

Assim é que, dessa e de outras formas, a Internet acabou por representar mais do que a missão para qual ela foi criada, que era a conexão de dados, *hardwares* e pessoas. Nos dias atuais, ela representa, assim, o próprio mecanismo que sedimenta as transformações de uma era digital, com fenômenos sociais ligados diretamente à sua influência e à forma como ela provoca, desde contínuas transformações por meio de mudanças constantes nas atividades sociais, assim como da vida cotidiana, na própria construção das identidades dos indivíduos.

O Google, sobre essa ótica, não é somente uma empresa para gerenciamento de informação, mas um empreendimento que carrega grande parte de seus mecanismos e técnicas para difusão do conhecimento, informação e comunicação, amparados na Internet, afetando a vida de bilhões de pessoas que possuem, em suas pesquisas, informações para moldar suas

próprias escolhas e ações cotidianas. Em 2017, uma média de 100 bilhões de pesquisas foram registradas mensalmente, questionando qual outra empresa da indústria tradicional possui tantos consumidores para seu produto[49] (Rabelo, 2017).

Com a internet e a evolução, nota-se que outras muitas inovações se intensificaram, além de terem sido diretamente responsáveis por acelerar, ainda mais, a forma como se percebe a noção de tempo e do espaço material. Então, no que concerne a modificar antigas estruturas sociais, traçar a história e alterar o próprio destino social da humanidade encontra-se com uma questão de período, em que essas transformações se tornaram habituais e constantes. Obviamente, a internet acelerou as mudanças que foram provocadas pelos processos que reconfiguraram as bases materiais das sociedades, mas sozinha ela não seria capaz de efetivar as transformações.

Buscando por dados mais quantitativos, encontra-se nos indicadores socioeconômicos uma forma de apontar algumas das gradativas mudanças que vêm ocorrendo, com iminência dessas transformações socioeconômicas que a Internet possibilita. Os indicadores, se aliados à análise sócio-histórica e socioeconômica, ajudam a traçar um quadro analítico que relata pequenas partes integrantes de um sistema social complexo, que formam os mecanismos de mercado da Economia Compartilhada Digital. É, a partir do marco da invenção da internet, que a tese pode traçar as conexões sociais e econômicas que clareiam a compreensão da formação desse mercado e dos seus dados quantitativos, mensurando essas transformações mediante a análise conjunta com uma explicação, tanto para os atuais processos do uso de dados como para os importantes *ativos*, em muitos negócios *on-line*. E, assim, descobre-se como este fator muda a história das sociedades e do mercado, nos dias atuais.

Para tal, primeiro, é preciso considerar o que pontuou Castells (2001), ao entender-se que "a produção de uma determinada tecnologia num momento histórico condiciona o seu conteúdo e as utilizações que se fazem dela no seu desenvolvimento futuro" (Castells, 2001, p.25), bem como também se redirecionam as práticas sociais que, a partir dela, emergem. Essa

[49] Baseado na unidade de "valor financeiro", não se pode comparar a informação com qualquer produto material ou serviço vendido, mas essa comparação quantitativa pode ser feita a partir das ideias de construção de confiança e consumo colaborativo (economia compartilhada digital). A especialidade da empresa é a venda indireta de informação, atingindo várias camadas do mercado, tendo hoje uma das maiores concentrações de dados e análises de comportamento do mundo. Quanto mais pessoas utilizam o Google em suas pesquisas, mais o empreendimento vende seus anúncios para outras empresas, também sedimentando a construção de uma oferta de mercado direcionada. Os indivíduos acham, primeiro, na pesquisa, aquilo que os algoritmos de inteligência do Google desejam. E, provavelmente, este segue uma lógica comercial de mercado, que, aparentemente, é livre, mas se pode pensar que aparece mais aquele que investe nos anúncios. Nesta ótica, a oferta e demanda podem ser vistas não como automáticas, mas como construídas com intervenções tecnológicas e digitais, cujas programações são adaptadas por inteligência humana, exatamente para tornarem-se Inteligência Artificial.

premissa justifica, por exemplo, a análise da empresa "Uber" como campo extensivo da ação de outras inovações preliminares, como a internet e as codificações digitais instaladas em *software.* Porém, sabe-se antes da Internet e dos Softwares digitais, outras inovações já provocavam transformações.

Schwab e Davis explicam que "por volta de 1950, as principais tecnologias da Terceira Revolução Industrial, em que existiam as teorias da informação e da computação digital, que passaram por diversos avanços revolucionários" (Schwab; Davis, 2018, p. 38). Essa revolução não ocorreu somente pela existência destas novas tecnologias, mas pelo conjunto de mudanças que elas promoveram no sistema econômico e social, ao ampliarem a "capacidade de armazenar e processar informações em formato digital" (Schwab; Davis, 2018, p. 38). E a união delas é, assim, o que provocou alterações significativas, não somente das indústrias, mas também impactando, diretamente, na vida profissional e social de bilhões de indivíduos.

Tanto Castells (2001) quanto Schwab e Davis (2018) produzem discursos coerentes, principalmente, quando se trata das mudanças ocorridas, atualmente, em uma relação direta com os impactos cumulativos que as três primeiras revoluções industriais causaram, e, desta forma, produzem-se efeitos imensuráveis nas questões sociais, ao longo dos anos. Entre esses efeitos se destaca, por exemplo, os níveis de desenvolvimento, local em que os indicadores econômicos podem ser relacionados à outras variáveis, como inovação e aceitação[50] social. Para compreender melhor esse apontamento, lembre-se do exemplo proposto por Acemoglu e Robinson (2012) quanto ao uso da prensa tipográfica.

Para analisar estas questões é possível utilizar-se as projeções apresentadas no Fórum Econômico até o ano de 2020, que tratam das contribuições das revoluções em diversos países da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico[51] (OCDE) (Word Economic Fórum, 2017). O parâmetro utiliza esses países, apenas, porque considera que, ao menos neles, a economia é mais avançada, e, que, desta forma, é possível notar como o acúmulo desses impactos se relaciona, diretamente, com o aumento das rendas *per capita*.

Os países que compõem a OCDE abrangem cerca de ⅙ (um sexto) de toda população Mundial, e, apresentam, segundo McCloskey (2016), um aumento do Produto Interno Bruto (PIB), o que equivale de 30 até 100% do que foi visto em 1800. As contribuições das revoluções industriais relacionam-se com condições do próprio desenvolvimento humano, sendo esta uma

[50] Envolve critérios de validação que dependem de fatores diversos, como a regularização.
[51] Mais de 35 países em todo o mundo.

das razões sugeridas por Schwab e Davis (2018), compondo a difusão das tecnologias digitais, principalmente, das TICs (tecnologias de informação e comunicação).

Ao utilizar-se a mensuração realizada pela coleta de dados da OCDE, Schwab e Davis (2018) projetam uma curva ascendente quanto a contribuição das revoluções industriais para o desenvolvimento humano. Os autores, assim, criam uma perspectiva dinâmica, a partir de dados colhidos nas convenções do Fórum Econômico Mundial. Através da estatística, segundo eles, foi possível desenhar o comportamento da curva, mostrando que ela possui tendência a dar saltos significativos. Cada vez que uma nova e melhorada inovação apresenta potenciais resultados, a projeção ganha relevância em exponencialidade, aproximadamente, a partir dos anos 1950, quando o pós-guerra fez com que elas se intensificassem.

Há um mapeamento sobre quais foram as inovações que tiveram um papel crucial para que se ampliasse o acesso da informação e comunicação na humanidade. Em 1844, a história registrou que Samuel Morse transmitiu uma mensagem, com uma distância de 60 km da estação de trem, em Baltimore. Alguns anos foram necessários para isso que fosse implantado em alguns poucos lugares, destacando o surgimento das comunicações instantâneas. Em 1876, o telefone foi patenteado. Em 1973, ocorreu o registro do uso da tecnologia celular[52] para exploração do mercado. E, em 2021 (Schwab e Davis; 2018), atualmente, 5,22 bilhões de pessoas usam um telefone celular. Este quantitativo representa cerca de 66,6% da população total do mundo, que, no início de 2021, correspondia à **7**,83 bilhões (We Are Social, 2021).

A internet, no atual formato, foi implantada nos anos 90, contudo, levou menos de 10 anos para atingir o percentual de 100 milhões de usuários, conforme dito. Os dados mais atuais trazidos pela pesquisa Digital 2021 alertam que o total de 4,66 bilhões de pessoas, no mundo, utilizam a Internet, de acordo com os dados de janeiro de 2021. Um aumento de 316 milhões (7,3%) se comparado à 2020. A curva é, cada vez mais, acentuada, como evidenciou Castells (2001) há mais de 20 anos.

Como supõem Costa e Vaz-Curado (2021), a "internet é um conjunto de conteúdo compartilhado por infinitos motivos, ao qual as pessoas podem acessar, desde que tenham uma conexão, um navegador e um sistema democrático de governo que garanta o livre acesso à maioria dos conteúdos" (Costa; Vaz-Curado, 2021, p.70), em que uma das suas funções é facilitar a "criação e as operações de empresas, baseadas em conexões *online*", pelos dados atualizados mencionados na Tabela 1, que mostram que a conexão via internet está acessível

[52] Apesar de ela ter sido desenvolvida anteriormente, em 1973, apenas neste ano ela apareceu para ser explorada pelo mercado.

para mais da metade da população mundial, com um quantitativo de, aproximadamente, 4,8 bilhões de usuários. Essa discrepância na aceleração dos números ocorre à medida que o avanço nas tecnologias se dá, e, ainda, por diferentes processos que estão intrínsecos a isso, tanto no mercado quanto nas alterações, como a vida social vem sendo ajustada sob seus domínios.

As transformações contribuem, por exemplo, no fortalecimento implacável da Economia Compartilhada Digital, que, conforme pontuado, é indissociável desta tecnologia. À medida que os acessos à Internet crescem, também é possível notar que ocorrem mudanças nos indicadores econômicos, conforme mostrado, principalmente, nos modelos sociais que serão analisados, principalmente, no campo deste trabalho, por meio do estudo de caso do Uber. Em 2011, por exemplo, a internet foi responsável por elevar o crescimento de 21% do Produto Interno Bruto (PIB) dos últimos cinco anos de países desenvolvidos. No Brasil, em 2017, à cada 1% da elevação do acesso à internet, o PIB cresce em cerca de 0,19% (Carvalho *et al*, 2017).

Mais dados serão trazidos e mensurados, ao decorrer desta pesquisa, a fim de ampliarem-se as dimensões sobre os números relativos ao crescimento econômico, provocado por esta tecnologia, resultando em impactos no mercado e na sociedade. Desta forma, fortalecem-se as questões tratadas. Nesse momento, ainda não é possível configurar, de maneira satisfatória, o poder de transformação que a Internet vem proporcionando nas economias e sistemas mundiais.

A análise de dados é tão complexa quanto o próprio fenômeno. No entanto, o trabalho deve, por meio da captação de dados, ser capaz de proporcionar algumas respostas que ajudam a compreender e analisar grandes transformações que já estão dadas, assim como outras tantas que estão em curso. É com esse olhar que o diálogo sobre a formação do entendimento, sobre mercados, assim como as discussões sobre papel dos processos de inovação e a análise sociológica sobre novas formas de economia, compreendendo o fenômeno da internet, compõem mais um capítulo teórico do trabalho, que, no entanto, abraça os dados quantitativos e históricos, para fundamentar determinadas posições.

O que será desenvolvido a seguir mostrará, assim, a conexão destes elementos proporcionou metamorfoses, bem como, sedimentou processos que estavam em andamento. Tendo sido, assim, oportuno encaminhar uma ampla pesquisa social, cuja pretensão é observar as formas, assim como determinados processos de inovação têm sido fundamentais na legitimação de mercados nascentes, como o de carona compartilhada solidária, sendo decisivos. Como um mecanismo, assim, que fundamenta a construção social da oferta, ao exercer um papel que substitui antigos mecanismos geradores de confiança social. Neste sentido, eles

podem se apresentar com potencialidades disruptivas, principalmente, por desencadear um número relativo de processos que impactam e até modificam, de forma contínua, a ordem social e econômica das localidades em que são inseridas e legitimadas as leis específicas.

O próximo capítulo, assim, procura tratar de explorar o conhecimento até aqui levantado, aplicando-o para compreender mais a respeito do fenômeno da economia compartilhada e seu direcionamento, exatamente como percussor do modelo de "uberização" ou Uber Economia, de acordo com as diferenças que serão tratadas na sequência.

A perspectiva econômica, normalmente, é utilizada para explicar as mudanças de um mercado que está em construção, da maneira que é organizada e reavaliada, destacando-se, com ajuda, os novos referenciais das ciências humanas e sociais. Os pontos, assim, são comumente trabalhados, a fim de trazer ao conteúdo uma concepção transdisciplinar que considerou o sentido atual dado ao conceito "compartilhamento", central na discussão sobre mercado, economia e compartilhamento, desde que consideradas as novas formas disponíveis, em uma sociedade virtualizada.

Coube ao capítulo 3, assim, explorar as formas, as quais as ações humanas de compartilhamento ganham sentido social, assim como estas vem sendo aplicadas para atuar no mercado virtual das plataformas de compartilhamento *online*, ativadas por aplicativos *on demand*, principalmente, aqueles que replicam o modelo de inovação do Uber, que reproduzem em escala, séries e transformações que, para alguns pesquisadores, como Christensen (1997), detecta-se a tendência para disrupções, em geral, que atuam para alterar o *modus operandi* das sociedades e das suas instituições de mercado, nos mais antigos e monopolizados segmentos. Em especial, serão olhados o transporte privado e as suas convergências, que ocorrem pela inserção da carona solidária, no TIP (transporte individual de passageiro).

4 ATUALIZAÇÃO DO QUADRO SOBRE ECONOMIA COMPARTILHADA

Algumas considerações feitas, neste início de capítulo, antecipam o debate teórico atual de algumas áreas das ciências, em relação ao posicionamento e à ação de “compartilhar”, enquanto um tipo de comportamento social é motivado.

O capítulo, assim, é tratado como um instrumento descritivo do comportamento da EC, nos dias atuais, em diferentes cenários e campos, agregando um material pertinente à sua compreensão, exatamente para diferenciar particularidades do contexto atual. Diante das peculiaridades vistas na reprodução de negócios agregados à sua manifestação, o debate se concentra na diferenciação de pontos de vista, fazendo-se valer, como levantamento já realizado, os referenciais de trabalhos sociológicos recentes que investigaram a desconexão do campo da sociologia até 2018, assim como o alinhamento mais recente ao debate. Foram, também, ponderando algumas teorias, discussões temáticas, dados de mercado, agregando-se um referencial completo por narrativas sociológicas e econômicas, as quais dialogam sobre os principais componentes, que se formam as mudanças do cenário atual.

Vale ressaltar, assim, que a atenção dada para este capítulo resulta em um incômodo desencontro sobre o termo compartilhamento, assim como na sua aplicabilidade e vinculação à práticas econômicas, utilizando-se porque haviam muitas discussões, em diferentes vertentes, que mencionam sobre esse dilema, em suas muitas pesquisas. A difusão deste comportamento, assim, não só fomenta o debate conceitual, produzindo tentativas desconexas e ausentes de classificações mais detalhadas que puderam ser observadas ao longo desta pesquisa, dificultando, assim, a forma de filtrar conteúdo e realizar os cortes teóricos necessários.

Entre as conclusões deste capítulo, ressalta-se aquela que demonstra como ainda existe um longo caminho, necessário, para que a sociologia se aproxime mais das questões trabalhadas, a fim de colaborar, de modo mais incisivo, na análise estrutural da formação da Economia Compartilhada (EC) e de seus segmentos. Essa é uma necessidade, tendo em vista o registro da alta difusão de certos modelos de negócios, totalmente virtuais, que, com frequência, fazem parte da rotina dos indivíduos, nas mais diversas sociedades, assim como serão mostrados impactos de diferentes formas nos mercados, na economia e na sociedade. Aqui, assim, serão levados em discussão aqueles que são referentes à construção da oferta de bens e serviços, assim como sua legitimação e conflitos gerados por regulamentação genérica.

4.1 MODELOS DE NEGÓCIO E/OU APLICATIVOS VIRTUAIS DA ECONOMIA COMPARTILHADA

O compartilhamento, enquanto atividade cooperativa, tornou-se característica que vem sendo apropriada pelo mercado de aplicativos, local em que são disponibilizados os acessos à plataformas virtuais que geram uma intermediação de dados para conectar usuários, sendo dos mais diferentes espaços institucionais das sociedades contemporâneas, como, por exemplo, de universidades, igrejas, ambientes públicos, redes de vizinhos ou comunidades virtuais de profissionais. Alguns desses aplicativos podem atender, de forma gratuita, a adoção de modelos de negócios que são globalizados, que são replicados e reconfigurados para uso em suas próprias e diferentes finalidades, assim como suas realidades.

Os modelos que usam a ação "compartilhar", dentro de novas possibilidades econômicas, são apenas parte "da ponta do iceberg" de uma grande estrutura que é apresentada à sociedade, através de uma das suas mais importantes instituições sociais: o mercado. Baseada na ideia de substituição de modelos convencionais de uma economia industrial, eles se enquadram para discussões que pretendam, por exemplo, dialogar com a "economia capitalista de propriedade privada, trabalho assalariado e trocas de mercado" (Banet-Weiser; Castells, 2019, p.54). Neste sentido, estão tanto associados os debates sociológicos, quanto a multidisciplinaridade. De forma pragmática, todos procuram investigar as motivações que levam indivíduos a romper certos padrões e adotar práticas alternativas, exatamente para preencher lacunas dadas em suas vidas, em conjunto com as relações sociais.

Castells (2019) conceituou elementos essenciais à existência de novas modalidades de economia, ligada à digitalização proporcionada pela Internet. Tendências que, de certa forma, levam para a atual "economia compartilhada". Ele pensa, assim, em tal sistema, de forma segmentada, mas que ao final apenas revela a existência de um "alicerce cultural em todas as práticas econômicas" (Castells, 2019, p. 2019), e, seria, em sua compreensão, o alicerce responsável pelo desenvolvimento de fenômenos vinculados às ideias de Ganhos, assim como de Compartilhamento.

Assim que a ascensão de uma nova economia (de caráter virtual) reproduz a ascendência de diversas confluências, estas são combinadas para "organizar o modo como as pessoas produzem, consomem, trocam, inovam, investe e vivem" (Castells, 2019, p.10), revelando condições sociais, econômicas e materiais, reconfiguradas à luz das experiências

sociais e das práticas econômicas, dadas por um complexo processo que se acelerou em maior instância nos últimos 50 (cinquenta) anos.

Entre tais confluências estão: o emergir da internet, a evolução e desenvolvimento acelerado das TIC´s, o acelerado avanço tecnológico e suas ferramentas, questões sociais e cenários econômicos pós-guerra, estes todos sendo aqueles que convergiram para impulsionar uma Nova Economia (virtualmente internacional). Em especial, as atividades de compartilhamento têm sido, assim, encaradas como chaves viradas em função das recorrentes crises socioeconômicas e políticas, assim como da necessidade de adaptabilidade do sistema capitalista e das mudanças mais profundas, assim como outros fatores (Banet-Weiser; Castells, 2019; Schor e Vallas, 2021).

Visto a dimensão que o compartilhamento ganhou, é, assim, uma tarefa árdua mapear temas recorrentes à sua atividade econômica, elevando-se o grau de dificuldade quando também se discutem as particularidades deles, como comportamento social, o campo e os objetos de estudo vinculados aos processos e possibilidades que a Economia Compartilhada pode oferecer, principalmente, quando considerados os aspectos virtuais e a visibilidade recebida.

a) Identificação do potencial da Economia Compartilhada

A Economia Compartilhada é classificada como um sistema econômico para a maior parte dos agentes de publicidade e mídia de mercado, conforme menciona o conceito padrão no dicionário de Oxford, acessível pelo Google, sendo considerada "*an economic system in which assets or services are shared between private individuals, either free or for a fee, typically by means of the internet*".

Na Investopedia, encontra-se uma definição semelhante, porém com mais elementos, afirmando que "*the sharing economy is an economic model defined as a peer-to-peer (P2P) based activity of acquiring, providing, or sharing access to goods and services that is often facilitated by a community-based online platform*" (Scott, 2020, p.1), se obtendo nele a inclusão das modalidades, como aquisição e fornecimento, não citados no padrão Oxford.

O Corporate Finance Institute (2020) definiu, assim, o modelo econômico de economia compartilhada como aquele de bens e recursos compartilhados, normalmente, por indivíduos e grupos, de forma colaborativa, transformando ativos físicos em serviços. Dois elementos são destaque nesta definição: colaboração e transformação de ativos físicos ociosos.

Coutinho (2019) representa aqui a linguagem jornalística, apresentando as definições sobre o tema e considerando que as nomenclaturas não são suficientes para definir as atividades, pois, segundo o autor, existem modelos de negócio que atendem à uma ampla definição de segmentos econômicos, como a economia colaborativa e a economia solidária, que, em geral, investem em um consumo compartilhado de recursos entre as partes interessadas, dada a união entre ganho financeiro e uso consciente. Entre as vantagens, pontua que estão as possibilidades de evitar desperdícios e de ter conexão de pessoas com os mesmos interesses.

Martucci (2018) define que a economia compartilhada pode ser associada com conceitos elaborados pela iminência da inovação, como a *gig* economia e economia de pares (*peer to pers*). O autor utilizou a expressão "Tom*ay*to, tom*ah*to" para afirmar que as duas representam a mesma coisa, embora seja dito em palavras diferentes, destacando que o mais importante para o tema não era como ele é chamado, mas o que ele é.

Bostman (2015) fixou uma economia de compartilhamento, assim, a partir da questão do consumo colaborativo. Sua colaboração atende sites como a *Fast Company* (uma empresa mundial de criação de mídia para negócios), e, também, escolas e cursos de negócio ligados a Harvard e Oxford, local em que atualmente é professora. Bostman (2015) ressaltou:

> Muitos termos estão sendo usados para descrever uma ampla faixa de startups e modelos que de alguma forma usam tecnologias digitais para combinar diretamente fornecedores de serviços e bens com os clientes, contornando os intermediários tradicionais. Os termos "economia compartilhada", "economia de pares", "economia colaborativa", "economia sob demanda", "consumo colaborativo" são muitas vezes usados indistintamente, embora signifiquem coisas muito diferentes, assim como as ideias que seguem em conjunto em mãos, como "crowdfunding"e"crowdsourcing" (Bostman, 2015, p.2).

Como pode ser observado, o número de definições e comparações sobre o tema é, relativamente, grande, dadas as quantidades de reformulações ocorridas, sempre que um novo modelo entra na rota de destaque, apresentando-se peculiaridades e especialidades neste compartimento. A EC, logo, se tornou um conteúdo que alcança, não somente volumes teóricos, mas influencia em pesquisas formais, como as elaborações para definição de mercado, cuja capacidade exclusiva é de apresentar análises rasas, em alguns sites e informativos, tornando-se alarmante. Elas estão, assim, nos portais mais variados, nas zonas de administração, empreendedorismo, inovação, finanças, modelos de negócios, economia e na sociedade. Assim, alguns pontos são selecionados à frente sobre estas questões.

Quando comparada ao número de referências acessíveis na internet, esta tese trouxe, apenas, uma pequena amostra, que é construída na busca daquelas que mais eram utilizadas. A caminhada, preenchida por uma diversidade e divergência de sistematizações, tende a utilizar

uma faixa de elementos comuns, ainda que, nem sempre, eles estejam atuando juntos na definição, e, sim, nas ideias de cooperação, consumo colaborativo, inovação, confiabilidade, pares e regulamentação. Variáveis costumam, assim, ser explicadas em diversas dimensões, dando conta de trazer o compartilhamento social dentro de uma perspectiva específica: a ação econômica. É assim julgado, mesmo quando o modelo de negócio foi, exclusivamente, desenvolvido para compartilhar bens específicos de mercado, como novas frotas de carros e bicicletas, em estações instaladas em ruas públicas ou empresas, conforme será explicado.

A despeito das questões que mostram a complexidade sobre o tratamento do tema, registraram-se duas pesquisas realizadas no Google. A primeira utilizou a seguinte pergunta na caixa: o que é economia compartilhada? A segunda pesquisou, então, como classificar a economia compartilhada, segundo os modelos de negócios. O volume de sites que responderam ultrapassou a expectativa, desta forma, foram compilados os 15 (quinze) primeiros resultados. Os temas estão sintetizados e disponibilizados para consulta nos Anexos, na página 347. A lista formada com esses dados ajudou a criar um quadro dimensional sobre a quantidade de classificações e conceitos, estes sendo aqueles que são utilizados, atualmente.

Sobre este tema, notou-se que a busca na pesquisa apresentou, em segundos, o total de 5,970,000[53] resultados. Apesar disso, não eram coerentes com um padrão, este real quanto à classificação. Ou seja, apesar do esboço sobre o tema se difundir com facilidade, apenas refinando a pesquisa com métodos apropriados, é possível encontrarem-se referências que realmente estabelecem um padrão que define e avalia valores, seguindo alguma classificação. Outras observações que podem ser feitas são sobre as divulgações das métricas de mercado em muitos sites, não apresentando uma estruturação de formação conceitual, logo, não sendo suficiente para atender à essa necessidade de classificar modalidades. E, apesar da linguagem simples e acessível para qualquer usuário, a temática se torna difusa, portanto, disfuncional no que concerne às tentativas de construção das características da EC.

Uma outra forma de síntese foi elaborada a partir das discussões acadêmicas. Marcada por distintas nomenclaturas e conceitos, como: “economia do acesso”, “consumo colaborativo”, estabelecida como *gig economy* e economia colaborativa, conforme comenta Martucci (2018), através de nomenclaturas diferentes, que nem sempre são expressas por algumas abordagens, focando-se na similaridade do conflito com a fundamentação.

[53]Pesquisa realizada na caixa de pesquisa do Google em 29 de abril de 2021.

b) Economia Compartilhada: Para Quem?

Uma das questões que mais levam alguns pesquisadores a criticarem a formação da estrutura analítica da Economia Compartilhada é o crescente interesse e divulgação sobre o tema, seja por fontes informais ou pela mídia especializada. Porém, essa é uma das combinações que, de uma forma atual, ajuda a construir o tema. Essa argumentação está construída no ponto 4.5. Todavia, está cientificamente comprovado, que, nos últimos 12 (doze) anos, houve uma considerável expansão sobre os temas relacionados ao conceito tratado. Nas mídias de comunicação, a evolução acompanhou a formação de uma possível identificação de modelos de negócios, assim como algumas características e em que local encontra-se uma qualificação.

O compartilhamento pode ser considerado a fonte dessa curiosidade que é desperta, tendo raízes em um modelo da economia de plataformas virtuais, assim como fomentou o comércio eletrônico, ainda nos anos 90. A estratégia de negócio incluía, entre outras linhas, a implementação de um programa que desenvolveria, de forma virtual e instantânea, informações de compradores e vendedores, que se retroalimentam (ESCANDÓN MARTÍNEZ, 2013)

O *software* seria desenvolvido, assim, para que se mantivesse a segurança do ambiente de compra, e, ainda, vigiasse as necessidades dos usuários no ambiente externo, gerando a visualização de oportunidades de atender aos seus desejos (ESCANDÓN MARTÍNEZ, 2013). Com a ajuda da Internet, as inovações sociais, atualmente, na era dos aplicativos de compartilhamento, adotam posturas similares ao Ebay. Os resultados estão entre a formação complexa de um conceito que procura nomear e determinar, genericamente, características peculiares dos novos modelos de negócio, nitidamente dotados de muitas dimensões.

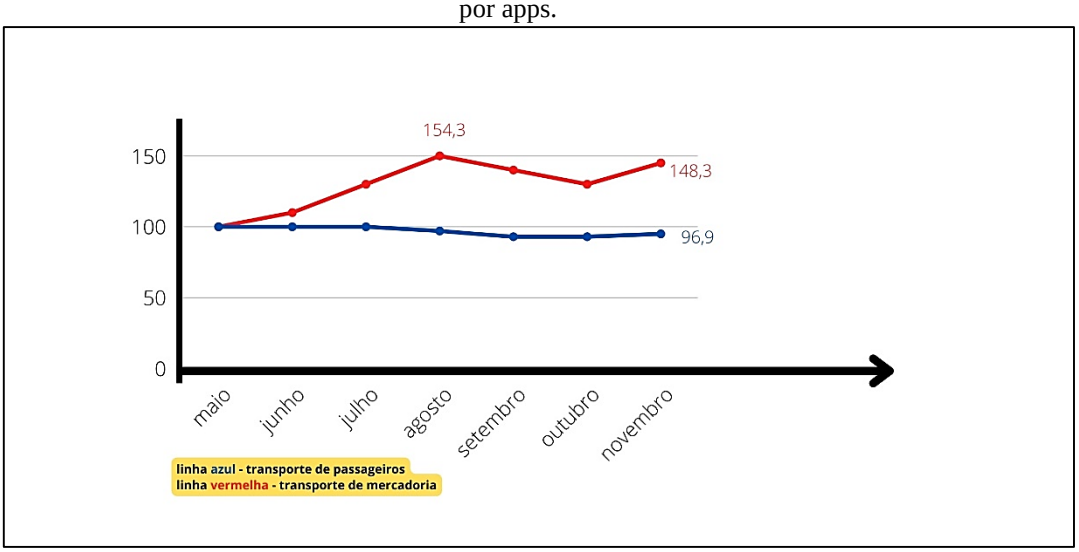
Hossain (2020) revisou cerca de 219 (duzentos e dezenove) artigos, adotando como critério de pesquisa, o direcionamento temático sobre a citação da palavra "economia compartilhada", alegando ter explorado, minuciosamente, os conteúdos de diferentes pesquisadores que se manifestassem sobre o tema. Ele adotou como critério de seletividade, assim, o levantamento de pesquisas anteriores, estas que tinham como proposta realizar, também, um levantamento sobre o tema[54]. Suas conclusões foram analisadas neste trabalho, ajudando a compreender-se a complexidade sobre a matéria e a formação de campo.

[54] A pesquisa anterior é de Cheng, M. Sharing economy: A review and agenda for future research. International Journal of Hospitality Management, 57, 60–70, 2016.

Os relatos apresentados por Hossain (2020) contribuem, assim, para guiar um roteiro de referências. Esses relatos mostraram quais autores entendiam a Economia Compartilhada como um evento e como um campo em formação. Ele buscou, assim, nas diferentes áreas de pesquisa, em que a matéria vem sendo debatida, destacando o grau de participação da sociologia, dentre os destaques dos campos diversificados da economia, assim como um debate ampliado na computação quanto a questões de códigos abertos.

Esse refinamento permitiu à Hossain (2020), assim, gerar autoridade nos estudos bibliométricos para a EC, pois até essa pesquisa, ele havia sido o único a realizar essa prática científica, tendo acrescentado novas fontes posteriores ao ano de 2018, incluindo parte do ano de 2020, quando publicou seu estudo. Uma vez que seu trabalho é um dos mais recentes para o campo, logo, sua perspectiva ganhou contornos que outros trabalhos similares não tinham. O ano de 2020, em particular, ganhou uma expansão de atividades da pauta da EC, em função da crise mundial vivida, pelo agravamento da pandemia da Covid-19. Esses dados foram, assim, apresentados pelo IPEA em 2021, em um relatório do quarto trimestre, em especial, tratando-se do uso de aplicativos de serviços, no setor de transporte, mostrando os períodos de aceleração e estabilidade, em 2020 (GOÉS *et al*, 2021). A figura 2 abaixo, portanto, mostra um dos gráficos apresentados:

Gráfico 1 – Evolução dos números de pessoas no setor de transporte de passageiros e de mercadoria por apps.



Fonte: Adaptado do PNAD Covid-19 / IBGE *apud* Goés et al (2021).

Segundo Hossain (2020), a análise dos resultados bibliográficos mostrou que o debate sobre a EC ganhou força argumentativa, principalmente, entre os anos de 2010 e 2018, especialmente em 2017, quando houve "um número superior ao somatório de todos os anos

anteriores" (Hossain, 2020, p.3). A FGV (Fundação Getúlio Vargas) divulgou uma pesquisa, publicada em outubro de 2021, no Brasil, mostrando que em 2010 havia a existência de um dispositivo de *smartphone* para cada 2 habitantes. Em maio de 2017, este número salta para 1,8 dispositivo a cada um habitante, ou seja, com um aumento de 178% neste intervalo; e, em 2021, são calculados dois dispositivos por habitante, conforme detalha Meirelles (2021).

Na sua pesquisa, Hossain (2020) acrescentou ao seu trabalho, de forma inédita, uma análise que não somente mostra o ano desta aceleração da temática, mas analisa também quais são as questões mais claras do movimento. Anteriormente, autores como Görög (2018) também utilizam técnicas, como a revisão literária sobre o tema, destacando a sistematização das principais definições sobre economia do compartilhamento, encontradas no âmbito acadêmico. Todavia, diferente do trabalho feito por Hossain (2020), nesta última, acontece a utilização de uma metodologia para construir quadros. Um deles destacou, assim, as diferentes nomenclaturas e os seus resultados no Google. Depois disso, a autora utilizou as informações para apontar semelhanças e distanciamentos entre os conceitos. Segue abaixo, assim, a figura 3, com o quadro apresentado. As pesquisas feitas por Görög (2018) e Hossain (2020) não são únicas, mas dispõem de uma grande quantidade de exemplos, com os quais é possível realizar-se uma síntese sobre direcionamentos teóricos da EC. No caso dos posicionamentos citados na bibliometria construída por Hossain (2020), seu diferencial é que foram separados, por artigos e temáticas, apontando uma tendência para estudos da sociologia, por exemplo. Nesta finalidade, vale destacar o que este autor concluiu a respeito da Economia Compartilhada como objeto, ao constatarem-se demasiadas faltas técnicas nas pesquisas apresentadas, que são trabalhadas quando se constrói um olhar crítico sobre cada obra.

O trabalho de Hossain (2020) ajuda, assim, a otimizar os diversos assuntos que são foco em diferentes autores, sendo possível fazer uma seleção de prioridades. Ela pode ser utilizada, por exemplo, para levantar um referencial e construir, a partir disso, uma reorganização setorial, que é necessária, especialmente, pela desconexão dos diversos trabalhos. O autor mostra, de forma organizada, a variedade de material, destacando as críticas diferenciadas, a confusão teórica de classificação, e, ainda, outros debates que são centralizados em problemáticas específicas que as pesquisas apresentam.

Dentro do que propôs Hossain (2020), é possível compreender a trajetória que transformou meras atividades de compartilhamento em impulsionadoras de razão, exatamente por terem sido transformadas em um conceito importante, para construir todo um campo específico de pesquisas e mercado, ainda que, como propõe Görög (2018), não existe,

atualmente, um acordo, dentro de nenhum campo específico, conforme pontuou: "*we highlighted various definitions and phrases in relation to sharing economy and it can be concluded that there is no agreement on this area; what sharing economy means exactly*". (Hossain, 2020, p.10).

Tabela 3 – Resultados de Definições

RANK	DEFINITION	NUMBER OF RESULTS ON GOOGLE
1	DIGITAL ECONOMY	4.960.000 results (0.50 sec)
2	SHARING ECONOMY	3.860.000 results (0.37 sec)
3	GIG ECONOMY	2.190.000 results (0.40 sec)
4	ON-DEMAND SERVICES	2.040.000 results (0.36 sec)
5	ON-DEMAND ECONOMY	717.000 results (0.35 sec)
6	PLATFORM ECONOMY	434.000 results (0.52 sec)
7	COLLABORATIVE CONSUMPTION	418.000 (0.30 sec)
8	COLLABORATIVE ECONOMY	214.000 results (0.33 sec)
9	PRODUCT-SERVICE SYSTEM	16.000 results (0.40 sec)
10	FREELANCE ECONOMY	59.000 results (0.36 sec)
11	PEER ECONOMY	48.300 results (0.43 sec)
12	ACCESS ECONOMY	27.900 results (0.33 sec)
13	SECOND HAND PLATFORM	13.400 results (0.27 sec)
14	CROWD ECONOMY	12.100 results (0.34 sec)
15	SECOND HAND ECONOMY	11.800 results (0.32 sec)

Fonte: Adaptado de Görög (2018, p.181).

c) Preparando o caminho para o diálogo transdisciplinar

Ao estabelecer-se um debate sobre algumas explicações à respeito destas desconexões sobre o tema, espera-se estar contribuindo não somente para conectar os elementos da vida econômica, que são sensíveis ao modelo, como também para separar referenciais econômicos e sociológicos que possuam conexão, como fez Görög (2018), de maneira sistemática, para obter uma estrutura acessível que traga, em destaque, as diferenças e similaridades das interpretações sobre a temática.

Nesse sentido, é oferecida, neste primeiro tópico, toda uma estrutura teórica convergente ao debate, que segue, ao longo deste capítulo e nos próximos, um suporte sólido sobre a economia compartilhada, principalmente, em que se possa atestar os resultados e afirmações apresentados sobre o tema, no seu caminho.

Dessa forma, traz-se consistência de fatos e dados confiáveis, formando-se instrumentos teóricos importantes para fundamentar a natureza da ciência social desta matéria, no sentido de pontuar um conjunto de elementos que tratam da construção, estabelecimento e organização do conhecimento científico, imbuído nas explicações da atual experiência de oferta de serviços de transporte privado individual, para contribuir na análise ou na justificativa dos atuais problemas sociais, assim como nos impactos econômicos associados. A jornada inicia-se, assim, com Hossain (2020) e Görög (2018), comentando, em seguida, sobre o trato na condução de formação do conceito, diante das atividades da economia compartilhada.

Hossain (2020) observou, assim, que os contextos teóricos apresentados por diversas pesquisas, apesar de terem alguma lógica, dividiam-se em opiniões acentuadas, de acordo com as tentativas mal-sucedidas de encontrar um conceito fechado que pudesse definir um modelo econômico ou um estilo de negócio. Segundo ele: "*the sharing economy concept has been defined in many ways*" (Hossain, 2020, p.4), o que, em algumas dessas formas, carrega decisões estratégicas, possivelmente, para representar usos específicos de mercado ou entendimentos de pesquisa.

No discurso popular, por exemplo, em 2011, empresas que, posteriormente, emergiram como grandes *cases*, como Uber e AIRBNB, tornaram-se imediatas referências sobre como observar-se os processos imbuídos nesta economia. Um erro que levou várias disciplinas distintas a investigar, com maior destaque, a aplicabilidade do conceito, diante do comportamento social (este debate está inserido no item 4.3). Para o momento, tem-se uma explicação sobre isso, dada pela análise de Hossain (2020): "*the concept straddles various disciplines, such as anthropology, business modelling, consumer behavior, economics, geography, innovation, law, management, marketing, psychology, sociology, sustainability, tourism, and transactions*" (Hossain, 2020, p.7).

A trajetória conceitual mostrou que há, ainda, a necessidade de classificação, a fim de se reduzirem os prejuízos quanto ao arranjo estrutural, para o campo acadêmico. Görög (2018), por exemplo, frisa que, no campo acadêmico, cerca de 14 definições básicas podem ser encontradas sobre o conceito de economia compartilhada. Elas foram, assim, surgindo em paralelo com modelos de negócio de uso do mercado. Muitas delas, apesar de significarem

quase a mesma coisa, não definem a mesma coisa, pois podem contar características peculiares, ao fazerem a diferença na mensuração da eficácia dos modelos e resultados socioeconômicos associados.

Ao considerar-se a lista de pesquisas acadêmicas, houve um esforço ávido de estruturar as modalidades que contam com o destaque de elementos socioeconômicos, como a confiança, o ganho, a sociabilização e o ganho econômico. Essa condição acontece, assim, a fim de estabelecer diferenciações que distinguem as rotinas e os processos, na ânsia de tratar tudo de forma similar. Essas considerações foram feitas, tanto por Görög (2018), quanto Hossain (2020). Ambos, apesar das diferentes aplicações, destacam a complexidade na qual a literatura disponível mergulha nestes modelos econômicos, pelos quais os limites para os debates têm se apresentado aptos a formar longas avenidas, que só podem ser exploradas com outros tantos debates estruturais e formais:

> *This review study has several implications. We see that as a concept has no clear boundary, something that is important for any research field to gain its own identity. Moreover, SE falls under diverse research fields with its exponential growth in many directions [...] Therefore, as a research field it is expected to grow rapidly from diverse perspectives. The extant literature cites many theories, but these theories often appear as sweeping statements [...] The study has some limitations. These limitations and thematic analysis reveal future research avenues* (Hossain, p. 19-21).

O relatório e estruturação que Hossain (2020) e Görög (2018), apesar de limitados pelas dificuldades, reservam em uma síntese razoável, por conclusões elegíveis, serão pontuados a seguir e utilizados na sequência:

Görög (2018) definiu, assim, três áreas de atuação em termos das ciências sociais, estas a serem identificadas, em conexão com a economia compartilhada. Essas áreas estão divididas em: (1) abordagem econômica, em que as pesquisas deste tipo enxergam a economia do compartilhamento como um modelo que tem um efeito positivo na inovação e estimula a concorrência; (2) abordagem sociológica, em que concentra-se na compreensão a respeito da mudança do papel dos indivíduos no comportamento do consumidor e nas discussões crescentes sobre as possibilidade mentalidade altruísta que revela o modelo; (3) Teorias de Gestão (ou Administração de Negócios), em que centra-se nos novos modelos de negócios, um novo tipo de empreendedorismo e a mudança na prestador de serviços que pode transformar indústria tradicional e seus setores de atuação por inteiro.

Com esses resultados, Görög (2018) sugeriu ter encontrado, aproximadamente, 26 definições sobre o tema, como fora mostrado na figura 3. Utilizando-se esses resultados, a autora dedicou-se para estruturar e definir os quinze mais comentados no *ranking* que foi

construído, seja através do ordenamento dos termos baseados em suas colocações ou em uma pesquisa realizada no Google. Definindo-se, assim, a ordem por número de resultados encontrados para os temas.

É dessa maneira que se comprova como a multidisciplinaridade dos sinônimos e a Economia Compartilhada florescem, bem como suas sombras Görög (2018) e Hossain (2020), que, ao falarem dos muitos espaços para serem explorados, lembram que há mais áreas estruturadas somente sobre a mercantilização do uso de dados e informação. Nestas áreas, é identificada a complexidade de mensuração dos ativos intangíveis na geração de oferta, assim como do papel da aplicabilidade da inovação em viés da análise dos mecanismos de confiança, dentro da transformação de ativos ociosos em produtos/serviços pelos agentes, como pontuaram Costa e Vaz-Curado (2020).

Assim como mostrou o trabalho, as pesquisas acadêmicas encontram-se nesse universo multifacetado, repleto de dificuldades que definiram eixos abertos de trabalho, tratados similarmente. A perspectiva resumida por Görög (2018), assim, mostra o sistema de confiança, construído por sistemas tecnológicos *online* e os métodos de avaliação, assim como o uso de plataformas, como os principais elementos conectivos nelas, sendo o primeiro o mais preponderante para o seu sucesso. Segundo, assim, informa: "*the biggest success factor of the sharing economy is the online reputation and feedback system where buyers and sellers can evaluate each other*" (Görög, 2018, p.4). Apesar da prática não ser um recurso novo, nesses modelos de negócios, acontece a ressignificação (impressão de redução dos riscos) e a percepção de indivíduos diante dos novos mecanismos, o que conduz para a troca entre pessoas estranhas e à legitimação do modelo.

Outras explicações possíveis para essa dinâmica também ocorrem no trabalho de Haske e Westlake (2017), que mostram o Uber e a AIRBNB como referências copiadas, tanto quanto à forma de negócio, como por outros critérios, além dos sistemas de confiança e avaliação. Eles constituem-se, assim, pela interação de recursos sociais proeminentes, analisando:

> *Computers and the Internet are important drivers of this change in investment, but the change is long running and predates not only the World Wide Web but even the Internet and the PC. The rise of intangible investment becomes clear if we look at data for the economy as a whole. For some years, economists have been measuring those aspects of intangible capital not in the national accounts and building increasingly accurate estimates of the amount of intangible investment going on* (Haske; Westlake, 2017, p.24).

Traduzido, portanto, como:

> Os computadores e a Internet são importantes impulsionadores dessa mudança no investimento, mas a mudança é longa e antecede não apenas a World Wide Web, mas

> também a Internet e o PC. O aumento do investimento intangível fica claro se olharmos para os dados da economia como um todo. Por alguns anos, os economistas vêm medindo esses aspectos do capital intangível que não estão nas contas nacionais e construindo estimativas cada vez mais precisas do montante de investimento intangível em andamento (Haske; Westlake, 2017, p. 24).

O uso de inovação, fomentado nas relações de confiança que surge nos sistemas sociais, não se destaca unicamente pelo fator da tecnologia, mas por ter garantido aos agentes sociais envolvidos um discurso que fala sobre a capacidade desses sistemas de proporcionar ganhos "diferenciados" com aquilo que se tem. É, assim, que surge a percepção desses modelos sobre o ganho com "ativos intangíveis", facilitado no uso de plataformas digitais, que alimenta a oferta em dois lados: dos usuários ofertantes e dos consumidores (HASKE E WESTLAKE, 2017).

A literatura sobre economia compartilhada, quanto à questão do entendimento social sobre geração de ativos intangíveis, aparece como negligenciada ou colocada em segundo plano em muitas pesquisas, como é observado no ponto 4.3, a partir das referências que foram selecionadas para as discussões. Para chegar até esta afirmação, precisaram ser observados outros critérios ou questões, levando em consideração a Economia Compartilhada a partir da literatura que é destaque, no momento que se sedimenta em autores como Botsman e Rogers (2011) (às mudanças nos padrões de consumo), Belk (2010) (chamada economia do acesso) e Schor (2014) (a superestimação da eficiência dos modelos na vida dos agentes sociais).

Muitas pesquisas são trazidas em livros, artigos e relatórios sobre esses temas, então, voltadas à discussão do conceito em si, sua origem, linguística, aplicabilidade, assim como com os que não desconsideram a formação de ativos intangíveis, como o diferencial da oferta de bens e serviços da Economia Compartilhada, não os colocando em uma situação destaque. O uso e venda de dados, nesses trabalhos, é algo que não é discutido, contudo, está presente como uma característica comum nas descrições de similaridade, dentro deste tipo de economia. Essa questão, assim, não exclui como todos eles contribuem, de alguma forma, como propôs Görög (2018), em seu trabalho para construção de uma pasta.

Os artigos observados, então, para criarem-se os diálogos sobre economia do compartilhamento, acabam sendo aqueles que estiveram empenhados em discussões sobre o conceito dentro de uma necessidade específica. Porém, este não é o ponto que a tese deseja alcançar. O objetivo, neste espaço, é avaliar o discurso e as condições que garantem a continuidade, potencialidade e velocidade, com a qual o segmento econômico, chamado de "economia do compartilhamento", cresce e provoca transformações notáveis em diversas sociedades, não discutindo qual dos autores possuem uma opinião assertiva sobre a temática.

Confrontando-o, assim, com uma urgência, exatamente a necessidade em tratar os conceitos e os fatos confrontados com o conjunto de ganhos e benefícios, ou os efeitos colaterais que eles provocam, no momento, uma vez que não é possível trabalhar com diagnósticos conclusivos ou futuros.

Para atender a demanda citada, é necessário, assim, olhar para o modelo e detectar, com precisão, as semelhanças e diferenças com o passado. O pressuposto e o desafio, nesse caso, é de olhar transformações que estão acontecendo, assim como compreender os impactos, no exato momento em que eles ocorrem, ou seja, dedicando-se, dentro das possibilidades, diante de seus avanços constantes, a ver suas processualidades históricas, na medida em que elas acontecem. Isto envolve, assim, analisar elementos de processos não organizados e tensões ainda vigentes, que não são perceptíveis com clareza.

4.2 ECONOMIA E COMPARTILHAMENTO NAS PESQUISAS SOCIOLÓGICAS

O conceito sobre compartilhamento social, como conector de comportamento, foi orientado à construção de um novo sistema socioeconômico, denominado de Economia Compartilhada nas pesquisas de vertentes sociológicas, parecendo ter emergido em duas etapas, nos últimos 12 (doze) anos. Um período em que, segundo Abramovay (2016), foram aplicadas determinadas circunstâncias[55]:

> Os avanços tecnológicos tiveram um papel central na popularização do conceito de Economia Compartilhada. Antes da era digital, o compartilhamento de recursos dependia de contatos pessoais. Hoje, a tecnologia permite que quem possui e quem necessita dele possa se reunir por meio de um dispositivo (Abramovay, 2016, p.11).

Abramovay (2016) reforçou, assim, que a construção da oferta do mercado de bens e seus serviços diversificados, utilizando o compartilhamento digital, deveria ser discutida por campos econômicos, a partir da ótica da demanda, em que se criou uma perspectiva da formação de "uma economia com base na demanda, e não na oferta" (Abramovay, 2016, p.11), e, isso trouxe implicações para muitos debates, incluindo os sociológicos.

Ao perceber-se que a palavra "compartilhar" passou a aparecer associada, cada vez mais, à termos como consumo, acesso, colaboração, demanda e inovação, percebia-se também uma mudança nos modelos de negócio que estavam se destacando, pois essa era a principal

[55] Como a iminência da crise econômica de 2008, a recessão vivida por países europeus e pelos Estados Unidos, implicando em níveis mais baixos de emprego e crescimento, atingindo um público seguramente jovem (Abramovay, 2016).

descrição utilizada para aplicativos virtuais, construídos como plataformas para compartilhar algo. Eles imprimiam, assim, a visão de que era possível rastrear "de forma precisa os participantes da ação" (Abramovay, 2016, p.12), e, dessa forma, "conseguem algo inédito: o estabelecimento de confiança entre pessoas que não se conhecem" (Abramovay, 2016, p.11), permitindo assim estabelecer-se uma relação que pode ser do tipo comercial, ou não, dado o atendimento do que demanda cada lado, e, não a empresa da oferta. Qual debate poderia, então, ignorar essa constatação, quando se fala de novas formas da EC?

Abramovay (2016) expõe, assim, uma das grandes questões que envolvem o modelo da economia do compartilhamento atual, assim como sua vinculação à modelos de negócios executados por aplicativos *on demand*. A análise de textos, citados abaixo, discursa sobre os resultados desses mecanismos, embora, muitas vezes, estas questões não tenham sido evidenciadas como parâmetros da análise e diferenciação. Inicia-se, em seguida, ambiente e registros dos materiais abordados em trabalhos da sociologia, sobre o compartilhamento e sua aplicabilidade às questões econômicas.

a) Compartilhamento social e modelos econômicos nas pesquisas sociológicas até 2018

Na sociologia, entre 2010 e 2018, a economia compartilhada nem sempre foi discutida como um sistema social e econômico emergente. Esta parece se destacar, assim, com maior propriedade, seja nas discussões mais recentes, quanto no reconhecimento de alguns fatores fundamentais, ocorridos entre o final de 2018 até 2021, quando esta tese pôde analisar novas publicações de materiais.

Alguns desses trabalhos foram, assim, aqui reunidos para mostrar o tratamento da aplicabilidade do compartilhamento, enquanto comportamento social como ação primária da Economia Compartilhada. Umas das primeiras constatações foi a de que alguns trabalhos apenas o entendiam diante da associação de um modelo específico, pelo fornecedor de atividades dadas por prestação de serviços, baseadas em compartilhamento social, mas que tinha, por iminência, que alterar padrões trabalhistas. Nesse sentido, antes de defini-las observa-se o tratamento da construção da "Oferta de Mercado" compartilhada, interconectada na ótica de precarização de trabalhos.

O consenso foi construído, principalmente, a partir da observação específica da ideia de "uberização" dos serviços, seguindo o modelo adotado no serviço de carona compartilhada do

setor de transporte de passageiros individuais privados, dados por aplicativos de inovação semelhantes ao Uber. Esta discussão está, assim, fundamentada nos trabalhos de Hill (2015), e, também, nos mais recentes de Antunes (2020), que envolvem tanto a Economia Compartilhada, como o entendimento sobre a Uberização.

Tendo por objetivo melhorar a compreensão de expressões econômicas que precisam ser usadas, por fazer parte de algumas falas, tem-se que o lado da "oferta" é, convencionalmente, visto como aquele que é determinado por um conjunto de agentes e fatores, dadas por relações que movimentam a produção, exercendo seus papéis ao mesmo tempo em que são afetados por seus resultados. As interações são do tipo dinâmicas, pois são dadas, também, pela existência que se completa através do movimento da oferta e demanda de trabalho, seus níveis de consumo, as expectativas dos agentes (racionais ou não), assim como outros pontos.

Quando se diz que ela abrange todos os agentes (sociais e econômicos), olha-se para todos aqueles que são responsáveis por oferecer as condições das quais os bens e serviços serão produzidos e distribuídos ao consumo. Retomando as observações, destaca-se, ainda, que alguns dos trabalhos das áreas da sociologia, foram envolvidos por debates que se sustentavam em problemas associados às dinâmicas da "oferta de mercado", diretamente associados às práticas de mercado do modelo da economia do compartilhamento, nos termos definidos, acima, por Abramovay (2016).

Quando Arcidiacono *et al.* (2018) se detiveram em fazer um levantamento específico sobre o interesse da análise sociológica na "economia compartilhada', relataram ter entendido que não havia, ainda, até o período da pesquisa, um reconhecimento acadêmico sobre o tema, neste campo. Ou seja, os trabalhos escritos até ali não eram suficientes para formação de uma pasta específica sobre o tema. As que podiam ser vistas eram, segundo os autores, incipientes. Destacou-se, então, que havia uma necessidade urgente de tornar a temática mais relevante, diante da análise sociológica a respeito da nova prática econômica de compartilhamento, como pela necessidade de buscar uma lógica da sociedade para esse tema.

Os trabalhos sociológicos analisados por Arcidiacono *et al* (2018) lhe mostravam uma preponderância. Avaliando os problemas sociais, resultados das práticas, elas não se dedicavam para a formação e desenvolvimento de uma estrutura sociológica para o tema, de forma geral, mas, sim, de maneira limitada. Nas conclusões, os autores baseiam-se em um compilamento de trabalhos, ao analisar-se cerca de 20 pesquisas. Segundo os autores, elas haviam sido refinadas

e renderam um mapeamento das principais contribuições oferecidas pela sociologia para a temática.

Arcidiacono *et al.* (2018) trazem uma ressalva, em particular, de como as pesquisas não se dedicaram, exclusivamente, ao objetivo de descortinar a caixa preta da economia compartilhada. Elas não contribuíram, assim, diretamente para o refinamento da pesquisa sociológica, neste sentido, conduzindo-a até um status que possa discutir-se o tema, de forma ampla e objetiva. Assim, elas têm a importância para abrir espaço, exatamente para que isso venha a ser feito. Algumas dessas pesquisas e seus conteúdos são relatadas, em seguida, a fim de analisar-se este comportamento que o autor cita como padrão do campo sociológico, pesquisando-se, ainda mais, sobre o tema. É válido ressaltar que, desde a pesquisa do autor, o campo sofreu muitas atualizações, destacadas no item b).

Desta forma, a pesquisa de Arcidiacono *et al.* (2018) se fundamentou na análise de estudos sobre a "economia compartilhada" na perspectiva sociológica que vai de 2010 até o início de 2018. Através dela, os autores apresentaram um roteiro de trabalhos que, na sua concepção, gera resultados fragmentados. Isto ocorreu devido à um fato específico: a pluralidade das discussões. Os estudos sociológicos, até 2018, discutiam o problema conceitual, sob uma ótica do não reconhecimento da aplicabilidade econômica, especificamente, tendo por prioridade criticar essa aplicação e/ou resumir e relatar os resultados (impactos), assim como as prospecções direcionadas ao modelo emergente. Dois casos específicos merecem ser destacados destes trabalhos, que serão citados abaixo.

O primeiro é o caso de Eckhardt & Bardhi (2015). Segundo os autores, há uma incompatibilidade conceitual entre o comportamento de compartilhar e a aplicabilidade da atividade econômica, destacando-se como um problema a ser resolvido. Partindo da conclusão que compartilhar, em qualquer contexto, só pode representar uma forma de troca social entre pessoas que se conhecem e não objetivam nenhum tipo de lucro, conveniência ou acesso, tratando-se de um sentido de comunidade. Esses autores estabelecem, assim, um debate que procura dar limites, considerados adequados, sobre o ato de "compartilhar" pelos indivíduos.

Eckhardt & Bardhi (2015) apontam, segundo suas concepções, graves falhas da sua aplicabilidade em sentido comercial. Ou seja, há claramente a ideia de obterem-se ganhos econômicos com a prática. Sua pesquisa foi fundamentada na aplicabilidade conceitual de Mauss (2012), tratando-se sobre o uso de termos "compartilhar" ou "cooperação", em confronto com questões de valores. O autor definiu o confronto como aquele que envolve a determinação entre o "valor social x valor utilitário".

Compartilhar, desta forma, é tratado por Eckhardt & Bardhi (2015) apenas como uma troca social que não deveria ser utilizada ou associada, precisamente, para denominar uma prática econômica. Diante disso, resume-se seu posicionamento:

> Compartilhar é uma forma de troca social que ocorre entre pessoas que se conhecem, sem lucro. É uma prática estabelecida e que se supõe ter aspectos particulares de nossa vida, como dentro da família. Ao compartilhar e consumir coletivamente o espaço doméstico da casa, os membros da família estabelecem uma identidade comunitária. Desta forma, quando o "compartilhamento" é mediado pelo mercado, ou seja, quando há uma empresa intermediando os consumidores que não se conhecem - não há mais compartilhamento. Em vez disso, os consumidores estão pagando para acessar os bens ou serviços de outra pessoa por um determinado período. É uma troca econômica, e os consumidores estão se conectando atrás de valor utilitário, em vez de valor social[56] (Eckhardt e Bardhi, 2015, p.67).

Neste caso, o estudo sugere que o valor utilitário é a moeda que movimenta a troca, descaracterizando o ato de compartilhar, que, na opinião do autor, é uma ação dissociada de algum tipo de lucro, reforçando posturas modernistas que alimentam um sistema capitalista em pleno vigor. Eckhardt & Bardhi (2015) enxergam lucro como aquilo que representa um ganho medido apenas em termos financeiros e contábeis. Esta forma de análise tende a ignorar que esta pode ser uma condição extremamente relativa, mesmo nas correntes econômicas, como foi pontuado por Prince (1975) e Bostman (2015), no ponto 4.4.

O segundo exemplo está no desenvolvimento dos primeiros trabalhos de Schor (2015). A autora é um exemplo, ainda que parcial, do quadro visto até 2018, aproximadamente, em consequência das mudanças feitas no seu posicionamento com o avanço da sua pesquisa, que iniciou no final de 2017 e segue até as publicações de 2021. Os argumentos apresentados, nesta etapa inicial, tratavam do debate conceitual como secundário, em detrimento de debates mais emergentes, como o impacto no trabalho, as mudanças do sistema capitalista e a sustentabilidade. A autora apenas reconhece a necessidade de discutir tal ponto, no último artigo, publicado em 2021, denominado de: *The Sharing Economy: Rhetoric and Reality*, publicado em parceria com outro autor (Schor e Vallas, 2020) e pontuado à frente.

Nesse nexo, observou-se que as pesquisas iniciais de Schor (2015) eram textos sociológicos que interagiam com especulações, trazendo perspectivas sobre como deve ser, em virtude do modelo de economia compartilhada, do futuro do trabalho, dos valores morais, dos direitos e garantias. Esses pensamentos também foram encontrados, por exemplo, em autores como Sundararajan (2017) e Arvidsson (2018). Houve, ainda, debates sobre possíveis desigualdades, conflitos sociais, excessos de cultura do consumo e questões relativas à vida sustentável (Schor, 2014; Schor *et al*., 2020).

[56] Nossa tradução.

Nas últimas pesquisas citadas, não há uma clara revisão conceitual, sendo o próprio debate conceitual pouco explorado, dadas as observações da realidade. Acabam reproduzindo, assim, projeções, como fazem os analistas de mercado (questões pontuadas à frente) em sites. Arcidiacono *et al.* (2018) criticam que existe uma ausência, principalmente, sobre a construção conceitual feita sob a ótica da análise sociológica, pois acarreta-se um peso negativo à própria análise, visto que é adotado um conceito, muitas vezes presente, nas trincheiras econômicas.

Nem todos os trabalhos encobriram essas necessidades, como destaca Arcidiacono *et al.* (2018). A questão, no entanto, é sobre quantos realmente, até 2018, utilizaram a discussão do conceito, como uma busca para cobrir a explicação dos problemas sociais detectados ou prospectados. Comprometendo-se, por assim dizer, o papel das pesquisas. Uma crítica sobre isso foi feita pelo autor, sabendo-se que muitos pesquisadores somente se comprometem em conceituar para vincular sua compreensão imediata da temática de compartilhamento às conclusões que estes produziam, comprometendo-a como o plano para cobrir outros fundos.

A opinião de Bostman (2015), referência indispensável, é vista em muitas pesquisas na área da economia compartilhada e o estudo do conceito, seguindo a mesma linha de Arcidiacono *et al.* (2018), apesar de não direcionar uma crítica ao campo do debate sociológico, em específico. A autora pontua sobre como a economia compartilhada, com frequência, é um termo desenvolvido incorretamente por outras áreas, tanto para cobrir ou criticar as "ideias em que existe de modelo eficiente de correspondência entre oferta e demanda, mas nenhum compartilhamento e colaboração envolvidos" (Bosman, 2015, p.2).

Assim, retomando a pesquisa feita pelos estudos de Arcidiacono *et al.* (2018), em particular sobre a análise do conceito de artigos bibliograficamente analisados, entende-se que existe um valor considerável que guia ao determinismo na análise sociológica, até 2018, sobre pontilhar a natureza ou as motivações equivocadas de valores intrínsecos, ao modelo de economia de compartilhamentos.

Nessa enseada, destaca-se como elas se utilizam de seletivas, destacando-se empecilhos, com destaques para os de interesse econômicos e políticos, que impedem de ser catalisadores, tanto para uma transição social, como para problemas sociais. E, desse modo, nesta temporalidade, apesar de ter havido um crescimento de análise sociológicas sobre economia compartilhada, conforme Arcidiacono *et al.* (2018). Na academia, não seria possível, ainda, apresentar um nome que seja um referencial na identificação, por meio da formação de uma teoria das práticas sociais, reunindo uma explicação coerente a respeito do conjunto de

elementos interligados, constitutivos à ação de compartilhamento, assim como eles entrelaçam o tecido social e econômico deste modelo.

b) Mudanças no debate sociológico em pesquisas recentes

Tendo conferido os trabalhos citados por Arcidiacono *et al.* (2018), para o qual se tem o centro da análise sociológica sobre o tema, até 2018, nos resultados e não no conceito. Nota-se que, apesar do importante relato sobre a profundidade do que havia sido construído até 2018, ano em que se considerou sua pesquisa, foi identificada a emergência de novos debates, seja nos referenciais que surgem quanto nos anos seguintes, até 2021. Muitos posicionamentos podem estar sendo alterados diante das novas considerações sociológicas e estudos sobre o tema, ainda que um longo caminho precise ser percorrido para que a área obtenha status para discutir, em suas linhas, o conceito da atual Economia do Compartilhamento.

Atualizando o que foi citado de Schor (2015), na trilha de referências bibliográficas feita por Arcidiacono *et al.* (2018), notou-se que, Schor e Vallas (2021) problematizam sobre como "é quase impossível chegar a uma definição sólida da economia compartilhada que reflita o uso comum" (Schor; Vallas, 2021, p. 2), bem como focou-se em mostrar a existência de limites, conceituais e de uso, desconcertantes, traçados pelos participantes das práticas de compartilhamento, pontuando-se que a existência de uma gama diversificada, entre as atividades, não encontra lógica no sentido real do termo compartilhamento. É, na opinião dos autores, a ausência de limites conceituais uma das razões que gera vantagem para o impulsionamento dos aspectos positivos do modelo.

> *We critically review the existing literature, focusing on the origins of the sharing economy, its internal tensions and contradictions, the motives of users, its efforts to generate user trust through digital means, and its tendency to reconfigure and even exacerbate class and racial inequalities. We close by speculating about the future of the sharing economy* (Schor *et al.*, 2020, p.2).

Traduzido, portanto, como:

> Revisamos criticamente a literatura existente, com foco nas origens da economia compartilhada, suas tensões e contradições internas, os motivos dos usuários, seus esforços para gerar confiança do usuário por meios digitais e sua tendência a reconfigurar e até exacerbar desigualdades de classe e raciais. Encerramos especulando sobre o futuro da economia compartilhada *(*Schor *et al.*, 2020, p.2).

Schor (2014) iniciou a trajetória de sua pesquisa expondo como a compreensão da economia compartilhada gerou uma série de questões sociológicas importantes.

Posteriormente, traçou rota sobre o conceito, para provar, na sua tese, que a Economia Compartilhada tinha, nas pesquisas que avaliavam a ausência de limites teóricos, um fator impulsionador de sua validação. Era, precisamente, a indefinição que traçava as rotas de crescimento, pois elas ajudavam a esconder, nas saias do sucesso econômico, problemas crônicos. A autora os pontuou, ao analisarem-se os relatórios anuais de ganhos elaborados, nas maiores empresas especializadas em estatísticas econômicas, assim como em consultoria.

O trabalho de Schor (2014) apresenta uma base teórica evidenciada, usada para dar suporte aos relatos sobre importantes problemas sociais que penetram o circuito, considerados graves pela autora. A revisão crítica da literatura é feita anos depois, para compactar os questionamentos que vinham sendo apontados (Schor *et al*., 2020). O ensaio foi, assim, revisado em eixos, os quais analisam o conceito de compartilhar como um corpo dividido em segmentos simétricos, que depende de um contexto para ser definido:

> *Few recent developments have created as much public buzz and scholarly interest as the "sharing economy." It became an object of fascination in part because of its novel technology and economic arrangements, but also because it has been controversial from its early days (...) Answers to these questions depend in part on how the sharing sector is defined (...) There is debate about whether the "sharing economy" should be considered a field, but if it is, it has been characterized by much diversity among its actors, particularly in Europe. Whether its configuration is sustainable is an open question* (Schor *et al.*, 2020, p.3).

Traduzido, portanto:

> Poucos desenvolvimentos recentes criaram tanto burburinho público e interesse acadêmico quanto a "economia compartilhada". Tornou-se um objeto de fascínio em parte por causa de sua nova tecnologia e arranjos econômicos, mas também porque foi controverso desde seus primeiros dias (...). Há um debate sobre se a "economia compartilhada" deve ser considerada um campo, mas se for, tem se caracterizado por uma grande diversidade entre seus atores, principalmente na Europa. Se sua configuração é sustentável é uma questão em aberto (Schor *et al.*, 2020, p.3).

Chama atenção o artigo, assim, questionar: "*Does the sharing economy increase inequality within the eighty percent? findings from a qualitative study of platform providers*" ao apontar a questão social da desigualdade. Ela descreve, assim, os problemas que envolvem, diagnosticando o acesso às plataformas digitais, assim como os modelos da economia compartilhada que vêm afetando tendências maiores em respeito da "distribuição de renda, emprego e trabalho" (Schor *et al.*, 2020, p.277).

Schor (2015) já havia mencionado que a desigualdade criava suas conexões com o uso dos modelos de compartilhamento, destacando que essa questão não se tratava somente do fatídico aumento das fortunas criadas com as inovações, efeito já reconhecido em muitas

pesquisas, mas como algo que ainda não tinha sido previamente reconhecido dentro de um debate específico, mesmo tendo contornos de ser uma ameaça. Sua hipótese ascendeu à questão de que havia uma ascensão da classe média qualificada, para postos que antes não eram pleiteados por esta classe. A autora buscou, assim, amostras estatísticas dadas em uma região dos EUA, apresentando mais de 10 iniciativas de economia compartilhada com, aproximadamente, 275 entrevistas, sob centenas de horas de observação de participantes.

Schor (2015) observou, portanto, que o modelo de economia compartilhada, em certa medida, havia "influenciado a distribuição de oportunidades e renda entre os 80% mais pobres da população" (Schor, 2015, p. 277), ocorrendo, no entanto, na contramão da maioria das discussões de desigualdade. A autora não queria apenas falar sobre a acumulação de riqueza dos mais ricos, mas como os dados levam ao entendimento de que havia, provavelmente, uma classe média, relativamente, mais privilegiada. E é esta classe que tem usado esse modelo de acesso mais facilitado à inovação tecnológica, para expandir oportunidades para si mesmo.

Nas conclusões de estudos posteriores, Schor e Valla (2021) apresentaram algumas soluções, entre elas, sugeriram construir um movimento para aproveitar o poder do modelo de compartilhamento. Nele, seria assumido, na sociedade, uma forma de reverter alguns desses quadros. Ao tentar-se entender a retórica do conceito, o avanço da pesquisa da autora levou a reconhecer que, entre dados da economia compartilhada, ainda pode-se pensar nela como uma nova alternativa à própria desigualdade, basta que a área, com ajuda de novas pesquisas, receba atenção e debates centrados, não como descarte, mas na sua utilização, como uma construção social.

Ao estruturar das pesquisas sobre a economia compartilhada, quando se trata do tema desigualdade, Schor *et al*. (2020), desenvolveram uma análise que reconhece o compartilhamento como um comportamento possível de ser associado às ações da vida econômica, ainda que, resumidamente, tenha traçado pontos que tratam de relatar sobre a origem e historicidade do conceito. Os argumentos econômicos e sociais utilizados nos discursos, dedicando-se a explicar pesquisas de preferências, observam os fenômenos sociais, entre outros destaques que se alternam em seções autoexplicativas dentro da pesquisa. Com isso, entregaram colocações fundamentadas em revisões literárias sobre o termo economia do compartilhamento, contribuindo para seu crescimento na sociologia:

> *There is a robust literature on how social and economic inequalities find expression in various features of the sharing economy, a perspective that is increasingly important as digital transactions expand. Taken together, the evidence on inequality and the sharing economy provides a mixed picture (...) Surveying the growing*

> *literature on inequality in the sharing sector, we see three tendencies* (Schor; Vallas, 2021, p.3).

Portanto, definindo:

> Existe uma literatura robusta sobre como as desigualdades sociais e econômicas encontram expressão em várias características da economia compartilhada, uma perspectiva que é cada vez mais importante à medida que as transações digitais se expandem. Em conjunto, as evidências sobre desigualdade e economia compartilhada fornecem um quadro misto (...) ao pesquisar a crescente literatura sobre desigualdade no setor de compartilhamento, vemos três tendências (Schor; Vallas, 2021, p.3).

Uma ressalva que deve ser pontuada sobre discussões atualizadas que envolvam o tema da economia do compartilhamento e o tema da desigualdade, aborda a acumulação de riqueza e exploração de mão de obra, nesta linha que seguem Schor e Vallas (2021). Trata-se, então, da veracidade de dados oficiais, uma vez que a "falta da presença nas estatísticas oficiais", em todo o mundo, sobre os setores que podem ser classificados como parte desse tipo de economia, tem comprometido diversos estudos e números mais recentes. Segundo pressupõem os autores, estes últimos podem estar comprometidos pelo "escrutínio[57] do próprio conceito" (Schor; Vallas, 2021, p.3).

4.3 COMPARTILHAMENTO SOB O OLHAR TRANSIDISCIPLINAR

Sobre a revisão transdisciplinar, convém destacar que ela é dada pela formação de uma área de pesquisa em ascensão, esta movida pela complexidade de separação, já que muitos materiais caminham por linhas tênues da investigação em curso, principalmente, quando é sobre um fenômeno que não foi devidamente dimensionado ou caracterizado.

Barreto Júnior (2020) realizou um estudo sobre a Economia Compartilhada no Brasil, especificamente, sobre os modelos de negócio que são representados por "um movimento recente, já congrega empresas com grande valor de mercado, muitas delas líderes do seu setor, como por exemplo: Uber, Airbnb, Spotify, Facebook, Amazon, Netflix, dentre outras" (Barreto Júnior, 2020, p.14). Seu estudo tem uma significativa contribuição, ao mostrarem-se atividades desta modalidade, podendo apresentar "diferentes formas de compartilhamento: de pessoa para pessoa sem dinheiro; de empresa para pessoa sem dinheiro; de pessoa para pessoa com dinheiro; e de empresa para pessoa com dinheiro. Todos os casos citados são exemplos práticos de empresas atuantes no mercado da Economia Compartilhada" (Barreto Júnior, 2020, p.15).

[57] No sentido de um exame extremamente detalhado.

Compartilhamento, como características do modelo de oferta de bens e serviços, tem oferecido diversas opções: a troca de conhecimento e arte, hospedagens e turismo, transporte e carona, alimentação, financiamento on-line; tantas modalidades que hoje, de alguma forma, encontram literatura e defensores para seus encaixes no compartilhamento como atividade que gera diversos ganhos. Hossain (2020) atribui tais dificuldades de compreender o estabelecimento de limites sobre o modelo de negócio e suas práticas, em si, não exatamente ao problema conceitual, mas porque a notabilidade da Economia Compartilhada está diretamente vinculada a sua popularização, por empresas e operadores do mercado.

Neste sentido, o acesso desta economia como objeto de diversas pesquisas científicas cresceu, tornando-se um acesso multidisciplinar. Quanto mais conceitos e tentativas de debate apareciam, mais questões iam sendo abertas. Em seguida, ofereceu-se um resumido panorama sobre estes acessos.

a) Conceitos Dispersos da Economia Compartilhada

As principais referências sobre EC, de ordem multidisciplinar, abordam mudanças relacionadas à cultura de consumo, assim como a função cooperativa, qualidade de vida, bem-estar e comunidade, pelo fomento de negócios criativos e sustentáveis e oportunidade de transformação no *ethos* econômico (Bostman e Rogers, 2010). Muitos desses direcionamentos alcançam elementos que também foram trabalhados nos artigos mais recentes de análises sociológicas.

Outras abordagens, no entanto, direcionam seus estudos para construir a noção representativa desses modelos de negócios, usando o compartilhamento como redutor de custos marginais, facilitando as trocas, aplicando-o à uma noção de estruturação de comunidades (Rifkin, 2014; Tapscott e Williams, 2007, Chase, 2015). Em particular, nestas últimas pesquisas, se reforça a economia compartilhada como um sistema capaz de oferecer elementos ao processo do uso de tecnologias e a existência de sociedade em Transformação Digital.

Os estudos multidisciplinares relacionados abaixo tratam, assim, de discussões conceituais. Eles costumam atribuir ao EC formas de agregar ao desenvolvimento social e econômico, como novas soluções aos problemas de excessos vinculados à produção, consumo e troca, assim como em relação às propostas do modelo de industrialização, mais precisamente, quanto à questão da acumulação. Para isso, algumas delas localizam a EC junto ao encaminhamento de diferentes hipóteses, como, por exemplo, das possibilidades de uma

funcionalidade desregulamentada formalmente, uma vez que os mecanismos e sistemas da maioria do modelo proporcionam capacidade de executar diretrizes autorregulatórias (ISAAC, 2019). Neste ponto, em particular, discorda-se das análises sociológicas gerais. Uma outra questão trata que essas hipóteses também se vincularam ao tema, pelo insistente fetichismo dela nas divulgações de massa, algo que fica mais coerente com a leitura do ponto b e c, neste item.

Das abordagens possíveis nessa multidisciplinaridade, assim como de diferentes perspectivas (consumo, produção, trabalho etc.), há um elemento conector: o reconhecimento da dimensão econômica imprimida na ação compartilhamento, negociada nas plataformas virtuais, ainda que, em alguns modelos, a ação primária a ser executada tenha, por exemplo, outro caráter, o solidário. É, assim, que o lucro econômico, para aqueles que estão ofertando e demandando algo relativo, pode se manter pela percepção de geração de ganho pelos agentes, que ocorre por meio da geração de valor agregado, legitimado dentro do sistema socioeconômico, conforme explica Chase (2015).

Chase (2015) disse: "quanto mais penso sobre isso, acabo entendendo que compartilhar é, na verdade, descobrir como aproveitar o excesso de capacidade existente" (Chase, 2015, p. 5), utilizando-se a expressão para denominar o fundamento socioeconômico da Economia Compartilhada. Os trabalhos dessa autora se tornaram uma das referências mais utilizadas para explicar ou debater o tema. No Google Acadêmico, o livro denominado "*Peers Inc: how people and platforms are inventing the collaborative economy and reinventing capitalismo"*, pela versão em inglês, possui 169 (cento e sessenta e nove) citações reconhecidas.

Ainda nessa linha, o primeiro lugar, dado o parâmetro de pesquisa igual, pertence à Bostman e Rogers (2010), com o livro "*What's mine is yours: The rise of collaborative consumption"*, com 4896 (quatro mil oitocentos e noventa e seis) citações. Tanto Chase (2015) quanto Bostman e Rogers (2010), foram referências analisadas para chegar ao tratamento que representou a visão tradicional do campo[58] para o mercado, em disciplinas como economia, administração e ciência da computação, linhas que formam a revisão feita neste item 4.3.

Na obra de Chase (2015), mais recente que Bostman e Rogers (2010), busca-se mostrar o valor do compartilhamento, tanto como uma prática social antiga como uma nova solução alternativa e legitimada socialmente. Uma atividade que, atualmente, devido ao auxílio de recursos tecnológicos, ganhou forças e se expandiu, é a do ganho dos campos proporcionados, pela existência de fenômenos particulares (como a internet). Esta massificação tem transformado as práticas de compartilhamento na sociedade, fortalecendo um novo modelo de

[58] Tradicional por ser a que recorrentemente é a mais utilizada em referências padrões.

sistema econômico, do tipo que conduz para uma transição do modelo industrial (de acumulação) para um modelo baseado em colaboração.

Os trabalhos de Chase (2015) revelam-se em uma pesquisa que envolve ensaios constituídos da observação de variáveis, cujos aspectos psicológicos, fisiológicos, neurológicos e sociais têm grande impacto sobre as decisões de oferta e consumo. Eles formam, assim, uma abordagem econômica diferente, em relação à análise desses modelos, construída a partir da mensuração de sua atuação, em função das variáveis econômicas consideradas clássicas[59].

A óptica de pesquisa para Chase (2015), assim, é realizada de forma diferente, porque não se prende na análise operacional dos sistemas de preço, em critérios de escolha baseados em racionalidade e em recursos, com informações simétricas e de utilidade, bem destacados nas referências da teoria econômica tradicional. Ainda que se encontre nele um ou outro fundamento clássico, como a questão do preço, ela está mais próxima de uma linha de ideias que possui, por instrumento teórico, as teorias da economia comportamental (Thaler, 2019), que se contrapõem à alguns fundamentos denominados clássicos, explicados nos recursos do primeiro capítulo.

Chase (2015) propõe, assim, que a aplicabilidade do termo compartilhamento, em conjunto com as condições mercadológicas, dadas pelas oportunidades de inovações, surge para atender demandas aparecidas nas sociedades. Sobre os conflitos vinculados aos impactos, nos diversos segmentos e instituições sociais, pondera-se estar atrelado ao desenvolvimento desses novos circuitos, assim como de resultados mais quantitativos, que ainda são limitados. Só a partir disso que dá para definir uma identificação eficiente da dinâmica e do funcionamento eficiente (ou não), através da autorregulamentação.

Ressalta Chase (2015) que, ao supor sobre a redução de custos, citado como algo positivo ao modelo, não se encontram conclusões obtidas por dados puros, ou com alto nível de confiança estatística, devido à obscuridade que, conceitualmente, o campo ainda possui. Neste sentido, destaca-se que tudo relacionado ao tema caminha por especulação, assim como é necessário selecionar alguns fatos científicos, a fim de reduzir os erros. Seria este, desta maneira, o caminho inicial para conseguir uma definição mais precisa sobre o que são, o que representam e como podem ser avaliados esses novos mercados. A autora dedica, deste jeito, parte do tempo a rebater confusões geradas em afirmações dessa categoria, como base de todos os modelos da EC.

[59] Na compreensão formal, o trabalho mostrou uma compreensão clássica mais ampla.

No Brasil, o livro de Chase (2015, cujo nome original é "*Peers Inc: How People and Platforms Are Inventing the Collaborative Economy and Reinventing Capitalism*") chama-se "Economia Compartilhada". A expressão utilizada em inglês, pela autora, conceitua o tema como um comportamento de troca, colaboração, que evoluiu para aproveitar o melhor das pessoas e das coisas já existentes, dando novos sentidos ao excesso e indo de encontro para a lógica de acumulação do capitalismo industrial. Ela se refere, em tradução própria, à uma comunidade de referências, em que há relações não hierárquicas, pois ocorre entre iguais.

Desta forma, Chase (2015) segue com um enquadramento de elementos dos mercados criados sobre a óptica do compartilhamento e cooperação. Definiu-se, para isso, a necessidade de explicar algumas regras gerais que a autora reconheceu, como de formação ou lógica econômica, tipicamente padronizadas nas sociedades capitalistas industriais. Desta forma, utilizou-se, na sua metodologia, um processo de comparação e exclusão para fazer algumas especulações sobre o tema:

> *While industrial capitalism evolved to put the corporation's survival at the center, the collaborative economy thrives by putting people at the center—both customers and suppliers. Even mainstream economists are recognizing that measuring success and value creation through monetary growth alone is insufficient. The Peers Inc paradigm, with its different structure and means of value creation, will play an important role in transitioning world economies to a new value system and a new way of measuring prosperity* (Chase, 2015, p.233).

Traduzido, assim, conforme:

> Enquanto o capitalismo industrial evoluiu para colocar a sobrevivência da corporação no centro, a economia colaborativa prospera colocando as pessoas no centro – clientes e fornecedores. Até mesmo os economistas tradicionais estão reconhecendo que medir o sucesso e a criação de valor apenas por meio do crescimento monetário é insuficiente. O paradigma Peers Inc, com sua estrutura e formas diferenciadas de criação de valor, desempenhará um papel importante na transição das economias mundiais para um novo sistema de valores e uma nova forma de medir a prosperidade (Chase, 2015, p.233).

Assim sendo, Chase (2015) argumenta sobre o que ela acredita ser uma das razões principais dos modelos de negócios da EC: o fato de eles terem ganhado corpo e destaque frente à observação de pesquisadores sobre a lógica central de funcionamento deste enorme sistema, uma vez que se atrai uma ideologia de produção e distribuição diferente dos propósitos de acumulação, como visto no capitalismo industrial. Ela pontuou, assim, que a Economia Compartilhada está "liderando a transição do capitalismo industrial para a economia colaborativa" (Chase, 2015, p.23).

A mudança que a EC produz, portanto, na economia, segundo Chase (2015), ocorreria de forma guiada, pois o modelo ajuda os indivíduos a encontrarem "abundância onde antes

havia pensar haver escassez" (Chase, 2015, p.23), motivando-se com as possibilidades de alavancagem na "capacidade de indivíduos e pequenos atores de experimentar, adaptar, iterar e evoluir em ritmo, escala e qualidade antes não possíveis de se imaginar" (Chase, 2015, p.23).

Chase (2015) fundamentou, também, sua pesquisa através da identificação sobre a base econômica, por trás dessa transformação, com busca da estrutura organizacional, assim como com análise do papel dos governos, pela ideia da economia compartilhada como fonte de democratização, gerando uma especulação sobre o que se deve esperar para o futuro e seus impactos, que derivam desse novo sistema. O compartilhamento, desta forma, funciona como ação orientada, pois é através dele que surge um modelo de economia que pode promover acesso aos indivíduos, pela disponibilização de bens e serviços compartilhados, promovendo a movimentação de ativos subutilizados, uma ideia que a autora buscou na pesquisa de Bauwens (2006).

Bauwens (2006), frequentemente, via que já se movimentava na sociedade a necessidade de transformação dos ativos excludentes (aqueles que atendem ao critério majoritário econômico, aquilo que é meu, não é seu) em inclusivos (com regras estabelecidas e divisão de custos, aquilo que é meu, pode ser de todos nós), funcionando como um rebate das abordagens tradicionais, estas que presumiam crescimento e desenvolvimento, através da acumulação de capital, com o modelo-padrão de crescimento apresentado por Solow (1956).

Nesse sentido, a transformação para um sistema de cooperação econômica poderia ser encaminhada, se houvesse um grande empenho das comunidades na adoção desses comportamentos que usam o compartilhamento, para evitar que o desperdício produtivo, gerado em modelos de acumulação, começasse a ser desenvolvido. Assim, Chase (2015) vislumbra que as mudanças da conta da Economia Compartilhada poderiam transformar o mundo naquele lugar em que todos querem viver, sendo ele um lugar "sustentável, equitativo, próspero e cheio de potencial" (Chase, 2015, p.24). Como parâmetro de comparação, Castells (2019) diz mais a respeito de toda a diferença de análise cabível, argumentando que as práticas da Economia Compartilhada parecem:

> Ser os arautos de novas formas de organização econômica a materializar a cultura da economia. Nós não sabemos o que elas serão. Mas nós sabemos - pelo menos eu sei - que a marca registrada corrente do capitalismo informacional global irrestrito é insustentável econômica e socialmente (...) E embora não conheçamos os contornos precisos do nosso futuro, se estivermos atentos à criatividade das práticas alternativas que estão surgindo da crise, saberemos que outra economia é possível" (Castells, 2019, p. 248).

Uma outra referência recorde em citação, conforme dito, é de Bostman e Rogers (2010), com semelhanças e diferenças em relação à Chase (2015). No entanto, se esta última realizou uma abordagem mais interligada na ótica da oferta, naqueles que têm um conceito que se aproxima da ótica do consumo, os autores, na verdade, aparecem como a referência com maior número de citação em pesquisas do Google, quando se filtra o tema "economia compartilhada".

Bostman e Rogers (2010) procuram, assim, explicar o compartilhamento por meio da definição de consumo colaborativo, buscando-se, seletivamente, organizar pontos que fundamentam como a "a economia compartilhada é uma ideia que veio para ficar, mas o que ocorreu ao longo do caminho foi uma fragmentação da compreensão do que essa economia realmente é e o que não é" (Bostman; Rogers, 2010, p. 1). Compartilhar, segundo eles, precisa ter suas interpretações atualizadas, já que "os significados das palavras podem mudar, à medida que nossa aceitação cultural de ideias é reformulada" (Bostman; Rogers, 2010, p.17).

Quando não havia um acelerado avanço tecnológico, proporcionado pelos meios de inovação, em geral, a ação de compartilhar dependia de uma rede próxima, como explicam Bostman e Rogers (2010). Assim, a partir do momento em que ela se formava, assim como à medida que as pessoas criavam as condições materiais de estabelecer conexões físicas, podiam, portanto, compartilhar dentro desta rede entre si. Atualmente, a rede está constantemente "redefinindo seu escopo, significado e possibilidades". Essa rede é, obviamente, a Internet" (Bostman; Rogers, 2010, p.67). Opinião semelhante a outros autores aqui já citados, como Castells (2019) e Abramovay (2016).

As confluências de desenvolvimento tecnológico, aliadas às culturais, aparentam ter tornado possíveis as mudanças e incorporações de valores sociais, como cooperação e compartilhamento. "O compartilhamento e a colaboração estão acontecendo de maneiras e em uma escala nunca possível, criando uma cultura e economia[60] do que o meu é seu", argumentam Botsman e Rogers (2010, p. 67). Alguns autores, como Quattrone *et al.* (2018), questionam esse ponto de vista. Eles utilizam o estudo empírico, cobertos de estatísticas de grandes corporações, como símbolo da atual economia compartilhada. As amostras desses autores foram retiradas de uma das maiores redes de plataforma compartilhada dos dias atuais, o AIRBNB. Eles chegaram a expressar:

> O manifesto da economia compartilhada enfatiza o compartilhamento de recursos subutilizados como um meio de construir comunidades mais fortes, no entanto, recebeu fortes críticas que afirmam que esses mercados são todos sobre acesso em oposição a compartilhamento, e

[60] Grifo próprio.

> que os consumidores estão atrás de valor utilitário, em oposição ao social (Quattrone *et al*., 2018, p. 668).

Essa é uma discussão recorrente, pois a EC vem sendo vista como uma forma que pode aumentar, e, não diminuir o "descontentamento com as relações econômicas desequilibradas do capitalismo" (CAPOZZI *et al*., 2018, p. 7). Esse debate se solidifica, como relatou Zanatta (2016), pois "alguns pesquisadores não definem esse modelo como economia de compartilhamento, mas, sim, como capitalismo de plataforma" (CAPOZZI *et al*., 2018, p.13).

Todavia, para adentrar nas referências que consideram a EC e os modelos de aplicativos *on demand,* é necessário, ainda, estabelecer outros pontos teóricos sobre compartilhamento e suas associações às questões econômicas, como a ótica de compartilhamento e virtualização, em trabalhos da ciência da computação. Eles também têm contribuições relevantes, portanto, de serem observadas.

b) Tratando Compartilhamento na Computação

Neste último campo, compreende-se a contínua investigação sobre como os elementos que constituem o compartilhamento, em suas várias formas, incluem debates em diferentes abordagens, que vêm se conectando, particularmente, pelo interesse em observá-los, diante de questões possibilitadas pela inovação, pela ação de avançadas tecnologias de comunicação e pelo processamento, cada vez mais direcionado, da transmissão de dados entre usuários e gestores de tráfego.

Assim, foram investigadas, primeiramente, algumas pesquisas da área da computação (Wittel, 2011; Jonh, 2013; Kennedy, 2016, 2018; Karger, 2017), destacando-se o reconhecimento ao objeto tratado e o contexto de fala do pesquisador. Por isso, muitas pesquisas se comprometeram em traçar subdivisões, destacando o papel central que o compartilhamento tem recebido nos espaços virtuais de plataformas digitais de interação social e comércio.

Certos pesquisadores, desta zona, defendem a aplicabilidade do conceito, por entender que existe uma infinita variedade de práticas a serem vinculadas ao "compartilhamento virtual". Assim, desde que se façam as ponderações corretas para o tema e a aplicação do conceito, defende-se que esse não será um problema para possíveis classificações (Kennedy, 2016; McLaren e Agyeman, 2015).

A área da ciência da computação e do sistema da informação lida com estudos teóricos movidos em conjunto com métodos comparativos, aplicando a teoria ao uso efetivo nos

produtos que são lançados no espaço virtual, para apresentar-se seus resultados sobre as ideias de compartilhamento, cultura de código aberto e trocas econômicas (carregando os ganhos embutidos nas práticas). Wittel (2011), por exemplo, mostra que o ato de compartilhar atende à duas dimensões distintas: está entre compartilhar, o ato realizado como uma interação pessoal com outros conhecidos, assim como compartilhar como distribuição de dados com desconhecidos.

Kennedy (2016), por sua vez, aprofundou as bases epistemológicas sobre os limites do compartilhamento, situando-a em um trabalho que caminha junto às ideias de cultura de código aberto e de redes, com *hackers*, plataformas de mídias sociais e *softwares*. Ele argumenta, assim, que há um excesso de vazão em algo imaginário, quando se lida com essas questões, e destes entendimentos acabam por ser difundidas, de forma equivocada, algumas inverdades. Essas questões ocorrem exatamente porque houve uma apropriação de "valores sociais positivos associados a entendimentos comuns de compartilhamento, como comunidade, generosidade, valores compartilhados de cooperação e participação" (Kennedy, 2016, p.3). Essa é uma opinião que, conforme é mostrado em seguida, assemelha-se ao que desenvolveu Banet-Weiser e Castells (2019), apresentando-se mais sobre a cultura digital e estes novos modelos da EC.

Segundo Kennedy (2016), deve-se destacar, ainda, que as práticas de compartilhamento cometem abuso ao destacar valores puros e imaginários quando não houve um confronto de "fronteiras com outras teorias sociais de troca". Esse fato favorece, assim, uma posição para elas, considerando que não foi suficientemente estabelecida e aplicada. Ele ressalta: "nem o próprio conceito foi criticado de forma adequada" uma vez que para isso "uma estrutura para uma teoria do compartilhamento é necessária" (Kennedy, 2016, p.3).

Visando contribuir com a temática, Kennedy (2016) projeta a identificação de três diferentes perspectivas: "o compartilhamento como uma economia impulsionada pelo capital social; compartilhamento como um modo de distribuição em escala; e o compartilhamento como um local de intensificação social" (Kennedy, 2016, p.3).

As poucas seleções acima, consideradas como multidisciplinares, discutem o conceito de compartilhamento e aplicabilidade diante da EC, reforçando como pode haver diferentes áreas mostrando coisas semelhantes, com que seguem jogos de linguagem diferentes. Quando se construiu o item 4.1, sobre a teoria desenvolvida por Wittgenstein (2000), pensou-se em mostrar, neste trabalho, que, embora a ação social "compartilhar" tenha sido contextualizada em diferentes áreas, com diferentes objetivos e interesses, nota-se que ela está, à toda hora,

direcionada aos efeitos de um mundo digital em transformação, pois atinge, de muitas formas, as sociedades e as pessoas.

Qualquer cidadão que vive, até mesmo nos locais mais remotos, nos dias atuais, pode ser capaz de experimentar, direta ou indiretamente, as consequências do atual avanço tecnológico digital, em seu mundo material ou virtual, essencialmente, das práticas econômicas que vêm sendo desenvolvidas. São dimensões, assim, que ultrapassam até o mais comum de uma ação humana: diferente não é parte do compartilhamento, que tem ganhado ressignificações e aplicabilidades diversas diante destas novas questões.

O levantamento teórico deste item 4.3 foi destrinchado em três grandes partes, que se referem à áreas de atuação da pesquisa: uma vertente sociológica, outra mais próxima da análise econômica e uma terceira que avaliou outros campos diversos, como a computação. Apresentou-se, com o objetivo de mostrar como as referências bibliográficas têm tratado a relação sobre sociedade, economia e compartilhamento, mediante seus objetivos de trabalho.

A metodologia da escolha dos trabalhos pesquisados foi definida, tendo por base, primeiramente, uma revisão de artigos, reportagens e livros que mencionam a associação desses três elementos citados, independente da área de pesquisa. Com isso, um roteiro foi traçado, tendo sido separados até chegar ao conjunto majoritário de trabalhos, continuamente citados uns pelos outros, buscando-se chegar aos mais diferentes fatos, que podem falar sobre as motivações existentes na ação de compartilhamento das relações humanas.

Todavia, esses posicionamentos geram o questionamento do porquê a Economia Compartilhada está tão associada às plataformas tecnológicas inovativas, que causam a extensão desses modelos de negócio, principalmente, a se replicar de uma localidade para outra, mesmo sob a revelia de padrões institucionais de entrada no mercado, usados como mecanismos de regulamentação dos serviços ofertados, seja por leis normativas ou pelas regras de mercado. Eles têm, assim, se multiplicado, como mostram os dados colocados no próximo bloco.

Observou-se, ainda, que, das críticas existentes neste trabalho, algumas foram diferidas à expansão irrefreável desse tipo de economia, associada à questão do acesso virtualizado e da não-regulamentação (ou reconhecimento de categorias). Como o trabalho, a veracidade da cooperação, o cálculo do risco e a indução do risco foram analisadas. Isto ocorre porque, na atualidade, como propôs Slee (2019), “definições precisas não servem para muita coisa quando falamos sobre algo tão fluido e volúvel como a Economia do Compartilhamento” (Slee, 2019,

p. 16), por isso, é necessário "estabelecer alguns limites em torno do assunto para manter coerência".

Dentro destes limites, esta tese pontuou como muitas das práticas de compartilhamento, mesmo que confusas nas possibilidades de identificar a motivação concreta, racionalmente econômica ou não, têm sido envolvidas por questões comerciais em contextos de virtualidade. A atuação de novos modelos de negócio *on demand* se canalizam no discurso do compartilhamento e inovação tecnológica para oferecer soluções, modificar formas e induzir/acelerar comportamentos, adentrando nas sociedades, também fazendo parte dos caminhos abertos pela EC, mesmo quando definidos, à parte, como o capitalismo de plataforma (Abramovay, 2016).

4.4 NOTAS TEÓRICAS SOBRE "COMPARTILHAR"

Popper (2006) ponderou "nós criamo-nos a nós mesmos através da invenção da linguagem especificamente humana" (Popper, 2006, p.11). Os objetos do compartilhamento usados para desenvolver atividade econômica não são novidade, já que foram criados pelo sentido e pela linguagem há muito tempo. Todavia, o contexto atual apresenta a evolução de elementos e da técnica, que, conectados com muitos fatores, agem para modificar a realidade da vida social, como propõe Lévy (2003).

Nesse sentido, a definição e sistematização desses processos vem também das tentativas de redução da confusão conceitual, que eles produzem. A principal está, assim, em achar uma compreensão coerente da palavra "compartilhamento". As notas teóricas desses pontos foram incluídas para provocar uma reflexão sobre como esse termo é capaz de reproduzir abordagens "antológicas", dadas em diferentes épocas.

O significado de compartilhar, segundo a coleção de teorias abaixo, não pode ser avaliado, principalmente, mediante a compreensão que o termo desconexo, ou seja, não pode ser discutido dentro de limites determinadamente fixos, pressupondo-se que ele deveria ser observado, diante das expressões linguísticas construídas, com objetivos específicos de comunicação.

a) Compartilhar nos Limites dos "Jogos de Linguagem"

Wittgenstein (2000) discorre sobre "jogos de linguagem" e, neste sentido, o compartilhar, pressupõe-se que ao seguir as regras propostas pelo autor, em que determinados termos só podem ser devidamente compreendidos se considerado o somatório das normas que agem para ditar o seu uso. A linguagem dessa palavra, então, seria guiada por regras de constituição, cujo significado adquirido não está exatamente na sua imputação a um objeto, mas pelas regras que norteiam o seu perfeito funcionamento.

O significado de uma palavra, portanto, discorre Wittgenstein (2000), pode variar de acordo com o contexto e o propósito com que a palavra está a ser utilizada. Seguindo estas orientações, qual seriam os contextos atuais para que o termo "Compartilhamento" venha sendo atrelado a modelos de mercado e economia?

Se tal teoria foi aceita para explicar, tem-se que a palavra compartilhar só poderia ter seu significado compreendido quando aplicado em consideração à determinado enredo. As considerações da teoria dos jogos de linguagem, quando aplicadas ao uso do termo compartilhamento, como forma de provocar ganhos, imprimem a ideia de modelo de comportamento econômico, ou seja, uma forma de representar comportamentos dos agentes, que podem estar ligados a decisões racionais ou não, e às variáveis que os gatilham. Os resultados a considerar dependerão, em partes, do nexo.

Logo, quando a linguagem, como mostra a teoria de Wittgenstein (2000), assume um caráter prático, utilizado para fins objetivos, as expressões linguísticas podem ser utilizadas em uma trama falante e ouvinte, possuindo constante interação e empregando tais expressões, com um objetivo determinado. "Compartilhamento", por exemplo, tem aparecido na literatura científica social para tratar de "descrever um modelo de negócios influente e competitivo que não é mais uma tendência de nicho, mas está se tornando um modelo relevante e difundido para ambos atividade social e econômica" (BARSONY, 2017, p.146).

Outrora ele seria definido como uma antiga norma social intrínseca ao comportamento humano, e, ainda, como uma forma comunicativa de transmitir conhecimento, facilitada pelo uso de tecnologias sociais, e, na oportunidade, uma forma de expressar a divisão de situações cotidianas entre pessoas, que partilham das suas vidas com outras pessoas, ocasionando, em determinadas vezes, rompimentos em relacionamentos e reputações (Kennedy, 2018). É aplicado, então, às questões teóricas aqui relacionadas, que o contexto se delimita na compreensão sobre o compartilhamento oferecido por Barsony (2017), acima citada, pois

utilizou uma base relativa à trocas e ganhos, para expressar a característica intrínseca ao modelo econômico de compartilhamento de bens e serviços.

Comportamentos associativos, assim, de contextos e palavras, como o que executou Barsony (2017), geram críticas sobre como o uso correto do termo compartilhar, alguns apontando ser equivocado, utilizam atividades econômicas. Se for ponderada, no entanto, a teoria de Wittgenstein (2000) sobre contextos, não haveria por que subjugar um entendimento de um ponto de vista sobre o outro, uma vez que tudo depende dos objetivos específicos de quem está utilizando a linguagem, desde que isso não fuja às regras do jogo de linguagem.

No caso específico da economia do compartilhamento, devido à uma atualizada ampliação do termo, observou-se que o termo "compartilhamento", pelo mérito de significado, tem provocado confusão e descrédito para muitas classificações (Kennedy, 2016). O fato de "Compartilhar" ter-se juntado ao termo "economia" tem, na academia, exercido lacunas conceituais, muitas delas, sobrepostas ao imaginário do pesquisador, ao discorrer sobre o problema que isso implica, atualmente.

Embora esse argumento tenha sido muito argumentado, nas perspectivas dos próximos pontos abaixo relacionados, esta tese apresenta a ideia de que elas podem surgir a partir de duas importantes questões: (1) ao significado linguístico desta palavra na literatura antiga associada a comportamento socioeconômico; e, também, (2) a sua aplicação dentro de um contexto que a confunde.[61]

b) Compartilhar na Teoria de Mauss e Prince

Todavia, os aspectos da atualidade não são os únicos a causar entendimentos diferentes ao termo "compartilhamento". O debate literário a seguir mostra como o conteúdo desperta o interesse acadêmico há décadas, e, mesmo assim, não se chega ao consenso. O debate atual tem raízes, e isto é o que mostra os três pontos descritos a seguir.

1) Iniciam-se essas considerações, que servem à pesquisa, definindo algumas compreensões de antigas práticas de comportamento humano, mostrando as partes que denotam a estranheza dos temas. Elas são adotadas, assim, a fim de construir um guia para a compreensão da complexidade, ao tentar-se determinar motivações humanas comportamentais, discutidas através de intérpretes e simbologias, em conjunto do tema de compartilhamento social. As obras de Mauss (2012) e Prince (1975) são, assim, utilizadas dentro de um diálogo

[61]No caso atual, ela pode ser confundida pela ideia de uma cultura de compartilhamento digital, conforme narrado nos pontos à frente.

teórico controverso, advindo de pesquisas do campo antropológico, dadas para antecipar as dificuldades citadas nos trabalhos avaliados, nesta pesquisa. Em geral, ele se relaciona com definições conceituais sobre o fenômeno da economia do compartilhamento.

2) Mauss (2012) desenvolveu um método comparativo para estudar antigos grupos primitivos. Neste trabalho, apresentaram-se teorias que ponderavam sobre os princípios de compartilhamento, dados pela reciprocidade. Seria possível que algumas ações humanas fossem vistas como espécie de fenômenos sociais "totais"? O autor ponderou que há uma sequência de ações formando um conjunto de fatos muito complexos, determinantes de padrões. Definindo, assim, três ações: dar, receber e retribuir, em que o autor analisou a troca de objetos e sentimentos. Elas estariam, assim, relacionadas à ações cobertas por uma "obrigação de retorno" subjacentes. Segundo o autor, dar presentes é uma condição que se manifesta, pois, ao indivíduo, que ignora a ação (sem retornos), implica-se a desaprovação social e perda de prestígio.

As dádivas, conforme definiu Mauss (1974), abrem espaço para analisar e confrontar as motivações estabelecidas nas relações humanas no seio social, incluindo as econômicas. Elas levam para a compreensão sobre o princípio da reciprocidade, que o autor considera a base de construção das civilizações. Ele conduz:

> Existe aí um enorme conjunto de fatos. E fatos que são muito complexos. Neles, tudo se mistura, tudo o que constitui a vida propriamente social das sociedades que precederam as nossas — até as da proto-história. Nesses fenômenos sociais "totais", como nos propomos chamá-los, exprimem-se, de uma só vez, as mais diversas instituições: religiosas, jurídicas e morais - estas sendo políticas e familiares ao mesmo tempo —; econômicas — estas supondo formas particulares da produção e do consumo, ou melhor, do fornecimento e da distribuição; sem contar os fenômenos estéticos em que resultam esses fatos e os fenômenos morfológicos que essas instituições manifestam [...] E, como constataremos que essa moral e essa economia funcionam ainda em nossas sociedades de forma constante e, por assim dizer, subjacente, como acreditamos ter aqui encontrado uma das rochas humanas sobre as quais são construídas nossas sociedades, podemos deduzir disso algumas conclusões morais sobre alguns problemas colocados pela crise do nosso direito e da nossa economia (MAUSS, 1974, p.51-53).

O tema compartilhamento afetivo, tratado por Mauss (2012), concentra o foco investigativo em buscar a essência e os mecanismos envolvidos no desenvolvimento de valores sociais dos compartilhamentos. Faz isto em função de sentimentos como a reciprocidade, ou a generosidade, a distribuição ou/e a caridade. Ao tatearem-se tais civilizações antigas, em busca de evidências destas, entende-se como o princípio norteia qualquer tipo de comportamento.

3) Prince (1975) analisou materiais também pertinentes, discorrendo sobre uma linha de investigação sobre reciprocidade e compartilhamento, de um jeito diferente. O autor

propôs que "a reciprocidade é um padrão de troca racionalista e igualitário que provavelmente nasceu de sociedades organizadas em bandos, contudo o compartilhamento, em essência, é ainda mais fundamental e provavelmente nasceu das primeiras sociedades hominídeas" (Prince, 1975, p.6).

O termo compartilhar e seus possíveis padrões foram aperfeiçoados pela teoria de Prince (1975). Segundo o autor, o compartilhamento, como modelo de comportamento, denota uma antiguidade maior que a compreensão, assim como uma ideia despendida de reciprocidade. Em contraponto à Mauss (2012), sua visão se diferencia por acreditar-se que há questões sobre tipos de recompensas esperadas nas ações de compartilhar, por serem universais, que permanecem até a modernidade.

Prince (1975) reconhece que, apesar de inconscientes nas sociedades, as questões relativas ao compartilhamento seriam aperfeiçoadas se fossem debatidas com os termos e aplicações ajustadas. A ausência da percepção de que "o compartilhamento é caracterizado pela atitude de que cada pessoa fará o que for apropriado, não por uma expectativa de retorno equivalente como em reciprocidade" (Prince, 1975, p.7), mas porque levou a linguagem e a análise do compartilhamento a serem pouco desenvolvidas. Ao refinar o entendimento do termo compartilhamento, a partir de algumas diferenciações, o autor consegue encontrar o nexo que o interliga à um tipo de comportamento econômico.

Há, sempre, um comportamento que busca um ganho no ato de compartilhar, e esta é a proposta que diferencia Prince (1975) de outros autores. Ele pondera, assim, que há a existência, em muitos grupos não civilizados, de um motor de padrões de trocas, produção e consumo, pois estes são movidos por ganhos. Assim, estes precedem a ideia de reciprocidade, em agrupamentos primitivos.

O método estabelecido por Prince (1975) seguiu, a partir de estudos bibliográficos e comparativos, construídos para delimitar a superficialidade das questões de compartilhamento com que muitas pesquisas antropológicas lidavam, ao longo do tempo, incluindo os termos propostos por Mauss (2012). A hipótese se estabeleceu ao concentrar que o ato de compartilhar atuou em antigos povos, exatamente, como um conector das chamadas economias íntimas.

Prince (1975), desta forma, compreende que compartilhar é um comportamento econômico subjacente às relações familiares, primitivas e grupais. Ele explicou, ainda, que o próprio termo economia (*oikonomia*), sofreu uma desconfiguração ao longo do desenvolvimento do conhecimento. Assim que, segundo pesquisa, no original grego o significado, desse termo, fala sobre a "administração doméstica".

Neste sentido, Prince (1975) enxerga a economia como um conceito dinâmico operado para definir o sistema de trabalho das pessoas ocupantes de uma casa (família), com a ampliação e dimensão dos sistemas sociais que passou a ser "aplicado de forma útil a fenômenos de escala maior, como empresas, cidades e estado" (Prince, 1975, p.3).

A economia da família em si, assim como as implicações econômicas relativas ao sexo e a idade para a manutenção do lar, foi, segundo Prince (1975), negligenciada em relação à aspectos não tão antigos, como reciprocidade, mas que podem ser analisadas, diante deste entendimento. Nesta condição, "o compartilhamento é um sistema de alocação intimamente relacionado à natureza biológica do homem" (Prince, 1975, p.6), e, portanto, deveria ter sido aplicado às relações, mesmo aquelas que apresentem ganhos como expectativa, pois é assim há um longo tempo.

Outra conclusão da pesquisa de Prince (1975) presume que "compartilhamento nasce de contextos sociais com um alto grau de responsividade mútua, mas que nem sempre precisa envolver 'intenções conscientes'" (Prince, 1975, p.6), como a reciprocidade. Portanto, compartilhar é, em sua percepção, "a forma mais universal de comportamento econômico humano, distinto e mais fundamental do que a reciprocidade" (Prince, 1975, p.3), pois envolve aspectos, tanto de um comportamento racional como emocional.

Para explicar as conclusões da pesquisa de que o compartilhamento é, primeiramente, um comportamento econômico que fora identificado em famílias primitivas e em suas economias íntimas. Prince (1975) relata sobre os grupos de caçadores e de pequenas comunas, em que se pudera observar, pelas pesquisas antropológicas, tais aspectos, mesmo que estes, constantemente, tenham sido ignorados, justifica o autor:

> Muitos cientistas sociais reconheceram a necessidade de descrições e análises de economias íntimas, mas como estes comportamentos estão " intricados" de tal forma em outros comportamentos acharam muito difícil a separação. Em vez disso, tendemos a nos concentrar em instituições de caráter mais completamente econômico. Esse preconceito por instituições obviamente econômicas nos afastou das economias íntimas e das sociedades simples de caça e coleta, onde as famílias e outras economias íntimas são as instituições econômicas dominantes[62]. Essas orientações distorceram nossos pressupostos teóricos no sentido de pensar que reciprocidade e redistribuição são os modos mais simples de alocação econômica. Quando revisamos a literatura sobre coisas como a divisão do trabalho, percebemos que existem bases mais fundamentais para a alocação econômica (Prince, 1975, p.4).

Na visão de Prince (1975), compartilhar é, na essência, um comportamento econômico, e, portanto, sempre terá grande peso social. Esse redirecionamento sobre a ação de

[62] Livre tradução e grifo próprio.

compartilhamento ajudou a entender outros contextos em que, aparentemente, não há nenhuma recompensa ou vantagem econômica relativa à ganhos, mas que se transmite, à medida que é usada, sob a ótica de analisar, outras concepções com outros parâmetros, como o olhar das relações de troca motivadas por reciprocidade ou redistribuição. Logo, "os padrões particulares de interdependência pessoal influenciam significativamente os padrões de produção e distribuição" (Prince, 1975, p.4). A teoria da economia íntima é o fundamento do ganho.

O que apresentou Prince (1975), trata em compreender que o véu sobre compartilhamento, requerido sobre a essência da motivação em compartilhar, não é uma ação puramente social, nem puramente econômica, mas motivada por ganhos que se mesclam, que foram subjugados pelo caminho de apropriação que a linguagem possui. O cenário construído pelo autor mostra, assim, que a ação compartilhar encontra conexões contextuais para formar um elo sensível entre o econômico e o social, que não deva ser separado em partes, mas analisado sobre uma base mista.

4.5 ECONOMIA COMPARTILHADA *ON DEMAND*

Estudos sobre inovação e tecnologia são recorrentes na história da Sociologia, como argumenta Trigueiro (2009). No entanto, existem agora novos cenários e novas formas com que ela atua. O compartilhamento social está envolvido por este cenário tecnologicamente modificado. Por isso, o debate não precisa se fundar sobre essa condição ser algo verdadeiramente ameaçador e restritivo, tão pouco deve-se focar se ela é, em si, algo emancipatório para a humanidade e seus sistemas. Há inúmeros fatores imprevisíveis que têm tornado o caminho não linear. Explicar esses aspectos foi um dos objetivos desta quarta parte do capítulo: o próximo é jogar luz em ideias que possibilitem um entendimento, no mínimo, coerente para as atuais questões, que se sobressaem à complexidade conceitual.

Assim, reconhecer para afirmar. A EC, nos termos atuais, não é uma realidade independente. Ou seja, ela é forjada por contínuos e complexos processos que envolvem decisões, nem sempre racionais, marcada por diversos conflitos, possibilidades múltiplas de realização, dependentes de fatores estruturais, bem como do próprio modo como os conflitos instaurados se resolvem, dentro de um tempo e espaço que não se limita à territorialização, como qualquer outro fenômeno que envolva inovações e tecnologia (Trigueiros, 2009). A argumentação dessas questões foi, assim, pontuada no capítulo III.

O crescente interesse que se manifesta no entendimento sobre a modalidade de compartilhar, enquanto atividade econômica, ganhou força diante desses novos desafios, pela compreensão do envolvimento de novos elementos, assim como o compartilhamento de ativos intangíveis, seja na ressignificação do papel dado aos ativos tangíveis ou dos ganhos notadamente obtidos com coisas subutilizadas, de forma eficiente e rentável ao planeta (Görög, 2018). Logo, isso se expandiu, e alguns pontos foram imprescindíveis para esta condição, como é destaque à frente.

Hossain, (2020), assim como Schor e Vallas (2021), recentemente, destacaram alguns elementos que pudessem contribuir para uma narrativa mais alinhada com a prática social vista nesses mercados de aplicativo. A primeira consideração, assim como na discussão econômica (Chase, 2015), fala sobre a manutenção do desajuste nomenclatural generalizado, à respeito do termo compartilhamento e a ação que ele sugere, em relação ao tipo de negócio que ele possui. Esse desajuste pode ser observado, por exemplo, com uma pesquisa no google, tendo referência nos "aplicativos de compartilhamento". Nela, podem sugerir-se cerca de 23.200.000 resultados em 49 segundos. Se a busca for filtrada para "aplicativo de compartilhamento de carona", os resultados caem para 113.000 mil, e, se, ainda, for ampliada para esses valores, são alterados para 16.200.

A primeira conexão busca, então, o termo compartilhamento desajustado de um contexto específico, por isso, irá apresentar resultados ligados ao compartilhamento de arquivos, por exemplo. Porém, quando se aplica à um setor econômico, os elementos eram mais robustos. Dessa forma, os resultados começam a ser ligados ao conceito de Economia Compartilhada. Com mais algumas classificações, os modelos de negócio começam a aparecer, mostrando sua modalidade e tudo que for relativo a esse quadro, que irá aparecer na busca.

Isso ajuda tanto a compreender como tentar entender a EC, a partir do conceito de compartilhamento, em geral, quanto ativa toda sua complexidade, pois requer valores diferentes, que vão sendo construídos, teoricamente, a partir da percepção de uma área não coesa, preenchida por zonas cinzentas, mas, regularmente, associada à franca ascensão de modalidades econômicas, com particularidade de, nos últimos anos, ser representada por muitos aplicativos.

Dessa forma, não se deve negar que a Economia Compartilhada, em teoria, é uma expressão bastante significativa, nos tempos atuais. Cada setor e modalidade terá qualificações específicas, com regras definidas de acordo com a aplicabilidade contextual, como pondera Castells (2019):

> Da Espanha à Grécia, dos estados unidos à Austrália e a muitos países para além da nossa observação, vimos florescer múltiplas experiências de inovação na organização do trabalho e da vida [...] práticas que pavimentaram o caminho para uma economia compartilhada em rápido desenvolvimento em todos os domínios de atividades orientadas para a satisfação das necessidades humanas. Além disso, enquanto algumas dessas novas práticas econômicas parecem uma reação à incapacidade das operações econômicas convencionais de fornecer bens, serviços e créditos durante as crises, outras se tornam cada vez mais visível ao adotarmos um olhar mais amplo sobre a maneira como as transações econômicas evoluem em conjunto com a cultura, a tecnologia e as instituições em uma sociedade em rápida transformação (Castells, 2019, p.9).

A discussão que circunda a ideia dela, como uma antiga atividade na história da humanidade, só a reforça como diferente, exatamente por abrigar dimensões únicas destes tempos, algo que antes não era possível. Em partes, são estes elementos que fomentam e que contribuem para que, nos últimos doze anos, ela tenha sido uma pauta com tantos interesses envolvidos.

O compartilhamento de bens imateriais (como o conhecimento e dados), o aproveitamento de bens tangíveis subutilizados, já encontrava lugar nas atividades sociais. Todavia, os dados mostram que nunca aconteceram essas transações, com o volume atual. O relatório da PwC (2016) prevê que "em 10 anos, a economia compartilhada e os serviços *on demand* irão gerar cerca de US$ 335 bilhões em receitas - sobretudo em setores como hospedagem, compartilhamento de veículos, transações financeiras, peer-to-peer, plataformas de streaming de música e vídeo".

Os dados, contudo, trazem uma outra pauta, a qual pesquisadores têm se dedicado, que pode ser reconhecida como o capitalismo de plataforma (Abramovay, 2016), partindo de pressupostos, de que, as grandes empresas representantes da EC (como Uber, AIRBNB), nos seus devidos setores, são grandes fórmulas de acúmulo de fortunas. E, ainda, algumas pesquisas comparam a EC em confronto com a Gig Economy, um conceito explorado nas pesquisas que desejam "abarcar as diversas formas de trabalho alternativo, engloba desde a prestação de serviços por aplicativos até o trabalho de freelancers, podendo ser pensado como um arranjo alternativo de emprego" (Góes *et al*., 2021).

A Economia compartilhada, dos dias atuais, possui diferentes perspectivas e formas de abordagem, o que se dá pelo uso intenso de inovação e tecnologia, o que acelera resultados no comportamento do mercado. A sociedade brasileira, por exemplo, tem um mercado fragmentado pelo uso dessas atividades. Há uma notoriedade nos mercados, com a regulamentação do uso aplicativos de tecnologia no segmento de caronas compartilhadas, o que se estende à muitas outras práticas.

Como exemplo, a Lei nº 13.640/2018 de 26 de março de 2018, que "altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros", apesar de beneficiar aplicativos do setor do Uber, acabou por permitir que outras empresas também fossem cobertas pelos mesmos benefícios, mesmo que estas não façam parte do mesmo segmento municipal (BRASIL, 2018). A explicação sobre esses pontos é ampliada no capítulo 5.

O livro, coordenado por Castells (2019), traz avanços da análise sociológica, nesse sentido, ao reunir diferentes trabalhos que traçam um diálogo, relacionam e reconhecem a existência de diversos modelos considerados da pasta da EC, diante de suas diferentes práticas econômicas, ressaltando sua importância em construções sociais, relacionada às ações humanas que não são predeterminadas.

Kallis (2019), um dos autores, ponderou que práticas alternativas econômicas, citando algumas da EC, não representam, ainda, uma mudança sistêmica. Ele presumiu que as mudanças (econômicas) são coevolutivas, porque vêm de um acúmulo de transições para novos equilíbrios. Logo, a transformação que vem ocorrendo é parte institucional, advinda de "uma adaptação mútua de sistemas tecnológicos, de crenças, produtos ou de consumo" (Kallis, 2019, p.69). O autor construiu, assim, seis ideias-chave para lidar com práticas de uma nova economia, que não surge de maneira coordenada, mas que possui um o princípio central, sendo ele "o excedente e não a escassez" (Kallis, 2019, p. 56).

O avançar desse movimento na sociologia, conforme mostrado neste capítulo, sofre com a pulverização do tema e dos resultados obtidos na aplicação de suas atividades, embora, nos dias atuais, ele tenha ganhado mais força do que o período até 2018. Tornou-se possível, assim, encontrar análises da pasta da sociologia econômica, ao se construir repertórios conceituais que abraçam o tema, como o trabalho de Kallis (2019).

a) Buscando Particularidades à atual Economia Compartilhada

Para tratar do mercado da Economia Compartilhada, nestes tempos, distinguiu-se a notoriedade que ela ganhou com seu desenvolvimento no espaço virtual, dada pelas plataformas *on demand*. Foi necessário aproximá-la deste eixo, exatamente para distinguir suas propriedades.

Com o desafio, é preciso mapear o processo de demarcação das construções sociais envolvidas nos debates dos mercados, priorizando aspectos como a formação de confiança,

legitimação de novos negócios, processos de regulamentação em contextos disruptivos, conflitos sociais, ou seja, apreciando-se os elementos envolvidos na formação da oferta de serviço dessas plataformas *on demand*, tecnologicamente virtuais, ainda que os serviços oferecidos possam ser físicos.

Logo, elas seguem o modelo de economia de compartilhamento, porque são definidas pelo encontro de indivíduos, que, como definiu Abramovay (2016), possui o contato facilitado para oferecer determinado recurso, entre os que precisam de algo e os que têm algo a oferecer. Essas negociações são feitas pela plataforma e podem estar tanto nas mãos de grandes corporações, quanto nas mãos de outros pequenos e médios empreendedores.

Nesse aspecto, reside boa parte do conflito atual, pois a EC é compreendida como um modelo do qual deveriam ser compartilhados recursos que estão subutilizados, como por exemplo: "residências, automóveis, locais de estacionamento, aparelhos domésticos e até equipamentos industriais" (Abramovay, 2016, p.11), ou seja, "que gerassem uma oportunidade extraordinária para o uso e valorização de recursos antes ociosos" (Abramovay, 2016, p.11).

Conforme foi mostrado, existem diferentes áreas teóricas que estudam o tema da economia compartilhada, a pensar na contabilidade, administração, economia, sociologia e até na computação. Elas proporcionam, entre outros fatores, enquadramentos distintos. Isso representa que, cada uma delas, pode ter variadas formas de abordar a temática e não se trata de questionar essas proporcionalidades, mas de reconhecer os limites explicativos que cada uma pode oferecer.

A sociologia, por exemplo, passa por uma transição de perspectivas, em alguns dos seus campos, para tais pesquisas. As mais recentes mostram abordagens com viés alternativos, e que se mesclam entre campos emergentes ou de propostas recentes, visto nisso, as abordagens dos estudos da sociologia da internet e da sociologia digital[63]. Também, como já dito, há destaque em representantes que caminham entre a nova sociologia econômica. Nelas, se observa uma preocupação na reprodução de análises descritivas sobre a EC, enquadrando-a na forma como se observa diversos mercados, sob a ótica da construção social.

Ao descrever-se, nessas abordagens, a complexidade dos fenômenos que podem estar no véu, tanto da Economia Compartilhada, como em processos da pauta (*on demand* e uberização), a sociologia acaba por enfrentar certa dificuldade, como é descrito por Hossain, (2020) e Schor & Vallas (2021). As pesquisas exploratórias tentam dissertar sobre comportamento, às vezes, sem levar em consideração, que, como qualquer realização humana,

[63] A sociologia digital, contudo, com menor peso de referências neste trabalho.

esse modelo não representa algo fechado ou predeterminado, mas algo em que existem totais condições estruturais objetivas para mudança, e isso pode ocorrer por meio de alterações em qualquer um dos seus componentes. Por isso, a importância de discuti-los sob a luz de teorias e debates, principalmente, que não ignorem a percepção de elementos que são dados, ou outros que se encontram nas condições atuais, não podendo ser reconhecidos em outro momento.

Nos dias atuais, como foi mostrado nos trabalhos de Hossain (2020) e de Schor e Vallas (2021), todos aqueles que desejam lidar com um mapeamento sobre o tema da EC atravessam as zonas de inconstâncias teóricas e definições. Também se lida com uma área de mercado que se modifica rapidamente, acoplando negócios, que, muitas vezes, travam em um debate entre ser ou não, pertencente à pasta (Bredas e Peres, 2019).

A posição de Bredas e Peres (2019) pode ser analisada, diante de algumas dinâmicas de legitimação e regulamentação de alguns bens e serviços da pasta da EC, particularmente no Brasil. A argumentação apresentada, nos capítulos finais da tese, quando se mostram as dificuldades e conflitos vistos no campo das caronas compartilhadas, solidariamente, através de aplicativos. Por ora, pode-se supor que o desentendimento também faz parte do que permite a atuação de alguns desses mecanismos de inovação, podendo ser nos mercados regularizados, como no caso do TIP.

Se o compartilhamento for, dessa maneira, compreendido como uma ação primária, existe, então, a possibilidade de sua aplicabilidade, por meio de modelos de negócio inovativos, sendo aquilo que o torna uma atividade capaz de gerar ganhos, podendo ser econômicos para alguns dos agentes envolvidos (como os intermediadores) e não econômicos (para os usuários), ou em ordens diferentes. Neste caso, a economia gerada é dinâmica, pois se modifica constantemente em função dos comportamentos dos seus agentes sociais, dados seus recursos disponíveis ou demais dimensões (econômica, política, tecnológica, cultural, histórica) em que estão imersos.

Logo, o compartilhamento é uma ação que coevoluiu ao longo das práticas humanas e de suas possibilidades. Se, em muitas partes da história, ele poderia ser julgado como análogo a determinados valores e posições, atualmente, ampliou-se a capacidade destas formas, devido à expansão de diversos fatores. Atuando, por exemplo, junto à questões filosóficas que surgiram recentemente, por exemplo, da forma de diferenciá-lo filosoficamente em um contexto que a condição humana é confrontada pelo existência do espaço “real” e “virtual”, ou pelas práticas e técnicas que antes não existiam. Ou, ainda, pela ideia de comportamentos motivados por critérios avaliativos racionais ou não-racionais, impactando nas diretrizes de sociedades e

economias, envolvendo análises nas relações de trabalho, trocas de mercado, regulamentação, formas de acumulação e de riqueza.

Os trabalhos que Hossain (2020) e Schor E Vallas (2021), por exemplo, dedicaram-se a explorar, tratam do compartilhamento, em alguns exemplos da EC, que ocorriam pela intermediação de plataformas virtuais, interligando pautas, como produção, consumo e relações trabalhistas entre os agentes sociais, níveis de acesso e transmissão de informação[64]. Esse último *script* combina com as propostas filosóficas de Lévy (2003) sobre a compreensão do virtual, para o qual "a informação e o conhecimento, de fato, são doravante a principal fonte de riqueza" (Lévy, 2003, p. 33). Nesse caso, a geração de valor está combinada pelo uso de ativos intangíveis, ou seja, não possui uma composição física e não-monetária[65]. Ainda, pela junção deste aos demais elementos envolvidos, como indivíduos, bens, mercado e as relações que essa combinação possa estabelecer.

O exemplo de análise acima é de uma construção analítica sobre os modelos de inovação da EC, algo que vai muito além da mera discussão conceitual ou da análise econômica de distribuição e utilização, a partir de dados colhidos. Como destaca Abramovay (2016), "os dispositivos rastreiam de forma precisa os participantes da operação" (Abramovay, 2016, p.12), desta forma, observa-se algo inédito: "o estabelecimento de confiança entre pessoas que nem sequer se conhecem" (Abramovay, 2016, p.12), intermediada por sistemas abstratos e a relação com os riscos que nelas incorrem (Giddens, 1991).

Castells (2019), recentemente, abordou sobre o tema, revelando um contexto cultural em que são determinantes para tais questões evoluírem. Ele fala sobre o poder das tecnologias informacionais e instituições, principalmente, para condicionar práticas econômicas em momentos de crise, como a que ocorreu em 2008, um dos principais motivos por ter eclodido o movimento da EC, segundo esse autor.

Para entender profundamente, como para Castells (2019), o cenário de eclosão da EC se relaciona também com transformações das últimas revoluções industriais (ou informacionais), em que foi preciso olhar aquilo que ele, habitualmente, denominou de "sociedade em rede" (Castells, 2006). Outros autores, como Masuda (1982), usaram nomenclaturas que definiram a Sociedade da Informação, referindo-se, assim, às sociedades

[64] A relação de precarização de trabalho, na pesquisa feita por Hossain (2020), foi uma das principais questões que os trabalhos avaliaram como tendo sofrido mais modificações devido aos percalços da existência destes fenômenos.

[65] Na teoria contábil considera-se que "a palavra intangível vem do latim tangere, ou "tocar". Os bens intangíveis, portanto, são bens que não podem ser tocados, porque não têm corpo. Mais formalmente, diz-se que os ativos intangíveis são incorpóreos (corpus = corpo)" (Hendriksen e Breda, 2009, p. 388).

pós-industriais, em que a informação e difusão torna-se um centro de poder. Apesar das diferenças, ambas se conectam referencialmente com essa ideia, sendo sobre uma nova estrutura associada com a eclosão de um novo modo de desenvolvimento capitalista de produção, assegurado pelo informacionalismo.

É preciso esclarecer que, historicamente, há outros períodos em que a comunicação global dita diretrizes para a evolução dos modelos de negócios de economias capitalistas globais, como a ascensão no século passado das grandes corporações financeiras mundiais, interligando, até os dias atuais, o comércio eletrônico de muitas nações (Giddens, 1991; Banet; Castells, 2019). Todavia, o processo atual conta com a evolução, tanto da comunicação e da informação, quanto da administração informatizada pelas suas ofertas de mercado.

E é, por tal, que se diz que há um risco quanto àqueles que monopolizam o poder da informação, no mercado, transformando o que poderia ser um "real compartilhamento entre pessoas" (Abramovay, 2016, p.12) em uma oportunidade de monopólio, fonte de lucros extraordinários. Os exemplos são, alguns dos negócios que têm adotado o controle da informação, com o potencial exponencial de administrar dados, tornarem-se o pilar do seu funcionamento técnico do modelo, não somente parte dele. Essa situação, por exemplo, pode ser apreciada por representações dos modelos da EC, constituídos por grandes corporações na dinâmica *on demand* (AIRBNB, UBER, BLABLACAR), que administram, com inovação e tecnologia, a relação de confiança e oferta de serviços entre os indivíduos, totalmente por plataformas virtualizadas.

Para a compreensão técnica, evidencia-se que a coleta e administração dos dados, nessas plataformas, alimenta-se da transmissão de informação dada pelo usuário, o que resulta no encontro entre os que desejam e os que ofertam os produtos, conectados pela Inteligência Artificial dos *softwares*. Todavia, presumir a respeito do mecanismo técnico mostra somente a lógica simbólica dos modelos de negócios, no geral, sabendo-se que a dinâmica social que envolve os usuários a legitimá-la não está somente nessa novidade.

É, assim, a tal forma da legitimação que este trabalho encontra espaço. Evidenciando que, nesse campo, residem as oportunidades de debate. O fenômeno da EC está dado, embora suas modificações e compreensões precisem ser ampliadas, o questionamento gerador de conflitos sociais se dá em respeito à natureza das legitimações, à forma e ao lugar que ela ocupa na sociedade.

Seguindo essa linha, logo, é possível observá-la como responsável por proporcionar um amplo debate na literatura, conforme se mostrou, ao envolver as diferenças de enfoque,

posições de campo e metodologias. Isto, até aqui, foi revisado, diante de muitas perspectivas teóricas, como elas se confrontam e se opõem, evidenciando, em um só tempo, o fenômeno e a complexidade em discussão, e, ainda, o relativamente peso que, nos últimos anos, ele ganhou, entre muitos autores que decidiram se dedicar com a problemática do conhecimento.

b) Componentes básicos à expansão das modalidades da Economia Compartilhada

Até aqui, foi possível compreender que a EC, a qual ganhou os campos de debate social e econômico, é, apenas, uma representação de modelo de economia que já se dizia existir. Isso ocorre porque, apesar de guardar algumas das características em relação às questões anteriores, o compilamento da nomenclatura "compartilha", junto ao sentido econômico, atendendo à jogos de linguagem dados em sociedades globais, modernas e virtualizadas.

Logo, a EC atual passou a ser ressignificada, mediante as próprias práticas humanas, que evoluíram, em contato com os recursos e estruturas dos determinados tempo e espaço da contemporaneidade. Assim, ocorreu que, até mesmo as mais simples práticas de compartilhamento, podem (e são) submetidas às novas inovações e tecnologias, dando à elas significados que se misturam no ciclo físico e virtual, o que aumentou sua capacidade de ser acessado, fora de um ciclo íntimo do mundo físico (Abramovay, 2016).

Quando praticado em conjunto com atividades econômicas, o compartilhamento social, nos dias de hoje, ganhou uma narrativa que participa de muitos diferentes mercados, encontrados tanto de forma local, mas, precisamente, destacado pelas corporações globais que não possuem terreno específico de atuação, ou seja, que virtualmente estão à níveis de uma economia global, promovendo a possibilidade de reformulações nos padrões de diferentes setores, como o hoteleiro e de transporte. Pode-se pensar, com tais pressupostos, que a economia compartilhada de um tempo pré-virtual foi um campo de comparação de raízes, mas que, atualmente, vem sendo totalmente ajustada à outra realidade de mudanças.

Das principais questões que regem a formação dessa realidade e das mudanças que promovem tais diferenças para a EC, promovidas com mais vigor, podem-se destacar a virtualização, que sedimenta os processos desta inovação, e, também, o impacto da capacidade do *marketing* e da publicidade gerada, com sua atuação no mercado. Os efeitos dessas aplicações ocorrem numa unidade, discorridos abaixo como componentes da EC, visto que eles

são essenciais para compreender sobre a amplitude de uma modalidade nova, associada à este tipo de economia: *no demand.*

A primeira aplicação é a virtualização, entendida como um componente motivacional. A segunda é a capacidade do *marketing*. Dado como um componente de inovações e tecnologias manifestas, age para modificar comportamentos, através de um conjunto de valores e expectativas, que se criam em torno da sua utilização. É manifesto porque, como propôs Trigueiros (2009), relaciona-se com o processo de estrutura de práticas de inovação tecnológica na humanidade, "formado pelas pressões e necessidades expressas por diferentes grupos sociais" (Trigueiros, 2009, p. 74). Elas resultam, principalmente, de conflitos de interesses, que como propõe o autor "estão representadas nas alternativas de escolhas humanas (...) da ação dos seletores (...) e do processo de disputas que se dá entre essas próprias alternativas)" (Trigueiros, 2009, p.75).

O compartilhamento atual, social e econômico vem sendo modificado na emergente evolução do fator virtual[66], está sendo a proposta de Lévy (2001). É válido ressaltar, como essas análises são tão abrangentes, que não se cessam apenas no diálogo sobre as transformações dos aspectos de setores tradicionais dos mercados, como explicaram Castells (2001) e Giddens, (2007). Elas alteram contextos sociais em sua totalidade, e, entre eles, percebe-se a economia contemporânea como "uma economia da desterritorialização ou virtualização" (Lévy, 2001, p. 31).

Olhando a configuração atual de sociedades globais, seria possível pensar nos mesmos resultados da economia compartilhada, se não houvesse a vinculação deles à componentes atuais, como inovações que se utilizam de acessos virtuais? Gansky (2011) escreveu um dos primeiros livros didáticos, em que falava sobre o futuro dos negócios. Nele, a autora expressou algumas percepções, entre elas, que a internet é o elemento que se tornou básico ao funcionamento dos novos modelos, com atividade econômica dada por compartilhamento.

No geral, Gansky (2011) ponderou que o uso constante de inovação tecnológica, em alguns modelos, havia avançado com a presença de uma rede de transmissão de dados imediatos. Permitiu, assim, o posicionamento de discursos sobre a excelência de aplicação dessa tecnologia, seja na atividade de compartilhamentos ou na construção de muitos números e indicadores. Os acessos foram construídos, em maioria, com as mídias sociais, e pela difusão de ideias que davam o tom de pessoalidade aos serviços, com promessas de que os indivíduos receberiam sobre a conveniência das mercadorias, vendendo o ato de acesso em troca da posse.

[66] Que, atualmente, é essencial nas discussões majoritárias sobre o andamento da economia compartilhada.

Esses elementos, citados Gansky (2011), e a narrativa da autora, podem ser questionados. O avançar da técnica e dos meios de comunicação em massa, como elementos impulsionadores de produtos, à exemplo, são entendidos por Baudrillard (1995) como dotados de signos, os quais, ele acredita, serem produzidos à base de uma realidade sem vertigem da formação de uma sociedade do consumo.

Baudrillard (1995) propôs, assim, que caracterizar a sociedade do consumo é "a universalidade do *fait divers* na comunicação de massa (...). As comunicações em massa não nos oferecem a verdade, mas a vertigem da verdade" (Baudrillard, 1995, p.24). Argumentos pertinentes, mas que também podem ser revisados.

Há pertinência quando se fala na massificação desses modelos, em que os objetos de consumo transmitem a mensagem de um discurso dominante. Mas essa não é a única posição possível, inclusive, como propõe Castells (2019), mesmo que alguns destes mecanismos possam repousar em contornos já existentes da economia capitalista. Muitas delas, como mostram novos estudos empíricos, atendem como práticas alternativas que se materializam por buscar "novas formas de vida econômica e de um novo modo de vida, menos vulnerável, (...) a satisfação da necessidade e o desejo de uma vida com significado se juntaram na busca de novas práticas econômicas, para além dos constrangimentos para fins dos mercados com fins lucrativos" (Castells, 2009, p. 241).

Castells (2019) observou que alguns dos modelos da economia compartilhada são relativos aos movimentos que outros modelos padrões de produção capitalista industrial tiveram, durante a crise que abalou o sistema financeiro mundial em 2008. Lévy (2003) também tem um ponto de vista que não sintoniza com a postura de Baudrillard (1995), tratando sobre o papel da comunicação de massas e a polarização que o autor apresentou, sobre a ideia do real e do virtual. Este, portanto, sendo considerado responsável pelo esvaziamento do real.

A virtualização dos meios de comunicação, na interpretação de Lévy (2003), vem como algo antigo, que evoluiu mediante a existência de outros aspectos: "a invenção de novas velocidades é o primeiro grau da virtualização" (Lévy, 2003, p.11). Assim, ela está ligada também à capacidade criativa, que garante a continuidade dos processos e a expansão da comunicação humana. Seu primórdio remete, segundo o autor, à "própria história da vida" (Lévy, 2003, p.11). Na sociedade, ela implica na sua mutação, criando sentidos que, dessa forma, fazem parte de uma articulação que tende a alterar toda a vida social, possível e marcada pela ruptura dos limites espaço-temporais.

Lévy (2003), ao investigar modelos vinculados à economia, que se alimentam do virtual, ressaltou sobre o poder que a virtualização constrói na desterritorialização, sendo este o aspecto central que possibilita alteração em economias atuais. Logo, é uma descrição da economia contemporânea:

> A economia contemporânea é uma economia da desterritorialização ou da virtualização (...) A humanidade jamais dedicou tantos recursos a não estar presente, a comer, dormir, viver fora de sua casa, a se afastar de seu domicílio. Se acrescentarmos ao volume de negócios do turismo propriamente dito o das indústrias que fabricam veículos (carros, caminhões, trens, metrôs, barcos, aviões etc.), carburantes para os veículos e infraestruturas (estradas, aeroportos...), chegaremos a cerca de metade da atividade econômica mundial a serviço do transporte. O comércio e a distribuição, por sua vez, fazem viajar signos e coisas. Os meios de comunicação eletrônicos e digitais não substituíram o transporte físico, muito pelo contrário: comunicação e transporte, como já sublinhamos, fazem parte da mesma onda de virtualização geral. Pois ao setor da desterritorialização física, cumpre evidentemente acrescentar as telecomunicações, a informática, os meios de comunicação, que são outros setores ascendentes da economia do virtual (Lévy, 2003, p.31).

Se parte do material sobre esta atividade e seus modelos vincula-se à linguagem do próprio mercado, logo, saber nomear é a condição para que ela exista. Para isso, cabe analisar, categoricamente, o núcleo social presente, ou seja, o mercado e os lados de sua estruturação, compreendendo-se, assim, as formas de inserção social das ações econômicas desse modelo, assim como a influência que as relações sociais, que nele ocorrem, alteram os resultados econômicos. Devido à dimensão do trabalho, ele se propõe à compreensão de questões que ajudaram no lado da oferta, ou seja, os fundamentos que permitem a esses modelos funcionarem nas sociedades, para além daquilo que influencia o consumo.

Essa busca, neste capítulo, materializou-se no levantamento teórico sobre como vem-se comportando a análise sociológica a respeito desse campo, em que ela tem se concentrado para identificar ou refutar a construção do conceito e aqueles pontos de vista que o constituem, através da especificidade da linguagem de mercado, como propôs Arcidiacono *et al. (*2018). O autor observou que, nesses trabalhos, estabelece-se a necessidade de conduzirem-se as discussões dadas para validar objetivos específicos de pesquisa, como, por exemplo, quando se pretende destacar que, há no entendimento da economia compartilhada, um equívoco discursivo, alimentado pela mensuração dos seus resultados para conseguir a naturalização, uma lógica estrutural do mercado que esconde a deterioração de questões mais amplas, como a perda de direitos sociais, em exemplo da precarização do trabalho.

Essas questões são relativamente importantes, mas, conforme destaca ainda o autor, convém destacar também a análise sociológica, em busca de uma conexão entre a análise dos fenômenos sociais empreendida nessas novas instituições, nas regras transmitidas por elas e

nos seus fatores, pois exercem importante influência sobre as pessoas, independente das críticas que também possam ser desenvolvidas aos resultados vistos.

O efeito causado pela aplicação da virtualização pressupõe ser um ponto de impacto e ruptura, que afeta as percepções atuais sobre compartilhamento, atrelado à determinadas atividades econômicas. Em seguida, debate-se o componente virtual da Economia Compartilhada e expansão publicitária da modalidade *on demand*.

O virtual, segundo Lévy (2001), tornou quase tudo que se conhece neste mundo em algo acessível[67], bem como é uma aplicação extensível, praticamente, para todos os campos que se vislumbre, poder gerar negócios econômicos. O mercado que hoje abraça a atual compreensão sobre "Economia Compartilhada" é também aquele que, possivelmente, a enxerga como eficiente devido às "garantias"[68] dos termos virtuais, em um mundo digital.

O mercado, nessas condições, faz parte daquele que, há algumas décadas, vem se reformulando mediante à questão virtual, criando em suas bases uma estrutura técnica de apoio. Todavia, não somente pela plataforma de difusão, ocorre pelo oferecimento de "bancos de dados *online*, sistemas especialistas e outros instrumentos informáticos" (Lévy, 2001 p.32), cujos impactos vêm sendo investigados por muitas pesquisas. No início do século 21, "o mercado *online* não conhece as distâncias geográficas" (Lévy, 2001, p.39), exatamente porque se abastece da oferta e da demanda, "que são captados e perseguidos nos seus menores detalhes" (Lévy, 2001, p.39).

As condições de um mercado virtual são relatadas, assim, por Castells (2006), ao destacarem como os instrumentos informáticos ajudam a economia a passar por uma transformação, embora não se deva ignorar que, ao seu percalço, estiveram concomitantes aos conflitos, riscos e à transformação social que as diversas revoluções do mundo moderno proporcionaram, ao longo de todo o período chamado de modernidade.

Entre esses apontamentos, olha-se, com cuidado, a forma de organização desse mercado, unido aos elementos constitutivos de processos, cada vez mais intensos de inovação, que se tornaram o elemento agregador da formação de qualquer lógica, ou ideia de desenvolvimento social e econômico do pós-guerra do século XX. A replicação desses modelos, como simples cópias personalizadas e adaptadas para diferenciadas ofertas de serviços e seus impactos, pode ser sinalizada, por exemplo, na alteração progressiva em setores em que havia um reconhecido tradicionalismo, sendo este, no modo operacional.

[67] Considerando acesso como "possibilidade", não realização.
[68] Confiança, por exemplo.

Chase (2015) sugeriu que, até o ano de 2010, seria inimaginável pensar na composição dos setores de transporte e hotelaria sem sofrer com progressivas reconfigurações, que levaram, parcialmente ou totalmente, até modelos substituídos. Isso porque eles faziam parte de um segmento sólido e bastante rentável, economicamente falando, cujo acúmulo de bens era a recorrência para as grandes redes. A hipótese da mudança, portanto, é estabelecida por alterações nas regras de criação de valor. Segundo a autora, a iminência de recursos compartilhados possibilita a liberação de uma capacidade de excedente, que, com a ideia primária de acumulação para geração de valor, não podia ser atingida, tendo em vista que o modelo da antiga economia era, em sua opinião, capitalista e industrial.

As mudanças são as amplificações da forma de acesso, que possibilitaram inserir nas sociedades novas compreensões sobre o status gerado pela aquisição e ostentação dos seus bens físicos. Essa mudança traz, à economia, a ideia de que para acessar coisas não é preciso possuí-las, mas que elas estejam acessíveis quando for necessário usá-las, implantando a ideia de um status do tamanho das redes sociais, e das suas reputações para cada indivíduo (Chase, 2015). Esse acesso tem a ver, portanto, com inovações tecnológicas, assim com dois outros fatores, em especial.

O virtual é, dessa forma, visto como o contexto em que se materializam as mutações promovidas pela interação do capital financeiro global e pelas redes de tecnologias, assim como toda a história social que cabe neste processo. É ele, dessa forma, uma nova base expandida para atividades que envolvam o ato de compartilhar e seus possíveis ganhos. Ganhos materiais ou não, eles têm gerado tantos outros conceitos que usam a mesma sigla para relatar muitas coisas, provocando a pulverização do significado das ideias de Economia Compartilhada.

Diante da virtualização desses negócios, essa pulverização atinge também a compreensão de novos mercados e de atividades aos quais esteja associada. Um conjunto de termos acaba sendo envolvido: cooperação, responsabilidade social, inovação tecnológica e confiança e sistemas de regulamentação, que têm seus fundamentos comprometidos no papel. Uma solução para contornar esse problema é começar a observar o comportamento de elementos centrais na mutação de padrões que esses modelos podem vir a causar em antigas práticas sociais, como o compartilhamento.

Por exemplo, na análise da vida econômica dos dias atuais, uma das missões seria perceber o comportamento dos mercados e das forças sociais que nele atuam, junto ao componente que Pierre Lévy (2003) denominou de virtual:

> O virtual, rigorosamente definido, tem somente uma pequena afinidade com o falso, o ilusório ou o imaginário. Trata-se, ao contrário, de um modo de ser fecundo e poderoso, que põe em jogo processos de criação, abre futuros, perfura poços de sentido sob a platitude da presença física imediata (...) (Lévy, 2003, p.7).

Focado em um aspecto recente e dominante, Pierre Lévy (2003) abordou o virtual como aquilo que se mistura, atualmente, em muitas atividades humanas. Entre outras questões, incluindo filosóficas, o autor recorre à definição de virtualização para falar sobre diversas mudanças no cotidiano, pois enfatiza o "virtual" como algo, em particular ou oposição, ao que é real, destacando, como ponto de vista, uma ideia que segue em oposição a outros estudos já realizados, como, por exemplo, as previsões aguçadas, dadas por Jean Baudrillard sobre uma possível "desrealização" (Lévy, 2003, p.6).

Lévy (2003) preocupou-se, também, em reparar a compreensão do estado "virtual" dos mercados. Segundo acredita, "a virtualização da empresa consiste, sobretudo, em fazer das coordenadas espaços-temporais do trabalho, um problema sempre repensado e não uma solução estável". Nesse contexto, o autor discorre sobre como o centro de gravidade da organização, e, as mudanças ocorridas, não dependem mais de departamentos físicos ou de postos de trabalho, sendo reorganizados por um processo de coordenação dinâmico, diferente das coordenadas do espaço-temporal, criando realidades.

Existem, portanto, conjuntos de ideias que se formam sobre a dinâmica do virtual (Castells, 2001), recorrentemente, atuando para observar seu comportamento e dos mercados. Conforme já mostrado, o campo de visualização de muitos pesquisadores contemporâneos da sociologia, em geral (Giddens, 1991; Banet e Castells, 2019), tem apresentado preocupações sobre questões específicas de avanços tecnológicos, assim como de inovações.

Diante das abordagens analisadas, destacam-se elementos de integração de mercados em redes globais, de suas consequências, nas diversas atividades humanas que ocorrem nas sociedades, lidando com fenômenos sociais do mercado e da economia. Dentro desse espectro, há também que se destacar o componente que avança com a própria virtualização da vida, com trabalhos e registros que mostram uma evolução publicitária acelerada.

Para EC, precisamente, nos últimos doze anos, a publicidade ajudou a registrar um crescimento das atividades de compartilhamentos digitais, geralmente aliados a reportagens que mostravam e registravam o surgimento de muitos modelos dessa economia, na modalidade *on demand*, destaques por envolver corporações globais, a partir da emergência do Uber, e, em seguida, de outros negócios como o BlaBlaCar ou AIRBNB (GANSKY, 2011).

Houve muita publicidade e propagandas efetuadas nas mídias populares sobre como funcionam esses modelos, cujos acessos encontram um público de massa, a partir de contatos

direcionados (Abramovay, 2016). A notabilidade de algumas práticas sociais e econômicas diferenciadas foram se destacando, à medida que mais modelos de negócio, em plataformas digitais, foram concentrados nos discursos da oferta, sob a ótica das demandas reprimidas, adentrando como novas alternativas, oferecendo experiências de consumo inovadoras, nas mais diversas sociedades. Esse é o papel que as mídias desenham para os aplicativos (GANSKY, 2011).

No livro "*Super pumped: The battle for Uber*", que narra a história da empresa Uber de um ponto de vista investigativo crítico, esse papel foi destacado por Isaac (2019). Ele analisou tanto os componentes da rápida ascensão quanto inúmeras batalhas jurídicas, que envolvem motoristas, colaboradores e sindicatos de taxistas. Mostrou, também, como o *marketing* desenvolvido em torno de diversas dinâmicas (sociais, culturais e econômicas) para o Uber, e, posteriormente, outros aplicativos, contribui, estrategicamente, para expansão deles. Nelas, havia financiamentos de grandes investidores, ou até incentivos econômicos, dados à motoristas e passageiros, para motivá-los a ingressar nos negócios:

> *To kickstart demand, UberCab would dole out incentives to both drivers and riders, a method that proved to be one of the company's most enduring marketing techniques. Riders, for instance, would get a free first trip upon signing up for the app. Drivers were promised hundreds of dollars in bonuses if they completed a minimum number of trips during the week. And to incentivize customers to return, future fares would be discounted anywhere from 20 to 50 percent, and sometimes given away completely—UberCab footed the bill, paying drivers the difference for those rides. The strategy was pricey, since the company lost money on each subsidized ride. But it paid off after people started using the service more and more* (Isaac, 2019, p.99-100).

Traduzido, portanto, como:

> Para impulsionar a demanda, o UberCab distribuiria incentivos para motoristas e passageiros, um método que provou ser uma das técnicas de marketing mais duradouras da empresa. Os passageiros, por exemplo, ganhariam uma primeira viagem grátis ao se inscreverem no aplicativo. Os motoristas receberam a promessa de centenas de dólares em bônus se completassem um número mínimo de viagens durante a semana. E, para incentivar os clientes a retornar, as tarifas futuras seriam descontadas de 20 a 50 por cento e, às vezes, distribuídas completamente – o UberCab pagou a conta, pagando aos motoristas a diferença por essas corridas. A estratégia era cara, pois a empresa perdia dinheiro em cada viagem subsidiada. Mas valeu a pena depois que as pessoas começaram a usar o serviço cada vez mais (Isaac, 2019, p.99-100).

Schneider (2017, 2017a), de maneira semelhante, mas não crítica, adotou a Uber no seu estudo como a empresa pioneira na modelagem de um tipo específico de plataforma, pois formou os aspectos centrais dos modelos de negócios da EC, na modalidade *on demand*. O autor faz da Uber, assim, a representante de um "grande quadro" que vem levando

pesquisadores a tentar detectar padrões, a fim de construir uma análise mais genérica dos principais instrumentos motivacionais e institucionais, para adoção do modelo:

> *They want to know if there is any general pattern in the relation of Uber, its creative destruction and the way in which it is impacted by regulation or it impacts regulation. Then they want to know if this pattern can be generally applied to other and similar cases – for example, to the sharing economy at large. Economists and social scientists usually look for what they refer to as 'generalizable knowledge'* (Schneider, 2017, p.6).

Portanto, traduzido conforme:

> Eles querem saber se existe algum padrão geral na relação da Uber, sua destruição criativa e a forma como ela é impactada pela regulamentação ou impacta a regulamentação. Em seguida, eles querem saber se esse padrão pode ser geralmente aplicado a outros casos semelhantes – por exemplo, à economia compartilhada em geral. Economistas e cientistas sociais geralmente procuram o que eles chamam de "conhecimento generalizável" (Schneider, 2017, p.6).

Schneider (2017; 2017a) destaca diálogos com outros pesquisadores, exatamente, para descrever quais seriam essas particularidades que a Uber inaugurou; pois, tais formas ajudaram na legitimação e atuação de outros negócios, estes vinculados à essa mesma pauta.

Destacam-se como características, especificamente, três argumentos que colaboram na percepção do usuário: a construção de confiança facilitada pelos sistemas tecnológicos utilizados, a ideia de regulamentação pelos sistemas de avaliação e a transformação de ativos ociosos. Elas constroem, juntas, uma narrativa que, nos dias atuais, sobressalta para se destacar como perfil de mercado, atendendo diferentes interesses, mesmo quando essas plataformas estão a disfarçar outras questões, como a precarização da mão de obra.

A saga do Uber tem sido um instrumento utilizado para compreender os principais temas da última década, que envolvem tanto observar os rápidos desenvolvimentos dos modelos de inovação tecnológica da EC, na modalidade *on demand*, não se referindo somente aos preços, mas com uma forma padrão de colidir com sistemas de ofertas de serviços e postos de trabalho, oferecendo uma configuração exclusiva a qualquer modelo desta plataforma, e, por isso, capaz de modificar toda uma indústria, em questão de anos. É também, conforme mostrado, um marco para popularização dos modelos discutidos aqui, porque ganharam corpo, assim, em muitos instrumentos de comunicação social.

Desta maneira, os diversos negócios da EC passaram a dinamizar as formas de ofertar e consumir dados em uma plataforma de compartilhamento, essa sendo aquela que oferece o serviço quando conecta as demandas. São, em maioria, mais polêmicas, e, chamam a atenção, justamente pelos discursos contraditórios, aqui já mencionados anteriormente. O destaque

especial entre pesquisadores, mas, prioritariamente, da opinião pública, também faz parte da estrutura, que ajuda na viralização desse modelo.

Görög (2018) pressupõe que a Economia Compartilhada, em muitos trabalhos, não consegue ser citada sem que se pense na pasta dos *on demand.* Eles se tornaram, assim, uma nova palavra da moda, que vem sendo manejada de acordo com diferentes interesses, ainda que nem sempre siga todas as verdadeiras questões da EC. Grandes empresas e corporações, pequenos empreendedores e pessoas comuns da sociedade, em geral, estão todos envolvidos em um movimento desconexo, em que a mídia de massa possui um papel de destaque.

A divulgação dos resultados dos grandes representantes da EC, em plataformas *on demand*, implica em alimentar o ciclo da interação social e da aceitação destes modelos de negócios virtuais, acessados à palma da mão, ou, mais usualmente, nos incentivos de *downloads* de aplicativos de celulares (Hossain, 2020; Schor e Vallas 2021). Görög (2018) destacou, por exemplo, como a aleatoriedade faz com que muitos resultados e experiências fossem difundidos, nesses veículos, também de maneira um pouco prejudicial. É de se pensar como ela interage, na íntegra, com os limites de regulamentação das atividades. Quando uma divulgação é feita, não se avaliando, cientificamente, os possíveis desvios, pode ocorrer manipulação ou desinformação, como mostrada de forma positiva, no mínimo, podendo contribuir para ampliar os limites da pressão popular.

Buscando exemplos do uso de métricas de resultado, de maneira indutiva, na imprensa digital, ou até mesmo na analógica, encontraram-se reportagens, estas retiradas de pesquisas na internet, sobre o tema. Coutinho (2019) realizou, portanto, uma análise a partir de resultados econômicos, exatamente para mostrar o potencial das plataformas *on demand* da EC. Nela, o autor discorre sobre a agregação de valor social e o papel inovativo da economia compartilhada *on demand*, assim como a sua ação eficiente para termos concorrenciais.

Nas conclusões, Coutinho (2019) relata como ela alcança tal status por apresentar processos que funcionam no acesso de bens e serviços, de forma rápida, contornando a burocracia, reduzindo a desigualdade de acesso, e, sendo uma opção mais criativa aos antigos negócios tradicionais, que estão, por exemplo, nos segmentos de transporte. Os resultados econômicos analisados pelo autor foram, portanto, derivados do crescimento da Uber e as transformações em cadeia que seu tipo de inovação trouxe ao mercado, para a sociedade, em níveis globais.

Os resultados divulgados pela Uber, recentemente, declararam que, no Brasil, a empresa realizou operações que giram em torno dos US $959 milhões (SEC, 2019). Esse está agregado

à pesquisa e reportagens brasileiras, como o exemplo do Coutinho (2019), e de sites como o Finança One (2021). Alguns fatos, no entanto, costumam não ser divulgados com a mesma frequência. Ainda que também estejam disponíveis na internet, não são tão repercutidos nos quadros publicitários da EC, portanto, sendo analisados por essa tese.

Em 2021, a empresa Uber apresentou seu primeiro resultado positivo em relação ao lucro operacional (Bellon e Balu, 2021). Porém, durante todos esses anos de sua existência, esse quadro não se repetiu. Os lucros operacionais se referem ao lucro obtido com o negócio, após descontos de obrigações (Sá, 2017). A mensuração de dados financeiros é usada, então, para destacar o crescimento, sem comparativo com outros dados, acabando, de maneira figurativa, no mundo das finanças jornalísticas, já que eles podem não refletir uma posição real econômica, apenas projetiva.

Ainda sobre estas visões construídas, no site Finança One (2021), uma reportagem destacou que o modelo Uber foi adotado por muitos indivíduos porque apresentou a capacidade de impactar, diretamente, na geração de receitas complementares aos indivíduos, e, dessa forma, a alimentação e a possibilidade de um novo modelo de economia compartilhada *on demand,* por transformar ativos ociosos em renda extra. Uma pesquisa mais recente mostra, assim, que 62% dos motoristas de aplicativos já estavam em situação de desemprego. Logo, os valores recebidos não estão aliados à renda extra, mas à única renda possível (Accenture Research, 2021). As conclusões do Finança One (2021) foram deduzidas de uma pesquisa do IBGE, cujo material apenas tratava de percentuais de alocação da renda dos brasileiros, estes focados em uso de aplicativos de transporte.

Empresas como Uber e Airbnb são resultado de classificações referenciais do modelo, mas ambas possuem diferentes processos judiciais, em boa parte do mundo. No Brasil, de acordo com o site Jus Brasil[69], a Uber tem registrado, até janeiro de 2022, cerca de 402 jurisprudências que podem afetar diagnósticos, pois vão de exclusões de motoristas do mercado de trabalho, problemas de consumidores, concorrência desleal, entre outras questões sociais que afetam o desenvolvimento econômico do setor.

As taxas de crescimento apresentadas nos relatórios para os modelos de negócio, em países desenvolvidos e subdesenvolvidos, comumente, destacam-se não somente por se presumir que estas se apresentam com crescimento fora do comum, mas, principalmente,

[69] Disponível em: https://www.jusbrasil.com.br/processos/nome/34643765/uber/jurisprudencia. Acesso em: 17 de janeiro de 2022.

quando se fazem comparações comuns aos níveis de crescimento de grandes empresas globais do capitalismo industrial, por refletir-se nas alterações nesses níveis.

Os números são, assim, alarmantes no mundo digital, desde a distribuição de informação, refletindo o aceleramento e expansão desses modelos, até a informação que tem um impacto multidimensional na vida como um todo. Com esses mesmos números, trabalhando de forma mais perspicaz, como investigando dados primários de processos judiciais, também é possível realizar algumas análises criteriosas, que podem ser utilizadas para confrontar e destacar prejuízos, à ordem social e dos mercados.

O ponto b mostrou, portanto, como há dois componentes específicos que estão fincados na estruturação da EC, traçando diretrizes necessárias para qualquer debate. Identificá-los ajuda na percepção de que existe, atualmente, uma modalidade: o carro-chefe de muitos resultados apresentados, bem como o modelo em que a compreensão teórica diverge. Logo, o debate de alguns trabalhos está concentrado nela, e, não no campo completo da EC.

Para comprovar isso, uma sequência de dados empíricos foi destacada, representando argumentações e números. A expansão do modelo da economia compartilhada, na modalidade *on demand* e das pesquisas, segue impulsionada por essas representações quantitativas que, conforme será discorrido à frente, pressionam os atos regulatórios de alguns setores brasileiros, como o de Transporte Individual de Passageiros (TIP).

c) Crescimento da modalidade *on demand* da Economia Compartilhada

Um levantamento de dados obtidos de relatórios internacionais sobre práticas classificadas, como da pasta da economia compartilhada, mostra como a modalidade *on demand*, aqui exemplificada, se destaca. Uma das principais empresas que se dedica à área é a PwC (Pricewaterhousecoopers)[70], que aborda os números dos Estados Unidos da América. Este país aparece, assim, como sede de importantes corporações, como a Uber.

Em 2015, o relatório de projeções foi lançado pela PwC, definindo as cinco principais empresas (em valor de mercado) da pasta da EC, delas fazendo conclusões, sendo as listadas logo abaixo. Os dados foram confrontados, nesta tese, aos de empresas especializadas, com anos mais recentes, assim como de trabalhos sobre o tema, de forma a ampliar o entendimento.

Eles foram expostos e resumidos, assim, da seguinte forma:

[70] "*Big four in the world*", segundo a Wikipedia é uma das 04 (quatro) maiores empresas de auditoria, contabilidade e consultoria do mundo, atuando em mais de 158 territórios.

1. As empresas da linha de frente da economia compartilhada, ou seja, os cinco maiores setores da área, são: empréstimos, compartilhamento de casa, compartilhamento de carona, *streaming* de música, de vídeo e trabalho *online* à distância;
2. As conclusões iniciais do relatório de 2015 da PwC mostram que a estimativa de alcance dos modelos de negócios de economia compartilhada, para as cinco categorias principais, é alta;
3. As receitas das cinco categorias, de forma geral, são baseadas nos dados de 2013, somatizando quinze bilhões de dólares (Coopers, 2015, p.4);
4. As conclusões iniciais do relatório de 2015 da PwC apontam para uma porcentagem considerável de crescimento econômico para as cinco categorias citadas acima, contando-se que cerca de 2.200% de crescimento pode acontecer, em apenas 12 anos (Coopers, 2015, p.4);
5. A previsão de crescimento para 2025 levaria, assim, o setor à estimativos 335 (trezentos e trinta e cinco) bilhões de dólares (Coopers, 2015);
6. O Statistica[71] mostrou que "havia 44,8 milhões de adultos usando os serviços cada vez mais populares da economia compartilhada nos Estados Unidos em 2016", referindo-se às cinco categorias;
7. Outros estudos também previram, assim, que o número de adultos usando os serviços classificados, como da economia compartilhada, "pudessem aumentar para 86,5 milhões até 2021" (Look, S, 2019, s/p) nestas mesmas categorias;
8. A PwC analisou, ainda, a evolução numérica a respeito da quantidade de empresas que seguiram um processo de implantação, baseado em modelos de compartilhamento. A pesquisa observou, assim, um aceleramento, desde os anos 2000, na expansão de *startups*. Eles apontaram que, entre os anos 2010 e 2015, aproximadamente, 11,5 bilhões de dólares foram utilizados como investimentos em negócios, seguindo essa dinâmica.

Em 2016, um relatório da PwC Brasil informava que:

1. Os setores que mais haviam utilizado o modelo de compartilhamento para gerar novos negócios, eram: acomodação, veículos, stream de música e serviço, empréstimos e doações de objetos;

[71] Empresa Alemã especializada em estatísticas para negócios, que emite relatórios financeiros sobre diversos setores econômicos mundiais. Consultar em: https://www.statista.com/aboutus/. Acesso em: 02/05/2021.

2. Em 10 anos, os serviços *on demand* da pasta da EC gerarão 335 bilhões estimativos em receitas;
3. O AIRBNB possui cerca de 2 milhões de acomodações em 190 países.[72] Enquanto isso, a empresa Homeaway oferece cerca de 1 milhão de imóveis;
4. O Tem açúcar é uma modalidade para empréstimos e doações entre redes de vizinhos;
5. O Rent Local Friend foi lançado como um aplicativo de moradores que compartilham, por um determinado preço, dicas de moradores locais para turistas que desejam uma experiência mais profunda com o local.
6. A General Motors estreou a modalidade, com sua empresa de aluguel de carros, conhecida como Maven. E o BlaBlaCar, que completava um ano de atuação no território brasileiro, com cerca de 1 milhão de caronas oferecidas (Blablacar, 2016).

Os dados são relevantes, mas falar sobre as particularidades e características do crescimento de boa parte das empresas citadas, ajuda a entender, em geral, o somatório de resultados que mostram o destaque de uma modalidade sobre as outras. Usam, assim, o compartilhamento de forma mais popular, diferente das noções que são adquiridas pelas abordagens das pesquisas acadêmicas, até aqui citadas.

Assim sendo, ao observar-se as características das empresas citadas, encontram-se algumas peculiaridades, já citadas aqui por Schneider (2017a). Começando, assim, pelas empresas de hospedagem compartilhadas, seja pelo relatório da PwCBrasil (2016), mostrando que elas são conhecidas por ser *peer-to-peer*, um tipo de aplicação, que, como definiu Bauwens *et al.* (2019), conhecido por conectar pessoas a pessoas, uma expressão que surge a partir do compartilhamento computacional, em 1999. Atualmente, ele representa, quando relacionado a transações econômicas, uma modalidade cuja infraestrutura tecnológica virtualizada possibilita a ampliação de transações econômicas, dadas por um tipo de relação social, em redes humanas. Nelas, se gera um novo modo de produção, que tem potencial e está orientado para o compartilhamento de bens. Essas aplicações atendem, assim, empresas como AIRBNB e Homeaway, citadas no relatório que oferta seus serviços, a partir das demandas.

O segundo setor é o de empréstimos e doações. O próprio relatório define que ele tem se expandido, através de aplicativos que conectam redes de pessoas. O Tem açúcar é feito para

[72] Em 2021, já eram cerca de 3,3 milhões, segundo dados retirados do site da empresa. Disponível em: https://news.airbnb.com/br/airbnb-comemora-o-marco-de-500-milhoes-de-chegadas-de-hospedes/. Acesso em: 29/01/2022.

que pessoas próximas (vizinhos) possam emprestar, oferecer e até trocar serviços, conectando sua oferta através das demandas, não necessariamente, por questões financeiras, mas por relações que geram ganhos, podendo ser monetizadas a partir do compartilhamento. As mesmas impressões podem ser aplicadas, assim, ao *Rent Local Friend*.

Por fim, tem-se o setor do transporte, cuja modalidade *on demand* atende, em muitas instâncias, provocando muitas contradições. No relatório, por exemplo, são citadas duas empresas que compartilham o veículo, de forma diferente. O aplicativo Maven foi dado como encerrado, em 2020, pertencendo à General Motors. O objetivo foi, assim, criar um programa de compartilhamento em diferentes esferas, como, por exemplo, permitir que os usuários aluguem carros por hora, para trabalhos como motorista de Uber ou entrega de refeições, e, ainda, um serviço *peer-to-peer*, que permita listar seus carros no aplicativo para serem alugados para outros, quando os proprietários não os estiverem usando (LaReau, 2020).

O BlaBlaCar, também citado, é uma plataforma de caronas solidárias para viagens intermunicipais e interestaduais. Como ressalta a PwC Brasil, ele utiliza de um aplicativo para conectar pessoas que podem nunca ter se visto, mas que, em troca de ajuda financeira na viagem de carro, decidem compartilhar uma viagem. Apesar da síntese dada no relatório, alcançar ideias genéricas, com classificações limitadas, é o primeiro passo possível para padronizar características técnicas comuns em uma modalidade específica, a *on demand*, conforme mencionado.

Axiomas de maximização, racionalidade perfeita ou paradigmas de equilíbrio são aplicados, a partir de números de crescimento, reproduzindo a massificação de resultados econômicos, sem a consulta concisa sobre os custos e a geração dos impactos sociais. Essas também são características econômicas, todas dadas a esses modelos. Diante dessas avaliações, é possível direcionar uma modalidade da EC, para a qual a curiosidade acadêmica e utilidade de mercado, atualmente, tem encontrado muitas avaliações, porque possui detalhes que lhe são bem específicos.

Esse diferencial eleva, portanto, os modelos que parecem ser o carro-chefe na promoção das atividades de compartilhamento social, como uma forma da nova economia. Logo, aquilo que se entende por essa ação, na teoria e na prática, nos últimos anos, pode ser compreendido, a partir da construção da percepção de narrativas próprias, ressaltadas com as atividades de mercado, e, dessa forma, promover uma coleção de trabalhos que se direcionaram para investigá-las e debatê-las, diante dos seus verdadeiros impactos.

d) Contextualizando a Transdisciplinariedade adotada na Pesquisa sobre Economia Compartilhada

> O prefixo trans significa que a construção do conhecimento está entre, através e além de qualquer disciplina. A lógica clássica criou a disciplinaridade, a divisão dos saberes em inúmeros compartimentos, todos isolados sem relação entre si. Foram formados, deste modo, inúmeros especialistas em quase nada, que tampouco quase nada criam para solucionar os reais problemas da humanidade. Assim, não é mais viável que se siga fazendo ciência desta forma, inclusive em função das atuais necessidades mundiais (Engelmann e Von Hohendorff, 2014, p.195).

Há uma consciência, vista em muitas pesquisas aqui apresentadas, que a Economia Compartilhada e os modelos classificados em sua pasta atuam como resultantes e promoventes de mudanças, advindas da coevolução de fenômenos sociais, como a globalização, a modernidade e as diversas revoluções. Além delas representarem as diferentes expressões da cultura, dos colapsos do capitalismo financeiro e de crises sociais, também são vistas pelos grandes autores, como Abramovay, (2016); Castells (2019); Schor e Vallas, (2021).

É, também, parte do consenso de que a economia do compartilhamento está se tornado um tipo de guarda-chuva, usado para justificar muitas práticas que alteram as bases sobre ações de compartilhamento, dado pela generalidade de que os diferentes significados podem abranger. Como provocou Schor e Vallas (2021), a atual ideia de "economia compartilhada tem gerado uma série de questões sociológicas importantes sobre confiança, desigualdade e sua relação com a economia capitalista convencional" (Schor; Vallas, 2021, p.3). É, exatamente por tais motivos, que o conflito do conceito não pode impedir o reconhecimento e o dever de investigá-la, exatamente sobre todas as ponderações possíveis até um instrumento econômico de potencialidades sociais disruptivas.

Mesmo não estando claro, a classificação mais atual da economia do compartilhamento é a classificação que ocorre diante da existência de plataformas virtuais de compartilhamento. Não restam dúvidas de que a influência do "fazer virtual" (Lévy, 2001) mudou os rumos das práticas econômicas, desde a experiência do primeiro e-commerce, em que houve uma reestruturação nos segmentos econômicos e sua compreensão. E isso é real, pois diariamente encontra-se presente na vida de bilhões de pessoas, em todo o mundo.

Alguns textos levam para a reflexão de que qualquer modelo que atenda a ideia de gerar um mercado híbrido, de trocas entre pessoas, pode ser considerado da alçada da economia do compartilhamento, cuja atividade massificada é capaz de mudar as rotas da economia e da sociedade. Contudo, é o fator humano, na perspectiva de comportamento, que livra o tema desse

ostracismo, dado em modelo abstrato e técnico de vendas. A Economia Compartilhada, assim, não pode ser vista dentro de um quadro engessado, como discursou Thaler (2019):

> Adam Smith, o pai do pensamento econômico moderno, reconheceu explicitamente esse fato. Antes de escrever “A riqueza das nações”, seu opus magnum, escreveu um livro dedicado ao tópico das "paixões" humanas, uma palavra que não aparece em nenhum texto de economia [...] O mundo dos negócios também está aderindo, percebendo que uma compreensão mais profunda do comportamento humano é tão importante para dirigir um empreendimento bem-sucedido (Thaler, 2019, p. 21-24).

A compreensão para um mercado composto de tantas relações humanas, dadas por compartilhamento, não possui fronteiras fáceis, sejam elas teóricas ou práticas, comumente traçadas. Não é, portanto, um modelo tradicional que identifica o funcionamento de economias desse tipo de mercado, gerando muitas críticas. Somente neste trabalho, muitos deles foram citados. Aqueles preocupados em identificar os valores associados à criatividade e ao empoderamento, à reciprocidade, abertura, colaboração e igualdade (Chase, 2015; Servet, 2014; Botsman e Rogers, 2010; Bauwens, 2015; Filippova, 2015). Outros que tentaram compreender, de forma pragmática, o seu *modus operandis*, incluindo chaves econômicas (Rifkin, 2014; Tapscott e Williams, 2007), e, ainda, aqueles que, citando fenômenos sociais complexos, viraram uma opção alternativa às crises mais recentes do sistema capitalista, carregando um dramático processo de revolução tecnológica (Castells, 2019; Schwab, 20XX; 2019), esbarrando no mesmo desafio, classificando, assim, os diferentes modelos de negócio, as motivações e perspectivas dentro de uma ideia de economia compartilhada.

Afinal, todos os interesses e ideias podem ser despertados pela normalização de fazer as coisas virarem rotineiras, de uma forma estabelecida por modelos inovativos de negócio, como citou Arcidiacono *et al*. (2018):

> Desde reservar um feriado até escolher um restaurante, desde pegar um táxi até desfrutar de relacionamentos românticos, até e incluindo, mais peculiarmente, trabalhar e ganhar um extra, estamos agora acostumados a uma narrativa popular que enfatiza a importância e necessidade de compartilhamento e colaboração. Isso manteve acadêmicos, formuladores de políticas e profissionais representantes ocupados discutindo suas implicações sociais, psicológicas e econômicas (Arcidiacono *et al*., 2018, p.3).

É, portanto, algo novo, profundo e complexo, como considera Arcidiacono *et al*. (2018). Em vinte anos, muitas dessas formas de fazer algo mudaram. Houve, então, uma evolução que levou à uma exponencialidade de aplicativos e plataformas, os quais permeiam muitos espaços sociais, traduzidos sob impermanência das coisas que acentuam, às vezes, o que é dito como divergente, à exemplo da fomentação do consumo excessivo e a produção colaborativa para ativar a consciência deste. Qual efeito, portanto, sobressai?

É nesse sentido que o debate em ascensão se fortalece, seja nas tentativas de verificar as causas e as consequências do movimento da Economia Compartilhada, quanto seus impactos, provavelmente, que não são iguais, tanto em proporcionalidade quanto para efeitos, principalmente, se for observada a classificação de nações emergentes *versus* as desenvolvidas. O que se nota, em resumo, é que há uma acelerada legitimação desses nichos, mesmo que em setores cujas atividades se deparam com as barreiras de regulamentação e sistemas jurídicos locais consolidados, o que acende um alerta. A disciplinariedade, portanto, não é capaz de explicar o fenômeno da Economia Compartilhada, por isso, ela caminha por tantas disciplinas, conforme foi mostrado.

Cabe então, dentro dessa perspectiva, olhar o que diz Smelser e Swedberg (1994) sobre a necessidade de construir pesquisas que tentem derrubar algumas barreiras seculares: "*it is important that efforts be made, by sociologists as well as by economists, to deepen this dialogue, since both disciplines are needed to fill the void created by nearly a century of neglect of economic institutions*" (Smelser; Swedberg, 1994, p.20).

A complexidade de alguns dos determinantes, que são relacionados à existência de alguns fenômenos sociais, com o exemplo da EC, não pode ser tratada por abordagens monolíticas contaminadas de idealismos doutrinários. Elas necessitam de conexão, como comentam Smelser e Swedberg (1994):

> *The "imperialistic" mode, whether in its sociological form or in its economic form, seems unpromising as a way of dealing with either economic behavior or economic institutions (or for that matter, behavior and institutions in general). The complexity of determinants bearing on every kind of behavior suggests the greater scientific utility of approaches that are less monolithic. It is true that "imperialistic" works have greatly stimulated the debate around economy and society. Eventually, however, this approach becomes counterproductive scientifically, tending to excite territorial battles rather than dispassionate inquiry* (Smelser; Swedberg, 1994, p.20).

Assim, traduzindo-se como:

> O modo "imperialista", seja em sua forma sociológica ou em sua forma econômica, parece pouco promissor como forma de lidar com o comportamento econômico ou com as instituições econômicas (ou, nesse caso, com o comportamento e as instituições em geral). A complexidade dos determinantes que influenciam todo tipo de comportamento sugere a maior utilidade científica de abordagens menos monolíticas. É verdade que as obras "imperialistas" estimularam muito o debate em torno da economia e da sociedade. Eventualmente, no entanto, essa abordagem se torna cientificamente contraproducente, tendendo a excitar batalhas territoriais em vez de investigações desapaixonadas (Smelser; Swedberg, 1994, p.20).

Domingues (2003), ao abordar sobre o tema da conexão entre os diferentes conhecimentos, reproduziu “Na multi, várias disciplinas cooperam com um projeto, mas cada qual trabalhando um aspecto do objeto com o seu método. Na inter, há situações em que uma disciplina nova adota métodos de uma outra mais antiga. Na trans, a tentativa é a de instaurar uma metodologia unificada” (Domingues, 2003, p.44).

Considerando-se todas as ressalvas que possam ser feitas, e, ainda, diante das questões complexas aqui tratadas, que se enquadram nos ditos acima de Smelser e Swedberg (1994) sobre mercados, como o da Economia Compartilhada, ampliar compreensivamente as conexões teóricas auxilia na ocorrência da decodificação das informações a ela associadas, dentro dos diferentes níveis que isso possa ocorrer. Assim, constrói-se um conhecimento que rompe barreiras entre as ciências econômicas e sociológicas, para lidar, correspondentemente, com a realidade e as necessidades das sociedades contemporâneas com seus instrumentos, assim como com esses modelos e seus impactos.

Por fim, cabe ainda a necessidade de ressaltar que o compartilhamento virtual é uma forma peculiar de expandir as ações humanas, mas não pode ser reduzida à mera questão tecnológica, pois sua prática sempre será dada pela movimentação de um conjunto de várias dimensões - sociais, econômicas, políticas, culturais e históricas. A virtualidade reforça estas dimensões e amplifica as dinâmicas, contribuindo na expansão de sua multidimensionalidade e complexidade.

A revisão da literatura sobre a EC, realizada neste capítulo, buscou reunir fontes que mostraram os níveis de desajustes sobre seu tratamento, tendo em vista a falta de consenso sobre o conceito e a aplicabilidade de suas práticas. Elas variam, assim, entre a complexidade e o ineditismo da existência de características não bem definidas, que podem ser aplicadas como modalidades da EC para melhorar a compreensão dos seus fenômenos.

Mostra-se, portanto, justamente que, a depender do contexto, as atividades de compartilhamento podem ser avaliadas de forma diferente, seja quanto ao seu relacionamento quanto com o ganho. Seria qualquer compartilhamento capaz, assim, de gerar um ganho econômico, ou não? Os aplicativos *on demand* espalhados no mercado passam a impressão de que qualquer prática de compartilhamento pode ser amplificada por um aplicativo. A inserção de inovações tecnológicas, a virtualidade, a publicidade e as questões sociais envolvidas geram uma área fértil para novos modelos de negócios, entre elas, a expansão da carona compartilhada, em diferentes nichos, como as preliminarmente encontradas de natureza solidária (Pinheiros, 2018).

Em particular, o capítulo argumentou como os modelos de negócio, dados por aplicativos *on demand*, possuem particularidades replicadas, em muitos setores da economia e da sociedade. Os próximos capítulos descrevem, assim, como essa proliferação é capaz de provocar caos em questões sociais práticas, reveladas pelos desacordos judiciais registrados. Alguns deles, assim, caminham na trilha dada por desajustes entre a regulação e a atuação desses aplicativos, nas principais localidades.

Desse ponto em diante, narra-se uma perspectiva analítica, que considera algumas questões como condutoras de um tipo particular de prática da economia, possibilitada pela condição fornecida pela ascensão do virtual, que incorpora as mais diversificadas formas de compartilhamento, projetando diante de questões econômicas, como ganhos e lucros. Sua complexidade inicia-se, assim, pela regulamentação de empresas de tecnologia (ou aplicativos, de forma simplificada), que atuam como uma plataforma de oferta a serviços tradicionais, como o transporte.

Um recorde sobre a modalidade foi realizado neste capítulo. No próximo, ela é ampliada para uma setorização de mercado, e, em sequência, é aplicada a caracterização de um tipo de inovação tecnológica. Ao final, um levantamento de dados será realizado para mostrar sua aplicabilidade em um mercado novo e nascente, que se conecta com as práticas vistas, atualmente, no campo da Economia Compartilhada.

5 CONJUNTURA BRASILEIRA DO MERCADO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS - TIP

A oferta da carona compartilhada, na categoria intermediada por aplicativos *on demand*, possui diferentes particularidades. Essas afetam mercados distintos, estes sendo aqueles que compõem o setor de transporte. Concentra-se esta análise, assim, sobre este comportamento que altera a forma de acesso ao transporte individual de passageiro brasileiro, em especial na classificação privada, a partir do surgimento e inserção da atividade econômica do modelo de inovação do Uber. A partir dela, propõe-se a formação de tipos de mercados multilaterais, que nascem do desenvolvimento desse processo, na sociedade.

Em geral, os modelos de negócios observados, a partir das discussões sobre Uber, buscam ser debatidos, em função do trabalho, da tecnologia e dos impactos sociais provocados. Um debate presente em referências sobre o tema da EC – Economia Compartilhada é o da quarta revolução industrial, transformação digital e outras abordagens. As duas primeiras, respectivamente, podem ser contempladas no trabalho de Hill (2015) e por Antunes (2020), por exemplo.

Há também uma outra maneira em que estes modelos de negócios podem ser analiticamente compreendidos, pela ótica da associação entre a "oferta" do serviço, assim como a ótica da produção/distribuição no mercado. Desta maneira, qual seria o terceiro eixo nesta troca?

A carona compartilhada, por exemplo, é executada por um modelo de inovação que alcança muitos tipos diferentes de aplicativos, que funcionam, geralmente, com uma tecnologia conhecida de *software*[73] *on demand*[74], ou, semelhantemente, *peer to peer* (de pessoa para pessoa)[75], através das modalidades associadas às dinâmicas da atual Economia Compartilhada

[73] "Software é um conjunto de comandos escritos (instruções) em determinada linguagem de programação para serem interpretados por um hardware (computador, dispositivo móvel), com a finalidade de executar determinadas tarefas e funções, de modo a alcançar o fim pelo qual foi desenvolvido" (Fujita e Salman, 2018).

[74] Desenvolvido para levar em consideração a demanda requerida, informação disponível em: https://apprenda.com/library/software-on-demand/#:~:text=Software%20on%20demand%20refers%20to,%2Das%2Da%2DService. Acesso em: 07 de março de 2022.

[75] Peer to peer é a definição utilizada para a criação de comércio entre muitos compradores e vendedores fragmentados, usa-se para o Uber. Bem como para outros aplicativos como Ebay, AIRBNB entre uma extensão de outras plataformas que vão de plataformas financeiras que financiam coletivamente empréstimos ou investimentos, e, ainda, alocação de trabalho. A diversidade é alta. A escolha do termo on demand, no entanto, pode também retratar estas questões, mas possui melhor aplicabilidade interpretativa. Os mercados possuem uma estratégia, pois são criados "sob demanda", como explica Einav *et al.* (2016). Eles acontecem, assim, porque há uma centralização do processo, através de uma solução de base inovativa, que não facilita a escolha de produtos individuais, mas de acordo com a demanda desejada, no caso, a carona. O máximo é escolher a qualidade, ou seja, a categoria do produto ou serviço prestado, por isso, são limitados em uma plataforma dada geralmente por

contemporânea. Atualmente, comparada às dinâmicas de aplicativos, como UBER, 99 Táxi e outros instrumentalizados.

Nesta perspectiva, o tema passa a ser abordado por esta pesquisa, procurando mostrar-se como aspectos da carona compartilhada remuneram carros particulares, intermediados por aplicativos construídos, sob consequência do processo de mudança dado nos setores, através do Uber. A evolução no seio social destas atividades permite, também, a nascença de mercados, visto a multilateralidade que se possibilita, pela repetitividade da inovação. No TIP, a carona compartilhada solidária, é, assim, um ponto empírico que completa tal teorização. Para ampliar-se a evolução deste novo mercado, sob a ótica da construção social da oferta, é necessário trazer os elementos que permitam a respectiva aceitabilidade, ou seja, que fomentam a demanda existente, transformando-o em um produto disponível para exploração do mercado.

O relatório do PwCBrasil (2016) trouxe, portanto, a constatação do crescimento recente da proliferação de aplicativos de carona compartilhada solidária, à exemplo do Blablacar e do Waze Carpooling, em diversos países, incluso o Brasil. Recentemente, Paiva (2020) salientou, sob um crescimento acentuado dos números de usuários para um dos aplicativos desta modalidade, o BlaBlaCar, principalmente, nos últimos anos, uma época em que o mercado de transporte, em geral, estava sacrificado, com rodoviárias e aeroportos fechados, pela crise provocada pela pandemia da COVID.

Os aplicativos tendem, assim, a chamar bastante atenção da mídia digital escrita, e, por conseguinte, das mídias digitais, principalmente, por usarem como estratégia de *marketing* o semelhante processo que é característico do modelo de negócio lançado pela Uber, e, ainda, semelhantes práticas comerciais da EC, como sugeriu Koch (2017). Banet-Weiser e Castells (2019) também falam sobre esse impacto, principalmente, ao ressaltarem como alguns dos modelos se sobressaem em momentos de crises sociais profundas, desde 2008, por passarem a mensagem de acessibilidade às pessoas, investindo bastante em acesso às mídias sociais digitais. Entre as peculiaridades, está o pressuposto que começam tentando alcançar públicos distintos, que já não são capazes de acessar a oferta padrão (demandas restritas), gerando mercados nascentes, desta forma, conseguindo se espalhar com facilidade, difundidos nos benefícios de suas novidades, seguindo aqui o que é compreendido como potenciais disruptivos (Christensen, 1991; 2006).

aplicativos específicos, e não em sites em que a pesquisa possa ser refinada. O on demand é, assim, uma estratégia de negócio de centralização da oferta, restringindo os custos de transação para compradores e vendedores, na tentativa de mantê-los baixos, quando comparado aos mercados descentralizadores, que facilitam a escolha de produtos individuais.

Observando-se a concepção do parágrafo acima, pode-se pensar em como os mercados atendidos pelo BlaBlaCar e o Waze Carpooling, exemplos de carona solidária, são classificados, dentro dos princípios legais gerais, dada a entrada de outras empresas de tecnologia no setor de transporte. No entanto, com o avanço da legislação específica, eles não podem ser classificados nas mesmas modalidades e categorias da carona do Uber ou do Easy, por exemplo.

A carona compartilhada, paga ou solidária, é realizada por carros de pequeno porte (até 5 lugares), enquadrada nos limites definidos, em uma área específica, conhecida como Transporte Individual de Passageiros (TIP). No entanto, são diversos os dispositivos que, atualmente, registram a não ilegalidade de cada um deles. Ainda, nesse contexto, são encontrados outros tantos aplicativos que fogem ao escopo mercadológico, desenhados pela tese, mas que, ainda assim, podem ser vistos como um tipo de carona compartilhada da Uber Economia, como o Buser.[76]

A investigação deste capítulo concentra-se, assim, nos fundamentos (conceitos, leis, diretrizes, normas, modalidades, categorias e distinções de setor) que formam um conjunto de fatos e classificações das caronas compartilhadas pagas e solidárias, no Brasil, dentro do modelo, também sustentando o desenvolvimento do capítulo V, que é quando é realizada a análise da formação da oferta deste mercado, assim como os fatos a ela agregados.

O capítulo também se dispõe no atendimento de elucidar os contextos provocados, a partir das questões sociais e jurídicas normativas do setor de transporte e dos seus movimentos, no país, permitindo que ambas as ofertas, remunerada e solidária, atuem legalmente. Nesse sentido, a carona remunerada encontra um microssistema regulatório específico, enquanto a carona solidária possui fundamento de legalidade/constitucionalidade, na Constituição Federal da República Federativa do Brasil de 1988, bem como por força de entendimentos jurisprudenciais, exarados pelos tribunais superiores, a exemplo do Superior Tribunal de Justiça (STJ), por seus enunciados.

Dentro da ilegalidade inexistente, no funcionamento da carona compartilhada, visto que, como mencionado, há respaldo no ordenamento jurídico brasileiro, notadamente Constituição Federal e jurisprudência, vê-se que a ausência de normas específicas ou do próprio desconhecimento do Estado, quanto às novas tecnologias, frente à legislação brasileira, que tem

[76] O Buser é um aplicativo de carona remunerada dentro da unidade de fretamento, sob regulamentação da ANTT, apesar de ser citado, em alguns momentos deste capítulo, ele foge ao objeto desta análise, por atender ao mercado de transporte coletivo privado, assim como os táxis. Uma explicação pontual é realizada sobre estas classificações para que ocorra a compreensão mais ampla das competências jurídicas, mediante os problemas questionados.

gerado insegurança jurídica, o que se pode constatar pelos inúmeros processos judiciais que tramitam em diversos tribunais do país, principalmente, quanto à carona compartilhada solidária.

Uma fundamentação específica sobre a compreensão do fenômeno da Uber Economia é, assim, realizada, após ter sido definido o quadro que caracteriza, no Brasil, o Transporte Individual de Passageiros (TIP), nas categorias de privado e público.

5.1 IDENTIFICAÇÃO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS - TIP

Utilizar aplicativos para achar uma carona compartilhada remunerada, no mercado de Transporte Individual de Passageiros (TIP) funciona, teoricamente, através de um modelo de inovação *on demand*, ou *peer to peer*, que permitem encontrar um carro próximo para o passeio que deseja. O aplicativo é instalado, tem-se um celular conectado à internet, e, após realizado o cadastro do usuário, analisam-se as opções de preço e pagamento, achando um motorista ofertante do deslocamento, em que se solicita a carona até que a demanda seja aceita.

Outra forma, no entanto, de pegar uma carona compartilhada, é usar um aplicativo para encontrar pessoas, ofertando o transporte para rotas similares, uma opção que pode ser caracterizada, também, como a prestação de serviço de carona compartilhada, paga ou como solidária, dependendo do aplicativo que esteja sendo utilizado e sua proposta.

A sequência para uso de ambas é similar: na solidária, o aplicativo é instalado, tem-se um celular conectado à internet, após realizado o cadastro do usuário, se analisam as opções de preço e pagamento, achando-se um motorista ofertante do deslocamento, solicitando a carona até que a demanda seja aceita. Em alguns aplicativos, as configurações podem ser diferentes quanto a imediatez e disposição da carona, mas a lógica inovativa segue um processo técnico semelhante, convencionando-se a associá-lo ao modelo de inovação lançado pelo Uber.

Desta forma, o compartilhamento de caronas, pagas ou solidárias, intermediado virtualmente, é feito, geralmente, por empresas que constroem aplicativos para intermediação entre passageiros e motoristas de transportes individuais privados. Para entender essa classificação, é necessário compreender algumas tipificações e regras gerais utilizadas na literatura, aplicadas no espaço do mercado e em instituições brasileiras que regulamentam o transporte. Com esse material, questiona-se:

- Será possível saber se há estatutos e normas jurídicas que regem a regulamentação para todas as modalidades e setores?

- Ou quais, atualmente, são os principais ofertantes que compõem esse mercado, categorias e objetivos?
- Dentro desta posição, no próximo capítulo, como se deve organizar uma análise que avalie os impactos sociais e suas consequências, na ordem econômica e social?

a) Definições e Classificações à Análise do Transporte individual, Coletivo, Privado e Público

Em pesquisa da literatura jurídica normativa e aplicação pelos tribunais brasileiros, estaduais e federais, conclui-se que há diferenças entre as categorias de transporte individual de passageiros e de transporte coletivo, bem como prestações por partes privadas ou privada com concessão pública.

Schlickmann (2013) definiu que transporte público é aquele que o serviço pode ser usufruído por todos, pois não pertence ao usuário, independentemente de haver ou não pagamento, geralmente, no Brasil, ele é prestado por empresas privadas, mediante concessão do serviço público. O privado é ofertado por um dono específico, somente é acessível àqueles que ele permitir utilizá-lo, conforme definiu Vuchic (2007):

> *Private transportation consists of privately owned vehicles operated by owners for their own use, usually on publicly provided and operated streets. Private auto is the most common mode, but motorcycle, bicycle, and, of course, walking also belong in this category* (Vuchic, 2007, p. 45).

Traduzido, portanto, como:

> O transporte privado consiste em veículos de propriedade privada operados pelos proprietários para seu próprio uso, geralmente em vias públicas e públicas. O automóvel particular é o modo mais comum, mas a motocicleta, a bicicleta e, claro, a caminhada também pertencem a essa categoria (Vuchic, 2007, p. 45).

As considerações classificatórias de privado e público mostram que, assim, as definições são realizadas a partir dos usuários e não do ofertante. O individual também se diferencia do coletivo em relação ao usuário. Logo, é da categoria individual que o transporte é ajustável às vontades de rotas de um indivíduo, ainda, conforme abordou Vuchic (2007): "*Individual transport refers to systems in which each vehicle serves a separate party (person or organized group)*" (Vuchic, 2007, p.47). Enquanto isso, o coletivo se refere a: "*group transport usually carries unrelated persons in the same vehicles*" (Vuchic, 2007, p.47). O coletivo está, assim, disponível para todas as pessoas que resolvam pagar o sistema tarifário estabelecido, não podendo lhe ser negado o serviço pelo prestador.

No Brasil, algumas classificações são estabelecidas por diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana, Lei nº 12587/2012, similares às colocações de Vuchic (2007). Nos termos do Art. 2º, §1º, da citada lei, o transporte remunerado privado individual de passageiros, por exemplo, foi definido como "serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede".

Nesse sentido, a utilização de um carro particular para oferecer carona faz parte do Transporte Individual de Passageiros (TIP), ainda que possa atender necessidades públicas. Ele se diferencia, portanto, do transporte privado público, categoria que define os táxis, apesar de pertencer a uma empresa ou um indivíduo particular, tanto podendo atender a determinados grupos, como a qualquer indivíduo. Isso tem sido ajustado, assim, mesmo quando os táxis também utilizam o mercado de aplicativos com o modelo específico de inovação, principalmente, para realização de caronas compartilhadas pagas (DIAS, 2017).

Todas essas conceituações estão gravadas na Lei Federal de Mobilidade Urbana, que foi, recentemente, modificada para atualizar a política de mobilidade urbana, frente às novas tecnologias e inovações na economia. Há, no entanto, segundo Dias (2017), uma diferença que precisa ser identificada, especificamente no TIP, dado que existem dois grupos-chave nesta modalidade.

Assim como o primeiro grupo chave do TIP refere-se àquele formado por aplicativos, em que o usuário executa uma viagem *sob demanda* (semelhante aos táxis), o segundo grupo faz parte de algo relativo a modalidades, em que carros e bicicletas são compartilhados, de forma coletiva, e as pessoas pagam por hora para usá-los. O primeiro grupo é, assim, aquele que concentra a maior parte das questões tratadas nesta tese.

De acordo com Dias (2017), existem duas formas atribuídas ao grupo 1: *ridesourcing* e *ridesharing*. O *ridesourcing* é operado quando a pessoa, por meio do aplicativo, ativa uma solicitação de carona sob demanda. O outro gênero, no entanto, é mais relativo a viagens compartilhadas, pois mesmo funcionando de um jeito semelhante ao primeiro grupo, a oferta da carona, geralmente, não visa o lucro, dada a partir de destinos iguais, ou seja, em que o usuário procura um local semelhante ao que algum outro usuário do aplicativo esteja ofertando.

As duas formas são abordadas e diferenciadas, neste trabalho, a partir das propriedades de suas inovações, pela setorização de responsabilidade perante o mercado e visualização de perspectivas de atuação na sociedade brasileira. Todavia, vê-se como necessário ampliar a

compreensão sobre os instrumentos formais utilizados, no Brasil, como centro de diretrizes e o marco de processos regulatórios, pela atuação de algumas destas modalidades, compreendendo o conjunto formal que guia o setor de transporte brasileiro.

b) Lei Federal da Mobilidade Urbana: Alterações e Interpretações

De acordo com Sundfeld e Rosilho (2020), somente serão considerados parte da prestação de serviço remunerado aqueles relativos ao transporte, em que há "contraposição de interesses e de prestações entre o transportador, que o realiza em caráter profissional, para obter lucro, assim como a pessoa transportada, que versa remuneração correspondente à prestação que obtém, tendo direito ao serviço". Frisa-se, assim, que quando a prestação do serviço de transporte pressupõe a figura do transportador de modo amador, ou seja, que visa o lucro, mas não adquiriu licença prévia, nos termos do art. 231, VIII, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (BRASIL, 1997), há uma infração.

Nesse ínterim, a carona, enquanto transporte remunerado, exerce alguns aspectos. Coelho (2017) supõe, deste jeito, a existência de dois requisitos básicos para compreender o exercício de trabalho remunerado:

> Dois requisitos são essenciais para a configuração do contrato de transporte: a empresarialidade do transportador e a onerosidade. Se quem leva pessoa ou coisa para outro lugar no interesse alheio não faz disso sua atividade econômica organizada ou o faz graciosamente, a relação jurídica não é a de contrato de transporte. Rege-se pelas regras gerais das obrigações de fazer e dos contratos gratuitos (Coelho, 2017, p.412).

Atualmente, é parte da Lei Federal nº 12.587/2012 o fato de que, sobre a política nacional de mobilidade urbana, se estabelecem diretrizes para regulamentação do transporte público nacional. Nela, encontram-se as pautas que falam sobre as competências locais aos municípios, assim como a concessão de transporte urbano público, e, recentemente com alterações, quanto ao individual privado, lendo-se no art 1º: "objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município".

A Lei Federal n 12.587/2012 foi pensada, sob critérios que procuram não ferir as bases do Código Brasileiro de Trânsito (CTB), em conjunto com os princípios básicos da Constituição Federal, e, ainda sim, permite avançar em assuntos de interesse social que não podiam ser pensados à época das construções destes outros instrumentos. Quando foi promulgada, serviu de instrumento para avançar na Política Nacional de Mobilidade Urbana

(PNMU), determinando a obrigação de municípios brasileiros a apresentarem e implantarem seus planos de mobilidade urbana, se estes contassem com mais de 20 mil habitantes ou fossem pertencentes a regiões metropolitanas.

Com a existência de aplicativos que intermediavam a carona compartilhada remunerada, como modelos que fazem parte de um mundo modificado pelo avanço tecnológico exponencial, inseridos em muitas cidades a partir de 2014, a Lei Federal nº 12.587/2012 precisou ser modificada. Para saber o que promove a lei de mobilidade urbana brasileira, neste sentido, após as modificações, foi necessário pensar-se mais nas categorias de definição que ela abordou, conforme destacou Sundfeld e Rosilho (2020). Entre elas, a mais recente atualização trata da inserção da alteração feita no artigo 4º inciso X, realizada em 2018.

A lei federal nº 12.587/2012, assim, definiu algumas considerações básicas, como a necessidade de uso de transporte urbano, mobilidade urbana, modos de transportes motorizados, assim como outros incisos que descrevem, detalhadamente, o que se entende por cada categoria, abordando a definição de conceitos. Neste caso, as alterações no Art. 4º, inciso X, foram parte do salto para reconhecer a necessidade de integrar a malha de transporte terrestre brasileira, um inciso que reconheceu uma nova forma de prestar serviços de carona compartilhada, ou individual remunerada (BRASIL, 2012; 2018).

Assim que o corpo da Lei Federal nº 12.587/2012, em seu texto, previu a modificação no Art. 4º, inciso X, sobre "transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares". O texto do artigo era dito como dúbio, pois não afirmava nem negava as possibilidades sobre quaisquer explorações de atividade econômica, seja através da prestação de serviços, com remuneração ou vantagem econômica direta, ou indireta. Em 2018, ele passou a oficializar a possibilidade da prestação de serviço privado[77] de forma remunerada no TIP, por aplicativos, com a seguinte redação:

> Transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (Redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018) (BRASIL, 2012).

Desse modo, os serviços prestados na modalidade Transporte Individual de Passageiro ganharam uma classificação setorial clara, o que possibilitou a oferta por carros particulares,

[77] Este artigo não tratava sobre a operacionalidade dos táxis, que não é considerada um serviço "privado", mas "público", apesar de ser uma modalidade de transporte individual de passageiro (TIP).

do setor privado, que passaram, exclusivamente, a ter legalização específica, o que possibilitou a atuação como atividade econômica. As alterações que ocorreram, posteriormente, na Lei Federal nº 12.587/2012, foram dadas na Lei Federal n 13.640/2018.

Assim, a Lei n 13.3640/2018 vem para atender a nova forma de ofertar os serviços do TIP, visto nas novidades que surgiram pelo ambiente social e econômico, gerado pela inserção, primeiramente, do modelo de negócio do Uber no território brasileiro, assim como de outros aplicativos que seguiram um processo similar. A empresa Uber, portanto, começou a operacionalizar serviços na cidade do Rio de Janeiro, depois em São Paulo e Porto Alegre, local em que atuou como intermediadora de caronas remuneradas, a partir de 2014, sem regulamentação específica até o ano de 2018, quando comemorou a vitória da promulgação desta lei, que é conhecida, no país, como Lei do Uber (Uber, 2021).

Desta maneira, ao interpretarem-se alguns artigos da Lei Federal n 13.640/2018, nota-se que algumas chaves compreensivas se transformam em informações necessárias para a diferenciação da carona remunerada, dentro do transporte individual de passageiro privado, em relação ao transporte individual de passageiros, classificado pela concessão de serviço público, dado o mesmo caso dos táxis, que, nos dias atuais, também acabaram por se adaptar e se cadastrarem em aplicativos semelhantes ao Uber (como o 99 Táxi), e podem exercer suas atividades intermediadas por diferentes plataformas virtuais.

A forma que a lei federal n 13.640/2018 definiu como o transporte remunerado individual privado serve, exclusivamente, àqueles que oferecem o serviço de viagens individuais ou compartilhadas, unicamente, dadas para atender as demandas de usuários previamente cadastrados, seja em aplicativos ou plataformas de comunicação em rede. Ela imputou, assim, a competência da necessidade de regular ou fiscalizar aos municípios e ao distrito federal, que devem tomar suas decisões baseadas, apenas, no não descumprimento das diretrizes básicas que traz esta lei, entre elas, aquelas que visam a “eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço” (Art. 11-A. Parágrafo único, Brasil, 2018).

Os municípios, neste caso, de acordo com a lei, não podem estabelecer preço mínimo ou quantidade de frotas, sendo livre o exercício do indivíduo de se associar a plataforma, exigindo-se, apenas, que os motoristas e os carros cumpram as normas do Código de Trânsito Brasileiro, como possuir habilitação e DPVAT (Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores). Ou seja, que o carro esteja correto, com o licenciamento em dia (BRASIL, 1997).

A política de mobilidade urbana está, também, baseada em alguns princípios, conforme dito, que procuram amparar as ideias de acessibilidade, desenvolvimento sustentável, equidade de acesso, prestação de serviço eficiente, igualitário e efetivo, pela segurança nos deslocamentos, nas políticas de gestão e no controle social. Dentro deste âmbito, destaca-se no artigo 6º, inciso V desta Lei, a diretriz que estabelece a necessidade de "incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes" (BRASIL, 2012).

Ainda sobre a Lei e aplicabilidade das instruções das categorias do mercado TIP, ressalta-se que o texto do artigo 7º, inciso IV, reproduz: "promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades" (Brasil, 2012). Sendo assim, este é um dos cinco objetivos elencados como básicos na política nacional de mobilidade urbana.

Os itens sobre a Lei de Mobilidade até aqui citados representam aqueles que, constantemente, são traçados nos debates acadêmicos, jurídicos e econômicos, quando se questiona ou se defende, prioritariamente, a inserção de aplicativos de intermediação de caronas compartilhadas, pagas ou solidárias, como mostra o trabalho de Silva (2017) (sobre uso de caronas por universitários) e de Sundfeld e Rosilho (2020) (sobre a intermediação de caronas por aplicativos).

As descrições deste ponto b) operam, assim, para instrumentalizar bases, considerando-se necessário, assim, que os municípios possam abrir leis de regulamentação. Elas são direcionadas à modalidade que Dias (2017) identificou como *ridesourcing*, em que o setor em que há a iniciativa da prestação de serviço, visando o ganho financeiro, preocupa-se com a finalidade do lucro, por meio de aplicativos.

Diante de todos os aspectos que se apresentou a constituição da oferta do mercado de Transporte Individual de Passageiros Privado, ressalta-se, ainda, que nos últimos quatro anos surgiram diferentes processos judiciais, movidos por empresas privadas e pelo poder público, que ressaltam como o exercício de atividade econômica, dada por alguns aplicativos deste setor, afetam a ordem econômica e social brasileira. Essas ocorrências, em particular, surgem da atuação de uma categoria de um mercado nascente, das caronas remuneradas que também atendem intermediando as demandas do compartilhamento de caronas entre indivíduos, tanto nas rodovias, como nas malhas urbanas, classificadas por Dias (2017) como *ridesharing*, pois se dá de forma solidária. No Brasil, trabalhos acadêmicos utilizam, simplesmente, o termo "carona compartilhada solidária" (*carpooling*) (SILVA, 2017; SANTOS,2020; BORANGA,

2020). Em virtude deste termo ser mencionado nos processos judiciais aqui analisados, ele também foi escolhido pelo trabalho.

A partir destes dados, percebe-se que há uma dubiedade, implícita no processo dos objetivos gerais da economia compartilhada, quando estes são confrontados com o modelo desta pasta, recentemente regulamentados a nível nacional por formas padrões: leis e outros dispositivos, que proporcionam discutir, a partir destes, os impactos sociais vistos, tanto na ordem econômica quanto na social, levando em conta a falta de regulamentação específica destes outros mercados. Os próximos pontos dialogam, assim, para explicar os dispositivos e as discussões sobre as práticas de "*carpooling*", através da intermediação de aplicativos inseridos no mercado de transporte de passageiros individual brasileiro, considerando quais são as contribuições destes dispositivos que os tornam legais e permissivos de entrar neste mercado.

c) Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT): Competências, Missão e Controle da Oferta

A Agência Nacional de Transporte (ANTT) é parte de uma autarquia federal que atua sob regime especial, neste sentido, ela está sob o regime de regras especiais que visam regulamentar, e, posteriormente, fiscalizar determinados serviços públicos prestados por empresas particulares (DI PIETRO, 2004). Sua constituição foi estabelecida, assim, pela Lei Federal nº 10.233/2001, adotando a missão de:

> Regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, visando garantir a movimentação de pessoas e bens, harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, preservando o interesse público, arbitrar conflitos de interesses e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica (ANTT, 2020).

Consta no regimento interno sobre suas competências, responsabilidades e jurisdição, dadas pela aprovação da última Resolução Nº 5.888, de 12 de maio de 2020. O TÍTULO I especifica a regra sobre a "NATUREZA, FINALIDADE E SEDE", informada no Art. 2º que a "ANTT é o órgão regulador da atividade de exploração da infraestrutura ferroviária e rodoviária federal e da atividade de prestação de serviços de transporte terrestre, nos termos do art. 22 da Lei nº 10.233, de 2001" (ANTT, 2020).

Cabe à ANTT, assim, "acompanhar o serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, monitorando a evolução da oferta e da demanda", dada pelo seu

inciso II, Subseção II. Outro ponto a se destacar é aquele presente na "Subseção V- Da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária" que promove, no art 38º, no inciso X, sobre a responsabilidade de X, garantindo-se acompanhar as inovações tecnológicas e sugerir políticas que aprimorem a prestação dos serviços. Encontra-se, ainda, na subseção VI, as regras para fiscalização da prestação de serviços de transporte de passageiros, que informa, no inciso X, "coibir a prática de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados" (ANTT, 2020a), ou seja, a prática de carona clandestina nas malhas interestaduais brasileiras.

Vale registrar, ainda, uma nota comunicativa emitida pela ANTT, sobre como esta atua na fiscalização de transporte de passageiros nas locomoções interestaduais. Analisando-se o conjunto, destaca-se um ponto importante do que se refere ao transporte clandestino. Essa ilegalidade, que também é regida por outros instrumentos legais, é abordada, nesta agência, dentro da Instrução Normativa nº 005/2018, que trata sobre "procedimentos de fiscalização do transporte rodoviário interestadual de passageiros não-autorizado ou não-permitido" (ANTT, 2018).

A Instrução Normativa nº 005/2018, assim, tem por objetivo "padronizar os procedimentos de fiscalização aplicáveis aos transportadores e empresas que operarem serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros não-autorizado ou não-permitido" (ANTT, 2018). Foi observada uma consideração inicial, seguida de uma definição, neste instrumento, que amplia o conhecimento para abordar questões sobre carona compartilhada solidária que ainda são pertinentes, sendo elas:

> Considerações iniciais: É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente, nos termos do Art. 14, § 2º, da Lei nº 10.233/2001. Definição: O transporte rodoviário interestadual de passageiros não-autorizado ou não-permitido é o serviço prestado sem prévio e correspondente ato de outorga da ANTT e licença (ANTT, 2018).

A ANTT, através do enunciado de súmula nº 11, publicado no diário oficial da união, fixou uma definição objetiva sobre carona clandestina, nos termos seguintes:

> Transporte clandestino de passageiros: é aquele realizado por pessoa física ou jurídica, sem qualquer autorização lavrada por parte da ANTT, assim entendida a ausência de emissão válida e regular de Termo de Autorização de Serviços Regulares – TAR e da correspondente Licença Operacional – LOP, no caso da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros; ou Termo de Autorização de Fretamento – TAF, no caso da prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros realizado em regime de fretamento (ANTT, 2021).

Esses estatutos vêm, assim, sendo atualizados, com frequência, mediante as diferentes demandas sobre aplicativos, que conectam passageiros e motoristas que se manifestam na sociedade. Em 2015, uma reportagem cedida à câmara dos deputados federais mostrou, assim, uma entrevista junto ao Superintendente da ANTT, e, nela, um posicionamento sobre as demandas que ocorriam, quanto à inserção do Uber. Elas surgiram pelo ambiente social que passava o país, dada a atuação de aplicativos de caronas, em diferentes localidades, em que ocorria o debate intenso, devido aos conflitos entre aplicativos e taxistas, que estavam sendo gerados e exigiam do poder público, vários posicionamentos (AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS, 2015).

Neste sentido, segundo o representante, a época, superintendente da ANTT, o senhor Alexandre Muñoz de Oliveira declarou, sobre a competência da ANTT quanto ao Uber, dizendo que ocorreria, exclusivamente, se o aplicativo atuasse na esfera do transporte interestadual, mas o que parecia era que malha da empresa era intermunicipal. Todavia, afirmou ainda, que "a prestação de serviço remunerado de transporte configura serviço público", por isso, na época, ele considerava o aplicativo ilegal (AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS, 2015).

Atualmente, a ANTT tem se posicionado de outra forma, segundo nota de esclarecimento da agência emitida em 2020, afirmando que não é de competência desta a fiscalização de aplicativos de transportes, sendo sua atribuição legal regular, desde fiscalizar o transporte interestadual, que independe de prestar ou não serviços para esses aplicativos. Assim, apenas as empresas que estiverem fazendo transporte interestadual estão sobre a fiscalização da ANTT. Cita, ainda, que essa competência ocorre, inclusive, para o fretamento, que é regulamentado pela Resolução ANTT nº 4.777/2015, que prevê que eles possam ser realizados, neste regime, nas formas de turismo, eventual ou contínuo, definido conforme consta no art. 3º da citada Resolução (ANTT, 2020b).

Por fim, a instrução normativa 005/2018, no item 6, trata do Uber, Buser, 99taxi e outros aplicativos, estabelecendo o seguinte: "os serviços de transporte individual contratados por aplicativos de *smartphones* como Uber, 99taxi, Blablacar e outros se equiparam ao táxi para efeito de fiscalização". Assim sendo, a ANTT se exime da obrigação de fiscalizá-los, uma vez que entende que estes não estão sob sua competência, muito menos sob obrigações.

d) Outros Regulamentos Brasileiros na Temática de Caronas

De acordo com Sundfeld e Rosilho (2020), caronas são caracterizadas, no geral, pelos ajustes de deslocamento de indivíduos, que ocorre em conjunto, resultando, precisamente, da "comunhão de esforços entre pessoas (envolvendo bens, recursos, atividades ou prestações) para a consecução de fim comum (realizar deslocamentos para determinados locais ou regiões)" (Sundfeld; Rosilho, 2020, p.61).

De acordo com Witiuk e Von Der Osten (2018), a carona envolve veículos automotores, ocorrendo desde a metade do século XX, podendo ser distinguida quanto à natureza da viagem e a integração dos destinos dos caroneiros. Atualmente, a prática de compartilhamento de lugares para deslocamento acontece em carros particulares, entre dois ou mais indivíduos, sendo facilitada por meio "de sistemas a interface que utiliza os aplicativos, sites e grupos em redes sociais" (Witiuk; Von Der Osten, 2018, p.62).

Para Teixeira (2019), podem ser identificadas algumas diferenças básicas nas caronas oferecidas, atualmente, por veículos automotores. Os atuais sistemas de carona, nos países, são compostos por categorias que tiveram sua oferta expandida pela oportunidade que os processos inovativos proporcionaram. As categorias, neste sentido, são formadas por táxis e Uber, assim como demais aplicativos de caronas compartilhadas remuneradas, que estariam ligados a categoria que abrange o "Transporte sob demanda". Por uma modalidade solidária associada a categoria "Compartilhamento de viagens", é relativo ao compartilhamento de uma viagem em transporte particular que ocorreria um crescimento, independente da demanda. E uma última, que seriam os aluguéis de frotas.

Teixeira (2019), assim, faz uma explicação sobre a categorização da carona, que resultou em uma explicação coerente, se pensada como uma forma de diferenciação de produtos quanto a construção da oferta do mercado nascente, desde caronas compartilhadas solidárias, no Brasil. Em particular, a explicação encontrou nexo ao ser observada, diante de certos posicionamentos jurídicos que implicam na não ilegalidade do uso de aplicativos. A construção de uma intencionalidade jurídica que foi apreciada por diferentes debates, a partir de inovação da Uber Economia, ocorre para intermediar um outro produto: a carona solidária.

As práticas de conceder ou ser caroneiro, por intermédio de aplicativos, no Brasil, têm recebido validação jurídica pela força do mandamento constitucional, de entendimentos dados por enunciados de súmulas, assim como outras técnicas jurídicas de fixação de entendimento jurisprudencial, com força vinculante. Ou seja, pelos efeitos análogos aos de uma lei, emitidos

pelos órgãos do Poder Judiciário, por exemplo, do Recurso Extraordinário com repercussão geral, o incidente de resolução de demandas repetitivas é enunciado, de súmula vinculante.

Desta maneira, recorre-se, neste momento, à elaboração de uma análise sobre a interposição de tais instrumentos jurídicos como objetos que compuseram o conjunto de normas e regras, sustentando a construção da oferta e garantindo a formação de uma demanda progressiva, gerada pela confiança estabelecida na utilização de aplicativos, exatamente para intermediar caronas compartilhadas, não somente no modo remunerado, mas na modalidade solidária, que agora aquece todo território brasileiro com novas possibilidades de mudanças.

Debruçando-se sobre estes casos, foi analisado um recurso processual chamado de Agravo de Instrumento, tombado sob o n. 202, que tramitou no Tribunal Regional Federal da 1ª Região, da Relatoria do Desembargador Federal João Batista Moreira, que possui relevante valor às discussões aqui travadas. No voto exarado pelo relator do processo, reflete na compreensão sobre este momento de mudança de padrões, no quesito da mobilidade brasileira, relatando-se:

> O oferecimento de bens e serviços, antes apegado a formas tradicionais, está em súbita transformação, proveniente do uso de aplicativos e de plataformas de compartilhamento. Compartilhar, como forma de alcançar resultados e realizações, com custo reduzido, é a tônica dos dias atuais, onde as novidades advindas da modernidade seduzem a todos e revelam-se, a um só tempo, via de aproximação das pessoas e de seus desejos e fator de desenvolvimento pessoal e social (SÃO PAULO, 2018, p.161).

É, neste sentido, que a estruturação de conjunto de questões sociais aqui apresentadas encontra um espaço fértil, juridicamente, para a expansão da prática social de dar carona compartilhada, como um nascente mercado que emerge da exploração desta atividade, por modelos da Uber Economia. Em diferentes países, se constitui um campo aberto para muitas possibilidades, marcado pelo surgimento de um nicho deste tipo de mercado, que não era tão usualmente explorado, mas que ocorria com bastante frequência, informalmente, entre os indivíduos (Teixeira, 2019), geralmente, quando havia confiança interpessoal suficiente.

Neste próximo ponto "**d)"**, cabe mostrar como esse espaço que, como em outros países, passou a ser construído, e, como isso não poderia ocorrer se não houvesse permissividade, vista na iminência de algumas questões absolutas da Constituição Federal Brasileira, assim como por outros instrumentos jurídicos que foram citados, apresentados, em seguida, de forma autoexplicativa e sistemática.

O primeiro fato é que não há, no regime constitucional brasileiro vigente, regra que estabeleça o monopólio ou a exclusividade do regime público para o transporte terrestre, não

havendo a restrição expressa. Ocorre, assim, que a atividade se abre, podendo ser operacionalizada dentro das legalidades estabelecidas pelos instrumentos jurídicos conhecidos, há algum tempo, e, que são observados dentro de uma ordem hierárquica de institucionalidade. Assim, a importância de valor sobre o princípio da soberania, que remete a corporatura real na vida institucional brasileira, uma vez que ela orienta muitas decisões que são tomadas, no âmbito dos tribunais. Destaca-se, desta forma, aquilo que a Constituição Federal estabeleceu como livre exercício da atividade econômica (art. art. 5º e art. 170 par. único da CF), condições à livre iniciativa (art. 170, caput da CF) e à defesa do consumidor (art. 170, V, da CF).

Discorre-se, primeiramente, sobre o papel dos artigos do art. 5º, em especial, vinculados aos incisos XV e XVII, da Constituição Federal, que tratam sobre o direito à locomoção e associativismos, em todo território nacional, com exceção de paramilitarismo em período de guerra, respectivamente (BRASIL, 1988). Segundo Silva (2009), quando se faz uma análise histórica acerca de direitos, aquele que primeiro é reconhecido como fundamental são as liberdades, que podem ser compreendidas como "direitos subjetivos de agir, segundo a própria vontade, sem impedimento por parte de quem quer que seja" (Silva, 2009, p.9). Aplicada a interpretação, estão resguardadas pelo direito constitucional positivo, visto nestas colocações um conjunto de liberdades.

Sundfeld e Rosilho (2020) apresentou, assim, esse conjunto de liberdades de forma bem abrangente, como um campo de proteções que favorecem o desenvolvimento da criatividade social:

> Liberdade da pessoa física (liberdades de locomoção e de circulação)"; (...) a "liberdade de expressão coletiva (de reunião, de associação)"; (...) e a "liberdade de conteúdo econômico e social (livre iniciativa, liberdade de comércio, liberdade ou autonomia contratual, liberdade de ensino e liberdade de trabalho) (Sundfeld; Rosilho, 2020, p.61).

Pode-se pensar nelas, assim, como posições que impediram que barreiras, à formação da oferta e demanda desses mercados, fossem geradas ou confrontadas pelo exercício da confiança, nos sistemas de inovação da Uber Economia, em que se pôde observar, em todo o processo de legitimação destes mercados na sociedade brasileira.

Assim sendo, conforme mencionou-se outrora, o transporte remunerado individual de passageiros, por carros privados, não possuía previsibilidade específica no CTB, quando se estabeleceu sua entrada por meio do Uber. Havia, no instrumento, orientações que estabeleciam condições mínimas que foram aplicadas, posteriormente, ao seu exercício, por meio do art. 329º. Foi, neste sentido, criada a Lei do Uber, um regramento mais específico que ordenou

condições específicas para o funcionamento desta modalidade no Brasil, fazendo, porém, entender-se mais sobre as condições de um espaço social que é preenchido por pressões de legitimação social, advindas da confiança antecipada, o que validou aplicativos como Uber e similares, principalmente, pela iminência dos conflitos que resultaram das disputas de interesses entre os agentes envolvidos naqueles mercados, assim como das instituições públicas responsáveis, conforme é explicado neste capítulo.

Para o transporte solidário individual de passageiros, aplica-se uma semelhante interpretação, pois não há nenhuma previsibilidade ou regramento específico para modalidade, todavia, o funcionamento de modelos de negócios que atuam neste segmento está balanceado, apenas, por considerações interpretativas do direito constitucional instituído. Nesta primeira ordem, fortalece-se o culto à liberdade econômica, um basilar à ordem econômica brasileira, após a Constituição Federal (Brasil, 1988).

Nesse grau de ideias, a Administração Pública deve ser restrita à obediência ao Princípio da Legalidade, nos termos do Art. 37, *caput*, da CF. Ou seja, só pode fazer, por seus atos administrativos, aquilo que a lei manda fazer ou não fazer. Isso inclui proibir, aplicar multas, dentre outras possibilidades quanto ao transporte individual remunerado e pago. Já o particular, e, aqui se incluem os prestadores de serviços de carona, obedecem ao Princípio da Legalidade do Art. 5º, inciso II. Ou seja, ao contrário da Administração, que só pode fazer o que a lei manda, o particular pode fazer tudo que a lei não proíba.

Desta forma, segundo Sundfeld e Rosilho (2020), tendo em vista que "as experiências de união de indivíduos são quase inclassificáveis, em conta da riqueza da vida social contemporânea", as caronas compartilhadas solidariamente estão aptas a preencher este processo, que não encontrou vedação na CF, e, que segue avançando para possíveis disrupções de padrões de antigos, como visto no Agravo de Instrumento, tombado sob o n. 202 da Relatoria do Desembargador Federal João Batista (SÃO PAULO, 2018).

Cabe, nesta integração, analisar também o conteúdo do Enunciado de Súmula 145 do STJ, que preza sobre o entendimento de que "no transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave". Com base nesse entendimento, a Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça, por unanimidade, decidiu não conhecer um recurso que fora interposto, que questionava a respeito da responsabilidade do condutor, oferecendo carona compartilhada solidariamente (independente da intermediação de aplicativos, na época). Essa discussão foi provocada, assim, pela disposição legal específica sobre o tema.

O enunciado da súmula 145 trouxe ao campo jurídico, também, um entendimento que vem sendo aplicado ao mercado dos aplicativos de carona solidária e seus usuários, pois está vinculado a uma posição em que se entende que a prática desta modalidade não encontrou ilegalidade, pois é benéfica para a sociedade, estabelecendo alguns critérios no seu reconhecimento. Entre eles, o que pode ser considerado é que o transporte puramente gratuito funciona (de cortesia ou desinteressado) em detrimento daquele que gera vantagens indiretas para algum transportador (que se envolve em atividades feitas para gerar lucro, como o dono de uma empresa que oferece transporte gratuito aos seus funcionários).

Conforme De Alencar Araripe (2017), o Enunciado de Súmula n. 145 do STJ foi um marco que traçou um norte, sendo aplicado às disputas judiciais que foram abertas por conflitos sociais, gerados pelo uso de carona compartilhada, dada em transporte benévolo, em que não há vantagens, logo mesmo, havendo troca de valores, estes serão feitos para dividir custos. Por isso, observa-se como a posição sumulada leva ao entendimento do conceito jurídico de carona, adotado pela quarta turma, revelando um acordo de vontades presente em ambas as partes, ou seja, do motorista e do passageiro. Neste sentido, confirmando que não há um contrato de transporte quando esta é oferecida, sem a pretensão de obter lucro.

Por fim, um último instrumento jurídico que merece ser citado, como forma de completar a postura brasileira jurídica sobre a temática das caronas (pagas ou solidárias) realizadas por aplicativos, foi emitido pelo Ministro Roberto Barroso, no Recurso Extraordinário (RE) n. 1054110/DF, órgão julgador constituído pelo Tribunal Pleno, cuja nomenclatura instrumental diz mais a respeito de uma Repercussão Geral[78], atendendo o título de "Proibição do uso de carros particulares para o transporte remunerado individual de pessoas", manifestando-se o STF sobre um recurso extraordinário, no qual se discute, à luz do art. 170 da Constituição da República, a possibilidade de afronta ao princípio da livre iniciativa perpetrada por lei, que proíbe o exercício de transporte individual remunerado de passageiros, por intermédio de aplicativos (STF, 2019)

O RE 1054110, assim, também foi transitado e julgado em 2020, ou seja, não cabe mais nenhum tipo de recurso sobre o objeto discutido, tornando a decisão imutável e exequível. Apesar de destinado para uma demanda gerada, inicialmente, pela inserção de transportes remunerados do TIP, este é realizado através de *apps* como o Uber, em que o documento, em geral, trouxe explicações claras sobre o posicionamento da corte máxima deste país,

[78] Ocorre quando deriva um processo que será avaliado pelo Superior Tribunal Federal, por manifestar causas que possuem debates relevantes da sociedade.

principalmente, quanto ao uso de aplicativos à mobilidade, nas diferentes modalidades em que se possa surgir a oferta deste, observando-se os seguintes posicionamentos dos ministros, grifados da ementa publicada abaixo:

> As normas que proíbam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada. 4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio "de fato" (Barroso, 2020, *grifo do autor*).

As noções apresentadas neste ponto 5.1 mostram, assim, a formatação do espaço jurídico, econômico e social que preencheram os debates, assim como a evolução das regras e das normas brasileiras, para a atuação destes modelos de negócio até os dias atuais. Elas foram analisadas cuidadosamente, portanto, tendo em vista a sua importância para evolução do conteúdo que segue neste capítulo, a partir do item 5.2, e da análise dos dados expressa em todo o capítulo 5 deste trabalho.

5.2 *UBER ECONOMY*: REPLICABILIDADE, MERCADOS NASCENTES E CARONA COMPARTILHADA

O surgimento da empresa Uber, mais precisamente, do tipo de plataforma de inovação que ela lançou, abriu portas para muitas discussões. Uma temática extensiva abre a própria ideia de Economia Compartilhada, que costuma ser discutida por diferentes campos, conforme mostrado no capítulo III. A literatura sociológica, assim, em suas múltiplas capacidades de desdobramento teórico e prático, recentemente, vem mostrando interesse neste debate, prioritariamente, sobre as perspectivas da Uberização, pelos trabalhos que são usados como a referência, como de Antunes (2020), aqui no Brasil.

Embora, diga-se "Uberização", na abordagem brasileira, em outros trabalhos, principalmente, na literatura internacional, pode ser identificada uma definição diferente, que

avalia a “uberização” como um fenômeno que representa um mercado, cujos modelos de negócio utilizam programações, assim como características semelhantes à inovação, esta que é proporcionada a partir da consolidação mercadológica da empresa UBER. Neste sentido, é comum ela ser avaliada como *Uber Economy* (Uber Economia).

A Uber Economia é, assim, uma nomenclatura que apareceu, primeiramente, no inglês, e foi utilizada para definir a aplicação destes modelos específicos de fazer negócios, em diferentes contextos econômicos e sociais, dado como um braço da EC, conforme avaliou Hill (2015). No Brasil, convencionou-se adotar uma tradução diferente, pois segue uma linha de pesquisa que permeia os campos da precarização do trabalho, dizendo-se assim, que os problemas considerados pontos de partida do método da pesquisa costumam ser abordados, a partir das percepções e dos conflitos gerados, junto ao volume de mão-de-obra no mercado de trabalho, para avaliar a mão-de-obra empregada por demanda.

Alguns livros internacionais que têm publicações brasileiras, demonstram esse pensamento, uma vez que, têm sido comuns eles serem traduzidos a partir de uma abordagem da sociologia do trabalho. A tradução, por exemplo, do livro “*What’s Yours Is Mine: Against The Sharing Economy*” (Slee, 2019), feita pela editora Elefante, em livre tradução “O que é meu é seu: contra a economia do compartilhamento”, no entanto, recebeu, no Brasil, o título de “Uberização: a nova onda do trabalho precarizado”. A editora abordou, em nota, o reconhecimento de que o livro não trata somente sobre o tópico da precarização do trabalho, mas que há, em seu conteúdo, muitas outras discussões que permeiam a Economia Compartilhada, enquanto formação de mercados. A decisão pelo título foi, assim, fundamentada devido a intensificação de debates brasileiros sobre o tema:

> Uberização: a nova onda do trabalho precarizado, mesmo que o autor não empregue em nenhum momento esse termo em inglês (uberisation, que consta em apenas uma das múltiplas referências bibliográficas que utilizou) e que o livro não se restrinja à análise da Uber. A escolha do título se deve ao fato de que, no Brasil, as discussões relacionadas à Economia do Compartilhamento se intensificaram e ganharam o público mais amplo após o início das operações da Uber nas maiores cidades do país. A empresa criada por Travis Kalanick acabou se tornando, para a maioria de nós, uma referência para os demais negócios geridos por empresas de tecnologia através de aplicativos de celular. O próprio autor reconhece a proeminência da Uber no debate sobre a Economia do Compartilhamento, mesmo que ela apenas tenha se identificado como membro desse “movimento” em 2013 — quatro anos depois de haver sido fundada. “Alguns dos proponentes da Economia do Compartilhamento não aceitam a Uber como parte do movimento, mas, para muitas pessoas, a Uber agora é a Economia do Compartilhamento”, escreve Tom Slee, no capítulo 4. Toda tradução é uma traição. Ao modificar o título, porém, pretendemos comunicar com mais eficácia as ideias do autor ao público brasileiro, descartando termos demasiado herméticos, como trocadilhos em inglês, e temas de conhecimento muito restrito, como Economia do Compartilhamento, uma novidade até mesmo para parte da comunidade acadêmica;

> e recorrendo a um aspecto da vida nacional em constante ataque: os direitos trabalhistas (Bredas e Peres, 2019, *nosso grifo*).

A nota autoexplicativa é usada como guia para o que será abordado dentro desse quarto capítulo. O tema da Uber Economia, assim como da própria Economia Compartilhada, em geral, ganhou demasiada atenção no Brasil, a partir do modelo de inovação de negócios do Uber, seja quanto ao ineditismo das práticas, mas também quanto às mudanças que são apontadas, em toda sociedade, nas formas de acesso e práticas socioeconômicas. Porém, aqui no país, os debates estão direcionados, em especial os sociológicos, para uma dimensão específica: a precarização.

Todavia, uma pesquisa recente, contratada pelo IPEA, atualizou os números sobre o mercado de trabalho brasileiro. Tendo-se preocupado em determinar, durante a pandemia, sobre a ocupação dos motoristas e entregadores por aplicativo, alvos destas análises. Os dados foram coletados pelo IBGE, para o período de maio até novembro de 2020, em diversas localidades. Entre os resultados, mostra-se que: (1) "953 mil pessoas estavam trabalhando com transporte de passageiros com o regime de conta própria em novembro de 2020" (GÓES, 2021, p.7); (2) se tratando do setor de transporte, em geral, "até 1,4 milhão de trabalhadores poderiam estar em alguma atividade", sendo difícil estimar com precisão, "pois pode haver taxistas que utilizam o aplicativo e taxistas que não utilizam o aplicativo" (GOÉS, 2021, p.11).

A proposta deste trabalho, desta forma, não utiliza a ótica da precarização como ponto de partida para uma discussão, como se pode observar na literatura, bem desenvolvida, que evolui dentro das perspectivas que cada abordagem utiliza. Goés (2021) mostrou, que, até mesmo os dados apresentados podem sofrer influências variadas de construção, isso ocorrendo por sua complexidade de entender este mercado, assim como os agentes que o compõem e seus papéis. Táxis atuam, portanto, fora do seu contexto, pela possibilidade que os aplicativos que intermediam a corrida lhe dão, como o acesso ao transporte privado, não somente o público, que é a categoria regulamentada para eles, no Brasil. Esta questão, por exemplo, não pode ser analisada discutindo-se apenas sobre níveis de precarização, mas avançando-se nas permissividades, que podem ser vistas na construção da oferta de transporte por aplicativos, que vem dos indivíduos e dos dispositivos institucionais, como classificações e regulamentações.

Neste sentido, a análise sobre Uberização não estaria avaliada apenas por direcionamentos seletivos, mas movidos pela busca de resultados explicativos sobre o fenômeno, no geral, e a sua movimentação na sociedade. Dessa forma, pode se contribuir para compreender como funcionam as classificações sobre as diferentes formas que a Uber

Economia pode se manifestar, tratando todos os modelos, dentro da análise, de um único conceito, mas nem sempre levando até a compreensão de outras formas que venham a se manifestar. Aplica-se isso no modelo Buser, por exemplo, que atua por fretamento, no modelo da Uber Economia. À medida que as formas das práticas de mercado se alteram e apresentam resultados diferentes sobre a base do compartilhamento, aqueles que usam a Uber Economia como um modelo de intermediação, assim como a análise direta que a conecta com a ideia de precarização, irão apresentar fundamentos frágeis.

Este trabalho, então, amplia a compreensão sobre Uber Economia, iniciando o debate da dinâmica destes modelos de negócio e sua vinculação à ideia de Economia Compartilhada, como formas de gerar práticas que alteram e produzem consequências para a realidade dos mercados. Essas consequências imediatas são dadas pela inserção de modelos que fogem à formatação de instrumentos de regulamentação, pelos padrões atuais da economia brasileira, no setor de transporte terrestre individual, assim como pela legitimação dada do crescente uso, que provoca conflitos sociais que sustentam a (in) segurança jurídica local.

As pressões sociais, tanto provocam antecipadas legitimações, garantindo o crescimento de diversos aplicativos e a continuidade da prestação de serviço, quanto cooperam para despertar os conflitos entre categorias de diferentes agentes, na sociedade. A compreensão generalizada destes modelos, assim, é um frequente peso, de várias dimensões, para todo esse processo. Isso é elucidado, portanto, com dados empíricos apresentados, no quinto e último capítulo desta tese.

a) Diferenciando Aplicação de Uber Economia *versus* Uberização

Embora, como destacou a Editora Elefante, seja padrão nas referências teóricas brasileiras falar sobre "uberização", em ensaios internacionais, conforme dito, esta palavra é direcionada de outras maneiras, tanto em relação ao campo da sociologia do trabalho, quanto para aqueles que procuram demonstrar como a superutilização de tecnologia e suas inovações causa profundas alterações no desenho social.

Estas novas abordagens, com frequência, são materiais ainda não traduzidos ao português, levados pela temática de outras possibilidades, como, por exemplo, de explorar e oferecer uma dinâmica ampla para enquadrar-se o fenômeno e todos os possíveis efeitos que lhe podem ser atribuídos. Uma perspectiva, assim, que se relaciona com a vida econômica no sentido "macro". Ou seja, uma abordagem que se interessa pela análise das condições de ajustes

que diversos fatores, ligados ao fenômeno, podem ter, para interferir ou promover nas práticas econômicas e sociais, incluindo-se a construção da oferta de mercado (no sentido de produção).

Uma ressalva sobre estes trabalhos, contudo, precisa ser feita. Eles não estão presos a modelos abstratos, mas em análises estruturais que consideram muitos fatores diferentes, como o impacto e o poder de alcance do modelo, nas estruturas de desenvolvimento social e crescimento econômico, a partir da construção de novas formas de economia, que se diferenciam nas bases da economia capitalista industrial. Outra observação é que a abordagem não ignora as discussões sobre a "uberização" e “precarização”, apenas não oferecendo a centralidade como problema de partida, reservando para ela o mesmo grau de importância que se deve ter com outros problemas, estes que podem e devem ser abordados, a partir da Uber Economia, pois estes estágios são paralelos para toda a transformação setorial, não ocorrendo separadamente, mas em transversalidade da existência do fenômeno.

A transversalidade reforça, assim, a capacidade de interseção. Muitos setores de mercados, dados em diferentes sociedades, promoviam-se habituados à um padrão operacional, este que produzia a capacidade dos agentes em ofertar bens e serviços de forma como seria consumido pelos indivíduos. Esse padrão, embora ainda se mantenha em algumas linhas, continua sofrendo um processo que já fora explicado nesta tese, chamado de “disrupção” (Christensen, 1991).

No setor de transporte, por exemplo, ocorreu a aplicação de um modelo de negócio inovativo, que se promoveu como uma estrutura básica, propagando uma carga de mudanças, que, por diversos motivos já sobressaltados, levaram o modelo inovativo a adquirir uma força que promove impactos diferentes e contínuos, retroalimentando eles, não somente modificando mudanças nos contratos de trabalho (como o tema prescreve, pelo fundo da precarização), como as condições de acesso em que o resultado deste trabalho será demandado (oferta e demanda de mercado). O primeiro, assim, possui profundas implicações na recente análise sociológica, feita por Antunes (2020). Já, para a segunda fora, não há materiais tão específicos, sendo necessário analisar-se uma coleta de ideias, tentando dar um entendimento de forma de organização.

Observa-se o que explica Antunes (2020), sobre o tema: “a uberização é um processo no qual as relações de trabalhos são constantemente individualizadas e invisibilizadas, assumindo assim uma aparência de prestação de serviço” (Antunes, 2020, p. 10). Anteriormente, Hills (2015) tratou sobre tal tema de forma semelhante, mas, com o registro de algumas diferenças, torna-se necessário definir o termo como um tipo de economia, em que se

observavam algumas características: "*this is the new economy: contracted, freelanced, "shared," automated, Uberized*".

Em contrapartida, Hills (2015) entende que, nos dias atuais, tem crescido o processo da individualização, que se confunde com a "prestação de serviço". É isso que faz com que algumas formas de aplicação da EC atuem como mecanismo, este que vem sendo copiado para suprimir responsabilidades e direitos trabalhistas adquiridos, gerando perdas significativas das relações de trabalho assalariado. Nesta síntese e perspectiva, a evolução teórica do conceito de "uberização" não está limitada na análise apenas dos impactos, no mercado de trabalho, mas destinada a abranger uma ampla composição, descrita na ideia da uberização, como um fenômeno de proporções estruturais, que afeta os planos sociais e econômicos das sociedades, por padronizar um modelo de negócio sob a ótica da economia do compartilhamento.

Autores, como Mansur (2018), não seguem a mesma linha, nem de Antunes (2020) e nem de Hills (2015). Ele discute, assim, a Uber Economia sobre outros pontos de centralização, que seriam focados na expansão crescente do mercado de serviços, baseados no poder da informação e da velocidade de sua expansão, além da capacidade de processamento e análise do banco de dados, mostrando como esses elementos contribuem para que fatores econômicos misturem-se, neste segmento, em conjunto com questões institucionais e sociais, promovendo acelerada inserção de inovação na prestação de serviço de seus modelos de negócio. Esse efeito, por exemplo, pertence em conjunto com debates antigos, que ocorriam, mesmo antes da difusão da Uber e seus referidos processos, pois procuravam mostrar como a evolução das tecnologias de comunicação, aliada com outros aparatos de inovação tecnológica, caminhavam para quebrar barreiras institucionais e antigos padrões. Simon (1971), por exemplo, há algum tempo havia alertado:

> *A society (and institutions) capable of continuous change, continuous renewal, and continuous responsiveness (...) today we exchange a growing proportion of knowledge in new ways (...) as the science of information processing continues to develop, it will not be as easy to sequester it from the main stream of managerial activit (or human social activity) as it was to isolate the physical sciences and their associated technologies. Information processing is at the heart of executive activity, indeed at the heart of all social interaction* (Simon, 1971, p.38).

Que, de maneira traduzida, significa:

> Uma sociedade (e instituições) capaz de mudança contínua, renovação contínua e capacidade de resposta contínua (...) hoje trocamos uma proporção crescente de conhecimento de novas maneiras (...) à medida que a ciência do processamento da informação continua a se desenvolver, não será tão fácil sequestrá-la da corrente principal da atividade gerencial (ou atividade social humana) quanto foi isolar as ciências físicas e suas tecnologias associadas. O processamento de informações está

> no centro da atividade executiva, na verdade, no centro de todas as interações sociais (Simon, 1971, p.38).

Consideradas tais questões, pode-se pensar que as tentativas de compreender a realidade da "uberização" quanto a precarização do trabalho só é possível porque há, no véu, efeitos bidirecionais, advindos da evolução dos mercados que surgiram diante de processos históricos vinculados ao avanço da informatização das sociedades, em termos globais, que tem, na informação, o cerne de todas as interações sociais.

b) Aproximando a Economia Compartilhada e a Uber Economia

Valenzuela (2017) acredita que a "economia do uber" faz parte de um dos novos modelos de economia vinculados à ideia de Economia Compartilhada, em uma categoria que rompe barreiras limitantes em diversas sociedades, e, por isso, cria uma capacidade de expandir, para servir de modelo para outros negócios. A opinião que autores como Hill (2015) e Antunes (2020) expressaram, de forma semelhante, mesmo focando nas críticas no âmbito da precarização do trabalho, diz que atravessam diferentes fronteiras do mercado de trabalho para chegar à estas conclusões.

Embora, como lembrou Bomey (2019), a uberização esteja concentrada para definir um termo, ou algum tipo de verbo baseado no nome de uma organização, ela não define as questões envolvidas com o desenvolvimento de cada modelo. Esta generalização, assim, lembra aquilo que um dia também ocorreu com o verbo *xerocar*, o qual foi aplicado em função da empresa *Xerox*, virando um sinônimo de copiar. É, por isso, que o autor defende que esse fenômeno não implica apenas em uma forma de fazer algo, mas algo relacionado à transformação.

Mittendorf (2017) destaca, também, que as tecnologias modernas desenvolvidas por algumas grandes organizações empresariais, como o Uber, usando o artifício da inteligência artificial com propósito, quase sempre, de incluir o uso de aplicativos móveis e da Internet, como no mercado atual, em que elas fomentam continuamente a difusão da economia compartilhada de bens, serviços e dados.

Cannon e Summers (2014) são dois autores que propõem que, da união das empresas, em conjunto, surge a ideia geral da Economia Compartilhada, dado os empenhos coletivos para a publicidade, principalmente, em conjunto com os dados quantitativos sobre geração de valores financeiros e seus benefícios, no mercado e na sociedade, diante da estratégia para garantir sobrevivência entre resistências sociais e interesses políticos.

Posen (2015) e Di Amato (2016) também definem que os modelos baseados no Uber, nos limites da Economia Compartilhada, apresentam essa característica particular, podendo discutir conflitos e regularização, igualmente destacando, nos seus artigos, como a empresa e sua inovação produzem mudanças, no sentido de ampliar a difusão de novos modelos de negócio, principalmente, para uma economia de plataformas virtuais que se atestam, diante das possibilidades de redefinir e reinventar paradigmas, em diversas direções e dimensões que não são mensuráveis. Em especial, da capacidade de receber regulamentação, em muitos países, de forma posterior a sua oferta de serviço e legitimação social.

Assim, os modelos de negócio de empresas que copiam e atuam como o Uber podem, na hipótese de encontrarem espaço e aceitação naquela localidade, apresentar alto potencial para gerar disrupção ou transformações irreversíveis, em diversos segmentos do mercado, sendo a economia ou a sociedade. Além disso, elas podem, como nota-se no caso do setor de transporte privado individual, ampliar as mudanças e modificar, significativamente, determinadas ações humanas, ou seja, pelas suas práticas mais comuns, sejam elas econômicas ou não, mas, principalmente, se esquivar de conflitos sociais gerados pela sua inserção, mantendo-se atuante, mesmo gerando impactos sociais diversos.

As rotinas diárias encontram, em novos modelos de negócio da Uber Economia, um novo jeito de conseguir se locomover, uma nova forma de experiências para férias, um novo modelo para alimentar-se, uma nova maneira de fazer mercados inteiros entrarem em ritmo de mudança para o acesso à economia, ocorrendo a estimulação de novos comportamentos, em revelia de padrões antigos. Essa revelia, em particular, pode ser analisada com a quebra de paradigmas do setor de transporte individual de passageiros, privado, constituído por caronas compartilhadas, remuneradas ou solidárias, regulamentadas por diferentes mecanismos, apesar das semelhanças da inovação e prestação do serviço.

A Uber Economia não é somente, assim, o reflexo de novos modelos de negócio que copiam sua lógica estrutural e econômica de existir no mercado e na sociedade, de forma igual, mas a partir da sua base eles atuam para criar mercados emergentes, estes que irão se integrar como parte da transformação de sistemas locais. Isso, em certa medida, ocorre de acordo com as formas institucionais e políticas adotadas por determinadas sociedades. Neste sentido, por exemplo, deve-se pensar nos mecanismos que regulamentam determinados setores, e, ainda, nas perspectivas que muitas delas têm (ou não) em permitir, nos seus seios, a inserção destes modelos.

Os modelos se mostram, portanto, eficientes nas mazelas, como em crises, e vendem seus produtos criando um *marketing* que vem pronto, exatamente para mostrar um modelo que funciona, de forma responsável, para a sustentabilidade social e econômica das sociedades. É assim que a uberização dos modelos de negócio pode ser vista, como uma segmentação possibilitada pela contínua evolução da economia compartilhada virtual (Cannon; Summers, 2014; Di Amato, 2016; Araújo, 2018), ou, ainda, como o que fomenta este tipo de economia (Mittendorf, 2017; Calo E Rosenblat, 2017).

Aparentemente, os conflitos sociais diversos podem ser superados, com a pressão da legitimação que a estratégia reproduz. Essas atitudes também visam garantir que os sistemas de regulamentação locais não se tornem um instrumento de contenção da expansão deste modelo, conforme provocam Cannon e Summers (2014): "*rather than relying on maxims about the usefulness of the sharing economy, it helps to have concrete data, especially in the face of skeptical regulators (...) firms should marshal such evidence and take it on themselves to publicize the benefits their firms provide*" (Canon; Summers, 2014, p. 2-3).

c) Explicando a Replicabilidade da Uber Economia

De acordo com Cannon e Summers (2014), a empresa Uber é uma importante organização do mercado global de Economia Compartilhada, pois os seus dados econômicos mostram que seu valor ultrapassou mercados tradicionais do transporte mundial, dos quais estão, em sua atuação, empresas como a Hertz e Avis[79]. Segundo os autores, uma avaliação da Revista Forbes mostrou que, em 2013, os valores destas empresas eram, respectivamente, de U$18,2 bilhões, U$12,5 bilhões e U$5,2 bilhões.

O modelo de inovação da Uber, conforme dito, define técnicas aplicadas em diferentes plataformas de compartilhamento, em que os pares podem oferecer e comprar bens ou serviços uns dos outros, sob os recursos da virtualidade, intermediação, assim como uma estratégia de visibilidade. Alguns dos seus mecanismos diferenciam, portanto, o modelo de outras plataformas que já existiam anteriormente, como o ebay. Entre eles, aparenta que o sucesso do modelo Uber de inovação está ligado na facilidade de ser copiado por outros negócios, mas de que forma?

[79] São "rent a car". As agências de aluguel de carros são consideradas, pelos autores, o principal nicho de competição do Uber, de acordo com Cannon e Summers (2014).

A Uber Economia se tornou uma nomenclatura genérica, aplicada a um conjunto de negócios específicos, sendo utilizada em diferentes países, principalmente, quando se quer falar sobre esses aspectos. E, quase sempre, é empregada à um tipo de modelo econômico que segue as práticas da Economia Compartilhada.

Apesar disso, é preciso ter claro que nem todos os modelos da Economia Compartilhada são iguais, como argumentou Schor (2015). Deste modo, nem todos utilizam os fundamentos presentes naqueles que replicaram o modelo do Uber. A uberização, no sentido de aplicação, não pode ser vista em qualquer categoria dos modelos de negócio, classificados como EC. Partindo desta afirmação, um estudo realizado por Dutzik, Madsen e Baxandall (2013) identificou, que o primeiro modelo de negócio de carros compartilhados, por exemplo, no setor de transporte americano, surgiu nos Estados Unidos em 1998, e, isto somente ocorreu dez anos após o primeiro modelo ter sido lançado na Europa, sabendo-se que ambos, assim, foram criados para a recirculação de bens.

O modelo foi classificado como da categoria "*Carsharing*" por Dutzik, Madsen e Baxandall (2013), e, funcionava como as atuais locadoras de carro, segundo o autor, em que novas variantes desse modelo tem surgido, exatamente para desburocratizar seus acessos, que, em regra, exigem do usuário o desprendimento de um compromisso significativo de dinheiro ou limite de crédito, tendo em vista os custos iniciais para obtenção do serviço, com o seguro do veículo. Entre estas variantes, as empresas que usam o processo que desenhou o modelo de inovação do Uber para intermediar pessoas e proprietários de carros privados, desejam alugar seus carros pessoais, de hora em hora, ou por temporadas. Os exemplos são as empresas "*RelayRides, Get Around and Just Share It*" (Dutzik; Madsen; Baxandall, 2013, p.20).

No Brasil, por exemplo, o modelo de carona compartilhada pode ser pensado, também, pela atuação do uso do transporte alternativo, conhecido como táxi-lotação, que ocorre em muitas cidades brasileiras. A Lei Federal nº 12. 587, de 3 de janeiro de 2012, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana (Brasil, 2012), antes de ser atualizada, somente previa a regulamentação da prestação dos serviços de transporte de táxis, de forma individualizada.

Apesar disso, com frequência, muitas cidades brasileiras apresentavam, na sua mobilidade, táxis alternativos que ofereciam carona compartilhada. A maioria não era regulamentado, mas, em outras cidades, foram registradas regulamentações de caráter municipal. Elas ocorriam, deste jeito, forçadas pela legitimação, por parte da população que costuma validar este tipo de mercado, em decorrência da oferta do transporte local. Algo assim, portanto, já ocorria sem qualquer indício de virtualização ou utilização de aplicativos, como foi

registrado em 1980. A lei foi promulgada em João Pessoa/PB, dita como a Lei Municipal nº 3107/80. Outros registros mais recentes, como o de Nossa Senhora do Socorro/SE, com a Lei Municipal nº 695/2007, também são exemplos, sabendo-se que outros exemplos podem ser pesquisados no site das Leis Municipais.[80]

Documentos que contam histórias processuais e discussões jurídicas, movidos pelos conflitos que geram os táxis alternativos, no Brasil, podem ser encontrados nas páginas de pesquisa de processos judiciais (Jus Brasil, 2019). Entre eles, é vista uma relação entre regulamentos, como a carona clandestina e a segurança dos passageiros. Assim, carros e carona compartilhada não são situações inéditas, no Brasil ou em outras partes do mundo.

Embora possa se questionar o número de inconstitucionalidades nestas leis, ou as classificações de variações realizadas por Dutzik, Madsen e Baxandall (2013), o que não se pode duvidar nos dados apresentados é que eles revelam situações que demonstram o reconhecimento e a legitimação da prática da economia compartilhada para o setor de transporte, o que antecede o aplicativo e o modelo de inovação do Uber. Neste sentido, comprova-se como ela é anterior à ideia de "uberização", bem como outras práticas como o aluguel de quartos ou casas para períodos de curto tempo.

Nestas questões, que acima foram apresentadas, também podem ser encontrados argumentos sobre práticas desregulamentadas e sobre o trabalho precarizado, pela falta de garantias nas suas execuções, em desacordo com os padrões locais de transporte individualizado ou coletivo. Sendo assim, somente uma análise de construção de oferta do mercado seria capaz de avaliar qual, realmente, é o ineditismo da Uber Economia?

A literatura até aqui apresentada sugere que ele está no agir perante os sistemas sociais, seja quanto às proporções de alcance, na aplicação sistemática e expansiva que criou um sistema inovativo que conseguiu aplicar e levar às sociedades, ou nas margens que capacitam alguns modelos, aplicando uma base para conseguir adesões necessárias para adentrar espaços de diferentes segmentos econômicos, como redes hoteleiras, de saúde ou beleza.

Aplicativos que atendem tais mercados, em conjunto com os processos de inovação semelhantes aos modelos do Uber, caso como do AIRBNB, possuem aspectos semelhantes, como da capacidade do modelo na formação de redes, ou da empresa, que é intermediadora, sendo a rede formada por diferentes parceiros (motoristas e passageiros, locatários e locadores), que são fundamentais à estrutura e funcionalidade do aplicativo.

[80] Leis Municipais é um site que reúne uma abrangência atualizada de leis municipais, e, está disponível como site de pesquisa, atendendo no link: https://leismunicipais.com.br/login?returnto=/produto/pesquisa-nacional. Pode-se utilizar filtros, como palavras-chaves.

Outra característica é pensar, nestes modelos de negócios, diante de potencialidades de crescimento e disrupção, ou seja, pensando em como os modelos da uber economia tendem a ser debatidos, diante da sua capacidade de mudar o "estado das coisas" (*status quo*) nos mercados que estão inseridos, quando legitimados, exponencialmente, garantindo uma tendência em afetar as estruturas sociais e econômicas, estas sendo previamente existentes.

Essa visibilidade, como mostrado no capítulo IV, é dada por condições específicas. Aspectos que antes só poderiam ser explorados geograficamente foram afetados pela virtualidade aplicada nos negócios, algo que, explicou Lévy (2003), contribuiu para que os modelos de negócios de tecnologia, arraigados com o virtual, apresentassem a rede e o ciberespaço como uma condição fixa, insertiva, que se apresenta no mercado sob tais condições.

Desta forma, o outro aspecto da Uber Economia é ter mecanismos virtuais que fazem com que a inovação gerencie muita informação sem precisar buscá-la no local, dado que ela é compartilhada voluntariamente, e de forma imediata. Nesse critério, também pode-se pensar como característica a transmissibilidade dessa segurança ao usuário, que todo o sistema inovativo da Uber, enquanto modelo, passa como mensagem aos agentes sociais. O modelo se tornou perito no que faz. Um sentido que Giddens (1991) traz, diante da sua análise sobre sistemas abstratos da modernidade.

A formação de sistemas peritos de Giddens (1991) pode ser, assim, adaptada para se pensar no modelo do Uber. Conforme propôs o autor, são peritos, pois acabam sendo compreendidos como "sistemas de excelência técnica ou competência profissional que organizam grandes áreas dos ambientes material e social em que vivemos hoje" (Giddens, 1991, p. 35). O autor mostra, assim, como os indivíduos buscam reduzir seus estados de risco na busca por segurança, aderindo mecanismos de confiança, baseados nos sistemas peritos.

O aplicativo do Uber é uma inovação constituída de sistemas integrados de tecnologias (*softwares*, conectividade, GPS[81] e algoritmos de segurança), cujos efeitos proporcionam resultados imediatos, e, também, garantias de posteriores avaliações das experiências, que podem transmitir tal sensação, ainda que, como ressalta o autor, os parceiros e usuários não tenham o mínimo conhecimento técnico sobre o funcionamento dessas tecnologias (FOLHA DE SÃO PAULO, 2021).

Todavia, os aspectos da economia do compartilhamento que se sobressaem, no modelo do Uber, são alavancados pelos recursos materiais tecnológicos avançados, que são

[81] *Global Positioning System.*

importantes, porque reproduzem suas estratégias, que formam um conjunto de fatores produzidos para a transferência dos níveis de confiança de padrões antigos para o do seu modelo. Este fator, em especial, é o que produz a legitimação do modelo interposto às estruturas locais das sociedades, assim como o ambiente institucional padrão encontrado. Elas são alimentadas, portanto, pelas perspectivas transmitidas pelo conhecimento antecipado do modelo, em níveis mundiais.

Como retratou Lévy (2003), quando se reflete que a existência de algo que é dado no virtual, deve-se ponderar sua existência, diante de um imenso sistema abstrato de informações, o *cyberespaço*. As fronteiras são dadas, assim, em alta escala, pela existência de um universo virtual e eletronicamente conectado, assim que ocasiona, na atualidade, novas formas e estratégias na busca e no uso das informações que os agentes conseguem reter antes de ter, considerando-se as mudanças das ações dos agentes no seu cotidiano, e as ações que quebram padrões.

d) Mercados Nascentes da Uber Economia

Consideradas todas as referências aqui apresentadas, pode-se pensar que a Uber lançou uma "experiência inovadora" que, ao evoluir, gerou legitimidade para que outros modelos de negócio replicassem uma estrutura básica. A variedade que esse modelo adquiriu, nos mais diferentes segmentos, e a legitimação que eles alcançam, mostrada pela capacidade que adquirem de mudar o "estado das coisas" em que são inseridos, confere ao modelo da Uber, apenas, o crédito pela formação de um modelo de inovação que se impulsionou diante dos outros a serem criados. Isso significa pensar, portanto, que há uma lógica abstrata de execução, que, quando replicada, induz à uma certa confiabilidade para seu uso, que leva o negócio à legitimação social, e, muitas vezes, à tentativas normativas.

Giddens (1991) diria que os sistemas peritos são importantes mecanismos de desencaixes, pois tem a capacidade de remover "as relações sociais das imediações do contexto" (Giddens, 1991, p.36). A Uber Economia, enquanto sistema perito, desperta mecanismos de desencaixe, que reproduzem não somente a inovação, mas também tendências a gerar resultados, que ultrapassam limites previsíveis. Smith (2016) compreende, assim, que a linha de atuação da replicabilidade do modelo da uber economia está escrita nas razões pelas quais ela se tornou um tipo de configuração básica, que é a sua flexibilidade para ser adaptada,

consagrando-se, por esta performance de todo o sistema da inovação (que é uma performance tecnológica e institucionalmente social).

> *The poster child for the economy of the future is Uber, the much ballyhooed (and much booed) on-demand mobile service for transportation. It 's more than transportation, though. Every nook and cranny of the consumer economy is being "Uberized" by a business model that twins personal services with technology* (Smith, 2016, p.384).

Ao se determinar como empresa de tecnologia, os negócios se apresentam como intermediadores de serviços diversos, assim como do acesso aos bens. Neste sentido, o modelo cria condições para estabelecer estratégias, compreender como condensá-las a estrutura local e se desenvolver mediante uma construção de mercado, sem muitas barreiras, mas impulsionados pelas muitas nuances de mudanças sociais, situadas nos movimentos de globalização e transformações digitais. Assim, bem situadas nas explicações de Castells (2019), Giddens (1991), Schwab (2019) e Rogers (2019), apresentadas no capítulo III.

Mansur (2018), neste sentido, argumenta que os "inúmeros casos de sucesso de marcas já estáveis no mercado brasileiro e mundial também ilustram a relevância e potencial do tema" (Mansur, 2018, p.7), como um arranjo amplo de modificações. Observar a Uber Economia é entendê-la como uma construção social que se consolida, tanto pela adaptabilidade dos agentes, à técnica empregada pelos modelos, quanto pelas construções destes, a partir de alterações em práticas humanas básicas, imbuídas nas interações sociais, como do exercício da confiança. A confiança é um estado humano de sentimentos necessário e observável nas modelagens, derivado de boa parte das atividades socioeconômicas.

Um estudo de caso realizado por Aldrich e Fiol (1994), que se concentrou em um conjunto de restrições que são enfrentadas por empreendedores em indústrias emergentes, apurou que mecanismos de confiança, confiabilidade e reputação são, tradicionalmente, necessários para ganhar legitimidade em mercados nascentes. Eles também analisaram que a legitimidade pode evoluir, a partir de inovações de estilo modelo, remodelando coletivamente a indústria e os ambientes institucionais: "*new industries emerge when entrepreneurs succeed in mobilizing resources in response to perceived opportunities. […] Access to capital, markets and governmental protection are all partially dependent on the level of legitimacy achieved by an emerging industry*" (Aldrich; Fiol, 1994, p. 647).

Aldrich e Fiol (1994) discorrem sobre a legitimação social, afirmando que esta pode ser antecipada pelo status alcançado com desempenho inicial de uma empresa, que pode ser copiada, a partir disso. Ocorre, em mercados emergentes, a deliberação da consciência coletiva,

que entende o uso do produto/serviço, legitimando a empresa como "apropriada e correta" (Aldrich; Fiol, 1994, p.647, *tradução do autor*). Um estudo produzido por Casprini *et al*. (2019) partiu de três tópicos principais para construir um estudo de caso retrospectivo e aprofundado, avaliando como um aplicativo do setor de transporte se tornou líder em um mercado tão emergente. O estudo contemplava o caso do BlaBlaCar, aplicativo de caronas compartilhadas solidário, e pretendia mostrar como esse modelo da Economia Compartilhada atuou, semelhantes a outros modelos da Uber Economia, para tirar proveito das novas tecnologias e criar novos mercados, considerando-se que as inovações tecnológicas são dadas em conjunto com as mudanças sociais, assim como as de mercado.

Casprini *et al.* (2019) reuniu alguns elementos, partindo de teorias que observaram a formação de mercados nascentes junto com a economia compartilhada, as mídias sociais para *marketing* à inovação e a interação desses dois pontos, com as mudanças tecnológicas e sociais na mobilidade. Sistematicamente, apresentou-se a sugestão de um diagrama que refletisse seu entendimento de como funciona a conexão destes elementos, no processo de formação para mercados de aplicativo, como o BlaBlaCar, representante destaque da Uber Economia, no mercado de carona compartilhada solidária. O quadro 2, abaixo, foi elaborado a partir do diagrama mencionado, exatamente para mostrar como elementos citados são determinantes na entrada destes aplicativos, seja nas diferentes sociedades e mercados até o processo de sua consolidação. O esquema apresentado parte pela referência abaixo.

O diagrama mostrou, segundo Casprini *et al.* (2019), algumas representações dos elementos envolvidos na construção dos mercados emergentes de aplicativos, que se baseiam tecnologicamente, na inovação do uber, que ela denomina de "*Online market platforms (e.g. BlaBlaCar and Uber)*" (Casprini *et al.*, 2019, p. 11), e como se dá a possibilidade da oferta. Segundo a autora, há razões constantes para o crescimento, que se escondem no véu destes mecanismos, e, que, assim, só podem ser analiticamente citadas pela combinação de fatores.

Destaca-se, entre tais combinações, algumas chaves desse processo, que produz uma reivindicação dos mercados, combinadas com estratégias de *marketing*, criando mecanismos de identidade que ajudassem a gerar a comunidade. Um resultado interessante sobre isso, mostrado pela autora, revela que aplicativos baseados no modelo da Uber, no setor de transporte, especificamente atendem na evolução dos hábitos sociais, como a mobilidade. Em particular, esta mudança de hábito inicia-se, especialmente, pelos mais jovens, e, se espalha, pois eles: "*tend to use alternative ways of transportation such as carsharing, ridesharing and/or carpooling. Reasons may be linked to socialization purposes, more convenient prices,*

and environmentally-friendly motives" (Casprini *et al.*, 2019, p.11). Um dado que também é apontado por Abramovay (2016).

Outras questões do diagrama mostram aspectos que facilitam a interação dos elementos, assim como os fatores contextuais que recaem pela identificação de demandas sociais, e, por fim, quando estes encontram poucas barreiras de entrada, geralmente, são evidenciados porque os limites do mercado emergente e a sua concorrência não são tão claros, no início. Com isso, o trabalho dos modelos de negócio resume-se em mais dois passos: a demarcação e o controle do mercado (Casprini *et al.*, 2019).

Em todas as etapas, estão presentes: a interação de elementos, que envolve a transferência de confiança, algo que é indispensável. A etapa dois, que se dá pela ampliação e demarcação do mercado, assim como por um processo de formação, que é combinado pelos elementos como: *marketing*, que gera identidade com negócio, ampliação das redes e intermediação, entre outros que podem ser analisados no diagrama 1 (Casprini *et al.*, 2019).

A compreensão de que o modelo inovativo do Uber trouxe uma base de criação de negócio, dado por um conjunto de técnicas e práticas que facilitam o exercício da confiança, está presente em muitas referências, como no trabalho de Calo e Rosenblat (2017), ou na tese doutoral de Koch (2017), que também trata sobre as formas de legitimação antecipada, nesta investigação, em que a autora reproduz que "legitimação influencia esse processo de transformação", para comprovar, através da análise das transformações do TIP no mercado brasileiro, a partir da inserção do Uber nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre.

De acordo com Koch (2017), existem gatilhos que favoreceram a mudança da legitimação. Entre eles, estão: "tecnológicos, com o uso de *smartphones* e a criação de plataformas *online*; [...] sociais, através de manifestações *online*, pressão dos consumidores, da legitimação cultural-cognitiva e da legitimação normativa; [...] econômicos, devido à crise econômica e ao desemprego" (Koch, 2017, p.13). A autora destaca, ainda, questões políticas e de interesse, além de uma "força da marca da empresa inovadora, de acordo com a sua existência", vinculada à existência de um mercado debilitado, exatamente por não atender a fatores fundamentais (Koch, 2017, p.13).

A legitimação, assim, está ligada à confiança. Segundo Koch (2017), tem-se a legitimação normativa nestes mercados, representados pela inovação do Uber, que ocorre antecipadamente à legitimação regulatória, pela transnacionalidade de elementos. Este tipo de legitimação é, na opinião da autora, algo que modifica as práticas econômicas, exatamente porque estabelece, antecipadamente, uma prática de consumo através da narrativa, que valoriza

alguns aspectos e condena outros, mas que não se torna um impeditivo para inserção da empresa e sua inovação. Sobre o Uber no Brasil, ela conclui: “a legitimação normativa ocorreu antes da legitimação regulatória, visto que o serviço da empresa já estava sendo amplamente utilizado nas localidades estudadas e foi considerado socialmente aceito pelos consumidores, antes mesmo de a atividade ser regulamentada”.

No que se refere ao transporte, nos dias atuais, em relação à aplicativos de carona compartilhada (remunerada ou paga), estes posicionamentos aqui mostrados encontram sentido, na prática brasileira. Em particular à solidária, trata-se da capacidade de expansão das formas de carona, de maneira acessível, legítima e cooperativa, dentro de um modelo planejado que se engaja com facilidade, exatamente para atrair uma fatia, cada vez maior, do mercado de transporte. Em geral, desta forma, se briga com posições de mercados diferentes, em geral, aumentando o quadro da sua visibilidade, conflitos e impactos sociais, dos mais diferentes.

5.3 DIFERENTES APLICATIVOS DA UBER ECONOMIA NO TRANSPORTE BRASILEIRO

A legislação brasileira que regulamentou o transporte não previu a atuação de Transporte Individual de Passageiro, na categoria privado, até 2018, ano em que foi promulgada a Lei Federal nº 13.640/2018 e das alterações que ela trouxe à Lei de Mobilidade Urbana (nº12.587/2012). O CTB, apesar de citar as categorias de transporte individual, não discorre, nos artigos em que é mencionado (art. 107º e 135º), sobre classificações a respeito dos aspectos públicos ou particulares, sendo estes os responsáveis por diferenciarem-se os aplicativos de transporte particulares, como o Uber, dos públicos, como os táxis, ambos da categoria individual.

De acordo com Koch (2017), a transformação do TIP, no Brasil, como se vê atualmente, foi gerada por uma necessidade, que se iniciou com a inserção do Uber e sua evolução, o que prossegue à medida que novos aplicativos aparecem e são legitimados socialmente, antes da existência específica de regulamentações padrões:

> Desde a invenção do taxímetro, no início do século passado, quando o nome "táxi" apareceu pela primeira vez, esta indústria sofreu modificações como regulamentações, redução no número de frotas e criação de associações de rádio táxi. Aqueles que tentaram competir diretamente com motoristas de táxi foram eliminados do mercado. Com a recente proliferação de smartphones e aplicativos de celular, novas empresas estão entrando neste setor, trazendo grandes mudanças para esse mercado (Koch, 2017, p.6).

A evolução do mercado TIP, no Brasil, pode ser encarada como o resultado da interação de várias forças. Destaca-se, (1) que as transformações modernas que possibilitam o emergir e sustentar de inovações tecnológicas, são acessíveis; no (2), a formação de mercados nascentes, a partir da narrativa da Uber Economia; e, (3) dos conflitos de interesses entre os agentes das sociedades; ainda, (4) dos outros aspectos, como as questões locais institucionais e seus impactos. Os capítulos III e IV ajudam a compreender os contextos dados nos itens (1) e (3). Este capítulo, até aqui, identificou os aspectos quanto ao conjunto de instituições e instrumentos que possibilitam e facilitam o fluxo de acesso desses mercados.

Não é difícil, assim, perceber a importância desses aspectos na formação desses mercados. Esse fluxo, todavia, não se comporta sempre do mesmo jeito, entre os mesmos tipos de base inovativa, podendo surgir diferentes aplicativos, atuando nos diferentes segmentos do mercado geral de transporte brasileiro. Pode também ocorrer o uso de determinado aplicativo, usando a base do uber, que serve para públicos diferentes. E, ainda, atuar-se no mesmo público do Uber, mas de maneira classificada e regulada por estatutos jurídicos diferentes. Parece complicado, mas alguns quadros esquematizados, que foram construídos ao longo deste capítulo, denotam uma boa compreensão dos relatos.

a) Atuação dos aplicativos de carona compartilhada remunerada a partir do Uber

Conforme já foi mencionado, existem duas classificações para as caronas compartilhadas intermediadas por aplicativos: a remunerada e a solidária. Neste ponto, foi formulada uma síntese contextual que mostra, com ajuda de pesquisas recentes e coleta de dados em sites oficiais, como evolui e se amplia este quesito, em outras modalidades em que o mercado da carona compartilhada remunera, no Brasil.

As caronas compartilhadas remuneradas, usualmente, atendem no atual mercado TIP, na categoria privada. No Brasil, com a Lei nº 13.640, esse mercado passou a ser de responsabilidade de regulamentação específica (se necessário) e da fiscalização dos municípios, conforme demonstrado. Em 2019, o STF (Supremo Tribunal Federal) considerou, por unanimidade, que é inconstitucional que qualquer tipo de lei municipal possa proibir a existência de aplicativos de transporte individual do setor privado, estabelecendo que "proibição ou a restrição desproporcional da atividade representa violação aos princípios constitucionais da livre iniciativa e concorrência" (STF, 2019).

Usualmente, todo o controle da oferta do TIP remunerado passou a ser intermediado por aplicativos, uma vez que os municípios não podem estabelecer certos limites para ela, como era comum na oferta de táxi. Atualmente, a maioria dos aplicativos que passou a atuar nas cidades brasileiras possui similares pretensões de atividade econômica exercida pelo Uber, bem como sua base de inovação. Contudo, se antes o principal concorrente eram os táxis, que passaram a usar aplicativo, o resumo até o final deste ponto 5.3. a) encaminhou para mostrar que a evolução constante deste mercado tem levado às mudanças na oferta de carona compartilhada, dada a entrada de diferentes *apps* (da uber economia), em outras modalidades e mercados.

Em uma breve retrospectiva, a atividade de táxi foi observada na cidade de São Paulo, desde 1935. Ao fim da década de 50, havia um movimento que levava motoristas de táxi a comprar as chamadas frotas. Os motoristas registravam frotas e alvarás em seus nomes, e, desta forma, deu-se seguimento para um dos mercados mais estáveis no setor de transporte aqui no Brasil, em níveis mundiais, sendo este o mercado de transporte individual de passageiros na categoria pública. Conforme já mencionado, estas são as características dos táxis, um transporte que atende indivíduos, mas que, por ser de interesse social, é da competência pública sua regulamentação, não da categoria privada (Koch, 2017).

Por décadas, o mercado dos táxis esteve à frente de qualquer tentativa de concorrência estabelecida pelo setor, como mostrou Koch (2017). Segundo a Associação das Empresas de Táxi de São Paulo - ADETAX -, através de dados atualizados em 2015, em que a frota de táxi nas capitais brasileiras era composta pela Tabela 4.

Koch (2017) lembrou como “até alguns anos atrás, para utilizar um serviço privado de transporte, este tinha que ser previamente contratado de alguma empresa”. Esta realidade começou a ser modificada com a inserção de aplicativos, principalmente, após a entrada do Uber. Segundo Capelas (2017), em menos de três anos após sua entrada no mercado brasileiro, a empresa Uber já possuía cerca de 13 milhões de usuários no Brasil, e atuava em 51 municípios do país. Nesta época, muitos conflitos podiam ser observados pelos jornais e por debates iniciados nas assembleias e câmaras legislativas em todo país, levantados em trabalhos, como o de Behs (2017).

A inovação do Uber, como já comentado, não se refere somente à sua plataforma conectada de demandas, mas ao poder de alcance de sua inovação, que permitiu que novos modelos se constituíssem sobre sua base. É válido lembrar, ao falar da inovação, que não é referente apenas ao *software* ou programação, mas ao modelo do processo de inovação e sua

legitimação e acesso. Verificou-se, por exemplo, que antes do Uber, outras inovações já lançavam ao mercado, de forma mais inédita, um modelo de base constituído pelo encontro de demandas *on-line* e compartilhamentos, como citam Costa e Vaz Curado (2020). O Ebay foi um deles.

Tabela 4 – Capitais e quantitativos de táxi

Estado	**Capital**	**Frota de Taxis**
Acre	Rio Branco	610
Alagoas	Maceió	3.080
Amapá	Macapá	950
Amazonas	Manaus	4.021
Bahia	Salvador	6.996
Ceará	Fortaleza	4.392
DF	Brasília	3.400
Espírito Santo	Vitória	472
Goiás	Goiânia	1.470
Maranhão	São Luís	2.300
Mato Grosso	Cuiabá	604
Mato Grosso do Sul	Campo Grande	490
Minas Gerais	Belo Horizonte	6.576
Pará	Belém	5.383
Paraíba	João Pessoa	1.442
Paraná	Curitiba	2.252
Pernambuco	Recife	6.125
Piauí	Teresina	1.200
Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	33.000
Rio Grande do Norte	Natal	1.010
Rio Grande do Sul	Porto Alegre	3.918
Rondônia	Porto Velho	3800
Roraima	Boa Vista	374
São Paulo	São Paulo	33.922
Sergipe	Aracaju	2.080
Sta. Catarina	Florianópolis	470
Tocantins	Palmas	136

Fonte: Adaptado da Adetax (2015).

No mercado de transporte brasileiro, também é possível analisar semelhante questão. A entrada do Uber ocorreu posterior à inserção de aplicativos, como o Easy Táxi e 99 Táxi, ambos em 2012. O Uber, assim, ganhou o mercado brasileiro, apenas em 2014. O Easy Taxi é um

aplicativo brasileiro, criado por Trallis Gomes, em uma cidade do sudeste de Minas Gerais. Na época, procurava-se conectar passageiros à taxistas (VENTURA, 2020).

Trallis Gomes costumava, assim, participar de feiras internacionais de inovação, observando-se uma demanda mundial à dificuldade para encontrar uma corrida. Em entrevista à Forbes Brasil, ele conta que o *app* levou cerca de um ano para ser bem difundido, e, que, no começo, a resistência social e de parceiros dificultava bastante o impulsionamento. Apenas após esse prazo, ele atraiu a atenção de investidores, que ajudaram a alavancar a inovação, lançando, em 2012, ano que o Uber já operava em muitas cidades, mas em nenhuma cidade brasileira. O Easy Táxi foi lançado, assim, como uma empresa de tecnologia, em formato de *app*, que intermediava táxis e passageiros no TIP (VENTURA, 2020).

Desta forma, após atraírem-se investidores, o Easy Táxi alavancou cerca de 10 milhões, tornando-se sócio de uma empresa chamada *Rocket Internet*, que investe em negócios virtuais. É um fato registrado, que, ao final de 2011, antes do investimento, a empresa passou a se tornar popular entre turistas no Rio de Janeiro, mas continuava sofrendo com a pouca aderência de parceiros taxistas. Com a evolução, em 2014, registrou-se cerca de 200.000 taxistas cadastrados, em diversas cidades do mundo, sabendo-se que o serviço atende estimativamente 10 milhões de usuários, sendo que, aproximadamente 40% do seu mercado está constituído de brasileiros. Após a regulamentação de carros privados, a empresa passou a atender na modalidade "Easy", a qual tem outros percentuais (MUNDO DAS MARCAS, 2014).

Assim, destaca-se no Uber uma transmissibilidade exponencial, que não pode ser ignorada ou aplicada a qualquer projeto de inovação. Conforme citado anteriormente, ele foi criado em 2009, e, sua exponencialidade sobre diversas cidades pode ser observada, quantitativamente. Segundo a empresa, os números resumidos foram de um "primeiro bilhão de viagens em dezembro de 2015, atingindo a marca de 2 bilhões, em junho de 2016, 5 bilhões em maio de 2017 e 10 bilhões em junho de 2018" (UBER, 2020). Alguns sites de estatísticas comparativas mostram os seguintes resultados, que seguem compilados na Tabela 4.

Para Serrano e Baldanza (2017), ocorre que "a comercialização dos serviços de transporte de passageiros por meio de aplicativos de smartphones era algo novo" (Serrano; Baldanza, 2017, p. 43), apesar disso, quando o Uber apareceu, isto não era inédito. É totalmente possível, afirmam os autores, que "desenvolvedores independentes ou empresas de desenvolvimento de *software* possam ter oferecido serviços de transporte por smartphone antes do Uber" (Serrano; Baldanza, 2017, p.43). No entanto, para os autores, a ausência do pioneirismo não apaga a trajetória revolucionária do processo de inovação do Uber.

Tabela 5 – Números do Uber e Usuários do Lyft

Ano	Nº anual de viagens do Uber	Nº de usuários ativos do Uber	Nº de usuários ativos do Lyft
2015	Não informado	11 milhões	Não informado
2016	Não informado	37 milhões	6,6 milhões
2017	3,79 bilhões	68 milhões	12,6 milhões
2018	5,21 bilhões	91 milhões	18,6 milhões
2019	6,9 bilhões	111 milhões	22,9 milhões
2020	4,98 bilhões	93 milhões	12,5 milhões
2021	6,3 bilhões	118 milhões	Não informado

Fonte: adaptado do Business of Apps (2022).

Desta forma, Serrano e Baldanza (2017) propõem que prevaleça o modelo do Uber, como um suporte inovativo que se replica, de forma observável, como uma base para muitos outros negócios. A Tabela 6 abaixo, por exemplo, foi um instrumento que o autor utilizou para falar dessa abertura do mercado, que ocorre junto com a consolidação da empresa Uber ou durante seu processo, conforme tabela 6.

Serrano e Baldanza (2017) sugerem que, após o surgimento do Uber, aumentou de forma considerável, o número de aplicativos que passaram a intermediar corridas de táxi ou carona, de forma virtual. Estas listas são aquelas mais populares, em números de *download* e usuários, no mundo, adotando um aplicativo, com processo de inovação semelhante ao Uber, como método de comercialização para o serviço.

Um outro motivo que pode ser incorporado como explicação para a expansão do Uber e o surgimento de um modelo de replicação, para muitos aplicativos, é o fato da empresa ser adepta da produção de sistemas que operam com *software* de código aberto, que, como explicou Banet-Weiser e Castells (2019), acaba por impulsionar um tipo de cultura bastante difundida com o aparato da Internet, com normas e visões que se destacam da produção e comercialização, baseadas em competição e propriedade privada.

Tabela 6 – Aplicativos para transporte de passageiros e suas respectivas datas de lançamento.

Nome da Companhia	Ano de Lançamento
Uber	MARÇO DE 2009
Mytaxi	JUNHO DE 2009
Flywheel	2009
Gettaxi	2010
Ola Cabs	2010
Drivr	2010
Taxinow	2010
Sidecar	2011
Kabbee	2011
Hailo	2011
Easytaxi	2011
Lyft	2012
Taxime	2012
Jumpln	2012
99taxi	2013
Taxionmobile	2014

Fonte: adaptado de Serrano e Baldanza (2017, p.43).

Recentemente, a Uber anunciou, no Uber Open Summit 2018, que se tornou um membro Gold da Linux Foundation, que é uma fundação voltada para quem deseja usar e contribuir com difusão de ferramentas de código aberto. Como pontuou a empresa:

> *Uber has been an active and committed member of the open source community, leveraging, contributing, and developing open source solutions across our tech stack since launching our platform nearly 10 years ago (...) Uber will support the Linux Foundation's mission to build ecosystems that accelerate open source technology development. Uber will continue collaborating with the community, working with other leaders in the space to solve complex technical problems and further promote open source adoption globally* (UBER ENGINEERING, 2018)..

Assim, portanto, afirma:

> A Uber tem sido um membro ativo e comprometido da comunidade de código aberto, alavancando, contribuindo e desenvolvendo soluções de código aberto em nossa pilha de tecnologia desde o lançamento de nossa plataforma há quase 10 anos (...) A Uber apoiará a missão da Linux Foundation de construir ecossistemas que aceleram o desenvolvimento de tecnologia de código aberto. A Uber continuará colaborando com a comunidade, trabalhando com outros líderes no espaço para resolver problemas técnicos complexos e promover ainda mais a adoção de código aberto globalmente (UBER ENGINEERING, 2018).

Empresas que adotam tal tipo de posição são reconhecidas, dentro da cultura do mundo virtual, por apoiarem e disseminarem aquilo que se denomina de "open source", uma prática cooperativa que mantém códigos de inovações abertas e acessíveis, para que a contribuição de outros indivíduos especializados possa, com a utilização, amadurecer soluções das inovações e lançamentos que são apresentados, no geral, contribuindo para aperfeiçoar ou transformar a inovação (HITECH GLITZ, 2018).

Neste sentido, também, poderia ser vista como parte da adoção de estratégia comercial, que contribui para fortalecer o sistema de inovações da Uber como um todo. Algo que a empresa, conforme mencionou, tem como princípio desde seu começo (UBER ENGINEERING, 2018). E, como destacam Casprini *et al.* (2019), é uma característica deste mercado, pois acaba sendo adotada, como um padrão de contribuição para sua aceitação, quanto mais pessoas e experiências envolvidas no aperfeiçoamento do modelo, maior as chances de aceitação social.

Desta forma, o mercado de carona compartilhada remunerada brasileiro que atende ao TIP é constituído, basicamente, de aplicativos da Uber Economia. Em 2015, o economista-chefe do departamento de estudos econômicos do CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), que, no Brasil, é o órgão público responsável por defender e fomentar a livre concorrência, realizou um estudo pessoal nº 005/2015 intitulado: " Rivalidade após entrada: o impacto imediato do aplicativo Uber sobre as corridas de taxi porta-a-porta", visando emitir uma análise quantitativa sobre "as caronas pagas contratadas por meio do aplicativo Uber têm oferecido algum grau de substituição, ou exercido algum grau de rivalidade, com as corridas de táxis contratadas por meio dos aplicativos de celulares 99taxis e Easy Taxi" (Esteves, 2015, p. 5).

De acordo com Esteves (2015), aplicativos de táxis, como o Easy Táxi e o 99 Táxi, iniciaram a sua consolidação no mercado brasileiro, antes da efetiva entrada do Uber. Durante o tempo em que foi verificada a atuação destes aplicativos, em paralelo a do Uber, não havendo uma redução do uso destes aplicativos, mas uma considerável expansão da demanda de mercado, atendida pela diversificação que o mercado passava. O autor considerou, assim, que havia na amostra escolhida (São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre) demandas reprimidas, que passaram a ser acessadas pela entrada de novos aplicativos. O estudo concluiu, portanto:

> Em suma, que até o momento o Uber não "usurpou" parte considerável dos clientes dos taxis nem comprometeu significativamente o negócio dos taxistas, mas sim gerou uma nova demanda. Cabe destacar que os resultados aqui obtidos devem ser interpretados com a devida cautela, pelos motivos já amplamente discutidos na introdução e ao longo do texto. Por outro lado, o estudo trouxe uma contribuição empírica relevante para a análise do mercado de transporte individual de passageiros e para a própria discussão sobre políticas de mobilidade e de planejamento urbano, à saber: um contingente elevado de famílias utiliza diariamente carros particulares, não somente pelas limitações impostas pela baixa substitutibilidade provida pela rede de transporte coletivo de passageiros, mas também pela baixa substitutibilidade fornecida pelos serviços de táxis a um segmento não negligenciável de consumidores. As evidências preliminares aqui reportadas sugerem que estejamos lidando com a criação de um mercado novo (ESTEVES, 2015, p.25).

Esse novo mercado, contudo, desde o estudo de Esteves (2015), tem sido constantemente modificado. A análise temporal da oferta, que ocorreu de 2015 em diante, mostra a evolução de novos desdobramentos, a partir da carona paga do TIP, mostrado, à seguida, no ponto b.

b) Aplicativos dos Mercados Nascentes da Carona Solidária

Em 2018, Resende e Lima (2018) publicaram um novo estudo de resultados concorrenciais (documento de trabalho nº01/2018), cujo título é: efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil, inicialmente, pela entrada da Uber, algo que afetou o mercado de aplicativos de táxi, entre 2014 e 2016. A amostra foi feita em 590 municípios, no período de 36 meses, cobrindo os anos de 2014 até 2016. Segundo os autores, neste período, houve um conjunto de evidências e informações descritivas, dadas sobre "a dinâmica do número de corridas das empresas deste setor" (Resende; Lima, 2018, p.4), apontando, desta forma, um mercado modificado em suas maiores práticas.

Conforme pontuam Resende e Lima (2018), pode ser observado, entre 2014 e 2016, que a empresa Uber "além de conquistar usuários de outros modais de transporte que não

utilizavam serviços de aplicativos de táxi, a entrada do aplicativo Uber também rivalizou com os serviços de aplicativos de táxi, conquistando parte de seus usuários" (Resende; Lima, 2018, p. 4), abrindo portas para entrada e transformação de aplicativos, com base no seu tipo de inovação e mercado.

O estudo realizado por Resende e Lima (2018) é mais recente, considerando-se que eles atuam como colaboradores do CADE. Suas conclusões foram na contramão do que havia mostrado Esteves (2015), que fez uma análise com uma amostra condicionada a um espaço de tempo menor, quando ainda se iniciava a inserção do Uber, nela este autor inferiu que não havia sido registrada uma redução do uso da oferta exclusiva para táxi. Contudo, aqueles autores apontam a rápida evolução da dinâmica do mercado que ocorreu nos anos que seguiram. Conforme mostra a tabela 7 abaixo, os dados foram coletados em janeiro de 2018. Observar dinâmica na tabela 7.

A evolução da aceitação e legitimação social dos aplicativos, observada pelos dados quantitativos apurados por Resende e Lima (2018), mostrou um crescimento deste mercado, mesmo antes de ter sido promulgada a lei do Uber, que só ocorreu em março de 2018, como foi citado e explicado nos pontos anteriores. Essa planilha serve para contribuir como suporte de identificação do quadro de aplicativos em 2018, quando comparada com aplicativos de carona compartilhada que atuam em 2022 no território brasileiro. Assim, ela permite identificar diferenças que vem se apresentando na dinâmica multivariada das configurações de carona compartilhada atuais, podendo ser utilizadas para apontar uma leve tendência de modificações de acessos aos seus usuários, que utilizam, também, um outro mercado, este que pode ser pensado como nascente, a partir da intermediação da carona solidária e dos debates gerados, pontos elucidados adiante.

Uma pesquisa sobre aplicativos de carona compartilhada no Brasil, através do Google e na loja de aplicativo APPStore, apresentou uma lista com mais de 30 aplicativos. Após uma análise criteriosa sobre os nomes encontrados, foi analisado e compilado, em planilha, aqueles mais comentados. Três critérios precisavam ser atendidos: (1) disponível no Brasil; (2) atuar em diferentes estados; e, (3) modalidades de atendimento paga, solidária ou ambas, sendo neste item selecionados apenas aplicativos que façam parte do modelo que atende o transporte individual de passageiros. O resultado da seleção foi mostrado abaixo na tabela 8.

Tabela 7 – Lista dos principais aplicativos de táxi e de transporte remunerado privado individual que atuam no Brasil

Aplicativo	Início das Operações	Cidade Pioneira	Nº de Cidades em Atuação	Instalações no Google Play
Uber	2014	Rio de Janeiro	103 cidades	100 milhões a 500 milhões
Cabify	2016	São Paulo	8 cidades	5 milhões a 10 milhões
99Pop*	2016	São Paulo	26 cidades	5 milhões a 10 milhões
EasyTaxi	2011	Rio de Janeiro	89 cidades	10 milhões a 50 milhões
EasyGo**	2016	São Paulo	Não informado	Não informado
T81	2016	Recife	8 cidades	50 mil a 100 mil
TeLevo**	2016	Brasília	Não informado	Não informado
WillGo	2016	São Paulo	6 cidades	50 mil a 100 mil
4Move	2017	São Paulo	2 cidades	50 mil a 100 mil
FemiTáxi	2016	São Paulo	6 cidades	5 mil a 10 mil
Venuxx	2016	São Paulo	2 cidades	5 mil a 10 mil
Vá de Taxi	2013	Não informado	Não informado	100 mil a 500 mil
Yet Go	2017	São Paulo	10 cidades	100 mil a 500 mil
Safer Taxi	2012	Não informado	4 cidades	100 mil a 500 mil
Vou de Taxi	2013	São Paulo	3 cidades	1 mil a 5 mil

Fonte: adaptado de Resende e Lima (2018, p. 49)[82].

[82] Resende e Lima (2018) informam algumas observações quanto aos aplicativos da tabela, a primeira refere que somente aos que foram considerados apps que atuam em, pelo menos, duas cidades, e, houve, ainda a necessidade de destacar que "* a 99 iniciou sua operação em 2012, tendo apenas táxis em sua plataforma (99Taxis), e, em 2016, a plataforma também foi aberta para carros particulares (99Pop). **Os aplicativos EasyGo e TeLevo não se encontram mais disponíveis para instalação no Google Play" (Resende; Lima, 2018, p. 49).

Tabela 8 – Aplicativos que intermedeiam a oferta do TIP no Brasil em 2019/2020.

APLICATIVO	TIPO DA CARONA	Nº DE USUÁRIOS NO BRASIL	CLASSIFICAÇÃO NO TOP CHARTS APP STORE
Uber	Remunerada	**22 milhões**	Top 1 viagens
BlaBlaCar	Solidária	**10 milhões**	Top 8 viagens
Vou de carona	Remunerada	Não informado	Top 61 navegação
Waze Carpool	Solidária	**6,2 milhões**[83]	Top 6 navegação
inDriver	Remunerada	Não informado	Top 7 viagens
bynd Caronas	Solidária	37 mil	Não consta
Carona Car	Remunerada	Não informado	Top 59 navegação
Easy	Remunerada	Não informado	Top 90 viagens
99 Passageiro	Remunerada	**20 milhões**	Top 2 viagens
Move caronas	Solidária	Não informado	Não consta

Fonte: própria adaptado dos dados apresentados pelas próprias empresas e matérias jornalísticas.

Na análise de dados, observou-se que, entre os aplicativos, com todos os dados disponíveis, os quatro maiores, em números de usuário, no Brasil, são: Uber, 99taxi, BlaBlaCar e o Waze Carpool. O Uber e o 99taxi atendem, atualmente, há um mercado semelhante, sendo que os outros dois registram certas peculiaridades, que precisam ser explicadas com maior clareza.

Uma síntese sobre os aplicativos foi elaborada, em seguida, composta por dados qualitativos recolhidos do descritivo da App Store, em combinação com os dados que foram mostrados em enquadramentos teóricos, do qual cada aplicativo pertence, em classificações e definições jurídicas brasileiras. Desta forma, a análise é uma síntese sobre como obedece a prática de cada app quanto ao setor de mercado, modalidade da carona, malha do transporte atendida, e, da existência (ou não) de instrumentos regulatórios específicos. O quadro abaixo é o resumo desses elementos, por aplicativo.

[83] Somatório dos usuários do Rio de Janeiro e São Paulo, declarados em entrevista institucional por Leandro Esposito, gerente-geral do Waze no país, em 13 de março de 2019. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2019/03/18/internas_economia,743566/entrevista-com-leandro-esposito-gerente-geral-do-waze-no-brasil.shtml.

Quadro 1 – Sistematização dos quatro aplicativos mencionados na triagem da Tabela 7.

Fonte: compilação do autor[84].

O resumo dos dados mostrou alguns fatos na evolução e dinâmica do mercado, que afetam diretamente a construção da oferta de transporte individual brasileiro, comprovando, no geral, uma diversificação que não é mais igual ao que mostraram os dados de Resende e Lima (2018), vistos na Tabela 7.

O quadro 1 sugere que, na sociedade, novamente, demandas são atendidas por mercados nascentes, se expandindo rapidamente, com potencialidades disruptivas semelhantes a outros processos, que advém desde a inserção da Uber, e, que estão, atualmente, alterando o TIP brasileiro e a formatação do sistema atual, com os aplicativos de carona remunerada.

Logo, nota-se novamente que a confiança tem provocado legitimação social, que afetou a construção de oferta de carona compartilhada, inserindo, com exponencialidade, usuários e acessos à *apps* de carona solidária, tanto na malha interestadual quanto na malha

[84] Dados deduzidos pelo levantamento teórico da pesquisa e dos dados do App Store, loja de aplicativos da Apple.

intermunicipal. A investigação de comportamentos, conflitos e impactos dados pela evolução deste mercado nascente tem aparecido como foco de algumas pesquisas mais recentes (entre 2018 e 2021). Eles evidenciam, assim, seu crescimento e a composição, que afeta diferentes tipos de atendimento de demandas (novas demandas e substituições). Elevam defesas e a desordem, presente atualmente no Brasil.

Tendo por base estas pesquisas, as definições aqui exercidas e os dados diversos apresentados, a partir da inserção dos aplicativos de carona compartilhada, foram filtrados no Quadro 1, o BlaBlaCar e o Waze Carpooling, no mercado de transporte individual de passageiros. O capítulo VI oferece, por fim, um aprofundamento final sobre a atual construção da oferta de caronas compartilhada no Brasil, conflitos e impactos sociais, nas transformações na ordem social e econômica observadas.

6 OFERTA SOCIAL DE CARONA COMPARTILHADA SOLIDÁRIA NO MERCADO DE APLICATIVOS

Até o presente momento, a construção desta tese mostrou o campo da Economia Compartilhada como um campo em dispersão e evolução, dado por uma ampla gama de processos, em que modalidades diferentes lhe são vinculadas, e, assim, analisadas. Em especial a Uber Economia vem aparecendo na pasta, com relativos interesses bem diferentes, também se mostrando como um fenômeno em constantes movimentos de mudança, sendo aqueles que impulsionam sua colisão com os padrões estabelecidos em determinadas localidades, mesmo aqueles que foram construídos, recentemente, pelo próprio modelo da Uber.

Os aplicativos da Uber economia impulsionam outros mercados multilaterais no setor de mobilidade urbana, como propõe Monteiro (2019), pois tendem a transformar o transporte, à medida que este conecta provedores de transporte (nem sempre profissionais) aos passageiros. Neste sentido, são três agentes (plataforma, motorista e passageiro) com diferentes interesses. Essa conexão gera um efeito de rede, que, segundo o autor, é distribuído entre os participantes, formando um ecossistema.

A experiência, em particular, na Europa, observada por Monteiro (2019), mostrou o poder destas plataformas virtuais em multiplicar o tradicional compartilhamento da prática da carona, e, até mesmo substituir, em alguma medida, os transportes públicos e privados existentes. O *carpooling*, como citado, tem uma longa história no mercado e nas sociedades. O compartilhamento de carona é ainda mais antigo, como propõe o autor, possivelmente, deste que funciona a invenção dos primeiros automóveis.

Nos Estados Unidos, por exemplo, programas formais de incentivo à carona foram registrados, em 1942, como um esforço para acentuar os efeitos da Segunda Guerra Mundial que ocorria na época, visando reduzir o consumo de bens escassos. Nessa mesma época, Chan e Shaheen (2012) relatam que fábricas, igrejas e associações de pais e professores eram incentivados a formar clubes para compartilhar caronas de carro.

As caronas de deslocamento (não somente para longas distâncias) também apresentam um registro em programas de incentivo, nos Estados Unidos e na Europa, em um outro período, que é bastante conhecido por ter enfrentado uma crise energética, em função da crise do petróleo, nos anos de 1970, aproximadamente (Pratsch, 1975). No final da década de 1990, à medida que as políticas de conscientização ambiental iam sendo ampliadas, a popularização, nestas duas áreas, sobre o incentivo da carona voltava a ser popular. No entanto, era restrita

para comunidades específicas (como universidades, fábricas), em que se podiam medir a confiança interpessoal entre os membros, conforme relatou Monteiro (2019).

O passo dado com a Internet, que possibilitou expandir os meios de conectar as pessoas, foi bastante significativo, mas foi somente em 2010 que o *carpooling* atingiu um volume substancial. Segundo Monteiro (2019), ali caminharam juntos dois fatores que se correlacionam: a economia compartilhada e o surgimento de modelos de plataformas virtuais dadas por aplicativos. Conforme pontuou, neste ponto:

> *Trust is made possible thanks to the new cultural values facilitated by the social networks, as well as by specific instruments provided by the platform such as identification of the users, evaluations, "likes," and artificial intelligence tools that help to manage ratings and exclude fraude.ent ratings. Trust among users of online platform is decisive. Carpooling platforms have achieved a high level of trust among users, often even higher than trust in colleagues and neighbors. Trust is particularly necessary in carpooling, as passengers have to rely on the driving ability of an unknown person and risk is high (...) All these trends crystallized by the end of 2008 and the beginning of 2009, when the leading sharing economy platforms were established: Airbnb was created in San Francisco in November 2008, Uber in San Francisco in March 2009, BlaBlaCar was set up in Paris in 2006, but it was only in 2009 when the app for mobile smartphones was launched that the platform ignited. Transportation has been one of the leading areas of the sharing economy from its inception* (Monteiro, 2019, p. 19-20).

Traduz-se, portanto:

> A confiança é possível graças aos novos valores culturais facilitados pelas redes sociais, bem como por instrumentos específicos disponibilizados pela plataforma, como identificação dos usuários, avaliações, "curtidas" e ferramentas de inteligência artificial que ajudam a gerenciar classificações e excluir classificações fraude.ent. A confiança entre os usuários da plataforma online é decisiva. As plataformas de caronas alcançaram um alto nível de confiança entre os usuários, muitas vezes até maior do que a confiança em colegas e vizinhos. A confiança é particularmente necessária no carpooling, pois os passageiros têm de confiar na capacidade de condução de um desconhecido e o risco é elevado (...) Todas estas tendências cristalizaram-se no final de 2008 e início de 2009, quando as principais plataformas de economia de partilha foram estabelecidos: o Airbnb foi criado em San Francisco em novembro de 2008, o Uber em San Francisco em março de 2009, a BlaBlaCar foi criada em Paris em 2006, mas foi somente em 2009, quando o aplicativo para smartphones móveis foi lançado que a plataforma começou. O transporte tem sido uma das principais áreas da economia compartilhada desde o seu início (Monteiro, 2019, p. 19-20).

A Europa, por exemplo, foi pioneira na popularização deste tipo de mercado, como apontou Monteiro (2019). Ela é, atualmente, uma história de sucesso na implantação de uma cultura que fomenta este tipo de prática. O BlaBlaCar, aplicativo de carona solidária de longas distâncias (intermunicipais e interestaduais), foi idealizado em 2003, por Frédéric Mazzela, que nasceu e foi criado no centro da costa atlântica da França.

A ideia da empresa BlaBlaCar surgiu pela percepção do seu fundador que, em muitos assentos de carros particulares vazios, via que as pessoas se submetiam com transportes coletivos lotados, às vezes sem nenhum assento disponível, principalmente, em horários de grande movimentação urbana.

Oficialmente, a empresa BlaBlaCar foi lançada em 2006, através de um site que tinha, como proposta, a formação de uma rede de pessoas interessadas na ideia, mas, como informou Monteiro (2019), foi a partir de 2010 que os fundadores alteraram suas perspectivas e expandiram seus alcances, ao fazer-se uso de inovação tecnológica, através do crescimento em conjunto com um tipo específico de modelo, feitos para *smartphones*. Atualmente, pode-se dizer que o aplicativo da empresa é mais um na *replicabilidade* do processo do Uber, uma vez que se oferecem serviços baseados no modelo desta plataforma (NICOLL; ARMSTRONG, 2016) do mercado de *carpooling*, que atua em mais de 22 países, com mais de 50 milhões de usuários ativos, em algumas modalidades diferentes (Forbes, 2019).

Outros aplicativos, como o Waze Carpooling[85], também adotam uma mistura de pretensões que podem ser encontradas, basicamente, no processo de formação de sistemas de inovação do mercado *on demand* da Uber Economia, atuando com características muito semelhantes, mesmo quando atendem demandas diferentes.

6.1 CARONA COMPARTILHADA SOLIDÁRIA: FATOS E DADOS BRASILEIROS

No Brasil, a recente inserção dessa modalidade e o seu funcionamento, amparado em instrumentos ainda não específicos de regulamentação, tem expandido rapidamente. O BlaBlaCar, por exemplo, consagrou o primeiro usuário a confiar na intermediação de uma carona pelo aplicativo, em 2015. De lá para cá, são 10 milhões de usuários cadastrados, sendo que o país hoje é o 3º maior mercado da empresa, em volumes de viagens compartilhadas, com 30 milhões de assentos oferecidos em 2020 (BlaBlaCar, 2016, 2020; 2021).

A atuação de alguns desses aplicativos, todavia, vem sendo consolidada à revelia de alguns interesses. Conflitos juridicamente registrados e discussões sobre impactos que, como no exemplo da inserção de aplicativos como o Uber e dos *apps* de carona remunerada também

[85] Existe hoje bastante material sobre esses aplicativos, principalmente, porque há criações deles em muitos ambientes corporativos, como em universidades federais, como pode ser visto em alguns referenciais deste capítulo, como: Boranga (2020) ou Santos (2020), mas o foco deste trabalho é o mercado aberto a todos, e não as comunidades restritas.

ocorreram, têm sido constantes e tendem a resultar em questionamentos, como “se esses são capazes de provocar alterações na ordem social e econômica”, “se a medida que aumenta a confiança e legitimação nestes instrumentos de inovação aumentam e provocam disrupções em alguns padrões do TIP”.

Debates sobre os padrões ou mudanças, aos quais os agentes estavam acostumados ou foram submetidos, tornaram-se uma necessidade expressa em alguns documentos oficiais, bem como em diferentes discussões acadêmicas e jornalísticas, além de corporações atuantes no mercado e outras instituições, em geral. Elas podem, assim, ser citadas e observadas de diferentes formas, mas, no geral, estão dialogando sobre a necessidade de efetivar processos específicos de regulamentações ou motivações, para expansão da modalidade, em termos trazidos por um mercado de aplicativos.

Cabe, a seguir, a apresentação de uma amostra sobre estes fatos e documentos, que são parte da construção social da oferta de carona solidária por aplicativos da Uber Economia no Brasil, a qual pode conduzir o transporte individual de passageiro, na visualização da convergência de padrões que vêm sendo adotados internacionalmente, visando medidas de sustentabilidade, bem como as divergências que os conflitos locais e desordem podem causar. Por fim, consequentemente, eles são necessários ao encaminhamento desta tese para as considerações finais.

a) Crescimento e Influência da Uber Economia no Nascente Mercado da Carona Solidária Brasileira

A expansão deste mercado, no setor TIP, na categoria carona compartilhada remunerada, conforme descrito no capítulo IV, tem ganhado força e legitimação social desde a aplicação da confiança dos indivíduos depositadas em aplicativos de intermediação de transporte, cujo processo de inovação se assemelhou ao modelo Uber, surgindo a partir de sua inserção em território brasileiro. Esta empresa, até pouco tempo, era tida como uma referência absoluta no mercado, devido aos seus acessos, usuários e quebra de padrões, como mostra a evolução dos dados apresentados, feitos por Koch (2017).

Logo, registra-se que, recentemente, o Brasil, por intermédio de aprovações legislativas específicas, finalizou o processo de convergência ao modelo de mercado do TIP a padrões vistos em muitas localidades internacionais, como Nova York, Cidade do México e tantas outras, que

seguiram uma pasta específica de objetos da EC, na categoria de caronas compartilhadas remuneradas, realizada pelo setor privado (GLOBO, 2015).

As alterações de instrumentos legais brasileiros, a fim de adaptá-los para atender e regulamentar a oferta destes aplicativos, estabelecendo-se pontos específicos, que impedem qualquer tentativa de limitação sobre seu uso. Tudo isto deve ser feito por parte dos órgãos públicos dos municípios, cuja competência é apenas garantir seu funcionamento sobre diretrizes mais abertas que a dos táxis, como uma autoafirmação do processo de convergência que, em 2015, já havia sido registrado em mais de cinquenta cidades da América Latina (GLOBO, 2015). Em território brasileiro, tal adaptação do código de trânsito e da lei de mobilidade urbana, foi parte de uma apropriação de um projeto que tinha a previsão de inibir, mas se transformou nas casas legislativa e passou a ser chamado de lei do Uber[86] (JUSBRASIL, 2017). Logo, ela nada mais representa do que uma alteração, que garantiu um mecanismo legitimado, principalmente, pela força da confiança dos indivíduos, antes de algo legalmente definido, que apenas estava reforçada pela omissão de regras constitucionais sobre impedimentos legais. Esta posição foi, inclusive, reforçada pela emissão de entendimentos posteriores a Lei do Uber, emitidos pelo STF, sobre inconstitucionalidade na proibição do uso dos *apps*, conforme instrumentos de repercussão geral, explicado no capítulo anterior.

Reflete-se, nesta sistematização, como a entrada da empresa Uber no mercado brasileiro, antes de qualquer processo de regulamentação específica, provocou a necessidade deste mesmo debate. Em seguida, a adequação de muito processos sociais e econômicos, agregados por este serviço, e, como ela tem movimentado, constantemente, uma sequência de alterações imediatas à ordem social e econômica deste país, dadas as alterações normativas/jurídicas que seguiram (Koch, 2017), assim como as possibilidades que este modelo segue promovendo.

Desta forma, a construção da oferta do mercado TIP de carona remunerada, atualmente, comporta as divergências registradas na geração de conflitos sociais, representados por agentes do mercado de transporte (os taxistas), tanto pelo posterior processo de convergência das normas brasileiras a uma linguagem baseada em padrões globais registrada aos modelos de negócios, como por aqueles que pontuam uma inovação tecnológica que fomenta a pasta da EC e dos multimercados que ela alimenta, cercada por parâmetros que estão, constantemente, sendo alterados pelo surgimento de aperfeiçoamentos e disrupções que ela possam refletir.

[86] Lei Federal nº 13640/2018.

Cabe ainda ressaltar, em que medida as questões mais recentes sobre o efeito da carona solidária realizada por aplicativos do TIP brasileiro, podem ser compreendidas sobre a análise teórica citada, os dados de mercado recolhidos e a análise empírica sobre o processo visto, a partir da compreensão da Uber Economia, sendo a que aqui foi estabelecida?

A transformação da oferta de mercado do TIP privado/remunerado pode ser pensada desde a revelia de antigos padrões da oferta de táxi e transporte coletivos, impulsionada pelo exercício da confiança, que alimentou uma nova demanda no mercado brasileiro, cujas bases jurídicas foram permissivas, uma vez que a Uber e outros aplicativos foram encontrando fundamentos locais que atendessem a lógica de construção social da oferta internacional, que já havia se consolidado. Em 2014, ano de copa do mundo, quando a Uber entrou no Brasil, a empresa havia expandido, nos últimos 12 meses, de 66 cidades no mundo para 266 cidades, elevando sua presença de 29 países para 53, segundo apresentou Griswold (2014). Ela tinha acumulado, mundialmente, 140 milhões de corridas, assim como realizado uma nova rodada de investimento, que aumentou sua avaliação de mercado de US $3 bilhões para US$ 40 bilhões.

Para entender a evolução dela no Brasil, foi necessário comparar, estatisticamente e empiricamente, a formação que havia, anteriormente, sido destacada com este novo padrão, levando à compreensão de como este novo padrão continua a provocar disrupções, à medida que estes mesmos negócios continuam a apresentar novas formas de oferta, primeiro aceitas internacionalmente, depois, sendo inseridas e validadas localmente. Como os dados induzem que pode estar ocorrendo uma nova construção social de oferta no TIP, que tem se encaixado e conseguido encontrar espaço social para se expandir, impulsionando um novo mercado, que já vem sendo povoado por novos conflitos sociais, pressões e impactos, de acordo com a ordem vigente. O movimento dos modelos da Uber Economia da carona compartilhada, solidariamente, faz parte de tal movimento que está a ser observado.

b) Simetria do Transporte Privado Remunerado e da Carona Solidária Realizada por Aplicativos

Uma pesquisa contratada pelo PayPal (aplicativo de pagamentos) mostrou que 8 entre cada 10 brasileiros fizeram pagamentos *online* para algum aplicativo de transporte, para se locomover, entre outubro de 2020 e outubro de 2021. Um mercado que cresceu e modificou-se com taxas elevadas e curva ascendente, em relação à evolução numérica de usuários e caronas concedidas, desde 2014, quando ele iniciou. A pesquisa teve, como amostra, um grupo de 1000

pessoas, em diferentes cidades, na faixa etária de 18 a 55 anos, de diferentes classes sociais (PAYPAL, 2021).

Em 2013, conforme foi mostrado, havia grande dificuldade local de aceitação ao uso de aplicativos para intermediação de carona realizada por táxis. Esse fator pode ser medido pelo processo de aceitação refletido nos números iniciais da atuação de mercado do Easy Taxi, que foi mencionado no capítulo anterior, em contraste com a recente pesquisa da PayPal (2021), que ocorreu de forma verticalizada para compreender o cotidiano de compras *online* do brasileiro.

Desta forma, a pesquisa contratada pelo PayPal (2021) pretendeu compreender os maiores segmentos brasileiros de compra *online*, ou seja, dentro da amostra identificada, quais eram os campos com maior potencial de aceitabilidade dos indivíduos, dentro da utilização de serviços intermediados, virtualmente. Nas conclusões, cita-se o campo de "transporte e mobilidade urbana" como um dos quatro com maior percentual (56,2%), estando atrás, apenas, dos campos de alimentos, farmácias e entretenimento. Outra fonte de observação utilizada para descrever a mudança na oferta que vem modificando o cenário e consolidando um maior acesso ao transporte individual de passageiro, intermediado por aplicativo (não por carros próprios), provém de dados divulgados por um estudo de discussão do IPEA, que atende sobre mobilidade (PEREIRA, 2021).

O estudo elaborado por pesquisadores do IPEA apontou, assim, "uma trajetória gradual e persistente de substituição do consumo de transporte coletivo pelo individual motorizado[87], principalmente entre as classes médias e baixas, e nas cidades de médio e pequeno porte" (PEREIRA, 2021, p.5), agravada, recentemente, pela crise da pandemia do COVID-19. Neste processo, houve um crescimento de acesso à aplicativos de carona, seja para táxis ou carros privados. O instituto conclui, portanto, que:

> Entre os 76% dos brasileiros que possuem algum gasto com transporte individual, essa despesa se concentra em gastos com combustível e peças e manutenção, que respondem, respectivamente, por 62% e 29% do total gasto com transporte individual, sem contar os gastos de compra e financiamento de veículos. Verifica-se que cerca de 9% dos usuários de transporte individual fazem uso substancial de serviços de mobilidade privada como táxi ou empresas de transporte por aplicativo, concentrando mais de 80% do seu gasto com transporte nesses serviços. Nesse âmbito, o surgimento relativamente recente de empresas de transporte por aplicativo, como Uber, Cabify e 99, ainda tinha participação muito pequena no padrão de mobilidade urbana no Brasil

[87] Aqui é no sentido geral, referente a automóveis e motocicletas, que podem ser próprios ou contratados por serviços de aluguel ou carona. Quando se fala de mercado de transporte individual de passageiro (TIP), remete-se a ideia da oferta de um serviço previsto, atualmente, por lei, e, nela definida, em relação à execução, como foi argumentado no capítulo V. Do que apresenta o IPEA (2021), interessa o argumento do aumento deste serviço, intermediado pelos aplicativos de carona compartilhada (que podem ser por táxis oficiais ou carros particulares).

> em 2017-2018. Apenas 2,4% das famílias no país fizeram algum gasto com esses serviços de aplicativos no mês de referência da pesquisa. Naquele período, o usuário brasileiro fazia em média seis viagens de aplicativo por mês, com um custo mensal de aproximadamente R$ 22 por viagem. Esses resultados confirmam uma longa tendência de diminuição do uso de transportes coletivos em troca do aumento do uso transporte individual nas cidades brasileiras (PEREIRA, 2021, p.9-10, *nosso grifo*).

Os dados dos pesquisadores do IPEA estão restritos a informar como a evolução quantitativa do mercado brasileiro, mostrando uma tendência ao aumento da taxa de motorização, é algo relativamente conhecido, dado a qualidade do transporte público brasileiro, na maioria dos lugares. Para completar o sentido deste ponto b), coube ampliar a compreensão empírica sobre quanto desta transformação cabe ao acesso de aplicativos de intermediação de carona. Nas planilhas disponibilizadas pelo Pemob[88] (2021), há um conjunto de dados que apontam as taxas que faltam à pesquisa anterior, por município (MDR, 2021).

Os dados do Pemob (2021) mostram como os quantitativos de acesso podem variar bastante, dependendo da cidade, habitantes e percentual de indivíduos com carro próprio, sendo necessário, assim, uma ampla complementação da pesquisa para estabelecer padrões sobre a mudança. Contudo, o que se pode observar aqui é que as taxas de acesso existem em cada município, mostrando penetração do segmento e evolução numérica.

Em seguida, uma amostra foi retirada da planilha geral apresentada pelo Pemob (2021), formando uma ilustração das oito taxas mais significativas encontradas na planilha, assim como o documento completo pode ser acessado no site do governo federal, referenciado neste trabalho, ver dados da tabela 9.

Voltando à pesquisa do IPEA, a evolução apontada mostrou uma correlação direta de alterações de questões sociais, assim como a influência nas alterações do consumo dos agentes, como, por exemplo, os níveis de qualidade do transporte coletivo e o aumento dos níveis de renda, pelo poder de aquisição dos brasileiros, a partir de 2000. Segundo discorrem, esses valores impactaram em uma mudança que reduz o uso do transporte coletivo, principalmente, nas cidades com um número menor de habitantes, em que se estima que as malhas que possuem distâncias intermunicipais menores tendem a substituir o transporte público pelo privado, com maior frequência (PEREIRA, 2021).

[88] Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana 2021, realizada sob critérios do Ministério de Desenvolvimento Regional brasileiro.

Tabela 9 – Percentual[89] de viagens realizadas por transporte individual remunerado (táxi, aplicativos)? (em %).

Cidade	Número de habitantes	Percentual dado sobre o nº de habitantes e % motorizada categoria automóvel	Percentual dado sobre o nº de habitantes e % motorizado somente transporte individual remunerado (táxi, aplicativos)
Feira de Santana	624.107	22%	2,3%
Fortaleza	2.703.391	25,6%	2,3%
Guarulhos	12.396.372	25,3%	1,3%
João Pessoa	825.796	37%	2%
Joinville	604.708	37%	7%
Porto Velho	548.952	15%	10%
Salvador	2.900.820	13%	2%
Taubaté	320.820	40%	5%

Fonte: planilha do autor montada com dados do Pemob municipal (MDR, 2021).

Apesar da pesquisa realizada por Pereira (2021) apresentar uma modelagem quantitativa válida para observar a evolução e mudanças das tendências de aumento ao uso de transporte individual no Brasil, ela não procurou explicar o poder de outras forças que também exercem peso à mudança, tanto do cenário como das formas de acesso ao transporte, uma vez que ele não ocorre, atualmente, somente pela aquisição de novos carros ou acesso a caronas remuneradas. Neste sentido, a pesquisa do IPEA possui alguns limites, pois não foi realizada para pontuar um enquadramento analítico sobre o crescimento do uso de transportes individuais através de aplicativos, mas para olhar a ótica do consumo e das mudanças, de forma geral, assim como aquelas que vem impactando a sociedade, quando falado da substituição do transporte coletivo.

Apesar disso, a pesquisa feita por Pereira (2021) é integrada aos dados do Pemob (2021), ajudando a categorizar e definir o percentual de crescimento real que está diretamente relacionado ao uso de carros privados para formação da oferta de mercado do TIP, por

[89] Considerando a divisão modal identificada pelas pesquisas O/D realizadas pelo Pemob (2021).

intermédio de aplicativos. Os dados apresentados não servem, assim, para definir os níveis de concentração sob as modalidades e suas distribuições, como o uso de aplicativos remunerados ou solidários, mas registram o que já é uma disrupção neste mercado, uma vez que integra o padrão do consumo de táxi ao mesmo executado por aplicativos, como o Uber.

Partindo desta constatação, a junção destes dados a outros são capazes de mostrar que, outras diferentes modalidades, para o mercado TIP, continuam ganhando impulso. Um segmento que tem ganhado certo destaque, na sociedade brasileira, e, que pode ser constatado através da observação de reportagens, *marketing* de mercado e a geração de processos judiciais, envolvendo o uso de alguns novos aplicativos, como o BlaBlaCar, no Brasil. Nos últimos quatro anos isso tem aumentado a frequência destas fontes, uma referência sobre esses registros são apresentadas nos anexos X e Y, desta mesma tese.

c) **Dados da Construção da Oferta de Carona Solidária por Aplicativos no Brasil**

Um significativo crescimento de uma nova modalidade de mercado, desta forma, pode ser evidenciado no que concerne ao atendimento tanto da malha intermunicipal, como interestadual, principalmente, com a expansão do surgimento de diferentes aplicativos que intermedeiam a prática no Brasil, com a junção de alguns dados, do qual ela pode ser descrita quanto à sua evolução recente.

Primeiramente, nos pontos anteriores, observou-se como as reduções do uso do transporte coletivo, em detrimento do uso individual, por meio da expansão da categoria privada e pública (táxis) foram intermediadas por *apps* de carona remunerada, dando uma evolução que modificou os acessos, e, pode ser medida pelos estudos, com levantamento de dados comparativos deste mercado, entre 2014 e 2018, realizados por Pereira (2021) e Pemob (2021), além dos relatos constantes em outros trabalhos e dados citados no capítulo V, que fala dos fatos e argumenta sua surgência.

Todavia, a construção da oferta do TIP, que passou a ser intermediada por aplicativos como o Uber, após 2014, não esteve baseada somente na tendência da mudança do consumo pela adesão de sistemas de informação e inovação, mas em toda carga anexada junto à isto, que também se revela pelo surgimento de outras construções sociais de mercados derivativos ou multilaterais. Ou seja, pela expansão de um modelo de negócio em que pessoas substituíram a confiança interpessoal por uma confiança em sistemas de inovação

Se antes nos segmentos de transporte privado de passageiros, a legitimação do serviço estava ligada na administração regulamentada dos transportes por instrumentos públicos[90], os novos modelos são marcados pela sua ascensão, sem essa devida regulamentação inicial. Os indivíduos brasileiros passam a confiar em um modelo que intermedeia a oferta de serviço, dados por um sistema que eles não conheciam formalmente, devido à inexistência de uma atuação local, mas que adotaram expansivamente, desde sua entrada em território nacional, fazendo uma legitimação que provocou mudanças na forma de ofertar os outros serviços semelhantes e concorrentes, que, à longo-prazo, se adequaram neste novo padrão, assim como a intermediação de sua oferta também, por aplicativos, como fora mostrado nos dados até aqui apresentados.

Assim que, seguindo o que propôs Koch (2020), a legitimação, pode-se pensar, caminhou junto com a distribuição da confiança que, conforme já mencionado, está ligada na percepção e aceitação (dado o uso contínuo a partir da inserção) dos indivíduos nas narrativas mercadológicas que se fortaleceram com a crise, assim como com avanços das TICs, entre outros fenômenos mostrados por Giddens (1991), Castells (2019) e o restante do corpo de autores. Eles estão, assim, unidos em uma pasta econômica e social que parece promover severas mudanças nas experiências humanas, por meio da fomentação de novos modelos de oferta e demanda, ou de produção e consumo.

Esses modelos incluem sim, redução de custos, formação de preço, sistemas de segurança por avanços das práticas de inovações tecnológicas, mas, principalmente, eles projetam uma identificação, como com o verificado por Giddens (1991), que definiu sistemas abstratos construídos sobre os muitos aspectos da globalização e da virtualização dos meios, em dimensão global.

Neste sentido, essas questões acima citadas agregam ao avanço da conexão, que possibilitou o entrocamento de muito elementos sociais, dada pela expansão das redes sociais, do *marketing* digital, dos níveis de socialização virtual, da difusão profunda de culturas globais, da formação de sistemas de confiança, dado a existência de sistemas perito e fichas simbólicas (Giddens, 1991), estes aspectos sendo aqueles que estão a impulsionar, facilmente, transformações exponenciais, que ocorrem da facilidade de inserção e da *replicabilidade* de novos modelos de negócio no mercado, para as diferentes sociedades, nos dias atuais.

. A análise do parágrafo acima também poderá, assim, ser válida aos novos mercados nascentes, visto como aplicativos da Uber Economia tem ganhado significativo crescimento,

[90] Leis de regulamentações para transportes, como táxis e transporte coletivo.

no Brasil e no mundo. Eles também podem, deste jeito, ser vistos como partes de um processo que envolve "consequências porventura ocorridas na forma de buscar, usar e transmitir informações na sociedade contemporânea", em que a "realidade dos sujeitos impulsiona e define as estratégias para a consecução das ações a serem empreendidas no seu cotidiano" (DUMONT e GATTONI, 2003, p. 46-47).

No que se refere aos registros de carona compartilhada solidária, especificamente, em países da Europa, por exemplo, o BlaBlaCar, maior plataforma mundial deste segmento, registrou um aumento de 58% de caronas no primeiro semestre de 2020[91], fomentando uma prática, conforme mencionado, incentivada em seu território. No Brasil, o uso da carona compartilhada, na forma solidária, também sempre existiu, mas tem sido ampliada como nicho de forma progressiva, apresentando certos conflitos quando se olha para aplicativos modais da Uber Economia, ou seja, que atendem toda a população. Para compreender a expansão, uma contextualização do cenário precisou ser realizada abaixo.

Um estudo mostrou que seria necessário ter investido, nos últimos anos, cerca de R$ 234 bilhões em infraestrutura para melhorar o transporte urbano de média e alta capacidade no país, ainda assim, estes altos investimentos tampouco seriam a única solução, "uma vez que podem provocar o efeito de demanda induzida, em que a ampliação da capacidade viária acaba por atrair mais deslocamentos motorizados" (BRASIL WIR, 2017, p.15). No Brasil, algumas tentativas foram adotadas para amenizar o impacto desta ausência e a expansão das demandas de carro motorizados, que se elevaram na última década.

Entre as medidas, algumas pesquisas mostram a doação de algumas medidas jurídicas, que soaram como ensaios para políticas públicas que vieram para validar a prática de boas ações, sabendo-se que, assim, poderia possibilitar a melhoria da mobilidade urbana brasileira (FUJITA E SALMAN, 2018). As mais conhecidas foram ações e alterações na "Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Estatuto da Metrópole e a promulgação do transporte como direito social", assim registram-se marcos mais significativos neste movimento, como pontos nas agendas do governo, influenciando também o setor privado (BRASIL WRI, 2017).

Paralelo a estas questões ocorriam, no mercado brasileiro, a movimentação de negócios de modelos da Uber Economia, vistos em outras localidades, que intermediaram essa modalidade de carona compartilhada e abriram possibilidade para expandir mercados

[91] A crise do transporte público, com os fechamentos de rodovias e aeroportos, revela a pesquisa desse crescimento, todavia já se registravam números significativos de crescimento deste aplicativo, no Brasil e no mundo, antes mesmo desta situação. Inclusive, como um campo em que muitas pesquisas de grandes universidades receberam incentivo governamental para desenvolver projetos corporativos para carona compartilhada solidária, nas cidades e estradas.

multilaterais, como o TIP privado solidário. Há, assim, um padrão nos aplicativos que praticam a modalidade solidária da carona, pois, em geral, eles têm exercido processos de inovação semelhantes ao do Uber, ou seja, são modelos de negócios da Uber Economia.

Um alerta, no entanto, precisa ser pontuado para modalidade solidária: a lógica empregada para ofertar a intermediação no mercado não atende aos mesmos princípios da lógica da remuneração, no que consiste na questão da precificação, dentro do objetivo da carona oferecida, assim como no papel dos agentes envolvidos, ou até mesmo na ideia de precarização do trabalho. Na modalidade solidária, os itens destacados, tanto na linguagem do mercado como acadêmica, são: a cooperação, a divisão de custos e o exercício contínuo de confiança por parte dos usuários, administrado a partir da inovação tecnológica dos *apps* envolvidos.

As questões sobre remuneração e precarização ocorrem, justamente, quando são apontados os usos desses aplicativos como uma atividade de outra modalidade, como foi visto no processo judicial de caronas clandestinas analisado à frente (SÃO PAULO, 2019). Assim, apesar de semelhantes quanto ao modelo inovativo do Uber, não foram criados para oferecer os mesmos serviços e garantia, apesar de alguns agentes utilizá-los neste sentido. Desta forma, os aplicativos de carona solidária replicam o modelo do Uber, mudando a operacionalização.

Uma lista simples de aplicativos que atendem a modalidade de carona compartilhada solidária por aplicativos, foi observada como: Blablacar, Beep me, Bynd, Carona Phone, Garupa, Waze Carpool e Zumpy, tendo sido elaborada pela repetição da citação de alguns artigos e trabalhos sobre o tema, que analisaram o surgimento do segmento e evolução, além de justificá-los, em alguma medida (BRANDÃO, 2017; TEIXEIRA, 2019; SANTOS, 2020). Eles também fazem parte do universo de reportagens sobre a área, no Google, além da planilha mostrada no capítulo V.

Apesar de terem sido encontrados diversos trabalhos que apresentaram outros nomes, a maioria apresentou diferentes objetivos, em geral, buscando mostrar a utilidade dos aplicativos para a comunidades específicas, das quais eles foram projetados para atender, como solução para externalidades detectadas na área de mobilidade, exemplo dos aplicativos da UFRGS (BORANGA, 2020) ou da UFRJ (ROCHA, 2016), assim como outras universidades no país, que pesquisam e desenvolvem projetos para expansão da prática, como política de cooperação entre seus membros e sustentabilidade. Uma representação total de oito universidades fora listada nos anexos, com as devidas referências. Interessa a este trabalho, no momento, os aplicativos que são abertos para todos os públicos no país, um ponto sobre esses aplicativos universitários é comentado no item c) do ponto 6.2.

Desta forma, de acordo com Santos (2020), foi elaborado um *ranking* de aplicativos de carona compartilhada solidária, através de aplicativos da loja do Google Play, no ano de 2019, construído a partir da quantidade de usuários que pontuaram nesta loja. Os três primeiros lugares foram compostos, respectivamente, por BlaBlaCar, Waze Carpooling e Zumpy, por terem sido os mais bem ranqueados e mostrados no trabalho do autor. Estes aplicativos atuam de diferentes formas na malha intermunicipal e interestadual brasileira. Uma breve análise sobre a estrutura dos dois primeiros, respectivamente, foi construída na planilha abaixo, o Zumpy como funciona, neste momento, apenas em Minas Gerais, não foi analisado.Uma síntese que está na tabela 10.

Algumas falas também foram retiradas de reportagens para adicionar nesse ponto as devidas direções do debate sobre questões que ocorrem, pela consolidação da oferta de carona compartilhada intermediada por aplicativos, seja da Uber Economia ou outros aplicativos, no Brasil. Ela segue sendo construída, ainda que esteja permeada pela geração de conflitos judiciais, alavancados por diferentes interpretações sobre a (in)constitucionalidade deste mercado.

Antes, foi preciso ressaltar dados que expressassem a contínua evolução que vem apresentando esta oferta, destacando-se, inclusive, como alguns aplicativos da modalidade remunerada têm investido em protótipos e testes para ofertar a modalidade solidária. Um outro ponto a ser destacado é que, apesar de não ser possível encontrar dados suficientes para mostrar uma quantificação linear sobre o crescimento desta oferta, no geral, foram identificadas evidências qualitativas que mostram como seu desenvolvimento no país tem provocado importantes questões sociais, as quais não poderiam ser expressas se não houvesse, por parte da população, certa aceitabilidade e confiança na intermediação destes aplicativos e das suas práticas de carona compartilhada, solidariamente.

Em recente entrevista à Forbes Brasil, o CEO[92] da Waze, Noam Bardin, declarou que houve uma redução de pessoas dirigindo (medido pelo uso do GPS da Waze) e de pessoas acessando carona pelo *carpooling* da empresa, devido à pandemia, alternativa que havia sido lançada em 2018, no Brasil. Quando foi lançado o usuário principal desta modalidade do Waze, tinha-se como público-alvo aqueles que trabalham em corporações empresariais, mas estas passaram a enviar seus funcionários ao chamado trabalho no home-office, ou seja, feito de casa (MARI, 2020).

[92] Chief Executive Officer, no Brasil a posição é Diretor Executivo.

Tabela 10 – Sistematização do Funcionamento de Apps de Carona Solidárias.

App	Lançamento no Brasil	Origem	Malha atendida interestadual/intermunicipal	Estrutura da carona	Forma de Cálculo de Custos
BlaBlaCar	2015	Internacional	interestadual/intermunicipal	BlaBlaCar facilita o contato entre os utilizadores que querem realizar um trajeto comum e que planejam viajar no próprio dia. Existe a possibilidade de filtrar as viagens por local de origem e de destino, sendo também possível obter uma lista de avaliações dos utilizadores registados.	Para o efeito, é disponibilizado um filtro de pesquisa com o ponto de origem e de destino, apresenta as informações de cada anúncio, existindo a possibilidade de ordenação por preço e hora, é possível também consultar uma lista de anúncios para uma data específica
Waze Carpooling	2018	Internacional	intermunicipal	Para usar este serviço, os proprietários dos veículos que pretendem realizar uma determinada viagem têm de criar um perfil do tipo condutor. Quando os condutores pretendem publicar um determinado anúncio, estes têm de definir as informações sobre o seu veículo e indicar os pontos de origem e de destino através da aplicação Waze	O Waze tem uma ferramenta que permite calcular o valor justo que os passageiros devem pagar ao condutor, com base numa taxa padrão de quilómetros (Km) tal acontece nos táxis. Os condutores estão limitados à publicação de dois anúncios por dia. Esta aplicação está disponível nos EUA, Brasil, Europa, Israel e México.

Fonte: planilha construída pelo autor adaptada de dados oferecidos por Moura (2020).

A prática de carona compartilhada solidária, em corporações e organizações empresariais, vem sendo incentivada no Brasil, há algum tempo, como uma medida de sustentabilidade, conforme descreve o estudo da BRASIL WRI (2017), podendo até ser encontrada em um dos programas do Ministério do Desenvolvimento Regional, chamado de "programa vou de carona" (MDR, 2018). Todavia, a oferta do mercado de carona solidária não está se construindo somente neste âmbito, de incentivo às práticas de pessoas que podem se reconhecer por dividirem um espaço de trabalho ou estudo próximo, mas porque ela cresce entre pessoas totalmente desconhecidas, que se conectam em uma rede criada por um aplicativo internacional.

O CEO da Waze, por exemplo, assumiu identificar uma necessidade de mudar a estratégia de mercado para uma que fosse mais condizente com o que ele chamou de realidade social dos brasileiros. Desta forma, se vem reavaliando como efetivar uma modificação do produto para que ele funcione, preocupando-se em atender outros trabalhadores essenciais ou qualquer indivíduos, como o "caso de um operário em uma fábrica, ou de um funcionário de hospital, ou servidor público, é impossível desempenhar estas funções de casa, então estamos trabalhando em como atender as necessidades de deslocamento" que lhe interesse estender suas vantagens particulares a outrem que lhe ajude compartilhando a viagem (MARI, 2020).

Frequentemente, muitas outras entrevistas são produzidas para mostrar esse tipo de carona solidária, aquela que está disponível para qualquer pessoa, independentemente da existência de vínculos pessoais, tendo em comum, apenas o destino e o cadastro no aplicativo, que faz essa intermediação. Alguns, de forma diferente do relato do CEO do Waze, apontam que a pandemia da Covid afetou, de forma transversal, esse mercado. O BlaBlaCar, por exemplo, propõe trabalhar a confiança *online* para criar valor (BlaBlaCar, 2016).

Neste sentido, observa-se o comportamento da empresa BlaBlaCar, que, ao discorrer sobre sua missão, expressa sobre oferecer uma solução global que intermedia caronas (viagens) movidas a pessoas, por isso, ela procura conectar motoristas com assentos vazios a um possível número de passageiros, afirmando que o foco é intermediar carona em viagens de longa distância, o que lhe exige construir um modelo que lhe permitisse abordar as principais apreensões dos caroneiros com um estranho. Ou seja, exigiu construir uma confiança *online* que permitisse que os indivíduos confiem uns nos outros, desta forma, seu aplicativo foi pensado para substituir a confiança interpessoal, instantaneamente, assim como transferindo para as grades de confiança virtual.

A BlaBlaCar registrou crescimento considerado, no Brasil, nos últimos anos. O site Mobile Time reproduziu o seguinte trecho em uma reportagem escrita pelo Fernando Paiva:

> O BlaBlaCar (Androide, iOS) seguiu tendência inversa. No primeiro semestre deste ano, o aplicativo intermediou 8,9 milhões de caronas no Brasil, o que representa um aumento de 58% em relação ao mesmo período de 2019.Outros números do app também chamam a atenção. A quantidade de novos usuários no Brasil entre janeiro e junho foi 9% superior àquele verificado nos primeiros seis meses do ano passado. Em quantidade de downloads, o BlaBlaCar contabilizou 1,9 milhão de instalações em Android e 260 mil em iOS, no semestre no Brasil. No mês de julho foram 100 mil downloads em Android e 31 mil em iOS (Paiva, 2020).

O UOL divulgou um conteúdo que dizia, assim: "99 lança serviço de carona para concorrer com Waze Carpool", o que aponta um crescimento de empresas que passam a se interessar pela modalidade. Registra-se na reportagem, por exemplo, uma pesquisa de intencionalidade em que:

> Uma pesquisa com os passageiros do aplicativo revelou que 72% das pessoas têm interesse em caronas por ser uma opção mais confortável, acessível e segura do que outros meios de transporte em meio à pandemia. Ao mesmo tempo, 50% demonstraram interesse em se tornar condutores, como forma de reduzir os custos de suas viagens diárias. (UOL, 2020).

Na entrevista realizada, o portal UOL afirma que Clarisa Brasil, a gerente de operações da 99 na regional Sul, tenha realizado o seguinte comentário:

> Nossa previsão é ser uma opção segura e acessível para quem procura carona e quer dividir os custos da viagem. Os condutores não são remunerados, o passageiro paga apenas uma ajuda de custo pela viagem e a divisão de custos é intermediada pelo aplicativo. Então é como se fosse uma viagem feita com os amigos, quando você 'racha' a conta da gasolina (Brasil *apud* UOL, 2020).

Os relatos acima mostrados falam sobre uma atividade de mercado incipiente, mas que já apresenta debates públicos e discussões jurídicas, estas que tentam compreender e dialogar sobre o seu impacto concorrencial e social, dentro da sua atuação no mercado de transporte de passageiros. Tais questões são despertadas porque há, neste sentido, evidente monetização dos aplicativos[93] que intermedeiam a oferta, bem como amostras de execução de alguns aplicativos que mostram o levantamento de recursos financeiros por parte dos usuários, ainda que estes sejam justificados pelos termos da cooperação e divisão de custos, que geram a carona compartilhada solidária. Nos anexos foi inserido uma imagem abaixo que se refere a uma

[93] Os dados mais atuais do BlaBlaCar mostram que a empresa recebeu um valor de investimento de mercado na ordem de US$ 115 milhões, e, que, em 2021, possui mais de 90 milhões de usuários cadastrados em 22 países

simulação de ofertas de carona solidária realizada a partir dos aplicativos Waze Carpooling e BlaBlaCar, respectivamente, podendo ser conferida na página 348.

Mesmo diante da monetização dos aplicativos e precificação de custos pelos usuários, os aplicativos acima mostrados não se enquadram na categoria de carona paga, o que configura que eles não possuem, no Brasil, uma lei específica que regulamenta seu uso, nesta modalidade solidária. Coube, no capítulo 5, mostrar os mecanismos que garantem a livre iniciativa para a operação destes aplicativos no mercado brasileiro, assim como os princípios constitucionais norteadores.

Diante desta situação, outros dados foram anexados à tese, tomados como parte do processo de formação da oferta deste nicho, sendo estes aqueles que ajudam a analisar o ambiente social, do qual a confiança nesses aplicativos cresce, legitimando-os e caminhando para profundos debates, principalmente, sobre provocações na ordem social e econômica brasileira, uma vez que se segue o que ocorreu com o modelo do Uber na carona remunerada, podendo estar indicando novas disrupções nos acessos deste mercados, assim como significativas quebra de padrões. Um registro que já se pode averiguar é de que isso não deverá ocorrer sem que se registrem conflitos sociais dados pelos participantes do mercado e das sociedades, em geral, analisando-se a aplicação dos argumentos mais pertinentes, que se validam em processos judicializados, sendo isto o que ocorre no próximo ponto do capítulo.

d) Não Há Legalidade ou Ilegalidade à Evolução da Oferta de Caronas Solidárias no Brasil

> *Trust is a willingness to commit to a collaborative effort before you know how the other person will behave* (Coleman *apud* BlaBlaCar, 2016).

A citação acima do sociólogo James Coleman foi uma das notas de abertura de capítulos do material denominado "*Entering the Trust Age*", elaborado pela BlaBlaCar, a maior intermediadora de carona solidária, no mundo atual. Ele apontou, neste encarte, uma fundamentação teórica realizada sobre o olhar de sociólogos contemporâneos, assim como uma observação de teorias sobre confiança. Apesar disso, o avanço de aplicativos, como o BlaBlaCar, no Brasil, segue uma evolução conflituosa em diferentes dimensões, conforme é narrado neste item d).

A BlaBlaCar confeccionou no material "*Entering the Trust Age*" um estudo e pesquisa sobre a importância internacional da atuação e inserção nas sociedades, de alguns modelos de aplicativos (ou plataformas), sendo estes alguns que possam formar um movimento de mercado

que utiliza a confiança digital para conduzir atividades econômicas seguras e cooperativas, na sociedade. Ou seja, ela denota mais sobre as formas atuais em que as trocas, distribuição e consumo sempre interagiram com a confiança, como fundamento necessário para entender e fazer economia. Principalmente, no momento global, em que há a explosão da pasta da economia compartilhada, em que esse fundamento parece ser o limiar de uma nova era de negócios (Sundararajan *apud* BlaBlacar, 2016).

Sundararajan contribuiu, assim, para construção do Relatório emitido em 2016 pela BlaBlaCar, ressaltando como a empresa foi pioneira no desenvolvimento de uma plataforma de inovação para modalidade de caronas solidárias, integrada à um dos mais sofisticados sistemas de confiança digital. E que, desta forma, ela era um campo de estudo focado para aprofundar a compreensão científica, em segmentos desta nova economia. Os resultados que foram apresentados no documento se basearam na primeira fase de estudos de pesquisa, e ocorreram em colaboração com NYU e BlaBlaCar (BlaBlaCar, 2016).

Segundo o relatório apresentado pela BlaBlaCar, pela primeira vez na história, existem níveis altos de transformação da confiança interpessoal, que vem sendo impulsionados desde o desenvolvimento da internet e do surgimento constante de novas ferramentas, elas sendo aquelas que impulsionam a confiança digital e a conectividade, permitindo ampliar a escala da troca humana. Plataformas no modelo *on demand* ou *peer-to-peer* se tornaram recursos, nesse sentido, ampliando instantaneamente esse mecanismo de forma que, segundo o texto, "*online trust is not just an incremental change to society, it is a massive and disruptive change*" (BlaBlaCar, 2016, p.11).

Uma pesquisa sobre os níveis de confiança da empresa, realizada na Europa, também foi inserida e apresentada no relatório da BlaBlaCar (2016). A amostra da pesquisa foi de 8.289 membros em 11 países, sendo estes classificados em: 62% do sexo masculino e 38% do sexo feminino. Apenas 30% tinham mais de 35 anos, 43% dos entrevistados tinham entre 25 e 34 anos, com a diferença entre idades variadas. Por fim, 46% eram passageiros, 29% apenas motoristas e 25% eram motoristas e passageiros.

Entre os dados apresentados, no documento da BlaBlaCar (2016), dois resultados são interessantes: o primeiro, apresentado no corpo do texto, diz que "*67% of respondents highly trust ridesharers with a full profile on a generic platform vs. 88% on BlaBlaCar*" (BLABLACAR, 2016, p. 31), o segundo apresentado nas considerações fala sobre o fato de que "*88% of respondents highly trust a BlaBlaCar member with a full profile - a level that is strikingly close to the 92% who highly trust their friends*" (BLABLACAR, 2016, p.39). Ou seja,

os níveis de indivíduos confiando em sistemas de inovação tecnológica foi identificado como bastante alto, a depender do aplicativo, em que eles podem estar próximos ao nível de confiança entre pessoas que possuem vínculo afetivo, como amigos.

A tese não encontrou, assim, uma pesquisa de mesmo teor para o mercado brasileiro, portanto, apesar dos números mostrados no relatório da BlaBlaCar, não é possível identificar quantitativamente esse fator. Contudo, uma pesquisa sobre os dois aplicativos aqui mencionados da modalidade foi realizada, em termos de processos jurídicos movidos contra a empresa ou caroneiros e motoristas.

Os processos foram encontrados, assim, na página aberta da JUSBRASIL[94]: Jus Brasil é uma empresa privada, que tem um site com disponibilidade de consultas processuais de todos os tribunais e graus de jurisdição do país. A partir de busca no referido site, é possível encontrar processos de qualquer pessoa e de qualquer Estado da federação. A partir de busca por palavras-chave é possível, ainda, encontrar temas jurídicos específicos, em conjunto com as decisões, dadas por juízos e tribunais do país, o que torna a ferramenta de extrema importância à presente pesquisa, já que foi possível ter uma dimensão nacional da questão aqui discutida, principalmente, quanto aos conflitos sociais judicializados. A pesquisa neste portal pode ser feita por palavras-chave, neste caso, inserindo-se o nome da empresa BlaBlaCar (figurativo) e o Conduto (nome social). Com isso, foi obtido um volume considerável de registros.

A pesquisa realizada no JusBrasil ajudou a selecionar aqueles processos que tratavam de três fatores trabalhados, que foram usados nesta pesquisa, sendo fontes para buscar indícios ou fatos que ajudassem a pensar sobre eles, a saber (1) relatos sobre a confiança dos brasileiros na intermediação desses aplicativos a carona compartilhada solidariamente, atestada pelo registro de provas sobre o acesso dos mesmo a oferta do serviço no transporte brasileiro; (2) fatos que apontam a geração de diferentes conflitos sociais, advindos desta intermediação da oferta e demanda (3); e, diálogos que travem um debate argumentativo a respeito da manutenção (ou não) da ordem social vigente, diante do avanço destes mercados.

Os resultados foram construídos nos Anexos, encontrados a partir da página 354, a partir da citação processual do nome da empresa BlaBlaCar, uma vez que a pesquisa não encontrou dados e materiais relevantes para falar sobre o Waze Carpooling, nos critérios aqui adotados. Um fator que, também, foi considerado para exclusão da Waze desta pesquisa, foi o que

[94] O número de processos pode ser superior, porém alguns podem estar restritos a portais de advogados, já que, quando há segredo de justiça ou sigilo, os referidos processos ficam disponíveis apenas aos sujeitos processuais, por força do mandamento constitucional e legislação processual, que excetua a regra da publicidade. Contudo, como não se pretende quantificar, apenas mostra-se a existência dos processos, já que o site JUSBRASIL foi considerado suficiente para extração de dados.

informou seu dirigente, exatamente, sobre as previsões de crescimento da pandemia da Covid e algumas mudanças de estratégias. Além disso, a empresa está atuando no país apenas há três anos, dos quais dois foram comprometidos pela pandemia.

O Anexo (p.354) mostrou que foram encontrados: um processo no Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), em que a empresa BlaBlaCar[95] faz parte da ação, no teor em que estão acontecendo alegações de concorrência desleal. Diversos outros processos citam o uso do aplicativo, mas movendo ações contra indivíduos, pela prática de carona clandestina, ao total de três processos diferentes, dois processos que foram movidos solicitando à ANTT a fiscalização dos aplicativos BlaBlaCar, assim como um processo que foi encontrado contra a empresa por alegação de avaliação negativa de forma pejorativa (considerado danos morais), e diversos outros que falavam sobre o uso do aplicativo para tráfico de drogas.

Assim, após a análise do objeto de alguns dos processos com o nome da BlaBlaCar, eliminaram-se diversos, já que não são de interesse ao estudo em comento, restando apenas alguns deles, que tratam dos conflitos sociai em que se concentra no estudo. Neste levantamento, foram considerados aqueles processos em que se entendeu existir a possibilidade de analisar a presença dos três fatores acima mencionados: confiança nos aplicativos, conflitos sociais, e, por fim, debates nos tribunais a respeito da ordem. Desta forma, apenas alguns destes processos ofereciam amostras que contemplassem elementos capazes de dialogar com o que foi aqui considerado, sendo tais processos, parte do registro formal sobre questões sociais importantes que afetam a ordem social, pois põe em discussão os padrões existentes, a necessidade de (des)regulamentar as novas práticas econômicas, o consenso entre sociedade, mercado e economia, tendo em vista os interesses coletivos, entre outros pontos.

Do anexo X, dois processos diferentes foram selecionados como fonte de dados. Eles estão completos e julgados, tendo ocorrido na jurisdição de São Paulo uma análise criteriosa sobre dados registrados, ao longo do processo judicial, em que foi realizada abaixo uma classificação em Processo 1 e Processo 2. A mera existência destes arquivos configura detalhes sobre o comportamento dos agentes, diante de um mercado nascente intermediado por aplicativos de carona compartilhada solidária. Em especial, o mais reconhecido pelo mercado internacional, atualmente, que é o BlaBlaCar.

Através dos dados qualitativos extraídos foram separados dois processos, observando-se neles diálogos que intercorrem junto à construção social da oferta deste mercado. Para dar mais robustez à metodologia, contudo, foi necessário acessar os processos na íntegra, a partir

[95] Atende pelo nome social de COMUTO SERVIÇOS DE TECNOLOGIA, sob o CNPJ nº 23.723.641/0001-70.

do Portal do Advogado, em que esse passo foi feito com auxílio de um profissional da área. Os processos, apesar de públicos, não estão integralmente disponíveis a todos, neste sentido, o auxílio foi necessário para acessar as peças, que são restritas ao acesso ao público. A partir do acesso à íntegra dos autos dos referidos processos, foi possível fazer uma análise mais profunda das discussões jurídicas postas, inclusive com pareceres técnicos de especialistas quanto à temática aqui pesquisada.

A análise qualitativa dos processos selecionados nos moldes postos pela lei, que rege os processos, ou seja, o Código de Processos Civil Brasileiro, notadamente se valendo da ordem de eventos processuais e peças das partes, ou seja, da petição inicial (peça que inicia o processo), contestação (peça de defesa da parte requerida), réplica à contestação (manifestação do autor após a defesa do requerido), manifestações diversas, inclusive de recursos, e, por fim, da sentença judicial, que é o que põe fim ao litígio, e, no qual, o Estado diz o direito a ser aplicado. Esses documentos permitem observar-se os impactos citados e entendidos, diante de temáticas como concorrência (desleal), regulamentação e fiscalização, assim como as caronas compartilhadas (clandestinas), práticas de atividade econômicas, e, outras questões como entendimentos diversos sobre benefícios (prejuízos) sociais, que tal prática oferece para a sociedade.

A apresentação, nestes termos, contribuiu para a sintetização de tudo que fora apresentado nesta tese, em tempo real. A ordem sequencial escolhida para apresentar os dados vistos nos processos, deu-se em quatro tópicos por processo, sobre os quais couberam expressas as (1) alegações do requerente, (2) as manifestações do requerido, (3) os elementos quantitativos e qualitativos encontrados nos processos e (4) os pronunciamentos judiciais do juízo. Sendo composto, assim, por trechos retirados e instruídos para o diálogo com a tese.

Desta forma, no **Processo 1** os dados abordados foram analisados a partir da existência do documento integral, contendo 154 páginas, registrado sob o protocolo de "Processo Digital n°: 1036595-55.2019.8.26.0053" (São Paulo, 2019, p.78, *nosso grifo*). O acesso ocorreu junto aos arquivos disponibilizados virtualmente pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJSP), na Comarca de São Paulo, Foro Central - Fazenda Pública/Acidentes, em que conste 3ª Vara Do Juizado Especial Da Fazenda Pública Da Capital.

O **Processo 1** teve como objeto a "ação cível, pelo procedimento comum, contra Prefeitura do Município de São Paulo" (p. 81), tendo em vista os danos causados ao se ter seu veículo recolhido, por agentes de trânsito deste município, sob a alegação de conduzir veículo não autorizado para transporte irregular de passageiros (carona clandestina), em vias

municipais, tendo intermediado a comunicação através do aplicativo BlaBlaCar (p.2). Segue abaixo uma demonstração dos dados recolhidos deste processo, em epígrafe.

1. Alegações do Requerente no Processo 1 (Petição Inicial)

Um conjunto de ações fatos foram narrados pelos advogados do requerente e serviram para pontuar algumas das questões citadas, ao longo do trabalho. Entre elas, destacaram-se três trechos retirados da petição inicial do processo:

> O requerente precisou deslocar-se até a cidade de São Paulo e por ter experiência com os aplicativos de transporte, utilizou-se do aplicativo de carona compartilhada denominado "BlaBlaCar". Aplicativo de transporte sem fim lucrativo e permitido por lei, conforme será demonstrado mais adiante (...) acreditando ter havido um engano, enquanto não obtinha resposta do recurso administrativo e entendendo estar em gozo do seu direito, o requerente novamente precisou se deslocar até a cidade desta comarca e em 13 de maio de 2019, novamente utilizando-se de carona compartilhada, igualmente todos os cidadãos vinham fazendo sem qualquer problema (São Paulo, 2019, p. 2-3).

Nesse sentido, trata-se parte do texto sobre a existência, conhecimento e experiência do requerente, principalmente, quanto ao uso de aplicativos de carona para locomoção, o qual foi abordado por agentes de trânsito, por duas vezes consecutivas, estes entendendo que o requerente utilizou "veículo não autorizado para o transporte remunerado, conforme os artigos 1°, 2° e 3° da Lei Municipal 15.676 de 18/12/2012, alterada pela Lei Municipal 16.344 de 04/01/2016" (Lei Municipal, 2012, p.2).

Dado que o documento expressa, ainda, a reunião de argumentos que defendem que fora cometido equívoco pelo Requerido (Prefeitura de São Paulo) ao se valer de leis municipais, a respeito do uso de aplicativos de caronas, que foram considerados por magistrado, como inconstitucional, tendo em vista que a aprovação destes mecanismos, pela cidade de São Paulo, quando aplicada, fere princípios fundamentais estabelecidos pela constituição brasileira. Neste sentido, alega-se, ainda, que os advogados do requerente contam que os agentes confundiram a prática da carona compartilhada solidária com a carona clandestina, causando sérios danos ao seu cliente, e, ainda, desestimulando um tipo de "conduta coopera com a redução de poluentes emitidos pelos veículos automotores, preservando o meio ambiente, coopera com a redução do trânsito, ou seja, além de ser uma saída inovadora para quem quer economizar, reveste-se de um caráter social relevante" (BlaBlaCar, 2021, p.6).

2. Contestação (Peça de defesa) do Requerido no Processo 1

Não foi encontrado, no processo, nenhum instrumento específico em que houvesse uma contra-argumentação, por parte da Prefeitura de São Paulo, acerca das questões mencionadas no ponto 1, acima.

3. Elementos do Processo 1

Foram acostados, como argumentos de debate e comprovação das alegações, no processo, trechos do termo de uso e políticas da empresa BlaBlaCar, tanto pelos advogados como pela magistrada, e, ainda, pelos advogados, trechos retirados da Lei Municipal 16.344 de 04/01/2016, que alterou outra lei existente, na cidade de São Paulo, que se referia "a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para este fim" (SÃO PAULO, 2016), em que se observou a ilegalidade do instrumento face à compreensão da constituição, nos termos já expressos no capítulo 4 desta tese.

4. Pronunciamentos Judiciais do Juízo no Processo 1 (Sentença)

A decisão tomada pela magistrada sentenciou, primeiramente, a Prefeitura de São Paulo a cumprir "a anulação apenas do auto de fl. 30, de 11/01/2019, de nº 118672-42 com a consequente restituição dos valores pagos pelo autor em razão da indevida autuação" (São Paulo, 2019, p.90). Os argumentos que foram utilizados para emissão da sentença, por parte da juíza de direito deste processo citado, partiram do entendimento abaixo elencado:

> A carona compartilhada ou solidária está prevista no inciso X do artigo 4º da referida Lei Federal de Política Nacional de Mobilidade Urbana, nº 12.857/2012, e é meio de transporte privado individual não remunerado que envolve condutores provedores de carona e passageiros interessados em compartilhar viagens e custos. A sua caracterização reclama que não haja profissionalidade nem fins lucrativos, o transporte é realizado por intermédio de veículos particulares não utilizados para atividade econômica de transporte de passageiros, e é permitida a divisão das despesas de deslocamento entre os ocupantes do veículo, incluindo o condutor. Existem diferenças significativas entre os serviços de "carona solidária", que objetiva o compartilhamento dos custos da viagem e permite a maximização da eficiência dos carros, da atividade de transporte privado individual remunerado ("carona paga") que tem o intuito de lucro e funciona de modo semelhante a um táxi, embora também não se confunda com esse serviço (São Paulo, 2019, p.89, *nosso grifo).*

Em um segundo momento, há um recurso inominável cível, dado pelo relator, o qual emitiu um segundo posicionamento, em virtude do recurso interposto pela parte. Ocorre que,

neste se reconhece e se posiciona, de forma contraditória, e, apesar disso, argumentou-se e manteve-se favorável, como pode ser lido:

> A carona compartilhada ou solidária não está prevista no inciso X do artigo 4º da referida lei, constituindo meio de transporte privado individual não remunerado que envolve condutores provedores de carona e passageiros interessados em compartilhar viagens e custos. A referida hipótese é caracterizada pela ausência de profissionalidade e fins lucrativos, ou seja, o transporte é realizado por meio de veículos particulares não utilizados para atividade econômica de transporte de passageiros, sendo permitida somente a divisão das despesas de deslocamento entre os ocupantes do veículo, incluindo o condutora presente caso, não há nos autos nenhum elemento a afastar a alegação do autor de utilização do referido aplicativo de carona solidária, tendo a própria Municipalidade reconhecido em um dos autos o fato invocado pelo requerente (fls. 31) (São Paulo, 2019 p.115, *nosso grifo*).

A interpretação deste tribunal, acerca do processo, mostra um ponto de vista incipiente no tratamento do assunto, e, não representa um dado isolado, no geral, uma vez que, conforme debatido, há, ainda, algo inédito na construção deste mercado e formação da oferta de carona compartilhada solidária, por intermediação de aplicativos da Uber Economia, no Brasil.

O posicionamento também foi observado nos outros processos de semelhante teor, em que a intermediação da carona compartilhada solidária, diante das leis municipais existentes, é confundida por órgãos públicos como a prática da carona clandestina. Essa confusão causada, mediante a oferta deste mercado, caminha para o crescimento, e, foi recentemente levada para a Câmara dos Deputados Federais, por meio de um projeto de lei nº 659/21, que tem por objetivo aprovar a liberação "de regras contratuais as viagens compartilhadas por meio de aplicativos de caronas". Ao que consta, o projeto ainda não foi deliberado, mas demonstra como cresce, no país, tal segmento, assim como as tentativas de trazer um instrumento que ajude a sanar os impactos causados na ordem, dada pelo manifestar destes conflitos sociais, que provocam insegurança jurídica, e, ainda, dificuldade de compreensão sobre a ordem econômica válida, neste mercado (AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS, 2021).

A análise de mais um exemplo judicial ajuda a ampliar a compreensão deste último ponto, como descobrindo-se de que maneira tem se desencadeado as questões de livre mercado e concorrência, diante da construção social da oferta do mercado de carona compartilhada, principalmente, por aplicativos da Uber Economia?

Dentro do mesmo sistema, o **Processo 2** foi analisado a partir da existência virtual do processo digital nº 1044455-44.2018.8.26.0053, composto por 997 páginas de conteúdo. Ele foi movido pela Empresa de Ônibus Pássaro Marrom, em face da empresa Comuto Serviços De Tecnologia, que disponibiliza o conhecido aplicativo BlaBlaCar, e, ainda, a Agência Reguladora De Serviços Públicos Delegados De Transporte Do Estado De São Paulo (Artesp),

motivados por impactos decorridos com a inserção da oferta de carona compartilhada, intermediada pelo aplicativo no estado de São Paulo (SÃO PAULO, 2018).

Trata-se, assim, o processo de solicitação por parte da Empresa de Ônibus Pássaro Marron em que se impunha a "ARTESP a obrigação de fazer consistente no dever de realizar imediatamente a fiscalização das atividades de transporte realizadas a partir da plataforma da corré Blablacar, promovendo a retenção dos veículos e aplicação de multa, em razão do transporte irregular de passageiros" (São Paulo, 2018, p. 44). Alegando no processo, assim, a existência de concorrência desleal, os procedimentos e argumentos que podem ser percebidos, principalmente, através das manifestações de todas as partes envolvidas no processo. A sistematização abaixo resume e analisa essas questões que foram apresentadas.

5. Alegações do Requerente no Processo 2 (Petição Inicial)

A Empresa de Ônibus Pássaro Marrom alegou que a BlaBlaCar possui práticas que ferem a ordem econômica, principalmente, ao realizar a intermediação da carona por seu aplicativo, tendo em vista que ela contribui para "a oferta de transporte intermunicipal de maneira irregular e com o fim de obtenção de lucro pelos usuários" (São Paulo, 2018, p. 44) em uma das linhas que está sob sua responsabilidade, desta forma, também, torna-se responsável por "colocar em risco a manutenção do sistema regular de transporte intermunicipal" (São Paulo, 2018, p. 38), o que, segundo a requerente, atinge a "configuração da nítida concorrência desleal e, de outro lado, risco de dano aos usuários" (São Paulo, 2018, p. 42).

O requerente, ainda, expressa seu descontentamento ao indicar que o aplicativo não coopera, de nenhuma forma, para manutenção dos fundamentos de mercado em concorrência, uma vez que a sistemática da BlaBlaCar não incorre "dentro do jogo" do mercado de transporte, na categoria pública, a qual, segundo os indicados, ela possui notória atuação. O agravo da conduta, segue o requerente, ocorre, também, pelo papel que desempenhou a agência reguladora do estado, para os quais "manteve-se inerte no que tange ao cumprimento de suas atribuições de fiscalizar e proibir o transporte não permitido, violando a lei, também" (São Paulo, 2018, p.8).

Por fim, a Empresa de Ônibus Pássaro Marrom diz reunir provas, no processo, que mostra como o aplicativo possibilitou que, muitos indivíduos se beneficiassem, em horários de

pico, da chamada lei econômica "da oferta e da procura", uma vez que são capazes de negociar valores na plataforma, que a empresa, por fazer parte de um ambiente regulado, não poderia adotar. Segundo o requerente:

> A Blablacar introduz os condutores no setor de transporte intermunicipal de passageiros levando-os, na prática ao exercício de atividade econômica, mas sem sujeitar-lhes às mesmas regras e, em um ambiente fortemente regulado como o Serviço Regular, a observância das normas regulatórias é imprescindível para propiciar concorrência saudável bem como assegurar a viabilidade econômica do serviço. (...) Ora, os condutores que utilizam o serviço da Blablacar podem cobrar mais quando lhe convier e menos quando lhe aprouver, ao passo que a Autora fica adstrita à cobrança do valor da tarifa, ainda que em períodos de pico de demanda (...) portanto, absolutamente prejudicado o equilíbrio econômico-financeiro, imprescindível para a qualidade e continuidade da prestação do serviço de transporte intermunicipal (...) Tem-se, também, uma inegável consequência maléfica para o usuário: a inevitável elevação da tarifa em razão, única e exclusivamente, dos efeitos econômicos da atuação irregular do transporte clandestino realizado como se regular fosse, sem a necessária outorga (...) Isso porque uma vez que a tarifa resulta basicamente da divisão dos custos pelo número de passageiros pagantes, a diminuição destes naturalmente acarretará um aumento tarifário, pois o custo total será dividido por um número menor de passageiros pagantes (São Paulo, 2018, p. 37-40).

Os impactos negativos para a sociedade, neste sentido, foram associados pela Empresa, pela mera existência da oferta da carona solidária por aplicativos, assim como a confiança depositada por aqueles indivíduos que aderem ao sistema, de maneira não regulamentada, no consumo deste mercado, ao que ela segue explicando "onera-se o passageiro que opta por se utilizar do transporte seguro e regulamentado" (SÃO PAULO, 2018, p.40).

6. Manifestações do Requerido no Processo 2 (Contestação)

Tanto a empresa BlaBlaCar quanto a ARTESP se manifestaram diante das alegações judicializadas pela Empresa de Ônibus Pássaro Marrom. As respostas sobre a ocorrência seguem a linha de compreensão jurídica que foi apresentada no Processo 1, no entanto, neste elas ganharam contribuições especializadas, pois foram feitas consultas à pesquisadores e especialistas sobre o tema, tratadas como uma contratação de consultoria e acostadas ao processo. A seguir seguem as respostas dadas pelos requeridos, citados respectivamente.

A BlaBlaCar informou que "é uma empresa de tecnologia que desenvolveu inovadora plataforma online focada em caronas de longa distância, entre municípios" (SÃO PAULO, 2018, p.205), neste sentido atual, com um modelo que pretende oferecer aos indivíduos um modelo de negócio, se oferece carona solidária (*carpooling*). O produto que a empresa oferece, neste sentido, estabelece-se através da conexão entre "condutores com assentos disponíveis em

seu veículo particular com pessoas (caronistas) que tenham o mesmo plano de viagem, ou ao menos um plano compatível geograficamente" (São Paulo, 2018, p. 206).

Há um relato sobre o histórico de formação da oferta deste mercado no Brasil, em que a BlaBlaCar afirma que "está presente em 22 países ao redor do mundo e possui mais de 65 milhões de pessoas cadastradas[96]. A empresa disponibiliza seu aplicativo/website no Brasil desde novembro de 2015, crescendo gradualmente, desde então" (São Paulo, 2018, p. 206). A empresa ressaltou, ainda, algumas informações que são relevantes, como o fato dela não se considerar prestadora de serviço de transporte, sendo o seu objeto social a "prestação de serviços de intermediação de serviços sob demanda, por meio de plataforma tecnológica digital" (São Paulo, 2018, p. 207), argumento que encontra um discurso semelhante àqueles modelos da Uber Economia que cresceram no país.

Em outros argumentos, a BlaBlaCar se constitui como uma empresa da pasta da Economia Compartilhada, uma vez que se enquadra como "um modelo de atuação consistente na simples aproximação de pessoas que tem o potencial de revolucionar diversos setores da vida em sociedade, inclusive a forma pela qual as pessoas se transportam" (São Paulo, 2018, p.208). A empresa frisa, ainda, que é uma opção que gera apreensões por parte de empresas consolidadas há décadas, como a Pássaro Marron (São Paulo, 2018, p. 208), e, que, em certa medida, isso ocorre pelos próprios argumentos que a requerente afirmou existir "um conflito entre o "Brasil Velho" e o "Brasil Novo" (fls. 30)" (São Paulo, 2018, p.208, *nosso grifo*).

Sobre as alegações de concorrência desleal, encontraram-se alguns argumentos que caminham em direções semelhantes àquelas dos que defendem a economia do compartilhamento, como uma opção possível à sustentabilidade social e econômica, em contraste ao capitalismo de produção desenfreado.

Neste sentido, afirmou a BlaBlaCar, que essa briga entendida pelo requerente, como do "Brasil Velho" e o "Brasil Novo", torna-se ainda mais acirrada nesse ponto, pois o primeiro quer proteger interesses econômicos empresariais a qualquer custo, ainda que isso importe em sacrifício de ferramenta tecnológica desenvolvida em prol da coletividade" (São Paulo, 2018, p. 212). Entendo a requerida que o eventual pleito de reequilíbrio econômico-financeiro solicitado, na verdade, diz sobre a preocupação da requerente frente "à sustentabilidade financeira de seu tradicional modelo de negócios frente à crise econômica, o crescimento da economia compartilhada, etc." (São Paulo, 2018, p.213), ou seja, a disrupção que o modelo pode causar no mercado.

[96] Dados da empresa em 2018, a tese ofereceu um quantitativo mais atualizado.

Cabe ressaltar, por fim, o que afirmou a BlaBlaCar quanto aos instrumentos legais que lhe permitiram atuar em conjunto ao mercado e à sociedade, exatamente para construir parte da oferta de caronas compartilhadas solidárias que existem, no Brasil. Desta forma, segundo afirmou a empresa, trata-se de entender que "A BlaBlaCar não presta serviço de transporte – a atividade da empresa (intermediação de caronas solidárias) não é regulada" (São Paulo, 2018, p. 217, *grifo do autor*). Portanto, não caberia às autoridades impetradas (como a ARTESP) criar qualquer óbice que possam impedir ou interromper as viagens intermediadas pelo aplicativo.

Na continuidade, coube, ainda, avaliar algumas das respostas enviadas pela Procuradoria Geral do Estado de São Paulo, que responde em nome da ARTESP. Nela, encontraram-se argumentações a respeito da (não) obrigação sobre a fiscalização dos serviços prestados pela BlaBlaCar. Segundo o representante, "a Agência já exerce a fiscalização dentro de sua esfera de competência legal" (São Paulo, 2018, p.303).

A agência reforçou, na resposta acostada ao processo, que "não se faz necessária a intervenção judicial, uma vez que a ARTESP não se abstém de exercer sua competência legal para fiscalizar e coibir a prática de transporte não autorizado de passageiros" (São Paulo, 2018, p. 304). Na oportunidade, informou-se que, recentemente, semelhantes alegações haviam sido formalizadas contra outro aplicativo, sob as mesmas acusações de facilitar as caronas clandestinas, o Buser. Neste sentido, ocasionou-se que esta empresa impetrou um mandado de segurança, junto à 8ª Vara da Justiça Federal. A liminar foi concedida e está formalizada perante o "perante a processo 5005438-03.2018.4.03.6100" (São Paulo, 2018, p. 305). Assim que a ARTESP ficou impedida de interromper ou impedir as viagens intermediadas por aquele aplicativo, passou-se a adotar como conduta da agência as instruções dadas por tal liminar.

7. Elementos do Processo 2

Conforme mencionado, são identificadas peças processuais acostadas ao Processo 2, que discorrem diferentes visões sobre o tema. No geral, eles se diferenciam pela parte do processo que o confecciona ou acosta. Por outro lado, independentemente da posição, tais documentos ajudam a avaliar a dimensão problemática que a oferta de carona compartilhada solidária reproduz, pela inserção de aplicativos como o BlaBlaCar ou outros semelhantes.

Este é um debate que corre e penetra diversos muros, sendo do interesse de todos, tendo em vista as posições de utilização e mudanças que eles podem oferecer à sociedade brasileira.

Mudanças na ordem e nos padrões estabelecidos, atualmente, caracterizam-se também por mudanças econômicas e comportamentais, que avançam por questões políticas e culturais.

Neste sentido, destacou-se, por parte da Empresa de Ônibus Pássaro Marrom, o levantamento realizado, que procura mostrar a quantidade de caronas solidárias ofertadas, em um dado período, alegando que estas coincidem com rotas realizadas por ônibus intermunicipais nas rodoviárias. Nos dados fornecidos, a empresa destacou mais sobre ter feito a análise da plataforma e ter encontrado "que há a utilização de um sistema de classificação dos usuários através de requisitos pré-definidos. O nível de experiência é um deles. O nível de experiência tem como principal fator o tempo que o usuário é membro da comunidade" (São Paulo, 2018, p. 20), em que também é possível verificar, por usuário, as quantidades de caronas oferecidas.

Destacou-se, ainda, o fato de a requerente haver observado, desta análise, a título de amostragem, a comparação entre valores dados pelos caronistas em relação a passagem usual, sendo alguns maiores, dado que, segundo a empresa, poderia configurar a utilização da plataforma para realização de atividade econômica sem a mera licença necessária. Segundo a empresa, a análise também observa que alguns usuários fazem isso, diariamente. E em uma das páginas inseriu-se um print que mostrava cerca de 172 caronas oferecidas nos aplicativos em uma única rota, valendo registrar que não foi informado, no processo, o período relativo à consulta da rota.

Também podem ser vistos documentos, acostados como parte do processo, que se basearam no exemplo da Buser, com precedentes de outro Tribunal. A Buser atuava, assim, com uma liminar[97] no Estado de Minas Gerais, em que ocorreu que o "Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado de Minas Gerais (SINDPAS) e pelo Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais – DEER/MG" (SÃO PAULO, 2018, p. 161) solicitou sua suspensão, tendo, desta forma, acolhido a declaração de embargos (após-concessão de liminar). Assim que, no corpo desse documento, nota-se que o deferimento do pedido, em relação a suspensão da liminar, que ocorreu diante da argumentação sobre a existência de conflitos sociais, motivados pelo avanço e pela mudança apresentada, diante do avanço tecnológico visto, assim como das instabilidades, na ordem impulsionada, no que se expressa o Desembargador Federal, relator do instrumento:

[97] Liminar, na linguagem jurídica, é uma decisão provisória, frágil, mutável. Via de regra que as decisões judiciais definitivas são tomadas apenas ao final do processo, quando todas as partes apresentam defesa e produzem as provas. No entanto, em caso excepcionais, quando há grande probabilidade do direito invocado e perigo na demora que um processo normalmente dura, permite-se a concessão de tutelas provisórias, muito conhecidas como "liminares", que são a antecipação do resultado do processo.

> Talvez o Judiciário não seja a instância apropriada para balizamento e decisão sobre as consequências do avanço tecnológico na regulação do transporte de passageiros. No entanto, o "Brasil Novo", com o qual a impetrante-agravada identifica sua "tecnologia", ainda precisa conviver com o "Brasil Velho", da forma segura o quanto possível. Além disso, a suspensão da decisão conforma-se ao art. 108, II, da CF e permite que o Juízo Federal de São Paulo, declarando-se competente, possa apreciar a questão em primeira mão (SÃO PAULO, 2018, p. 165).

A BlaBlaCar, por sua vez, recorreu acostando outros instrumentos que visavam responder ao imbróglio suscitado, quando da menção sobre o uso das tecnologias e os impactos causados. Um "parecer" (SÃO PAULO, 2018, p. 246) foi solicitado, por meio de consulta a pesquisadores com *expertise* no campo de estudo, voltado ao direito e à ordem social, dadas pelo uso dos modelos. O documento de consultoria contratado e acostado pelos advogados do BlaBlaCar, assim como as decisões precedentes de outro Tribunal, ajudam a reforçar a visão sobre a existência dos conflitos, em outras dimensões da oferta, como a questão do fretamento, bem como a confiança das pessoas em tecnologias semelhantes. Já que o aplicativo da Buser funciona como processo de inovação tecnológica e mercadológica, semelhante aos aplicativos de carona compartilhada aqui citados, uma questão discutida nos documentos acostados (SÃO PAULO, 2018).

Neste ínterim, é válido frisar que o relatório contratado pela BlaBlaCar foi elaborado pelos professores Carlos Ari Sundfeld, professor Titular da FGV Direito SP, especialista em direito público e o professor-doutor André Rosilho, professor da Fundação Getúlio Vargas (FGV), especialista em direito administrativo (SÃO PAULO, 2018, p. 245). Dois destaques encontrados ao longo do texto elaborado pelos professores foram: sua instrução a respeito das motivações dos indivíduos (racionais e emocionais), principalmente, quanto ao ganho da carona compartilhada, entendendo-se que nem sempre elas são motivadas, apenas, pela divisão do custo, em si, mas por outras questões, como ter companhia em viagens longas. Como explica, assim, o relatório:

> A carona não se desnatura, tampouco perde seu caráter associativo, ao assumir formas variadas — revezamento quanto ao veículo ou a o condutor, divisão simétrica ou assimétrica de despesas etc. Além do mais, é natural que, em caronas, os envolvidos busquem benefícios de parte a parte — imateriais (oportunidade para a convivência humana) ou materiais (economia de esforços pelo revezamento na condução; economia de recursos pelo compartilhamento de meios ou divisão de custos etc.) (SÃO PAULO, 2018, p. 436).

O outro ponto que se destaca no relatório é a compreensão a respeito da economia informacional, que, na concepção dos professores, foi expandida pelo advento da internet, segundo a qual foi possível construir, para os autores, modelos que têm como fundamento um

"serviço de aproximação" (SÃO PAULO, 2018, p. 447), bastante utilizado, pois funciona como um ambiente (não físico, mas virtual). Neste sentido, a empresa de tecnologia BlaBlaCar apenas vem "ampliando as possibilidades de associação para atividade específica (carona)", sendo uma parte do mercado que ajuda na construção social desta oferta (SÃO PAULO, 2018).

8. Pronunciamentos Judiciais do Juízo no Processo 2 (Sentença)

Por fim, é dada, na última etapa desta análise de fatos sustentados nos processos judiciais mencionados, a observação dos pronunciamentos que foram dados pelo Tribunal e as suas determinadas fundamentações acostadas.

Manifestou-se o Tribunal de Justiça de São Paulo acerca da réplica encaminhada pela requerente. Assim, a empresa, que afirmou em juízo que há permissão na continuidade do aplicativo BlaBlaCar, sem a mera fiscalização, remete a sociedade "perigo de dano advindo da continuidade da oferta de transporte irregular" (São Paulo, 2018, p. 498), que pode ser presumida ao "se considerar o crescimento vertiginoso de usuários da plataforma colocando em risco i) a saúde e segurança dos usuários, uma vez que o transporte não é fiscalizado; e, ii) a sistemática do transporte regular de passageiros que é colocada em xeque" (São Paulo, 2018, p. 498).

A análise sobre estes pontos foi inserida junto ao fechamento desta tese, no item 6.2. Informa-se, a critério de informação, que o processo 2 encontra-se, ainda, inconcluso, tendo sido encaminhado para apreciação do STJ. Neste sentido, alguns entendimentos podem ser alterados, seja pelas novas instruções dadas a depender das mudanças da ordem social, que venham a ocorrer até lá, como foram os casos que apareceram nas épocas em que se discutia o uso de aplicativos, como o Uber e a carona paga.

É válido refletir, assim, que a dinâmica jurídica, vista nos tribunais do país, apenas colabora com a atual realidade social, a partir da constatação da oferta de aplicativos que intermediam a carona compartilhada, no geral, paga ou solidária. Ela tem demonstrado um alto potencial de dubiedades, estas motivadas pelas mudanças constantes que submetem as práticas padrões de determinada sociedade e mercado. A dificuldade de compreender, classificar ou mesmo ordenar é notória, seja na literatura apresentada, nos quadros jornalísticos e de *marketing*, nas modalidades de mercado, ou, mesmo, na compreensão das motivações dos indivíduos, a depositar sua confiança nesses instrumentos. Por isso, os processos aqui estabelecidos e analisados foram essenciais na fundamentação do percurso de tensões, que

acompanham inovações potenciais, de certa forma, que guiam as conclusões que foram propostas, a partir da pergunta-problema e da hipótese construída, sob uma ótica histórica, econômica e social, que acompanham as novas dinâmicas de novas economias e seus modelos:

Perguntou-se: *Como a proliferação dos modelos de inovações vistas nos aplicativos e transporte da Uber Economia, que intermedeiam a oferta do transporte individual de passageiros (TIP) na categoria privada, intensificaram as alterações na ordem social e econômica da sociedade brasileira e tem gerados constantes conflitos entre os agentes, autoridades públicas e sociedades?* A oferta da carona compartilhada solidária é uma destas diferentes ofertas do mercado TIP, como foi aqui observado, debatido e aplicado. Caminhou-se até aqui para um fechamento desta compreensão teórica e prática. Encerrando-se, assim, o capítulo com uma análise pretensiosa sobre a mensagem que ela pode oferecer.

6.2 UNIFORMIZAÇÃO DE JURISPRUDÊNCIA PELOS TRIBUNAIS E OUTRAS POSSIBILIDADES

A sentença proferida pela Juíza de Direito, Ana Luiza Villa Nova, foi prolatada em 09 (nove) laudas, um extenso documento que avaliou cerca de 629 páginas, registros de um conflito social composto por interesses de diversas partes da sociedade. Os demais procedimentos que se seguem a esse documento foram fundamentais à compreensão dos detalhes envolvidos na construção da oferta de carona compartilhada, como um produto explorado pelo mercado de aplicativos de intermediação tecnológica, cujos mecanismos de inovação são da ordem de classificações da Uber Economia, mas não se encaixam, atualmente, nas mesmas questões jurídicas (São Paulo, 2018).

a) Debate sobre Impactos da Oferta de Carona Solidária

Observado o questionamento da juíza mencionada, de outros magistrados no Brasil, nota-se que suas posições estão submetidas a julgar o mérito jurídico do problema, ou seja, a permissividade da oferta no mercado e a intencionalidade dos impactos que elas estão a provocar. Por consequência, acabam por emitir direcionamentos à ordem, dados os conflitos advindos de novos mercados, principalmente, daqueles com alto grau de inovação tecnológica e que se ocupam de demandas que se iniciam de várias formas.

É possível, então, dada a fluidez com que as ofertas e o mercado se atualizam, falar sobre um futuro previsível quanto a dimensão do impacto que a carona compartilhada solidária pode vir a causar no mercado de transporte individual de passageiros no Brasil?

Os documentos acostados nos processos apenas relatam, de forma genérica, os números do alcance do BlaBlaCar, assim como as perdas estimadas pela Empresa de ônibus Pássaro Marrom, ou, ainda, pelas qualificações dos constantes arquivos, mostrando-se mais sobre a existência de um crescimento de diferentes aplicativos na modalidade, revelam, ainda, projeções, apontando benefícios e malefícios, assim como informando os erros materiais de interpretação cometidos pela complexidade de compreender a funcionalização do modelo, entre outras questões aqui bem relevantes.

No geral, os termos citados nos processos são suficientes ao mostrar-se a existência do problema apontado, comportando-se como fatos que desenham um espaço de mudança que envolve o campo do TIP, ressaltando conflitos e ajudando a fundamentá-los analiticamente, diante das narrativas processuais que são registradas. Eles consolidam, assim, que existem movimentações em andamento, manifestadas a partir da repetição do outro modelo que trabalha com a categoria da carona, destacando-se a existência desta nova modalidade, ao qual os indivíduos usam para alcançar suas demandas de mobilidade urbana.

Por fim, eles contribuíram para mostrar que práticas antigas, já há algum tempo, fazem parte do cotidiano dos indivíduos, no quesito locomoção e socialização, ganhando exponencial alcance. Neste sentido, se antes elas não haviam recebido, ainda, uma projeção legalizada mercadologicamente[98], hoje elas são contempladas pela ausência de ilegalidade, na sociedade brasileira.

Todavia, ainda não é possível responder à pergunta feita logo acima, pois não foram coletados dados suficientes para oferecer, quantitativamente, um quadro que pretenda mensurar o impacto e as propensões disruptivas aos segmentos, seja nos preços, na mudança da oferta ou nos padrões sociais, como já vem sendo pesquisado para a carona remunerada, realizada por aplicativos do modelo Uber. O que se pode presumir é que, se seguir semelhante movimento, ela poderá continuar a ser oferecida por outros aplicativos ou adaptações dos que já são existentes, por movimentos já projetados no mercado como mostrou o portal UOL (2020). Ao encontrar êxito e espaço para obtenção de aceitação (confiança) de um número cada vez maior

[98] Outras tentativas significativas, como o táxi lotação, foram consideradas ilegais, mesmo quando da legitimação e tentativas de regulamentação municipal, conforme mostrado no capítulo 4.

de usuários, pode-se acabar repetindo o processo de expansão e mudanças significativas, nos padrões da sociedade.

Mesmo com todos os relatos até aqui pontuados, sabe-se da limitação da análise, uma vez que não foi possível nem mesmo transcrever quando tais enfrentamentos judiciais irão encontrar um final, visto que os imbróglios de alguns deles seguem na justiça. A cada mudança de padrões que as práticas no mercado acentuam, uma nova dimensão de impactos acaba sendo alocada ao processo. O processo 2, por exemplo, é um guarda-chuva de análises, tendo em vista que permeou o tribunal do estado de São Paulo em 2018 e foi remetido, apenas, em 2020 ao Superior Tribunal de Justiça (SÃO PAULO, 2018).

Uma continuidade de apelações e recursos especiais alegam a geração de impacto social em cadeia, um exemplo citado no próprio processo, definido sobre como a desregulamentação e o funcionamento destes aplicativos ajudam a gerar possíveis mudanças, que refletem no aumento dos preços ou alterações de rota ou oferta de ônibus comum (intermunicipal), alegações processuais que baseiam tal consequência em efeito advindo da concorrência desleal, causada pelo aumento da carona clandestina.

Assim, os processos 1 e 2 aqui analisados são apenas exemplos pontuais que promovem a existência de tais conflitos, mas que não resumem todos os outros que existem com o crescente movimento deste mercado. Uma olhada no anexo da página X mostrou o nome do BlaBlaCar ligado a mais questões jurídicas, como facilitador de mercadoria não legal, mas isto é algo que não será aqui discutido, tendo sido colocado, apenas, para citar a complexidade do qual o tema pode ser encaminhado.

Sabe-se, porém, que estes relatos do processo geram, apenas, provas cabais sobre a existência de um mercado nascente de aplicativos interessados na intermediação da carona compartilhada solidária, não sendo, realmente, instrumentos quantitativos para mensuração de todo o impacto e sua culpabilidade.

Dito isto, cabe ressaltar um último ponto, a observação do que posicionam alguns magistrados, diante, especificamente, do mérito, dos argumentos e das fundamentações expressas nos processos, que podem remeter à algumas compreensões estabelecidas na realidade brasileira, de forma geral. Desta forma, prevalece, perante a sociedade, tribunais, mercados e inúmeros sites institucionais ligados à esfera Federal, com uma inclinação de legalidade ao uso da carona solidária. Em algumas dessas esferas institucionais ela é, até mesmo, incentivada ao uso, como forma prática de sustentabilidade ao sistema social (AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS, 2021; MDR, 2018). Para o posicionamento do

tribunal, até a presente data, as manifestações de novas questões não mudaram a centralidade decisória vista no processo 2, que foram embasadas nos artigos da constituição explicados no capítulo 5, garantindo o direito de oferta da carona solidária.

b) Inconclusividade sobre os Efeitos da Oferta de Carona Solidária por aplicativos

Mesmo diante da posição central sobre não existir legalidade na oferta, notou-se que algumas posições dos magistrados nos processos foram, em alguns momentos, incorridas pela já dificuldade mencionada, de orientar a aplicabilidade de alguns instrumentos jurídicos. Em particular, aqueles que surgiram para abraçar a categoria de carona, a partir da Uber. Isso ocorreu da tentativa de garantir sua aplicabilidade a outra categoria, que, apesar de semelhante e de utilizar seu processo e modelo para ofertar carona, não tem os mesmos objetivos econômicos, nem atende a mesma modalidade do mercado.

Neste sentido, observou-se a realidade de diferentes níveis de insegurança jurídica, que se desenharam à medida que surgiram diferentes ofertas e tentativas de trazê-las para a ordem jurídica vigente. Um movimento dado pela legitimação socialmente antecipada e as posteriores tentativas de enquadramento para instrumentos padrões de regulamentação, ou tentativas, diz mais sobre a parte dos agentes, pelos pronunciamentos que podem esclarecer as dubiedades que passaram a ser sentidas.

Assim, três trechos retirados do processo foram destacados abaixo para pontuar que tal situação vista no TIP, primeiramente, com a inserção do Uber, repete-se com o aplicativo de carona solidária BlaBlaCar. A primeira citação direta mostra o entendimento da magistrada, na tentativa de enquadramento deste tipo de serviço, na Lei 13.640/2018.

> A autora funda a presente ação na premissa de que a ré "Blablacar" utiliza em seu sítio eletrônica plataforma por meio da qual desenvolve atividade irregular e clandestina de serviço de transporte público intermunicipal remunerado, mediante auferimento de lucro indevido, e que a corré Artesp é omissa quanto ao dever de fiscalizar o serviço desenvolvido pela autora, o que lhe traz prejuízos, devido às regras rigorosas às quais está submetida e punições severas em caso de descumprimento, a fim de assegurar transporte seguro aos passageiros etc. Diz que tal prática configura concorrência desleal, e que o prejuízo sofrido corresponde ao valor da receita que deixa de auferir em razão da atividade desempenhada pela ré a partir da sua plataforma. Ocorre que tal premissa é falsa, pois a prova documental trazida é suficiente para demonstrar e concluir que a atividade desenvolvida pela ré é lícita e que não se confunde com a atividade desenvolvida pela autora (...) A Lei Federal de Política Nacional de Mobilidade Urbana, nº 12.857/2012, em seus artigos 4º e 11-A, assim dispõe (...) X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários

> previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (Redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018) (São Paulo, 2018, p.633-634).

Para o segundo trecho tem-se a resposta representativa do BlaBlaCar ao pronunciamento, que questiona a colocação da magistrada:

> Não obstante, às fls. 634/635, a r. sentença incorre em erro material ao associar a atividade de carona solidária exercida por membros da BlaBlaCar ao art. 4, X, da Lei nº 12.857/2012 ("Lei da Mobilidade Urbana"). 6. Tal dispositivo trata de serviço de transporte individual remunerado de passageiros – ou "carona paga" –, serviço esse que a r. sentença reconhece em reiteradas oportunidades não ser prestado por membros da plataforma BlaBlaCar. 7. Mais adiante, a r. sentença afirma (fls. 636) – novamente de forma irretocável - que a disponibilização de plataforma virtual por parte da Embargante é atividade privada permitida, porquanto amparada no princípio da livre iniciativa albergado pelo art. 170 da Constituição Federal (São Paulo, 2018, p.642).

Respondendo a magistrada, assim, no acolhimento de embargos:

> Pede a correção do erro material, de forma a reconhecer-se a inaplicabilidade da Lei de Mobilidade Urbana às atividades de disponibilização pela BlaBlaCar de plataforma de incentivo à carona solidária, e às atividades de carona solidária em si, desempenhada pelos membros de tal plataforma (...) A situação ora exposta nos embargos de declaração não me parece caracterizar "erro material" e sim discordância por parte da embargante com o fundamento da sentença neste ponto indicado, qual seja, de considerar a atividade desenvolvida na plataforma da ré como prevista na Lei Federal nº 12.857/12 - "Lei da Mobilidade Urbana". De qualquer modo, consigno que a carona solidária é um meio de transporte, como constou da sentença, apenas não se considerou como transporte público e nem privado remunerado, a exemplo do táxi ou do "uber", nem tampouco "carona paga", e, como tal, se enquadra no inciso X da Lei Federal nº 12.857/12, com a ressalva de que a "remuneração" recebida no caso da carona solidária, não visa e não deve permitir que se aufira lucro, pois se destina exclusivamente a cobrir os custos da viagens, inclusive com o condutor (São Paulo, 2018, p.649-650).

Neste sentido, o diálogo mencionado mostrou a existência de conflitos sobre as ideias compreensivas na formação da oferta e mercado TIP, na categoria privado e suas modalidades, no que concerne também à instância jurídica brasileira, semelhante aos conflitos do mercado e da sociedade, em geral. Um tema que, como sugerido na tese, está longe de ser esgotado em seu entendimento, tendo em vista a instabilidade causada pela aceleração com que evolui e alteram-se as práticas das sociedades. Tendo esta questão como notória, um último ponto neste capítulo traz as pretensões finais.

c) Convergência das Práticas de Carona Solidária a Inovação Tecnológica

Considerando o constante processo de mudança que o setor de transporte individual, no geral, vem passando desde a Uber e a inserção de um processo que, cada vez mais, permitiu

com que diferentes aplicativos repetissem e testassem seu modelo associado a mais categorias, conduzindo, em partes, as percepções sobre disrupções, que ocorrem nas formas de acesso a alguns serviços, através da intermediação da informação, amplificando diferentes práticas, como o caso da carona compartilhada solidária.

A oferta da carona compartilhada, no Brasil, não é restrita, apenas, ao uso de modelos de negócios dados por aplicativos de repercussão internacional, mas, conforme dito, a modelos nacionais. É também ofertada por outros elementos, o trabalho de Boranga (2020), por exemplo, mostrou que ela pode ocorrer de outra forma, com níveis de acesso mais restritos, como aquelas que se dão por meio de comunidades de redes sociais (*whatsapp, facebook*), que podem ser acessadas por outros aplicativos ou sites.

Chan e Shanheen (2012) também explicam, ao mencionar um contexto histórico, como a carona, no mundo, foi uma prática social incentivada e aderida. Todavia, é observável, como apontam os dados aqui elencados, que a forma de dar ou solicitar carona atual tem tido uma amplitude diferenciada, desde a chegada de aplicativos que se assemelham ao modelo do Uber, fortalecendo um novo ciclo para estas práticas. Esses aplicativos atendem a intermediação da carona tanto quando são criados, especificamente, com a intenção de servir cooperativamente, com a divisão custos, redução de danos ambientais ou criação de laços sociais, tanto quando a oferta, apesar de justificar estes interesses, tende a lançar modelos de negócio de alto valor financeiro de mercado, como é o caso do BlaBlaCar ou WazeCarpoolig, sendo estes últimos aqueles em que se nota, através das evidências e fatos aqui pontuados, o local em que se concentram maiores probabilidades de gerar os conflitos sociais e impactos diversos, nas sociedades.

O processo da Uber Economia, no que se refere a tais conotações (formação de valores financeiro de mercado, atendimento de demandas sociais e diversificação de ofertas), no geral, pode ser encarado como um nicho econômico capaz de produzir resultados que incentivam a identificação de oportunidades a geração de outros modelos de negócio, mas, também, de outros aplicativos disponibilizados, com interesses gratuitos e solidários, como vem ocorrendo nos exemplos das universidades citadas no anexo, com o título *lista de artigos sobre viabilidade de aplicativos de carona solidária em universidades brasileira* (p.361).

A planilha com a lista de artigos mostrou diversas pesquisas existentes a respeito de aplicativos de caronas *on demand*, que sugeriram, no geral, o atendimento para públicos específicos. Alguns deles, como o CARONAE da UFRJ, não tratava apenas de projetos, mas da efetivação de todo o processo de inovação e distribuição de acesso. Desta forma, ele foi

disponibilizado por meio de lojas de aplicativos. Apesar de, atualmente, estar em revisão, devido à crise causada pela Covid-19, ainda é possível encontrar, no site explicativo, a forma como foi entregue ao público e suas regras. Os pontos estão escritos na aba "termos e condições de uso", no documento que pode ser baixado em pdf, até mesmo é identificado um trecho, que informa: "um aplicativo mobile que poderá ser encontrado para download nas respectivas lojas virtuais Google Play Store e Apple Store" (CARONAE, 2022, p.2).

Esse tipo de intermediação programada para a carona, no Brasil, segue, em regra, o vislumbre de desenvolver-se uma plataforma que interliga usuário e *software* (inovação), funcionando por meio da conexão das informações inseridas de duas demandas, como já foi explicado. O que se ressalta, neste momento, trata de alguns fatores que podem ser vistos nesta prática solidária, não voltada, especificamente, para o mercado, mas para a comunidade.

Neste sentido, nota-se como o acesso do usuário e a construção do *app* são devolvidos por meio de alguns dos processos que já foram aqui mencionados, aos *apps* que atuam no mercado TI, pois também estão envolvidos pelo processo de estratégia de *marketing* e mercado de aplicativos, formação de redes de confiança e toda capacidade de impacto social da internet. Por isso, a oferta social da carona compartilhada solidária, realizada por carros particulares, foi construída por muitos níveis diferentes, de aspectos e etapas diferenciadas, ao longo da história. Como mostrado, atualmente, ela passa por uma expansiva comercialização, naquilo que se restringe a forma de acessá-la, uma vez que públicos diferentes têm aderido a modelos de negócio e plataformas de intermediação.

A utilização de aplicativos que constroem valores de mercado, ou seja, que são também empresas comerciais, em especial, tem sido parte dos mecanismos em que se registra, com maiores frequências, debates sobre como sua atuação acentua e provoca diferentes conflitos, pois relacionam-se com o exponencial da transmissão da informação, mas também alcançam e estremecem os mecanismos de mercado, mostrando, desta forma, potenciais disruptores e fontes de impacto da transformação da sociedade. Em particular, pelo alto poder de movimentarem-se estruturas socioeconômicas convencionais e seus interesses, como pode-se ver no processo 2, da maneira que foi abordado.

Assim, através do mercado de aplicativos, muitos modelos de inovação vêm sendo construídos com configurações semelhantes do Uber, alcançando diferentes espaços sociais, para além de terem sido desenvolvidos para fortalecer uma Uber Economia, artigos como Boranga (2020), que chegam a citar, claramente, as semelhanças e inspirações do modelo de inovação. No artigo de Rocha (2016), apesar de não se ter menção, o texto destaca que, em

partes, a forma utilizada pelo projeto desenvolveu "um sistema eficiente de caronas baseado no tripé da plataforma virtual móvel dos pontos de caronas mudança de cultura" (Rocha, 2016, p.6) em que procura conectar de modo seguro "pessoas que frequentam a Cidade Universitária e realizam cotidianamente trajetos em comum" (Rocha, 2016, p.12).

A confiança digital vista, assim, na intermediação de um *software* disponibilizado, em um mercado específico (de aplicativos), configura-se a partir das definições de *download* de dados dos usuários, tornando-se o rito básico, sem o qual não é possível, minimamente, acessar as demandas requeridas pelos indivíduos. É, como pode ser notado, algo que leva para a expansão de algumas ofertas, antes restritas como atividades sociais, que eram desenvolvidas com alto grau de dependência de relações mais próximas, como o oferecimento de uma simples carona. Logo, a oferta da carona atual, particularmente, forma-se em um espaço misto de dinâmicas, em que o social e econômico está entrelaçado pela disponibilização de um modelo de inovação comercializável, em lojas de aplicativos, ainda que não se atenda como atividade econômica.

Neste sentido, mesmo que um aplicativo, por exemplo, tenha sido criado para atender gratuitamente o público de uma universidade, o processo de licença e disponibilização ocorre em termos de mercado específico, desta forma, todos os aplicativos de carona solidária atuais convergem ao mesmo fim: o compartilhamento da prática social, porém, em alguns deles, a atividade comercial é agregada quando há a venda da informação disponibilizada, ou do poder de mercado que o aplicativo alcança com isso.

Para finalizar, em um artigo sobre "*Perceived risks and trust experience in a service of Carpooling*", escrito por Créno e Cahour (2015), os autores especulam sobre como os riscos e a confiança têm tido um papel nas práticas, mas que não interfere, necessariamente, no crescimento da prática social de carona compartilhada, que passou a ser uma atividade que recebe apreciação global como um modo de transporte alternativo e sustentável. Em um campo de estudo estruturado, guiado por uma abordagem centrada na experiência do usuário, os autores utilizaram uma metodologia qualitativa para aprofundar questões teóricas e pragmáticas da experiência na Europa, em que foram aplicadas à pesquisa sobre o processo de apropriação e construção de confiança, durante o acesso para carona solidárias, através do uso de aplicativos que obtiveram alguns resultados, como os mostrados em seguida.

De acordo com Créno e Cahour (2015), a pesquisa mostrou que os níveis de confiança sobre o modelo de inovação, que une caroneiros e caronistas, cresce não somente em níveis de modelo de negócio, mas, no geral, sobre sua utilidade como intermediador de diferentes redes

de pessoas, propícias a dividirem um espaço comum (corporativas) ou uma plataforma (aplicativos e outras opções de espaços virtuais).

No Brasil, pode-se pensar nestes dois crescimentos mencionados por Créno e Cahour (2015), ao olhar a quantidade de trabalhos bem recente sobre o tema, alguns aqui relatados, através das pesquisas das instituições de ensino, que tem como proposta usar a inovação como uma solução para ampliar aos seus agentes o acesso às práticas de carona solidária, bem como o crescimento do próprio mercado de aplicativos e seus usuários.

Conforme mencionou-se, a oferta da carona solidária brasileira que cresce não se restringe à simples oferta construída no mercado TIP, por atuações dos aplicativos, mas a toda prática que ocorre na sociedade que fortalece a confiança, possibilitando a mudança de culturas de uso de carros provados, e, consequentemente, fortalecendo o sistema, como opção no mercado. É por isso que não se pode descartar a possibilidade de transformação que a carona compartilhada solidária pode provocar no mercado de transporte individual de passageiros, assim como nas ofertas mais consolidadas já existentes, como a carona paga.

Na verdade, o próprio fato de crescimento da oferta, composta pelos pontos aqui mencionados, podem estar indicando que há muitas opções às quais deve-se discutir, à medida que se amplia a prática, e, se nota, no geral, o relato de possíveis transformações das práticas do Transporte Individual de Passageiros brasileiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As caronas compartilhadas solidárias fazem parte da oferta de Transporte Individual de Passageiros, com o emergir de inovações que intermediam o seu negócio, o seu oferecimento, em níveis de mercado, passou também a ser parte da oferta deste mercado.

Mercado, ponderou Weber (1978), há algum tempo, tem sido reconhecido, como um espaço (real ou virtual) em que há "competição, ainda que unilateral, por oportunidades de troca entre uma pluralidade de partes potenciais" (Weber, 1978, p. 635, *nossa tradução*), não pela existência física, que lhe é algo relacional. Tal compreensão, apenas, lhe dá a consistência da formação do mercado, naquilo que se relaciona ao espaço, em que ocorre a transferência mútua de coisas.

Sociologicamente pensando, no entanto, a noção deste lugar, como sugeriu Weber (1978), precisa evidenciar "uma coexistência e uma sequência de associações racionais" (Weber, 1978, p.636, *nossa tradução*), que se abastece pela efemeridade destas trocas, as quais, mesmo acontecendo com um determinado parceiro, apresenta no véu os impactos que moldam sua formação, através das "ofertas pela ação potencial de um grupo indeterminado de concorrentes reais ou imaginários, e não apenas por suas próprias ações".

A oferta da carona compartilhada não está determinada a um lugar ou um ambiente específico de mercado para ocorrer, tão pouco presa às simples rotulações, dadas na determinação jurídica brasileira de atividades econômicas. Ela foge aos padrões conhecidos, pois pode ocorrer do ato da carona (dar carona ou solicitar carona), neste sentido, ser, apenas através da motivação que leva o comportamento social habitual, pela prática econômica que acontece, no mercado, diante da forma que a troca vem acontecendo, ou seja, quando se recorre ao produto do mercado para buscar a oferta.

Essa compreensão entre comportamento social e comportamento econômico é a complexidade que muitos debatedores da sociologia discutiram em suas análises, mostrada no capítulo 4, ora eles observavam os limites que deviam ser considerados, dentro dos aspectos mencionados, contudo, justamente, é na atualidade que a complexidade sobre o que interliga estes comportamentos, que foram fomentados pelas vertentes, como a Economia Compartilhada (EC), mostra quando os limites não podem ser precisamente traçados. Poderia ser coerente

afirmar que as inovações mais revolucionárias que atuaram nos contextos para transformar o mundo mostram o quão difuso isso pode ser.

Logo, ao pontuar-se a existência de uma oferta no mercado, não se deve tentar separar o que seria a simples prática social de compartilhar uma carona, com aquilo que se tornou uma prática no mercado, e, tal conduta não significa negar a existência daquela outra, uma vez que é, razoavelmente, aceitável considerar que comportamentos sociais ocorram à todo o tempo, ligados às dimensões de proximidade e intimidade entre os indivíduos (de instituições mais restritas, a exemplo, da família, da corporação ou das universidades). Mas, não seria esse comportamento aquele a causar problemas macro na ordem das sociedades, como mostra esta pesquisa, diante dos arquivos e relatos apresentados.

Outrossim, as caronas solidárias que hoje são intermediadas por modelos de negócios internacionais, reproduzem a inovação de um processo de transformação socioeconômica, chamado de Uber Economia, pelos alicerces permanentes destes conflitos. A Uber Economia representa, neste sentido, o nicho de mercado que continua a se apropriar das práticas sociais (muitas práticas comuns de socialização), em que as decisões e escolhas (racionais ou não) são tomadas em conjunto da forma de acessar, ou seja, encontrar a oferta. No entanto, as escolhas feitas por tais vias impulsionam muitas outras dimensões, como a elevação de níveis de confiança e legitimação em sistemas abstratos, que reproduzem modelos disruptivos de padrões.

A construção desta oferta de mercado, em particular, vem sendo submetida à um processo semelhante ao de carona remunerada, ainda que seu tratamento jurídico, no país, não possua o mesmo enquadramento. Esse fato ocorre, assim, pela ausência de regulamentação específica para esta modalidade, assim como dos aplicativos que a intermedeiam, que conseguem ocupar espaços de mercado, em função dos direitos e as leis fundamentais, estabelecidas pela Constituição Federal Brasileira de 1988, que garante a livre iniciativa e a livre associação.

Neste raciocínio, a carona compartilhada solidária, ao ser integrada como uma informação intermediada por aplicativos *on demand*, ganhou uma aceleração e expansão sem precedentes, assim como conflitos gerados pela manifestação de interesses diversos, que a elevação dos seus níveis de acessos vem produzindo.

Discute-se, neste interim, se comportamento social é um combustível para a expansão de modelos que recebem antecipada legitimação, dada a sua performance e excelência técnica, que, em medida, descumpre as regras do jogo normativo no país. É preciso, todavia, realizar certas ponderações sobre as transformações que vêm ocorrendo a níveis mundiais, sobre esse objeto.

Neste sentido, em muitas sociedades a oferta de caronas solidárias ganhou a massificada intermediação de modelos de inovação, muitos transformados em negócios, no formato de aplicativos, ou de outros aplicativos de uso gratuito e cooperativos, ambos, no entanto, pretendem gerenciar as oportunidades de demandas, e, ainda, reproduzir os níveis de confiança da opinião pública mundial.

Até mesmo, conforme mostrado, universidades brasileiras têm investido no desenvolvimento de aplicativos deste tipo, para ajudar a ampliar o cooperativismo nas suas comunidades. Isso, em certa medida, leva-se a discutir a desregulamentação existente na oferta de carona compartilhada solidária por aplicativos, no setor de transportes brasileiro, sob o amparo da identificação mundial com a aplicabilidade de uma configuração básica de modelo inovativo de compartilhamento, que ocorreu a partir do lançamento e consolidação da empresa Uber. Embora, atualmente, a construção da confiança, nestes modelos, não permaneça vinculada à tal empresa, especificamente, mas a transmissibilidade da ideia de um legítimo sistema de inovação que impulsiona os mercados da Economia Compartilhada, e, também, solidariza para que existe um alto grau de entendimento.

Todavia, a execução das opções de intermediação da carona solidária por plataformas e outras formas da atualidade não ocorre pelo simples acaso ou por uma ideia individual, mas porque estão em conexão com um conjunto de ideias que persegue a modernidade, impulsionadas pelos fatores históricos, socioeconômicos e culturais, mencionados nos três primeiros capítulos. Formadores de elementos e espaços, dos quais ao surgimento de uma nova economia passa a ser desenhada em diferentes perspectivas, basta observar a quantidade de autores que tentaram dialogar com isso, em que alguns exemplos foram dados pela Economia Digital (Tapscott, 1997; Banet-Weiser e Castells, 2019), conhecida como “Nova Economia Eletrônica Global” (Giddens, 2007, p.22), ou pela “Economia da Informação e da Internet” (Shapiro e Varian, 1999), e, por fim, conforme dito, a atualização da Economia Compartilhada, em modelo virtual e digital (Banet-Weiser e Castells, 2019; Rogers, 2019; Belk, 2014). Em

todos, havia dúvidas em argumentos sobre suas contradições, principalmente, quanto a geração de benefícios sociais.

Por mais de uma vez, no entanto, aquilo que esteve claro neste autores multidisciplinares, assim como nos modelos que hoje seguem causando desencontro de opiniões, atuam no entendimento de um mundo tecnologicamente, e, constantemente modificado, impactado pelo acúmulo de diferentes fenômenos modernos e contemporâneos, por exemplo, das revoluções industriais, por Schwab (2016; 2018), da revolução da TIC´S e o marco da Internet (CASTELLS, 2004, 2006), dos conflitos sociais (JUMA, 2016) que se moveram impulsionando mudanças que legitimaram inovações revolucionárias, entendendo-as para o bem ou para o mal, pois elas caminham, como propõe Giddens (2014) para o pioneirismo de uma era "verdadeiramente globalizada, numa escala de integração nunca antes vista" (Giddens, 2014, p.1)

Essas questões podem, também, identificar-se tranquilamente nas repercussões de ideias, respectivamente modernas e contemporâneas, o que alimentou o próprio mercado, trazidas com bastante frequência na sua evolução, sendo elas: a destruição criativa (SCHUMPETER, 1942), e, atualmente, as inovações disruptivas (CHRISTENSEN, 2006). No mesmo sentido, a promoção que buscava o constante rompimento de antigos padrões para o desenvolvimento econômico, alimenta, nestes espaços de práticas econômicas, uma narrativa de transformação, enxergando-se no aproveitamento de ativos inutilizados, advindos do capitalismo de produção, como uma veia para impulsionar uma nova economia: a EC.

Assim, o comportamento social e econômico está, nesta análise, unido, dado que a tal nova economia e seus produtos, assim como os subprodutos, foram balanceados pelo nível de sentimentos envolvido na constante atualização e perseguição dos processos da inovação, dentro de modelos de negócio, dos altos níveis de distribuição de informação adotados por eles, de um culto para as culturas de código aberto (BANET-WEISER E CASTELLS, 2019), o que remete à cooperação. Ou seja, seguem estes alinhados, com muitas questões abertas.

É, neste sentido, que as caronas compartilhadas solidárias, intermediadas por aplicativos, podem ser tratadas como fenômenos econômicos, impulsionadas por uma ampla pasta de questões que se consolidam com os debates da EC. Aceleradas pela emergência da Uber Economia, elas podem ser pensadas, igualmente, como um fenômeno de caráter social, que vem imprimindo certa *replicabilidade* de problemas, como conflitos sociais que produzem

impactos diversos, pois há nelas indicações das constantes interfaces entre o econômico e o social, no sentido dado por Weber (1975).

Para ir além, pode-se refletir, ainda, em como a carona compartilhada atende como uma ação social, movida, anteriormente, pelos níveis de confiança interpessoal, mas que, atualmente, passou a ser integrada a um processo dinâmico de mercados que se desenvolve sob a ótica de construção de sistemas abstratos (GIDDENS, 1991). Os modelos, logo, aparentam possuir mecanismos reguladores próprios, que, agindo em sociedades globalizadas, implicam na geração de níveis de confiança digital. Ao ser depositada nestes sistemas, ela ajuda a alimentar o sistema de trocas, que, neste caso, completa-se pela produção e comercialização de informação.

As ações executadas com base nas atitudes de confiança parecem, na modernidade, incorporar-se às mais diferentes atividades cotidianas, rotineiramente. Tais atitudes podem ser de confiança ou de desconfiança, a depender de como esses sistemas abstratos influenciam diante das suas experiências de sucesso ou decepção (GIDDENS, 1991, p. 82-95). Portanto, a partir da informação, as relações sociais passam a ser alimentadas, tendo como base a credibilidade do sistema.

Se assim for, o ato de dar ou solicitar carona solidária pode ser observado apenas como parte daquilo que alimenta o sistema de troca, uma ação social dotada de sentido, que não é a mercadoria em si. Tanto pode ser que a ***replicabilidade*** da inovação, usada pelos *apps* de carona, pode ser vista em outros setores, como com os aluguéis temporários de imóveis habitados, ou seja, quartos compartilhados com estranhos.

Neste sentido, é que os aplicativos *on demand* da Uber Economia, caso daqueles providos pela ***replicabilidade*** da inovação da Uber, usam qualquer oportunidade de intensificação das práticas e atividades sociais mais comuns existentes. Com uma base de exploração que se concentrou-se, primeiramente, na intermediação dos dados e informações geradas, a partir das ações sociais e interações, nem sempre motivadas puramente por aspectos econômicos ou racionais, mas, por vezes, em consequência de correlações usuais e de interesses dos agentes envolvidos. Os impactos disso podem ser diversos, incluindo para os padrões sociais atuais e a ordem estabelecida com eles, como foi discutido por Hills (2015) ou Antunes (2020), prioritariamente, quanto ao papel da EC quanto à precarização do trabalho.

Por fim, ressalta-se como os capítulos 2, 3 e 4 formam uma sequência teórica, necessária para a compreensão da existência desta discussão aqui travada, pois formam um guia que traz as questões mais gerais, ajudando a olhar os novos modelos de negócio, dados exclusivamente por aplicativos virtuais da Economia Compartilhada, como uma questão, primeiramente, social. Também serviu para atualizar, assim, o estágio do debate sobre a EC nas pastas sociológicas, econômicas e em outras áreas que necessitem do alerta sobre a necessidade acadêmica de discuti-la, pois está longe de ter-se um consenso ou de se reduzir os conflitos e os impactos que elas entregam.

Neste sentido, eles também serviram para justificar a escolha da abordagem transdisciplinar, como espaço desta pesquisa, que utilizou a conexão crítica destes referenciais para construir uma análise sociológica do objeto aqui tratado. Buscando-se por uma lógica social analítica, assim, para a prática atual da carona solidária no mercado brasileiro de transporte individual de passageiros, observou-se que a oferta é socialmente construída pela confiança depositada nos aplicativos que utilizam o processo de inovação tecnológica associado a Uber Economia, mesmo daqueles aplicativos que não estão no mercado, mas que tendem a apresentá-la e serem disponibilizados na mesma janela de vendas: as lojas de aplicativos para aparelhos móveis de celulares, como mostraram os dados apontados nos capítulos 5 e 6.

Os capítulos finais também foram fontes informativas que mostraram como a mudança ocorreu no TIP brasileiro. Primeiro, compreendendo-se mais sobre a Uber Economia, como transformadora e expansionista, da forma da oferta da carona por carros privados, para as modificações às regulamentações, como uma forma de adaptação à realidade social alcançada com sua legitimação antecipada, assim como de outros aplicativos que se agregaram à oferta. Por fim, tratou-se de expor as questões que vieram em sequência da carona remunerada, com a diversificação desta oferta e suas formas.

Esta tese, portanto, compreende que a oferta de carona compartilhada solidária no Brasil, atualmente, faz parte do conjunto de ofertas do TIP, cujas expectativas de mudança batem na porta da sociedade, constantemente, junto com conflitos e impactos que afetam a ordem social e econômica no país. Estes, assim, são aqueles que desafiam autoridades quanto o quesito de sua compreensão, acompanhamento e tomada de decisões.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMOVAY, Ricardo. Avanços e Dúvidas no Caminho do Compartilhamento. *In* PwC Brasil. **Revista Ceo Brasil**. (2016). Disponível em: https://www.pwc.com.br/pt/publicacoes/revista-ceo/assets/2016/PwC-CEO-BRASIL-31.pdf. Acesso em: 25 de janeiro de 2022.

ABRAMOVAY, R. **Entre Deus e o Diabo: mercados e interação humana nas ciências sociais.** Tempo Social, São Paulo: USP, v. 16, n. 2, p. 35–64, 2004.

ABRAMOVAY, R. Entrevista: Propostas sobre a mesa. **Revista Página**, v. 22, n. 12, p. 13–17, 2007a.

ABRAMOVAY, R. Os mercados como construções sociais. Valor Econômico, 24 de agosto, 2007b.ABREU, Karen Cristina Kraemer. História e usos da Internet. **BOCC–Biblioteca-Revista Online de Ciências da Comunicação,** p.1-9, 2009.

ACCENTURE RESEARCH. O futuro do trabalho: um modelo de trabalho híbrido. https://www.accenture.com/br-pt/insights/consulting/future-work. Acesso em: 22 de janeiro de 2022. São Paulo, 2021.

ACEMOGLU, Daron; ROBINSON, James. **Por que as nações fracassam: as origens do poder, da prosperidade e da pobreza.** São Paulo: Campus, 2012.

ACQUIER, A., DAUDIGEOS, T., & PINKSE, J. **Promises and paradoxes of the sharing economy: An organizing framework. Technological Forecasting and Social Change**, 125, 1–10, 2017.

ADETAX. Associação Das Empresas De Táxi Do Município De São Paulo. Estatística. Disponível em: http://www.adetax.com.br/index.php/informacoes-e-servicos/estatisticas/. Acesso em: 19 de fevereiro de 2022.

AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS. Regulação da Uber deve ser feita por municípios, afirma ANTT, 2015. Disponível em: Regulação da Uber deve ser feita por municípios, afirma ANTT - Notícias - Portal da Câmara dos Deputados. Acesso em: 15 de fevereiro de 2022.

AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS. Proposta permite divisão de custos da viagem entre motoristas e caronas. 2021. Disponível em: https://www.camara.leg.br/noticias/753975-proposta-cria-regra-para-divisao-de-custos-entre-motoristas-e-caronas/. Acesso em: 09 de março de 2022.

ALDRICH, Howard E.; FIOL, C. Marlene. Fools rush in? The institutional context of industry creation. **Academy of management review**, v. 19, n. 4, p. 645-670, 1994.

AKADEMIE FÜR SOZIOLOGIE. Principles of Analytic-Empirical Sociology (AES). 2019. Disponível em: https://www.academy-sociology.net/the-academy/goals-and-responsibilities/. Acesso em: 12 de fevereiro de 2022.

ANGELI, Eduardo. Hayek e a Nova Sociologia Econômica. **Revista Econômica**, v. 19, n. 2, 2017.

ANTT. INSTRUÇÃO DE SERVIÇO - 005/2018. 2018. Disponível em: https://antt-hml.antt.gov.br/area-de-fiscalizacao/instrucao/-/asset_publisher/eaegqIwswame/content/id/873245. Acesso em: 15 de fevereiro de 2022.

ANTT. Institucional. 2020a. Disponível em: https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/institucional. Acesso em: 15 de fevereiro de 2022.

ANTT. Nota de Esclarecimento: fiscalização de aplicativo de transporte 2020b. Disponível em: https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/institucional. Acesso em: 15 de fevereiro de 2022.

ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. Arnaldo Mazzei Nogueira [et al.]. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020.

ARAÚJO, Janine Neves de. **O estudo dos impactos do uso de plataformas digitais, dentro do modelo de economia compartilhada, e da consequente "uberização" da economia, para os usuários finais**. 2018.

ARCIDIACONO, Davide; GANDINI, Alessandro; PAIS, Ivana. **Sharing what? The 'sharing economy'in the sociological debate**. 2018.

ARVIDSSON, A., 2018. **Value and virtue in the sharing economy**. The Sociological Review, 66(2), pp.289-301.

ASHLEY P.A.(coord.). **Ética e Responsabilidade Social nos Negócios**.São Paulo, Saraiva, 2002.

BACHINI, Natasha; CHICARINO, Tathiana Senne. Os métodos quantitativos, por cientistas sociais brasileiros: entrevistas com Nelson do Valle Silva e Jerônimo Muniz. **Revista Sociedade e Estado**, v. 33, n. 1, p. 251-279, 2018.

BANET-WEISER. Sarah; CASTELLS. Manuel. **Economia é Cultura: Outra Economia é Possível: Cultura e Economia Nos tempos de Crise.** Editora Zahar, São Paulo, 2019.

BARRETO, Júnior; WALTER, Duarte. **Economia compartilhada: um estudo para o Brasil**. / Walter Duarte Barreto Júnior. Salvador: UNIFACS, 2020.

BARROSO, Roberto. **Repercussão Geral – Admissibilidade (Tema 967)**. 2020. Disponível em: https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search?classeNumeroIncidente=RE%201054110&base=acordaos&sinonimo=true&plural=true&page=1&pageSize=10&sort=_score&sortBy=desc&isAdvanced=true&origem=AP. Acesso em: 02 de março de 2022.

BÁRSONY, Fanni et al. The age of sharing by Nicholas A. John. **Corvinus Journal of Sociology and Social Policy**, v. 8, n. 1, p. 146-152, 2017.

BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo**. Rio de Janeiro: Elfos, 1995.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade E Ambivalência.** Rio De Janeiro: Zahar Editora, 1999.

BAUWENS, M. **The political economy of peer production.*post-autistic economics review***, *37*, 33-44, 2006.

BAUWENS, Michel; KOSTAKIS, Vasilis; PAZAITIS, Alex. **Peer to peer**. University of Westminster Press, 2019.

BECK, Ulrich. **A metamorfose do mundo: novos conceitos para uma nova realidade.** Editora Schwarcz-Companhia das Letras, 2018.

BECK, Ulrich, Anthony Giddens, and Scott Lash. **Modernização reflexiva.** Unesp, 1995.

BECK, U.; GIDDENS, A. e LASH, S. (1997). **Modernização reflexiva. Política, tradição e estética na ordem social moderna**. São Paulo, Unesp.

BEHS, Paola. **Uber no Brasil: regulamentação e economia compartilhada.** 2017. Disponível em: Acesso em:https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/168836. Acesso em 19 de fevereiro de 2022.

BEHS, Paola. **Uber no Brasil: regulamentação e economia compartilhada.** 2017. Disponível em: https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/168836. Acesso em 19 de fevereiro de 2022.

BELK, R. You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online. **Journal of Business Research**, v. 67, p. 1595-1600, 2014.

BERTONCELLO, Silvio Luiz Tadeu; CHANG JÚNIOR, João. A importância da Responsabilidade Social Corporativa como fator de diferenciação. **FACOM–Revista da Faculdade de Comunicação da FAAP.**(17), p. 70-76, 2007.

BEZAS, Georges; WERNECK, Alexandre Lins. Idioma grego: análise da etimologia anatomocardiológica: passado e presente. **Brazilian Journal of Cardiovascular Surgery**, v. 27, n. 2, p. 318-326, 2012.

BITTAR, M.; AMARILIO, F. Jr. História e Filosofia da Ciência. In: SOUZA, M. de F. M. de.; MORAIS, A. S. de. (Orgs). **Origem e evolução do conhecimento** – OEC. Universidade Federal do Oeste do Pará – UFOPA, p. 14-30, 2012.

BLABLACAR. Primeiro usuário da BlaBlaCar Brasil. 2019. Disponível em: https://blog.blablacar.com.br/blablalife/nossa-comunidade/primeiro-usuario-da-blablacar-brasil. Acesso em: 05 de março de 2022.

BLABLACAR. BlaBlaCar completa 4 anos no Brasil com 30 milhões de caronas oferecidas. 2020. Disponível em: https://blog.blablacar.com.br/newsroom/noticias/blablacar-completa-4-anos-no-brasil-com-30-milhoes-de-caronas-oferecida#:~:text=BlaBlaCar%20completa%204%20anos%20no%20Brasil%20com%2030%20milh%C3%B5es%20de%20caronas%20oferecidas,-Plataforma%20de%20caronas Acesso em: 11 de fevereiro de 2022.

BLABLACAR. Celebrando 10 milhões de membros no Brasil. 2021. Disponível em: https://blog.blablacar.com.br/blablalife/nossa-comunidade/celebrando-10-milhoes-de-membros-no-brasil. Acesso em: 12 de fevereiro de 2022.

BLABLACAR. BlaBlaCar comemora o primeiro ano de operação no Brasil com 1 milhão de assentos em caronas. São Paulo, 2016, Disponível: https://blog.blablacar.com.br/newsroom/noticias/blablacar-comemora-primeiro-ano-de-operacao-no-brasil-com-1-milhao-de-assentos-em-caronas#:~:text=S%C3%A3o%20Paulo%2C%2005%20de%20dezembro,quil%C3%B4metros%20percorridos%20por%20seus%20usu%C3%A1rios. Acesso em: 09 de fevereiro de 2022.

BOLDA, Bruna dos Santos *et al*. **A elaboração da Sociologia de Max Weber ficou mais compreensível?: análise comparativa do esquema conceitual de Sobre algumas categorias da Sociologia Compreensiva (1913) e Conceitos Sociológicos Fundamentais (1921)**. 2020.

BOMEY, Nathan. 5 ways Uber changed our lives as company IPO arrives. **Usa Today**. 2019. Disponível em: https://www.usatoday.com/story/money/2019/05/10/uber-ipo/1151338001/. Acessado em: 05/-7/2021.

BORANGA, Augusto. **UFRGS caronas: um aplicativo móvel de caronas para a comunidade da UFRGS**. 2020. Disponível em: https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/212711. Acesso em: 19 de fevereiro de 2022.

BOTSMAN, R., & Rogers, R.. **What's mine is yours: The rise of collaborative consumption.** New York, NY: HarperBusiness, 2010.

BOTSMAN, R. **Defining the sharing economy: what is collaborative consumption - and what isn't?** Fast Company, 2015. Acesso em: 27 de maio de 2021.

BRANDÃO, Caio Cheker; BRANDÃO, João Pedro; DA FONSECA, João Vitor Siqueira. **Aplicativos de serviço de transporte individual (ridesourcing) e seu impacto no comportamento de viagem: um estudo aplicado aos estudantes da Escola de Engenharia da UFG**. 2017.

BRASIL, WRI. Estratégias de mobilidade urbana para organizações. **World Resources Institute, Rio de Janeiro**, 2017.

BRASIL. Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 24 set. 1997, retificado em 25 set. 1997. Disponível em: https://bit.ly/1m5oosd. Acesso em: 08 de fevereiro de 2022.

BRASIL. Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo DecretoLei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: https://bit.ly/1gDQwjQ. Acesso em: 02 de fevereiro de 2022.

BRASIL. Lei Nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 mar. 2018. Disponível em: https://bit.ly/2LRjk3U. Acesso em: 02 de fevereiro de 2022.

BRASIL. **Lei Federal** nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acessada em: 06 de fevereiro de 2022.

BRASIL. Transporte Individual de Passageiros. **Lei nº. 13.640**, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm. Acesso em: 31 Jan.2018.

BREDAS, Tadeu; PERES. João. Nota Editorial. *In:* SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. Editora Elefante, 2019.

BRESSER-PEREIRA, Luis Carlos. Economia e Administração: mercado e poder. **Revista de Administração de Empresas**, v. 19, n. 4, p. 39-43, 1979.

BUILDFIRE, 2018. Uber Revenue and Usage Statistics. Disponível em: https://buildfire.com/uber-statistics/. Acesso em: 16 de agosto de 2020.

BUSINESS OF APPS. **Estatísticas de receita e uso da Uber (2022).** Disponível em: https://www.businessofapps.com/data/uber-statistics/. Acesso em: 20 de fevereiro de 2022.

CALO, Ryan; ROSENBLAT, Alex. The taking economy: Uber, information, and power. **Colum. L. Rev.**, v. 117, p. 1623, 2017.

CANNON, Sarah; SUMMERS, Lawrence H. How Uber and the sharing economy can win over regulators. **Harvard business review**, v. 13, n. 10, p. 24-28, 2014.

CAPELAS, B. Uber tem 13 milhões de usuários no Brasil. **O Estado de São Paulo**, 4 abr. 2017. Disponível em: https://link.estadao.com.br/noticias/geral,uber-tem-13-milhoes-de-usuarios-no-brasil,70001726602. Acesso em: 19 de fevereiro de 2022.

CAPOZZI, Alexandre; HAYASHI, Gustavo; CHIZZOLA, Renata. **Boletim de Inovação e Sustentabilidade 2018: Economia compartilhada**. São Paulo, PUC-SP, 2018.

CARVALHO, A. Y., MENDONÇA, J.M., & SILVA, J.J. Avaliando o efeito dos investimentos em telecomunicações sobre o PIB. Texto para Discussão nº 2336. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada** – IPEA, 2017.

CARRUTHERS, Bruce. **City of capital: politics and markets in the English financial revolution**. Princeton, Nova Jersey, Princeton University Press, 1996.

CASPRINI, Elena; DI MININ, Alberto; PARABOSCHI, Andrea. How do companies organize nascent markets? The BlaBlaCar case in the inter-city shared mobility market. **Technological Forecasting and Social Change**, v. 144, p. 270-281, 2019.

CASTELLS, Manuel. **A Galáxia Internet: reflexões sobre a Internet, negócios e a sociedade.** Rio de Janeiro. Editora Zahar, 2004.

_____. **Sociedade Em Rede.** 2ª. Ed. São Paulo: Adventure, V. I, 2006.

_____. **La Era de la información: economía, sociedad y cultura.** Veintiuno Editores, Ciudad del Mexico. 1999.

_____. **Outra Economia é Possível: Cultura e Economia Nos tempos de Crise.** Editora Zahar, São Paulo, 2019.

CHASE, Robin. **Peers Inc: how people and platforms are inventing the collaborative economy and reinventing capitalism**. PublicAffairs, 2015.

CHAN ND, SHAHEEN SA (2012) Ridesharing in North America: past, present, and future. **Transp Rev** 32(1):93–112.

CHRISTENSEN, Clayton M., Et Al. Disruptive Innovation For Social Change. **Harvard Business Review** v. 84, n. 12, p. 94, 2006.

_____. The Innovator's Dilemma. **Harvard Business School Press.** Boston,

MA, 1997.
_____. **O dilema da inovação: quando as novas tecnologias levam empresas ao fracasso**. M. Books Editora, 2019.

_____, Clayton And Raynor, Michael. The Innovator's Solution: Creating And Sustaining Successful Growth. **Harvard Business School Press**, Boston, MA, 2003.

_____, RAYNOR, Michael E.; MCDONALD, Rory. What is disruptive innovation?, **Harvard business review**, v. 93, n. 12, p. 44-53, 2015.

COELHO, Cláudio Novaes Pinto. A comunicação virtual segundo Lévy e Baudrillard. In: **INTERCOM–XXIV Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação. Jornalismo Online**. 2001.

COHN, Gabriel. Introdução. In: FERNANDES, Florestan. (Coord.); COHN, Gabriel (Org.). Max Weber. Sociologia. Tradução: Amélia Cohn e Gabriel Cohn. 6 ed. São Paulo: Ática, 1997. (**Coleção Grandes Cientistas Sociais**; 13)

COLEMAN, James. **Foundations of Social Theory**. Cambridge: Harvard University Press. 1990.

COMPANIES MARKET CAP. **Largest Companies by Market Cap**. Disponível em: https://companiesmarketcap.com/. Acesso em: 04 de janeiro de 2022.

COOPERS, Pricewaterhouse. Sharing or paring? Growth of the sharing economy. **17th Annual Global**, 2015.

COMER, Douglas E. **Redes de computadores e Internet-6**. Bookman Editora, 2016. Contemporânea **- Revista de Sociologia da UFSCar**, v. 6, n. 2, p. 275, 2016.

CORPORATE FINANCE INSTITUTE. **What is a Sharing Economy?. 2021.** Disponível em: https://corporatefinanceinstitute.com/resources/knowledge/other/sharing-economy/. Acesso em: 09 de fevereiro de 2022.

COSTA, Karolyne; VAZ-CURADO, Samuel;. As inovações tecnológicas na construção social dos mercados: uma perspectiva multidisciplinar. **Anuais do III Seminário Nacional de Sociologia: Distopias dos extremos: sociologias necessárias**, 2020.

COSTA Karolyne; VAZ-CURADO, Samuel. Novos Modelos de Negócio da Economia Compartilhada. Uma Análise da Uber no Brasil In. **Inovações tecnológicas no Brasil: Novos caminhos para o desenvolvimento.** Organizadores: Samuel Vaz-Curado e Antony P. Mueller**:** Societec. Sergipe, 2021.

COUTINHO, Thiago. Economia compartilhada: o que é esse modelo de negócio? **Voitto**. Disponível em: https://www.voitto.com.br/blog/artigo/economia-compartilhada. 2019. Acesso em: 21 de julho de 2020.

CRÉNO, Lisa; CAHOUR, Béatrice. **Perceived risks and trust experience in a service of Carpooling**. 2015.

DE ALENCAR ARARIPE, Aline Bona. A responsabilidade civil das empresas de transporte no fornecimento de transportes gratuitos. **Revista de Doutrina Jurídica**, v. 109, n. 1, p. 43-52, 2017.

DELEUZE, Gilles. **A filosofia crítica de Kant.** Coleção O saber e a filosofia, Editora Edições 70, Lisboa, 2000.

DESJARDINS Jeffrey. Visualizing Change: A data-driven snapshot of our world. **Visual capitalist**. Vancouver, 2018.

DIAS, F. F. **A behavioral choice model of the use of car-sharing and ride-sourcing services**. Transportation. Março, 2017.

DI AMATO, Alessio. Uber and the sharing economy. **Italian LJ**, v. 2, p. 177, 2016.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella et al. Direito regulatório. **São Paulo: Fórum**, 2004.

DOWNES, Larry. (2013). **Lessons From Uber: Why Innovation And Regulation Don't Mix**.

DUARTE, C.O.S., & TORRES, J.Q.R. **Responsabilidade social empresarial: dimensões históricas e conceituais**. In: Responsabilidade Social das Empresas: a contribuição das universidades, Ed. Petrópolis, Rio de Janeiro. 2006.

DUMONT, Lígia Maria Moreira; GATTONI, Roberto Luís Capuruço. As relações informacionais na sociedade reflexiva de Giddens. **Ciência da Informação**, v. 32, n. 3, p. 46-53, 2003.

DUPUY, Jean-Pierre. **Introduction aux sciences sociales: Logique des phénomènes collectifs.** Avec une contribution de Lucien Scubla. Ellipses, 1992.

DURKHEIM, Émile, Sociologia e ciências sociais, in **A ciência social e a ação**, São Paulo, Difel, pp. 125-142 (1ª ed. 1909), 1975.

_____. **Da divisão do trabalho social**. São Paulo, Martins Fontes, (1ª ed. 1893), 1995.

DUTZIK, Tony; MADSEN, Travis; BAXANDALL, Phineas. **Um novo caminho a percorrer: os aplicativos de transporte e as ferramentas de compartilhamento de veículos que estão dando a mais americanos a liberdade de dirigir menos.** 2013.

ECKHARDT, G. M., & BARDHI, F. The sharing economy isn't about sharing at all. **Harvard business review.** Retrieved from https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-aboutsharing-at-all. 2015.

ECONOMATICA DECISIVA. As 20 empresas mais valiosas da América Latina. Disponível em: https://economatica.com. Acessado em 10/08/2020.

EINAV, Liran; FARRONATO, Chiara; LEVIN, Jonathan. Peer-to-peer markets. **Annual Review of Economics**, v. 8, p. 615-635, 2016.

ENGELMANN, W; VON HOHENDORFF; R. **Peprarando o caminho para o diálogo entre as fontes do direito: as nanotecnologias frente ao ensino jurídico e a transdiciplinariedade. In: nanotecnologias, alimentação e Biocombustiveis: um olhar transdisciplinar.** Organizadores: Tania Elias Magno da silva e William Waissmann. Editora criação, Aracaju, 2014.

ESCANDÓN MARTÍNEZ, Marisol et al. **Caso eBay subastado al mundo**. 2013. disponível em: http://ri.ibero.mx/handle/ibero/1876. Acesso em: 15 de janeiro de 2021

ESTADÃO. **Aplicativos de carona veem crescer número de usuários**. 2019. Disponível em: https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/aplicativos-de-carona-veem-crescer-numero-de-usuarios/. Acesso em: 12 de fevereiro de 2022.

ESTEVES, Luiz Alberto. Rivalidade após entrada: o impacto imediato do aplicativo Uber sobre as corridas de táxi porta-a-porta. **Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Documentos de Trabalho**, v. 3, p. 2015, 2015.

EUROPEIAS, Comissão das Comunidades. 2019. Documento de trabalho dos serviços da comissão. **Relatório relativo a Portug**al de 2019. Disponível em: http://ec. europa. eu/europe2020/pdf/csr2016/cr2016_portugal_pt. pdf . Acessado em: 18/08/2020.

FERGUSON, Adam. **An essay on the history of civil society, 1767**. Cambridge University Press, 1996 [1767].

EXAME. **BlaBlaCar recebe aporte de US $115 milhões.** 2021. Disponível em https://exame.com/tecnologia/blablacar-recebe-aporte-de-us-115-milhoes/. Acesso em: 07 de março de 2022.

FANTÁSTICO. **Entenda a briga entre taxistas e motoristas do aplicativo Uber.** Disponível:https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2015/07/entenda-briga-entre-taxistas-e-motoristas-do-aplicativo-uber.htmlAcesso em: 13 de fevereiro de 2022.

INANÇAS ONE. Como Ganhar Dinheiro com o Uber, São Paulo, 2022. Disponível em: https://financeone.com.br/como-ganhar-dinheiro-como-uber/. Acessado em 09 de fevereiro de 2022.

FLIGSTEIN, Neil; DAUTER, Luke. A sociologia dos mercados. **Caderno CRH**, v. 25, p. 481-504, 2012.

FOLHA DE SÃO PAULO. 2021. **Aplicativos de transporte adotam inteligência artificial para evitar violência.** Disponível em: https://agora.folha.uol.com.br/sao-paulo/2021/08/aplicativos-de-transporte-adotam-inteligencia-artificial-para-evitar-violencia.shtml. Acesso em: 17 de fevereiro de 2022.

FORBES. Uber: Why Innovation and regulation don't mix. Disponível em: https://www.forbes.com/sites/larrydownes/2013/02/06/lessons-from-uber-why-innovation-and-regulation-dont-mix/#437b607cde94. Acesso em: 14 de agosto de 2020.

FORBES. Conheça a história da BlaBlaCar, plataforma de caronas de US$ 1 bilhão. 2019. Disponível em: https://forbes.com.br/negocios/2019/08/conheca-a-historia-da-blablacar-plataforma-de-caronas-de-us-1-bilhao/. Acesso em: 05 de março de 2022.

FRANTZ, Roger. Duas mentes: Intuição e análise na história do pensamento econômico. **Springer Science & Business Media**, 2006.

FUJITA, Jorge Shiguemitsu; SALMAN, Jamili El Akchar. Inovações tecnológicas baseadas na economia colaborativa ou economia compartilhada e a legislação brasileira: o caso uber. **Revista de Direito, Economia e Desenvolvimento Sustentável. e-ISSN**, p. 2526-0057, 2018.

GABRIEL Marta**. Eu, você e os Robôs.** Grupo Editorial Nacional, São Paulo, 2019.

GANEM, Angela. O mercado como ordem social em Adam Smith, Walras e Hayek. **Economia e Sociedade 21**, no. 1 p. 143-164, 2012.

GANSKY, Lisa. **Mesh: Porque o futuro dos negócios é compartilhar**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Editora Alta Books, 2011.

GARCEZ, Railson Marques et al. A Era da Inovação e Modelos de Negócios Digitais no Capitalismo Contemporâneo: O Fenômeno Inovativo da Uberização. **Brazilian Journal of Development**, v. 6, n. 11, p. 88408-88417, 2020.

GARFINKEL, Harold. A conception of and experiments with “trust” as a condition of concerted stable actions. **The production of reality: Essays and readings on social interaction**, p. 381-392, 1963.

GRABHER, Gernot; VAN TUIJL, Erwin. Uber-production: From global networks to digital platforms. **Environment and Planning A: Economy and Space**, v. 52, n. 5, p. 1005-1016, 2020.

GRANOVETTER, Mark. **Getting a job**. University of Chicago Press, Chicago, 1995.

_____. **The strength of weak ties: a network theory revisited.** *In:* Sociological Theory. Ed. Randall Collins. San Franciso, Califórnia, série Jossey-Bass, v.1. p.2001-2233, 1983.

GRANOVETTER, M.S.; SWEDBERG, R. (eds.). **The sociology of economic lif**e. Boulder, CO: Westview Press, 1992.

GERHARD, Felipe; SILVA JÚNIOR, Jeová Torres; CÂMARA, Samuel Façanha. **Tipificando a Economia do Compartilhamento e a Economia do Acesso**. Organizações & Sociedade, v. 26, n. 91, p. 795-814, 2019.

GIDDENS, Anthony. **As Consequências da Modernidade.** São Paulo. Unesp, 1991.

_____. **A Contemporary Critique of Historical Materialism.** Vol 1. Stanford: Standford Univesity Press, 1995.

_____. **Modernidade e Identidade.** Rio de Janeiro: Zahar, 2002.

_____. **Mundo em descontrole.** Rio de Janeiro. Editora Record, 2007.

_____. **Novas regras do método sociológico: Uma crítica positiva das sociologias interpretativas**. Imprensa da Universidade de Stanford, 1993.

_____. Somos os pioneiros de uma nova era. Eduardo salgado. **Exame**. 2014. Disponível em: https://exame.com/revista-exame/somos-os-pioneiros-de-uma-nova-era/. Acesso em: 15 de março de 2022.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. Ediitora Atlas SA, 2008.

GLOBO. **Uber é regulamentado em 51 cidades ou estados americanos.** 2015. Disponível em: https://oglobo.globo.com/rio/uber-regulamentado-em-51-cidades-ou-estados-americanos-16941583. Acesso em: 05 de março de 2022.

GODOY, Arlida Schmidt. Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. **Revista de administração de empresas**, v. 35, n. 2, p. 57-63, 1995.

GÓES, Geraldo, FIRMINO, Antony, MARTINS, Felipe. **A Gig economy no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte**. Carta Conjuntura nº 53, IPEA, São Paulo, 2021.

GOOGLE. Sobre o Google. Disponível em: https://about.google. Acessado em: 29 de outubro de 2019.

GOROG, Georgina. "**The Definitions of Sharing Economy: A Systematic Literature Review**." *Management (18544223)* 13, no. 2 (2018).

GRISWOLD. Alison. **O ano no Uber.** 2014. Disponível em: http://www.slate.com/articles/business/moneybox/2014/12/uber_spent_2014_expanding_aggressively_and_pissing_off_just_about_everyone.html#:~:text=Uber%20was%20operating%20in%20more,and%20had%20no%20international%20presence. Acesso em: 05 de março de 2022.

HABERMAS, J. **Conhecimento e Interesse.** *In:* Textos escolhidos. São Paulo, SP: Abril Cultural, 1983.

HAYEK, Friedrich August. O Uso do Conhecimento na Sociedade. **Revista Mises Interdisciplinar de Filosofia, Direito e Economia** 1, no. 1 : 153-162, 2013a.

_____. **A constituição da liberdade**, edição definitiva. Vol. 17. Routledge,2013b
.

HAYEK, F. ***Essais de Philosophie, de Science Politique et dÉconomie***. Paris: Lês Belles Lettres, 2007.

HASKEL, Jonathan; WESTLAKE, Stian. **Capitalism without capital**. Princeton University Press, 2017.

HENDRIKSEN, E. S.; VAN BREDA, M. F. **Teoria da contabilidade**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

HILL, Steven. ***Raw Deal: How the" Uber Economy" and Runaway Capitalism Are Screwing American Workers***. St. Martin's Press, 2015.

HITECH GLITZ. Uber se junta à Linux Foundation e reforça seu compromisso com ferramentas de código aberto – TechCrunch. 2018. Disponivel em: https://hitechglitz.com/brazil/uber-se-junta-a-linux-foundation-e-reforca-seu-compromisso-com-ferramentas-de-codigo-aberto-techcrunch/. Acesso em: 20 de fevereiro de 2022.

HOSSAIN, Mokter. Sharing economy: A comprehensive literature review. **International Journal of Hospitality Management**, v. 87, p. 102470, 2020.

INTERNET WORLD STATS. World internet users and population stats. Disponível em: www.internetworldstats.com/ stats.htm. Acessado em: 09 de agosto de 2020.

ISAAC, Mike. **Super pumped: The battle for Uber**. WW Norton & Company, 2019.

ITO, Joi; HOWE, Jeff. **Disrupção e Inovação: Como sobreviver ao nosso futuro acelerado.** Alta Books Editora, 2018.

ITU/UNESCO Broadband Commission. **The State of Broadband: Broadband as a Foundation for Sustainable Development.** September, 2019. (2019). Disponível em: https://broadbandcommission.org/Documents/StateofBroadband19.pdf. Acessado em: 09 de agosto de 2020.

ITU. International Telecommunication Union. World Telecommunication/ICT Indicators database. Disponível em: https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/stat/default.aspx. Acesso em: 03 de março de 2022.

JOHN, Nicholas A. Sharing and Web 2.0: The emergence of a keyword. **new media & society**, v. 15, n. 2, p. 167-182, 2013.

JUMA, Calestous. **Innovation and its enemies: Why people resist new technologies.** Oxford University Press, 2016.

JUSBRASIL. Justiça suspende lei municipal que permitia que táxis prestassem serviço de lotação em Cidade Ocidental, 2019. Disponível em:https://tj-go.jusbrasil.com.br/noticias/617241600/justica-suspende-lei-municipal-que-permitia-que-taxis-prestassem-servico-de-lotacao-em-cidade-ocidental. Acesso em: 06 de fevereiro de 2022.

JUSBRASIL. Exclusivo: Projeto de Lei que regulamenta o Uber no Brasil foi redigido no Sindicato de Taxistas de São Paulo. 2017. Disponível em: https://spotniks.jusbrasil.com.br/noticias/503450870/exclusivo-projeto-de-lei-que-regulamenta-o-uber-no-brasil-foi-redigido-no-sindicato-de-taxistas-de-sao-paulo.Acesso em: 05 de março de 2022.

KANGAS, Risto. The Market, Values, and Coordination of Actions From Value Integration to Libertas Indifferentiae. **Journal of Classical Sociology**, v. 9 n.3, p. 291-318, 2009.

KARGER, Tomáš. "The meaning of sharing in free software and beyond." *Information, Communication & Society* 22. 9; p. 1295-1309, 2019.

KARPIK, Lucien. **L'économie des singularités**. Paris: Gallimard, 2007.

KENNEDY, Jenny. Conceptual boundaries of sharing. **Information, Communication & Society**, v. 19, n. 4, p. 461-474, 2016.

KENNEDY, Jenny. Theorising sharing practice in relation to digital culture. **Media International Australia**, v. 168, n. 1, p. 108-121, 2018.

KEMP, Davis. (2017). Deregulate Taxis, Don't Regulate Uber. **Foundation for Economic Education.** Disponível em: https://fee.org/articles/deregulate-taxis-dont-regulate-uber/. Acessado em: 14 de agosto de 2020.

KIM, Kibum; BAEK, Chulwoo; LEE, Jeong-Dong. Creative destruction of the sharing economy in action: The case of Uber. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 110, p. 118-127, 2018.

KOCH, Simone Nazareth Vedana. **A transformação do mercado de transporte individual de passageiros e a legitimação de novos entrantes no setor.** 2017. Tese de Doutorado. Disponível em: https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/170143 Acesso em: 19 de fevereiro de 2022.

LAREU, **Jamie L. GM to end Maven car sharing service after four years**. Detroit Free Press. Disponível em: https://www.freep.com/story/money/cars/general-motors/2020/04/21/gm-end-maven-car-sharing-service/2997376001/. Acesso em: 29 de janeiro de 2022

LEE, Zach WY et al. Why people participate in the sharing economy: an empirical investigation of Uber. **Internet Research**, 2018.

LEINER, Barry M. et al. Una breve historia de Internet. **Revista Novática. Números**, v. 130, p. 131, 1999.

LEITE, Rogerio Proença. O futuro incerto das cidades: Uma reflexão niilista sobre as Atopias urbanas. **Tempo Social**, v. 30, p. 255-276, 2018.

LE JEUNE, Solange. The sharing economy. **Доступно на**, 2016.

LEPSIUS, M. Rainer. " Economia e sociedade": a herança de Max Weber à luz da edição de sua Obra completa (MWG). **Tempo social**, v. 24, p. 137-145, 2012.

LÉVY, Pierre. ***Que é o Virtual?, O***. Editora 34, 2003.

LUPTON, Deborah. **Digital Sociology**, Routledge, 230p. 2015.

LESSIG, Lawrence. **Remix: Making art and commerce thrive in the hybrid economy.** Penguin Press, 2008.

LOCK S. STATISTICA, 2019. Disponível em: https://www.statista.com/statistics/289856/number-sharing-economy-users-us/#:~:text=Number%20of%20sharing%20economy%20users%20in%20the%20U.S.%202016%2D2021&text=There%20were%2044.8%20million%20adults,to%2086.5%20million%20by%202021. Acesso em: 01 de maio de 2021.

LOPERA ECHAVARRÍA, Juan Diego et al. El método analítico como método natural. 2010.

MANSUR, Rafael Bayeh, **Economia Compartilhada E Os Desafios Da Regulação: Um Estudo De Caso Da Olx**. Monografia (Ciências Econômicas) - Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, p. 73. 2018.

MARI, Agenlica. **Forbes.** CEO do Waze fala sobre mudanças na pandemia, foco no Brasil e futuro da mobilidade. 2020. Disponível em: https://forbes.com.br/forbes-tech/2020/09/ceo-do-waze-fala-sobre-mudancas-na-pandemia-foco-no-brasil-e-futuro-da-mobilidade/ Acesso em: 06 de março de 2022.

MARX, Karl. **A origem do capital**. Global, (1ª ed. 1867), 1981.

MARX, Karl(1886). **O Capital: Crítica da Economia Política. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira**. 2008.

MARSHALL, A "Ye Machine". IN: Raffaelli, T. "**The early philosophical writings of Alfred Marshall." Research in The History of Economic Thought and Methodology Archival Supplement**(4): 53-159, 1994

MARSHALL, Alfred. **Princípios de Economia. In Os Economistas**.São Paulo, Editora Abril Cultural, (1ª ed. 1890) 1996.

MASUDA, Yoneji. **A sociedade da informação como sociedade pós-industri**al. Rio de Janeiro, Editora Rio, 1982

MATTOS, Sandra. **Conversando sobre metodologia da pesquisa científica.** Porto Alegre: Editora Fi, 2020.

MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia.** São Paulo: E.P.U., 1974.

MAUSS, Marcel. **Ensaio sobre a dádiva**. Forma e razão da troca nas sociedades arcaicas. 2012.

MCCLOSKEY, Deirdre N. **Bourgeois equality: How ideas, not capital or institutions, enriched the world**. Vol. 3. Chicago: University of Chicago Press, 2016.

MEIRELLES, FERNANDO S. Pesquisa Anual do FGVcia. **Uso da TI–Tecnologia da Informação nas Empresas. Fundação Getúlio Vargas**, 2020.

MEANS, Benjamin; SEINER, Joseph A. Navigating the Uber economy. **UCDL Rev.**, v. 49, p. 1511, 2015.

MENDES, Francisco Schertel; CEROY, Frederico Meinberg. Economia compartilhada e a política nacional de mobilidade urbana: uma proposta de marco legal. **Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/CONLEG/Senado**, 2015.

MILL, John Stuart. **The Logic of Moral Science.** London, Open Court, (1ª ed. 1843), 1987.

MINAYO, M. **O Desafio do Conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde.** 4ª edição São Paulo - Rio de Janeiro: HUCITEC - ABRASCO, 1996.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL (MDR). **Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana 2021** (Pemob 2021). Disponível em: https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/pesquisa-nacional-de-mobilidade-urbana-2021-pemob-2021. Acesso em: 28 de fevereiro de 2022.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL (MDR). Vou de Carona. 2018. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/mobilidade-e-servicos-urbanos/mobilidade-ao-redor/289-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/mobilidade-ao-redor/5727-programa-vou-de-

carona#:~:text=O%20Programa%20Vou%20de%20Carona,menos%20um%20caroneiro%20do%20MCidades . Acesso em: 07 de março de 2022.

MISKOLCI, Richard. **Sociologia Digital: notas sobre pesquisa na era da conectividade**.

MITTENDORF, Christoph. The implications of trust in the sharing economy–An empirical analysis of Uber. In: **Proceedings of the 50th Hawaii International Conference on System Sciences**. 2017.

MISKOLCI, R., & de FIGUEIREDO Balieiro, F. **Sociologia Digital: balanço provisório e desafios.** Revista Brasileira de Sociologia. P. 132-156, 2018.

MOBILE TIME. 2018. **Apps respondem por 52% do tempo do norte-americano com mídia digital.** Disponível em: https://www.mobiletime.com.br/noticias/14/06/2013/agencia-o1-digital-abandonou-a-web-para-produzir-apps/. Acesso em: 08 de agosto de 2020.

MONTERO, Juan J. Regulating transport platforms: The case of carpooling in Europe. In: **The governance of smart transportation systems**. Springer, Cham, 2019. p. 13-35.

MOROZOV, Evgeny. **Big Tech: A ascensão dos dados e a morte da política.** Editora Ubu. São Paulo, 2019.

MONTOYA, José Wilmar Pino. Metodología de investigación en la ciencia política: la mirada empírico analítica. **Revista Fundación Universitaria Luis Amigó (histórico)**, v. 2, n. 2, p. 185-195, 2015.

MOURA, Rodrigo Diniz de. **Carpooling: agregador de sistemas de boleias. 2020**. Tese de Doutorado. Instituto Superior de Engenharia de Lisboa.

MULLER, Atony P; VAZ-CURADO, Samuel. Por que não há um 'Vale do Silício' no Brasil? **In: Inovações tecnológicas no Brasil: Novos caminhos para o desenvolvimento.** Organizadores: Samuel Vaz-Curado e Antony P. Mueller. Edditora Societec. Aracaju, 2021.

MUNDO DAS MARCAS. Easy taxi. 2014. Disponível em: https://mundodasmarcas.blogspot.com/2014/08/easy-taxi.html. Acesso em: 20 de fevereiro de 2022.

NAKAMURA, Rodolfo. **E-Commerce na internet: fácil de entender.** São Paulo: Érica, 2001.

NASCIMENTO, Leonardo F. Sociologia digital: uma breve introdução. **Repositório UFBA**, 2020.

NASCIMENTO, Leonardo Fernandes. **Digital Sociology de Deborah Lupton**. Caderno CRH, v. 28, n. 75, p. 671-673, 2015.

NEE, Victor. New institutionalism, economic and sociological. **Handbook for Economic Sociology**, p. 1-7, 2005

NICOLL. Emily; ARMSTRONG. Sally.Ride-sharing: The rise of innovative transportation services. **MaRS**. 2016. Disponível em: https://www.marsdd.com/news/ride-sharing-the-rise-of-innovative-transportation-services/. Acesso em: 05 de março de 2022.

NORTH, Douglass C. **Structure and Change in Economic History**. New York: W. W. Norton, 1981.

NORTH, Douglass C. Institutions. **Journal of Economic Perspective**, 5: 97-112, 1991.

NORTH, Douglass C. **Understanding the Process of Economic Change.** Princeton/Oxford: Princeton University Press, 2005.

NORTH, Gary. O futuro da indústria - porque a participação da indústria no PIB sempre será declinante. **Instituto Mises Brasil.** Disponível em: https://www.mises.org.br/article/1933/o-futuro-da-industria--por-que-a-participacao-da-industria-no-pib-sempre-sera-declinante. Acesso em: 10 de agosto de 2020.

ONU NEWS, 2019. Estudo da ONU revela que mundo tem abismo digital de gênero. Disponível em: https://news.un.org/pt/story/2019/11/1693711. Acessado em: 18 de agosto de 2020.

OTTESON, James. **Os Fundamentos do Capitalismo, o essencial de Adam Smith**. Barueri: Faro Editorial, 2019. 129p.

PAIVA, Fernando. **BlaBlaCar registra aumento de 58% em caronas no primeiro semestre no Brasil. 2020.** Disponível em: https://www.mobiletime.com.br/noticias/08/09/2020/blablacar-registra-aumento-de-58-em-caronas-no-primeiro-semestre-no-brasil/ Acesso em: 06 de março de 2022.

PAYPAL. Pagamentos online por serviços de mobilidade urbana já fazem parte da vida de 8 em cada 10 brasileiros e brasileiras. Consumo on-line no Brasil. Pesquisa da Edelman. 2021 Disponível em: https://newsroom.br.paypal-corp.com/everyday-spending-mobilidade-urbana. Acesso em: 24 de fevereiro de 2022.

PEREIRA, Rafael HM et al. Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual . **IPEA**. Texto para Discussão, 2021.

PEREIRA, Miguel. Prefácio. In: Conversando sobre metodologia da pesquisa científica. **Porto Alegre: Editora Fi**, 2020.

PINHEIRO, Daniel Calbino. **Economia Solidária: Uma Revisão Teórica a Partir dos Seus "Múltiplos" Conceitos.** Revista NAU Social, v. 3, n. 5, p. 85-105, 2013. Disponível em: http://base.socioeco.org/ docs/_index106.pdf. Acesso: 30 de agosto de 2018.

POPPER, Karl R. **Em busca de um mundo melho**r. Virtual e-São Paulo São Paulo: Martins Fontes, 2006.

POSEN, Hannah A. Ridesharing in the sharing economy: Should regulators impôs Uber regulai-os on Uber. **Iowa L. Rev.**, v. 101, p. 405, 2015.

PRATSCH L. **Carpool & bussolo machinho glide, 4th Edna.** US Departamento of Transportation, FHWA, Washington, DC, 1975.

PWC Brasil. Avanços e Dúvidas no Caminho do Compartilhamento. *In* PwC Brasil. Revista Ceo Brasil. (2016). Disponível em: https://www.pwc.com.br/pt/publicacoes/revista-ceo/assets/2016/PwC-CEO-BRASIL-31.pdf. Acesso em: 25 de janeiro de 2022.

QUAN, Lin; HEIDEMANN, John; PRADKIN, Yuri. **When the Internet seles: Correlatem diurna networks with external factors (entende)**. Technical Report. USC/Information Sciences Institute, 2014.

QUATTRONE, Giovanni et al. Is the sharing economy about sharing at all? A linguística analysis of Airbnb reviews. In: **Procedi-nos of the International AAAI Conferencie on Web and Social Media**. 2018.

RABELO, Agnes. 85 estatísticas de SEO: Conheça os dados do mercado mundial. **Inteligência Corporativa Rockcontent.** Disponível em: https://inteligencia.rockcontent.com/estatisticas-de-seo/. Acessado em: 10 de agosto de 2020.

RESENDE, Guilherme Mendes; LIMA, Ricardo Carvalho de Andrade**. Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: a entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016**. Documento de trabalho, n. 001, 2018.

RODRIGUES, Tuane Telles; KEPPEL, Matheus Fernando; CASSOL, Roberto. O Método Indutivo E As Abordagens Quantitativa E Qualitativa Na Investigação Sobre A Aprendizagem Cartográfica De Alunos Surdos. **PESQUISAR–Revista de Estudos e Pesquisas em Ensino de Geografia**, v. 6, n. 9, p. 77-91, 2019. The Search for Meanings. New York: Wiley, 1984.

ROGERS, David L. **Transformação digital: repensando o seu negócio para a era digital.** Autêntica Business, Rio de Janeiro, 2017.

ROSANVALLON, Pierre. **O liberalismo econômico: história da ideia de mercado.** Edusc, 2002.

ROTHBARD. Murray N (2008). O mito Adam Smith. **Instituto Mises Brasil.** Disponível em: https://mises.org.br/Article.aspx?id=434. Acesso em: 24 de março de 2020.

SÁ, Antônio Lopes. **Tecnologia Contábil Contemporânea - A Contabilidade Pós-Moderna**. Juruá Editora, São Paulo, 2017.

SABOURIN, Eric. Marcel Mauss: da dádiva à questão da reciprocidade. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 23, p. 131-138, 2008.

SABOURI, Sadegh et al. Exploring the influence of built environment on Uber demand. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, v. 81, p. 102296, 2020.

SAFATLE, Vladimir; DA SILVA JUNIOR, Nelson; DUNKER, Christian. **Neoliberalismo como gestão do sofrimento psíquico**. Autêntica Editora, 2021.

SAMANS, Richard; DAVIS, Nicholas. Advancing Human-centred Economic Progress in the Fourth Industrial Revolution: A leadership agenda for G20 governments. **White Paper, G-20 Insights,** 2017.

SANDS, Sean et al. Who shares? Profiling consumers in the sharing economy. **Australasian Marketing Journal (AMJ)**, v. 28, n. 3, p. 22-33, 2020.

SANTOS, Moisés Leite et al. Proposta de adoção de sistema de milhagem por aplicativos de carona. **Navus: Revista de Gestão e Tecnologia**, v. 10, n. 1, p. 1-16, 2020.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP). **COMARCA DE SÃO PAULO FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES 3ª VARA DO JUIZADO ESPECIAL DA FAZENDA PÚBLICA DA CAPITAL.** Procedimento do Juizado Especial Cível - Multas e demais sanções**.** 2019. Processo digital nº 1036595-55.2019.8.26.0053. Acesso em 10 de janeiro de 2022.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP). **COMARCA DE SÃO PAULO FORO CENTRAL - FAZENDA PÚBLICA/ACIDENTES 16ª VARA DA FAZENDA PÚBLICA.** Procedimento Comum - Contratos Administrativos. 2018. Processo digital nº 1044455-44.2018.8.26.0053. Acesso em 29 de dezembro de 2021.

SÃO PAULO. **LEI Nº 16.344, DE 4 DE JANEIRO DE 2016**. Altera o valor da multa prevista na Lei nº 15.676, de 18 de dezembro de 2012, que dispõe sobre a vedação do transporte remunerado individual de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para este fim. Disponível em: http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16344-de-04-de-janeiro-de-2016. Acesso em: 09 de março de 2022.

SCHLICKMANN, M. P. **Alguns conceitos básicos do transporte urbano de passageiros**. Transportação, 2013. Acesso em 30/1/2021.

SCOTT, Gordon. **Sharing Economy. The investopedia Team.** Disponível em: https://www.investopedia.com/terms/s/sharing-economy.asp. Acesso em: 21de julho 2021.

SCHOR, J.B. and ATTWOOD-Charles, W., 2017. **The "sharing" economy: labor, inequality, and social connection on for-profit platforms**. *Sociology Compass, 11*(8), p.e12493.

SCHOR, J. B. **Debating the Sharing Economy**. Tellus Institute. Retrieved September 17, 2015 from http://www.greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy.

SCHOR, J. B., ATTWOOD-Charles, W., Cansoy, M., Ladegaard, I., & Wengronowitz, R. . **Dependence and precarity in the sharing economy**. Unpublished paper, Boston College, 2020.

SCHOR, Juliet B.; VALLAS, Steven P. **The Sharing Economy: Rhetoric and Reality**. Annual Review of Sociology, v. 47, 2021.

SCHNEIDER, Henrique. **Creative destruction and the sharing economy: Uber as disruptive innovation**. Edward Elgar Publishing, 2017.

SCHNEIDER, Henrique. Uber and Society. *In:* **Uber**. Palgrave Macmillan, Cham, 2017a.

SCHWAB Klaus. **A Quarta Revolução Industrial.** Editora Edipro. São Paulo, 2016.

_____; DAVIS Nicholas. **Aplicando a Quarta Revolução Industrial.** Editora Edipro. São Paulo, 2018.

SCHLUCHTER, Wolfgang. **O desencantamento do mundo: seis estudos sobre Max Weber**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2014.

SCHUMPETER, Joseph. **Capitalism, Socialism and Democracy.** Nova York: Harper & Brothers, 1942.

SCHUMPETER, J. A. ***A Teoria do Desenvolvimento Econômico*: uma investigação sobre lucro, capital, crédito, juro e o ciclo econômico**. Rio de Janeiro: Nova Cultural, 1982.

SEC - United States Securities And Exchange Commission. Uber Technologies, Inc. Registration No. 333- 2019. Disponível Em: Https://Www.Sec.Gov/Archives/Edgar/Data/1543151/000119312519103850/D647752ds1.Htm. Acesso Em: 08/07/2021.

SEN, Amartya K. **Desenvolvimento como Liberdade.** São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SERRANO, Paulo Henrique Souto Maior; BALDANZA, Renata Francisco. Tecnologias disruptivas: o caso do Uber. **Revista Pensamento Contemporâneo em Administração**, v. 11, n. 5, p. 37-48, 2017.

SHAPIRO, C., and H. VARIAN. **A Economia da Informação: como os princípios econômicos se aplicam à era da Internet.** Editora Campus. Rio de Janeiro, 1999.

SILVA, Laize Andréa de Souza. **Carona dinâmica como medida de mobilidade sustentável em Campus universitário**. 2017. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco.

SILVA, Virgílio Afonso da. **Princípios Fundamentais do Direito Constitucional.** São Paulo: Saraiva, 2009.

SILVA, Raphael Andrade; PAIVA, Matheus Silva de; DINIX, Gustavo Saad. Desafios Jurídico-Regulatorios e Economia Compartilhada: Elementos para uma Reflexão Crítica. **Scientia Iuris**, Londrina, v. 21, n. 2, p. 98-125, jul. 2017. DOI: 10.5433/2178-8189.2017v21n1p98. ISSN: 2178-8189.

SIMMEL, Georg. **The philosophy of money**. Routledge, 2004.

SIMON, Hebert A. **Designing Organizations for an Information-Rich Wolrd.** 1971. p.41.Tradução livre pelo autor deste texto. Disponível em: https://goo.gl/SFGoso. Acessado em: 08/09/2021.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. Editora Elefante, 2019.

SMELSER, Neil J; Swedeberg. R. **The handbook of economic sociology**. Princeton, NJ: Princeton university press, 2005.

SMELSER, Neil J. , and RICHARD Swedberg 1994. **The sociological perspective on the economy.** In Handbook of economic sociology. N. J. Smelser and R. Swedberg (eds), 3-26. Princeton, NJ: Princeton University Press.

SMITH, J. Walker. The Uber-all economy of the future. **The Independent Review**, v. 20, n. 3, p. 383-390, 2016.

SMITH, A. **The Theory of Moral Sentiments**, ed. de D.D. Raphael & A. L. Macfie, Clarendon Press, Oxford. (1ª ed. 1759) 1976a.

_____. **An Inquiry into the Nature and causes of the Wealth of Nations**, Oxford, Oxford University Press (1ª ed. 1776) 1976b.

SMITH, J. Walker. The Uber-all economy of the future. **The Independent Review**, v. 20, n. 3, p. 383-390, 2016.

SOLOW, Robert M. **A Contribution to the theory of Economic Growth, The Quartely Journal of Economics**, vol.70, N.1, 1956, pp.65-94

SPERANDIO, Luan. **Por que o Uber comemorou ser regulamentado?** Instituto Liberal. 2018. Disponível em: https://www.institutoliberal.org.br/blog/por-que-o-uber-comemorou-ser-regulamentado/. Acesso em: 14 de agosto de 2020.

STEINER, P. **A Sociologia Econômica.** Editora Atlas, São Paulo, 2006.

STF. SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **STF considera inconstitucional proibição por lei municipal de transporte individual por aplicativos. 2019. Disponível em: http://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=410556. Acesso em: 20 de fevereiro de 2022.**

STIGLER, George J. A Economia de Carl Menger. Revista de Economia Política, v. 45, n. 2, pág. 229-250, 1937.

STRAUCH, Ottolmy. **Introdução a "Princípios de Economia in Os Economistas.** São Paulo, Editora Abril Cultural, 1996.

SUNDARARAJAN, A., 2017. **The sharing economy: The end of employment and the rise of crowd-based capitalism.** Mit Press.

SUNDFELD, Carlos Ari; ROSILHO, André. A carona em veículos e sua intermediação por aplicativos. **Revista da Faculdade de Direito UFPR**, v. 65, n. 1, p. 59-79, 2020.

SWEDBERG, Richard. **A sociologia econômica do capitalismo: uma introdução e agenda de pesquisa.** Redes e sociologia econômica, 2009.

_____. **Principles of economic sociology**. Princeton: Princeton University

Press, 2003.

_____. **Max Weber: essays in economic sociology.** Princeton: Princeton

University Press, 1999.

SWEDBERG, Richard. 11. Markets in Society. In: **The handbook of economic sociology**. Princeton University Press, p. 233-253, 2005.

SWEDBERG, Richard. Sociologia econômica: hoje e amanhã. **Tempo Social**, v. 16, p. 7-34, 2004.

TAPSCOTT, Don. **Economia digital**. São Paulo, Makron Books, 1997.

TEIXEIRA, L. DA C. *et al*. Caronaê: gerenciamento da mobilidade urbana na ufrj. 2018, Rio de Janeiro: **PET-COPPE**, 2018. p. 291–302.

TINA, Bellon e NIVEDITA Balu. Uber tem 1º lucro operacional depois de mais de uma década em atividade. 2021, **CNN Brasil.** Disponível em: https://www.cnnbrasil.com.br/business/uber-tem-1o-lucro-operacional-depois-de-mais-de-uma-decada-de-operacao/. Acesso em: 22 de janeiro de 2022.

TRIGUEIRO. Michelangelo Giotto S. **Sociologia da Tecnologia: Bioprospecção e Legitimação**. Centauro Editora, São paulo, 2009.

UBER. Uber celebra 7 anos no Brasil. 2021. Disponível em: https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-celebra-7-anos-no-brasil/. Acesso em: 02 de fevereiro de 2022.

UBER, Fatos e Dados sobre a Uber. 2020. Disponível em: https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/. Acesso em: 20 fevereiro de 2022.

UBER ENGINEERING, Uber Joins the Linux Foundation as a Gold Member**.** 2018 Disponível em: https://eng.uber.com/linux-uber-gold-membership/.Acesso em: 20 de fevereiro de 2022.

UOL. 99 lança serviço de carona para concorrer com Waze Carpool. 2020. Disponível em: https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2020/10/04/99-lanca-servico-de-carona-para-concorrer-com-waze-carpool.htm?cmpid=copiaecola. Acesso em: 06 de março de 2020.

VALLAT, David. An Alternative to State-Market Dualism: The Sharing Economy. Practical and Epistemological Questions. *In*: **SASE 28th Annual Conference," Moral Economies, Economic Moralities"**. 2016.

VENTURA, Juliana. Ter ideia é fácil, difícil é executar" diz Tallis Gomes, fundador de Easy Taxi e Singu. **Revista Forbes**, 2020. Disponível em: https://forbes.com.br/negocios/2020/01/ter-ideia-e-facil-dificil-e-executar-diz-tallis-gomes-fundador-de-easy-taxi-e-singu/. Acesso em: 20 de fevereiro de 2022.

VILICIC, F. (2018). Por que já havia cansado essa conversa de regulamentar a Uber. Revista Veja. Disponível em: https://veja.abril.com.br/blog/a-origem-dos-bytes/por-que-ja-havia-cansado-essa-conversa-de-regulamentar-a-uber/. Acessado em: 14/08/2020.

VUCHIC, Vukan R. **Urban transit systems and technology**. John Wiley & Sons, 2007.

WALLERSTEIN, Immanuel. The modern world-system and evolution. **Journal of World-Systems Research**, p. 512-522, 1995.

WALRAS, Leon. **Elements of pure economics.** Routledge. (1ª ed. 1921), 2013.
WE ARE SOCIAL. Digital 2021: Global Overview Report. Disponível em: https://wearesocial.com/digital-2021. Acesso em: 30 de junho de 2021.

WEBER, Max. **La ética protestante y el espíritu del capitalismo.** Premia Editora de Livros, Puebla, 1991.

WEBER, Max. **A ética protestante e o espírito do capitalismo.** Editora Pioneira, São Paulo, 1981.

_____.**A gênese do capitalismo moderno.** Organização, apresentação e comentários de Jessé de Souza. São Paulo: Ática, 2006.

_____. **História geral da economia. Centauro**, 2006b.

_____. **Economia e sociedade.** Brasília, Editora da UnB, 2000.

WEBER, Max. **Economy and society: An outline of interpretive sociology**. Univ of California Press, 1978.

WEBER, Max. Wirtschaft und Gesellschaft. Soziologie. Unvollendet. 1919-1920**. Organização de Knut Borchardt, Edith Hanke e Wolfgang Schluchter**. Tübingen: J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), (MWG I/23), 2013.

WEBER, Roberto; DAWES, Robyn. 5. Behavioral Economics. In: **The handbook of economic sociology**. Princeton University Press, 2005. p. 90-108.

WILDEMUTH, Barbara M. **Post-positivist research: two examples of methodological pluralism**. *Library Quarterly*, v. 63, n. 4, p. 450-468, Oct.1993.

WITIUK, R. L.; VON DER OSTEN, Fabiana Batista. ESTUDO DE VIABILIDADE DA CARONA COMO UM MODAL DE TRANSPORTE ATRATIVO PARA ESTUDANTES DO CAMPUS CURITIBA DA PUCPR. **1º Simpósio de Transportes do Paraná 2º Seminários em Aeroportos e Transporte Aéreo 2º Urbanidade Livro de resumos e trabalhos completos**, p. 61, 2018.

WITTGENSTEIN, Ludwig. **Investigações filosóficas**. São Paulo: Ed. Nova Cultural (Col. Os Pensadores – trad.: José Carlos Bruni), 2000.

WOLFFENBUTTEL, Rodrigo Foresta. **Weber e o conceito de mercado: contribuições para uma interpretação da atualidade**. Em Tese, v. 18, n. 1, p. 215-230, 2021.

WORLD ECONOMIC FORUM. **The inclusive growth and development report 2017.** Geneva: World Economic Forum, 2017.

ZANATTA, Rafael. Avanços e Dúvidas no Caminho do Compartilhamento. *In:* **PwC Brasil. Revista Ceo Brasil.** (2016). Disponível em: https://www.pwc.com.br/pt/publicacoes/revista-ceo/assets/2016/PwC-CEO-BRASIL-31.pdf. Acesso em: 25 de janeiro de 2022.

ZELIZER, Viviana A. **Economic lives: How culture shapes the economy.** Princeton University Press, 2013.

ZUCKER, **Lynne G. Production of trust: Institutional sources of economic structure**, 1840–1920. Research in organizational behavior, 1986.

ANEXOS

PESQUISA NO GOOGLE COM O TEMA: O QUE É A ECONOMIA COMPARTILHADA				
NOME DO SITE	**TEMÁTICA ABORDADA**	**DEFINIÇÃO UTILIZADA**	**ENDEREÇO DO SITE**	**ANO PUBLICADO**
EDUCANDO SEU BOLSO	Economia compartilhada: entenda o que é e como funciona	A economia compartilhada é uma espécie de tendência nos hábitos dos consumidores, de dividir o uso (ou a compra) de serviços e produtos, em uma espécie de consumo colaborativo. Ou seja, em alguns casos pode-se falar mesmo em um novo modelo de consumo. Essa forma de compartilhamento de bens e serviços, como é o caso do sistema coletivo de bicicletas que existe em inúmeras cidades, é facilitada (ou potencializada) essencialmente por aplicativos da internet que possibilitam uma maior interação entre as pessoas e que inovam provocando uma profunda alteração de tecnologias.	https://educandoseubolso.blog.br/2015/04/20/economia-compartilhada-entenda-o-que-e-e-como-funciona/	2015
DRAFT	Verbete Draft: o que é Economia Compartilhada	Economia Compartilhada (do inglês Sharing Economy) é a prática de dividir o uso ou a compra de serviços facilitada, principalmente, por aplicativos que possibilitam uma maior interação entre as pessoas.	https://www.projetodraft.com/verbete-draft-o-que-e-economia-compartilhada/	2015
IDEIA NO AR	Economia Compartilhada: O que é e como ela pode beneficiar o seu negócio?	A Economia Compartilhada é um novo sistema social e econômico, baseado no compartilhamento de recursos humanos, físicos ou intelectuais. Pensando nisso, a Google comprou o Waze, que é um aplicativo de GPS. Ele utiliza dados e alertas de tráfego compartilhados pelos usuários em tempo real, para sugerir os melhores trajetos.	https://www.ideianoar.com.br/economia-compartilhada/	2018

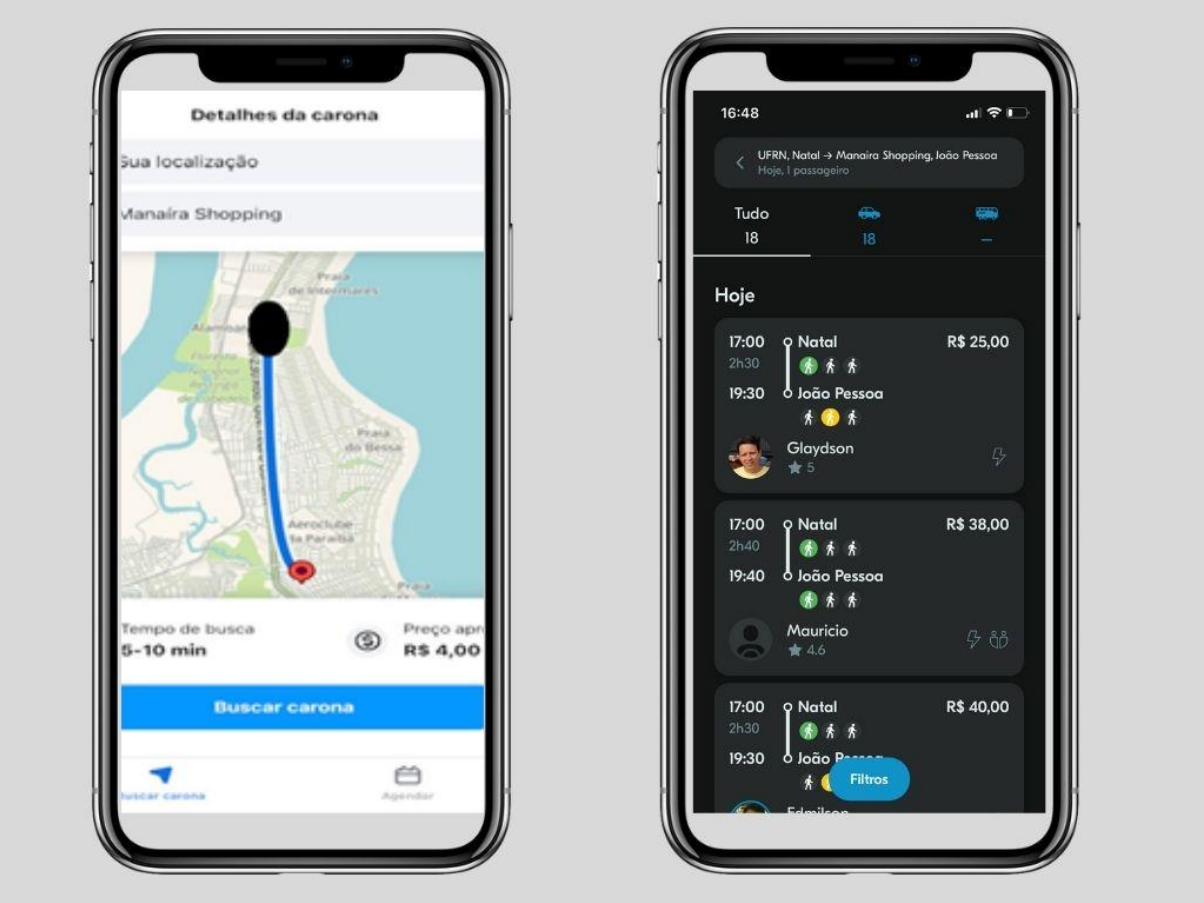
BEERCOFFEE	Economia compartilhada: o que é isso?	Economia compartilhada trata-se da prática e/ou tendência de dividir o uso ou a compra de serviços. Muitos entendem como uma espécie de consumo colaborativo, e de fato é. Já se fala, inclusive, em um novo modelo de consumo, mas é essencial reforçar que as trocas não são necessariamente financeiras e os ganhos são mútuos.	https://blog.beerorcoffee.com/2018/06/15/economia-compartilhada-o-que-e-isso/	2018
BANCO 24H	Economia compartilhada: a gente te conta como funciona na prática!	A economia compartilhada é um modelo econômico e social orientado por soluções conjuntas que buscam o melhor aproveitamento dos recursos disponíveis, de maneira inteligente e solidária.	https://www.banco24horas.com.br/blog/economia-compartilhada	2020
MAPE	Economia compartilhada: o que é e exemplos	É um modelo de negócios, quando você usufrui de um benefício de um produto ou serviço sem necessariamente fazer uma compra ou quando um grupo de pessoas compartilha o benefício que um produto gera estamos falando de economia compartilhada. O exemplo mais simples que trata da economia compartilhada é: você compra o furo na parede e não a furadeira.	https://mape.net.br/economia-compartilhada-o-que-e-e-exemplos/	2020
BCREDI	Você sabe o que é economia compartilhada?	Economia compartilhada é um modelo econômico que se baseia em consumo colaborativo. Isso acontece por meio de compartilhamento, troca, empréstimo e aluguel de bens ou serviços. Um dos principais objetivos é utilizar recursos com baixa frequência de utilização, permitindo que outras pessoas usufruam deles – mesmo sem ter a sua posse.	https://blog.bcredi.com.br/voce-sabe-o-que-e-economia-compartilhada/	2020

WIKIPEDIA	Economia de compartilhamento	Economia de compartilhamento ou economia compartilhada, são expressões genéricas que abrangem vários significados, sendo frequentemente usadas para descrever atividades humanas voltadas à produção de valores de uso comum e que são baseadas em novas formas de organização do trabalho (mais horizontais que verticais), na mutualização dos bens, espaços e instrumentos (com ênfase no uso e não na posse), na organização dos cidadãos em redes ou comunidades, e que geralmente são intermediadas por plataformas Internet.	https://pt.wikipedia.org/wiki/Economia_de_compartilhamento	2021
AEVO	Economia compartilhada: o que é, conceito e benefícios O conceito de economia compartilhada vem conquistando cada vez mais adeptos. Por que comprar um carro novo se você pode andar de Uber?	A economia compartilhada (...) é possível denominá-la como um sistema social e econômico, com foco no compartilhamento de recursos físicos, humanos e intelectuais. Para tanto, baseia-se no consumo compartilhado, como na troca e aluguel de bens e atividades colaborativas. Além disso, as transações podem acontecer de pessoa para pessoa, excluindo-se, em parte ou totalmente, empresas e intermediários ou no estilo b2c – bussiness to consumer, ou empresa para consumidor.	https://blog.aevo.com.br/economia-compartilhada/	2021
ATHON EDUCAÇAO SUPERIOR	Economia Compartilhada: O que é e 6 Exemplos de aplicação	Economia compartilhada é um modelo econômico estruturado diante das novas tendências de consumo colaborativo e as chamadas atividades de compartilhamento, como trocas ou aluguel de bens.	https://blog.athonedu.com.br/economia-compartilhada/	2021
MARCA AMBIENTAL	O que a Economia Compartilhada tem a ver com a melhoria contínua?	Podemos falar que a economia compartilhada visa conectar pessoas que possuem os mesmos interesses ou que possam oferecer aquilo que o outro necessita.	https://marcaambiental.com.br/economia-compartilhada/	2021

IDINHEIRO	Economia Colaborativa: Conceito que está revolucionando o consumo no Brasil	O consumo colaborativo é a circulação contínua de produtos e serviços entre os indivíduos através do compartilhamento, troca, negociação, aluguel, empréstimo ou doação, promovendo o acesso à propriedade e reduzindo o desperdício. O consumo colaborativo é um fenômeno em que os participantes compartilham o acesso a produtos ou serviços, em vez de terem propriedade individual.	https://www.idinheiro.com.br/financaspessoais/economia-colaborativa/	2021
URBE.LAB	Confira 5 exemplos de economia compartilhada que estão em alta	Economia Compartilhada, também conhecida como economia colaborativa, que são atividades voltadas para a produção de valores a partir do uso comum de bens, espaços e instrumentos, com ênfase no uso e não na posse.	https://urbe.me/lab/economia-compartilhada/	Não consta
HSM	Economia compartilhada, colaborativa e circular: qual a diferença?	As maiores iniciativas de economia compartilhada são as que utilizam os recursos da tecnologia e das redes sociais para estabelecer contatos em grande escala. A grande mudança é a disponibilidade de mais dados sobre pessoas e coisas, o que permite que bens físicos sejam consumidos como serviços.	https://hsm.com.br/empreendedorismo/economia-compartilhada-colaborativa-e-circular-qual-diferenca/	Não consta

Fonte: os dados e frases foram retiradas das reportagens indicadas no link referências.

Figura 4 – Tela de oferta de caronas em Smartphone.



Fonte: Imagem criada pelo a partir dos aplicativos Waze Carpooling e BlaBlaCar.

PESQUISA NO GOOGLE COM O TEMA: EXEMPLOS DA ECONOMIA COMPARTILHADA				
NOME DO SITE	**TEMÁTICA ABORDADA**	**DEFINIÇÃO UTILIZADA**	**ENDEREÇO DO SITE**	**ANO PUBLICADO**
IDEIA NO AR	Economia Compartilhada: O que é e como ela pode beneficiar o seu negócio?	**Enjoei** - O Enjoei é um marketplace focado em moda. **IFood** - O IFood é um marketplace que conecta restaurantes e clientes, por meio do delivery. Os restaurantes participantes aumentam seu faturamento em cerca de 30%. O marketplace já tem três milhões de pedidos por mês e mais de 15 mil fornecedores cadastrados. **Ideia no Ar** - O Ideia no Ar é um SaaS (Software como Serviço) baseado na Economia Compartilhada.	https://www.ideianoar.com.br/economia-compartilhada/	2018
GETMALAS	Economia compartilhada: tudo que você precisa saber sobre essa modalidade que ganha força no Brasil	**Turbi** - Atuando com aluguel de carros, a Turbi oferece a "praticidade de um carro sem ter que comprar um". GetMalas - Dispensando a necessidade de comprar uma mala para cada tipo de viagem e eliminando a preocupação para armazenar esses objetos, a GetMalas é a maior plataforma de aluguel de malas do país. **Enjoei** - Famoso pela venda de roupas de segunda mão.**Yellow** - Disponibilizando bicicletas, patinetes elétricos e scooters nas ruas, a empresa acaba com a necessidade de deixar o veículo em um estacionamento **DogHero** - A plataforma conecta cuidadores e donos de pets, que podem deixar seus bichinhos na casa dos profissionais. Buscando garantir a confiança do serviço, a plataforma permite pontuar e classificar o trabalho dos cuidadores.	https://getmalas.com.br/blog/economia-compartilhada/economia-compartilhada	2019

Fonte: os dados e frases foram retiradas das reportagens indicadas no link referência.

FAÇA DIFERENTE	ECONOMIA COMPARTILHADA: EXEMPLOS, STARTUPS E TENDÊNCIAS	Além do **Airbnb**, outro exemplo é o **Uber**, que tem feito as pessoas refletirem sobre os hábitos de mobilidade. **OneFineStay**, você oferece sua propriedade e eles entram com a hospitalidade, os imóveis de mais alto padrão. **Gastronomia social** - Além de hospedagem e mobilidade, mais um exemplo da economia compartilhada é a chamada gastronomia social. Ao invés de você ir a um restaurante tradicional, você vai até a casa de um anfitrião que prepara um jantar e compartilha esta experiência pela internet. **O Eathwith** é um exemplo disso. Em outras palavras, você faz uma refeição na casa de um cidadão comum que prepara um prato e, geralmente, o serve na sua própria casa. **GetNinjas** - para contratação de serviços tais como encanador, eletricista ou pintor. **DogHero**- você encontra pela internet um anfitrião, que se oferece para cuidar do seu bichinho.	https://facadiferente.com/blog/economia-compartilhada-exemplos-startups-e-tendencias/	2020
ATHON EDUCAÇAO SUPERIOR	Economia Compartilhada: O Que É E 6 Exemplos De Aplicação	1. Venda de produtos usados **(Enjoei, OLX, Mercado Livre, Breshop)** 2. Alimentação **(Ifood, Uber Eats)** 3. Entregas em geral **(Rappi, Loggi)** 4. Navegação **(Google Maps, Waze)** 5. Hospedagem **(Airbnb, Pethub)** 6. **Transporte (Uber, 99)**	https://blog.athonedu.com.br/economia-compartilhada/	2021
AEVO	Criatividade e Inovação Economia compartilhada: o que é, conceito e benefícios	Brechó/bazar, Sites de vendas de objetos/moveis usados, sistema de bicicletas compartilhadas, escritorios de coworking, airbnb, aplicativo de motorista	https://blog.aevo.com.br/economia-compartilhada/	2021

2SHARE MULTIPROPRIEDADES	Economia compartilhada: descubra exemplos de negócios	**Além dos mencionados, DogHero -Yellow** – Enjoei, acrescentou-se: **MoObie** - promove compartilhamento de carros entre os proprietários e locadores. Sabe aquele seu carro que fica parado na garagem? Você pode alugar para alguém. **Tem Açúcar?** - O aplicativo visa o empréstimo de objetos entre vizinhos, proporcionando uma economia de boa relação. **Rentbrella** - Se você mora em São Paulo, agora é possível pegar um guarda-chuva emprestado e devolver no outro dia. Em um dia chuvoso, o desespero de comprar uma sombrinha pode ser deixado de lado. **Netflix e Amazon** - Sistema de streaming de compartilhamento de filmes e séries. **2Share** - Tenha acesso a resorts magníficos e hotéis com experiências inesquecíveis adquirindo uma fração imobiliária da 2Share.	https://blog.seja2share.com.br/economia-compartilhada-descubra-exemplos-de-negocios/	2021
URBE.LAB	Confira 5 exemplos de economia compartilhada que estão em alta	1. HOSPEDAGEM E TURISMO 2. TRANSPORTES E CARONA 3. HOSPEDAGEM DE PETS 4. ALIMENTAÇÃO 5. FINANCIAMENTO ON-LINE	https://urbe.me/lab/economia-compartilhada/	Não consta
ABERTURA SIMPLES	Conheça uma lista de empresas de economia compartilhada que estão revolucionando o mercado brasileiro com	1 **Abertura Simples** (Conexão entre contadores) 2. **DogHero** (hospedagem e passeio de pets) 3. **Turbi** (Aluguel de carros) 4. **Yellow** (Meio de transportes) 5. **Enjoei** (Marketplace - venda e compra)	https://aberturasimples.com.br/10-empresas-de-economia-compartilhada/	Não consta

	suas propostas sustentáveis.			
CONSUMO COLABORATIVO	ENTENDENDO O CONCEITO: O QUE É ECONOMIA COMPARTILHADA? [COM 4 EXEMPLOS]	1. **UBER** 2. **ALOOGIE** - É um serviço que permite compartilhar qualquer item com outras pessoas e gerar renda extra a partir da locação. 3. **AIRBNB** - 4. **RENTBRELLA** - É uma empresa que trabalha com o aluguel de guarda-chuvas. Sim, é possível alugar até guarda-chuva na economia compartilhada.	https://consumocolaborativo.cc/entendendo-o-conceito-o-que-e-economia-compartilhada/	Não consta
ITACARÉ PARADISE	Tipos de economia compartilhada: Veja alguns setores da economia impactados por essa forma de negócios	Comunicação e Mídia - **Netflix, Spotify**. Educação - **Youtube, Duolingo.** Hospedagem - **Airbnb.** Transporte - **Uber, 99**	https://www.itacareparadise.com.br/tipos-de-economia-compartilhada-veja-alguns-setores-da-economia-impactados-por-essa-forma-de-negocios	Não consta
PAPO IOUU	Economia Compartilhada: o que é e como utilizar essa nova modalidade?	Moradia / Turismo - **Airbnb;** Transporte **- Uber, Cabify, BlablaCar, 99;**	https://www.iouu.com.br/blog/economia-compartilhada	Não consta

INCO	Economia compartilhada: o que é, como funciona, seus impactos e benefícios	Transportes **(Uber, Waze, BikeSampa);** Serviços **(Bliive, Cabe na Mala, Smart entrega);** Bens **(DescolaAí, Quintal de Trocas, Enjoei);** Espaço **(Airbnb, Coworking Brasil, Couchsurfing),** Dinheiro **(Catarse, Prosper, Lending Club);**	https://blog.inco.vc/mercado-financeiro/economia-compartilhada/	Não consta
TAB UOL	SEM TÍTULO	Transporte - Compartilhe seu carro, pegue uma carona, alugue uma bike ou fale com o taxista; Bens - Compre, venda ou troque objetos, roupas e até vagas na garagem; Comida - Um morador oferece jantar/almoço na própria casa; Serviços - Contrate prestadores de serviços inovadores e sem intermediários; Dinheiro - Empreste dinheiro de outras pessoas ou financie um projeto; Espaço - Você pode alugar um quarto, um castelo, ou dividir a casa e o espaço de trabalho;	https://tab.uol.com.br/economia-compartilhada/	Não consta

LISTA DE PROCESSOS ENCONTRADOS NO JUSBRASIL COM A TEMÁTICA BLABLACAR[99]					
ÓRGÃO	**Nº DO PROCESSO**	**OBJETO DO PROCESSO**	**AUTOR DA AÇÃO**	**PARTE DA AÇÃO**	**LOCAL DE ORIGEM**
TJRJ	APL 0050483-65.2019.8.19.0001	ALEGAÇÃO DE TRANSPORTE IRREGULAR DE PASSAGEIROS/CARONA CLANDESTINA	DETRO/RJ	NEDICEIA COSTA BRAVO	RIO DE JANEIRO
TJSP	RI 1036595-55.2019.8.26.0053 SP 1036595-55.2019.8.26.0053	ALEGAÇÃO DE TRANSPORTE IRREGULAR DE PASSAGEIROS/CARONA CLANDESTINA	DIONÍSIO SOARES	PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO	SAO PAULO
TJSP	AC 1044455-44.2018.8.26.0053 SP 1044455-44.2018.8.26.0053	ALEGAÇÃO DE CONCORÊNCIA DESLEAL	EMPRESA DE ÔNIBUS PÁSSARO MARROM S/A.	COMUTO SERVIÇOS DE TECNOLOGIA(BLABLACAR)	SÃO PAULO

[99] No total foram encontrados 86 resultados na triagem, notou-se que alguns estavam apenas repetidos e outros não se conectavam com o objetivo do trabalho que foi encontrar dados gerados a partir dos conflitos existentes pelo acesso a oferta de intermediação de carona compartilhada solidária. Tendo em vista o objeto restou a catalogação de 39 resultados. Os processos que estão preenchidos em verde foram escolhidos para serem analisados. Optou-se pela análise qualitativa, no que se refere ao tema carona clandestina, pelo que envolveu a prefeitura de São Paulo, pela completude jurídica, com sentença aplicada. No geral, os argumentos e temáticas dos processos se repetem. Como o objetivo foi buscar dados qualitativos sobre a existência de tais conflitos e não quantitativos, entende-se ter sido suficiente a análise realizada no texto da tese.

TJSP	AI 2235427-16.2018.8.26.0000 SP 2235427-16.2018.8.26.0000	PEDIDO DE FISCALIZAÇÃO DA PLATAFORMA BLABLACAR	EMPRESA DE ÔNIBUS PÁSSARO MARROM S/A.	COMUTO SERVIÇOS DE TECNOLOGIA(BLABLACAR) E ARTESP.	SÃO PAULO
TJSP	EMBDECCV 2235427-16.2018.8.26.0000 SP 2235427-16.2018.8.26.0000	PEDIDO DE FISCALIZAÇÃO DA PLATAFORMA BLABLACAR	EMPRESA DE ÔNIBUS PÁSSARO MARROM S/A.	COMUTO SERVIÇOS DE TECNOLOGIA(BLABLACAR) E ARTESP.	SÃO PAULO
TJPR	APL 0002656-37.2018.8.16.0014 PR 0002656-37.2018.8.16.0014 (Acórdão)	INDENIZAÇÃO POR DEFEITOS NO VEÍCULO QUE IMPOSSIBILITOU O USO DA PLATAFORMA BLABLACAR	FREDERICO LOUREIRO BRACARENSE COSTA	VILA VERDE CENTRO AUTOMOTIVO LTDA	CURITIBA
TJDF	RSE 5009602-21.2021.8.24.0075 Tribunal de Justiça de Santa Catarina 5009602-21.2021.8.24.0075	PEDIDO DE PENHORA DE VEICULO UTILIZADO NAS PLATAFORMAS 99, UBER E BLABLACAR	HUGO FERNANDES REIS	IVAN EDUARDO FAUSTINO DE GODOI	BRASILIA
TJSP	1500498-87.2021.8.26.0583	ACUSAÇÃO DE ESTELIONATO	JUSTIÇA PÚBLICA	KAUANA TORRES DE SOUSA E OUTROS	PRESIDENTE PRUDENTE

TJSC	RI 0304874-76.2019.8.24.0023 Capital - Eduardo Luz 0304874-76.2019.8.24.0023	ALEGAÇÃO DE AVALIAÇÃO NEGATIVA/PEJORATIVA	LAURA SACCHETTI	LEILA MARIA ZORTEA LOPES E LIRIO GABRIEL ZORTEA	FLORIANO POLIS
TJRS	0024740-31.2020.8.21.9000 RS	SUPOSTO USO INDEVIDO DE CARRO EMPRESTADO NAS PLATAFORMAS UBER E BLABLACAR	LUANA ABREU EDINGER	RODRIGO ABREU EDINGER	GUAÍBA
TJPR	RI 0014319-97.2020.8.16.0018 Maringá 0014319-97.2020.8.16.0018 (Acórdão)	AÇÃO POR INDENIZAÇÃO E DANOS MORAIS	MARCIO ANTONIO MUNIZ LIPPERT	RODOVIAS INTEGRADAS DO PARANÁ S/A	MARINGÁ
STJ	HC 696192 SC 2021/0309180-9	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPF/MPSC	MATHEUS FERNANDES DA SILVA (PRESO)	florianopolis
TJMS	HC 1408098-81.2020.8.12.0000 MS 1408098-81.2020.8.12.0000	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPMS	CRISTOPHER ROCHA DE MOURA	PONTA PORÃ
TJMS	APR 0000136-36.2019.8.12.0029 MS 0000136-	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPMS	MARLON KIEVE DA COSTA GLASS E LUCAS MENDES BARBOSA	GUARAPUAVA

	36.2019.8.12.0029				
TJPR	APL 0001213-31.2020.8.16.0095 Irati 0001213-31.2020.8.16.0095	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPPR	BRENDO ALEXSANDER FREITAS SARAVY	IRATI
TJPR	HC 0054461-03.2020.8.16.0000 PR 0054461-03.2020.8.16.0000 (Acórdão)	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPPR	EVANDRO FERREIRA LIMA E OUTROS	CURITIBA
TJPR	APL 0015238-50.2020.8.16.0030 Foz do Iguaçu 0015238-50.2020.8.16.0030 (Acórdão)	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPPR	CÁSSIO PEREIRA DE MELO	FOZ DO IGUAÇU
TJPR	HC 0030780-04.2020.8.16.0000 PR 0030780-04.2020.8.16.0000 (Acórdão)	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPPR	BIANCA ROCHA REICHEL	IGUAÇU
TJPR	APL 0001892-55.2020.8.16.0087 Guaraniaçu 0001892-	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPPR	LUIZ OTAVIO CAMPOS ABDEL HAMID E JESSIA HELOISE PADILHA DA LUZ SANTOS	GUARANIAÇU

	55.2020.8.16.0087 (Acórdão)				
TJPR	APL 0001229-22.2020.8.16.0115 Matelândia 0001229-22.2020.8.16.0115 (Acórdão)	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPPR	JOÃO LUCAS E RODRIGO GUSTAVO	MATELÂNDIA
TJPR	APL 0001911-25.2020.8.16.0196 Curitiba 0001911-25.2020.8.16.0196 (Acórdão)	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPPR	JOÃO VICTOR XAVIER DE ARAÚJO,JONAS GABRIEL BUENO E JEONNY RAFAEL BUENO	CURITIBA
TJPR	APL 0001911-25.2020.8.16.0196 Curitiba 0001911-25.2020.8.16.0196 (Acórdão)	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPPR	RAFAEL LARA BARBOSA DE BRITO,MARCOS PATRICK DE MIRANDA E ALINE GATTI ZEMBRANI	FOZ DO IGUAÇU
TJPR	APL 0001239-51.2019.8.16.0196	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPPR	DIRASELI FERNANDES	CURITIBA

TJRS	HC 0005535-02.2020.8.21.7000 RS	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPRS	ANDERSON CRISTIAN BRAGA CORDEIRO E MARCELO IURI MOLINA MARTINS	PORTO ALEGRE
TJRS	APR 0101926-19.2020.8.21.7000 RS	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPRS	WILLIAN RAFAEL MARTINS RODRIGUES DA SILVA	NOVA SANTA RITA
TJSC	APR 0001504-36.2017.8.24.0023	ACUSAÇÃO DE RECEPTAÇÃO, ADULTERAÇÃO DE SINAL DE VEÍCULO AUTOMOTOR, DESOBEDIÊNCIA, RESISTÊNCIA E POSSE DE DROGAS PARA CONSUMO PESSOAL	MPSC	JULIANO DE BEM CAPONI, PABLO RAFAEL DE OLIVEIRA DA SILVA E JONATAN LEBLEIN	FLORIANO POLIS
TJSC	APR 5023556-85.2020.8.24.0038 Tribunal de Justiça de Santa Catarina 5023556-85.2020.8.24.0038	ACUSÃO DE RECEPTAÇÃO, USO DE DOCUMENTO FALSO E FALSA IDENTIDADE	MPSC	MARCELO CORREIA	JOINVILLE
TJSC	APR 0013291-91.2019.8.24.0023 Tribunal de Justiça de Santa Catarina 0013291-	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPSC	DOUGLAS PEREIRA BORGES	FLORIANO POLIS

	91.2019.8.24.0023				
TJSC	APR 5001513-58.2020.8.24.0167 Tribunal de Justiça de Santa Catarina 5001513-58.2020.8.24.0167	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPSC	ADEMIR ANTONIO DA COSTA JUNIOR E OUTROS	GAROPABA
TJSC	RSE 5009602-21.2021.8.24.0075 Tribunal de Justiça de Santa Catarina 5009602-21.2021.8.24.0075	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPSC	BRUNO UNGETHUEM PEREIRA	TUBARÃO
TJSC	APR 5001884-63.2020.8.24.0218 Tribunal de Justiça de Santa Catarina 5001884-63.2020.8.24.0218	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPSC	MAYCON JODIVAL FIGUEIRA	FOZ DO IGUAÇU

TJSC	APR 5046813-53.2021.8.24.0023 Tribunal de Justiça de Santa Catarina 5046813-53.2021.8.24.0023	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPSC	DHEYMES DOS SANTOS RIBEIRO E EDUARDO NEVES DE OLIVEIRA	FLORIANO POLIS
TJSC	HC 5023362-05.2020.8.24.0000 TJSC 5023362-05.2020.8.24.0000	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPSC	CAROLAINE DE OLIVEIRA MENEZES	FLORIANO POLIS
TJSC	APL 0001911-25.2020.8.16.0196 Curitiba 0001911-25.2020.8.16.0196 (Acórdão)	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPSC	DOUGLAS WILLIAN MENEZES E JOSUE FRANCELICIO DE OLIVEIRA	SÃO JOSÉ
TJSC	APR 0022266-73.2017.8.24.0023	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPSC	MAYARA ALVES CORDEIRO E MATHEUS VIEIRA	FLORIANO POLIS
TJSP	APR 1500080-65.2019.8.26.0569 SP 1500080-	CRIME DE TRÁFICO DE DROGAS USANDO CARONA NO BLABLACAR	MPSP	EDILSON DOS SANTOS	SÃO PAULO

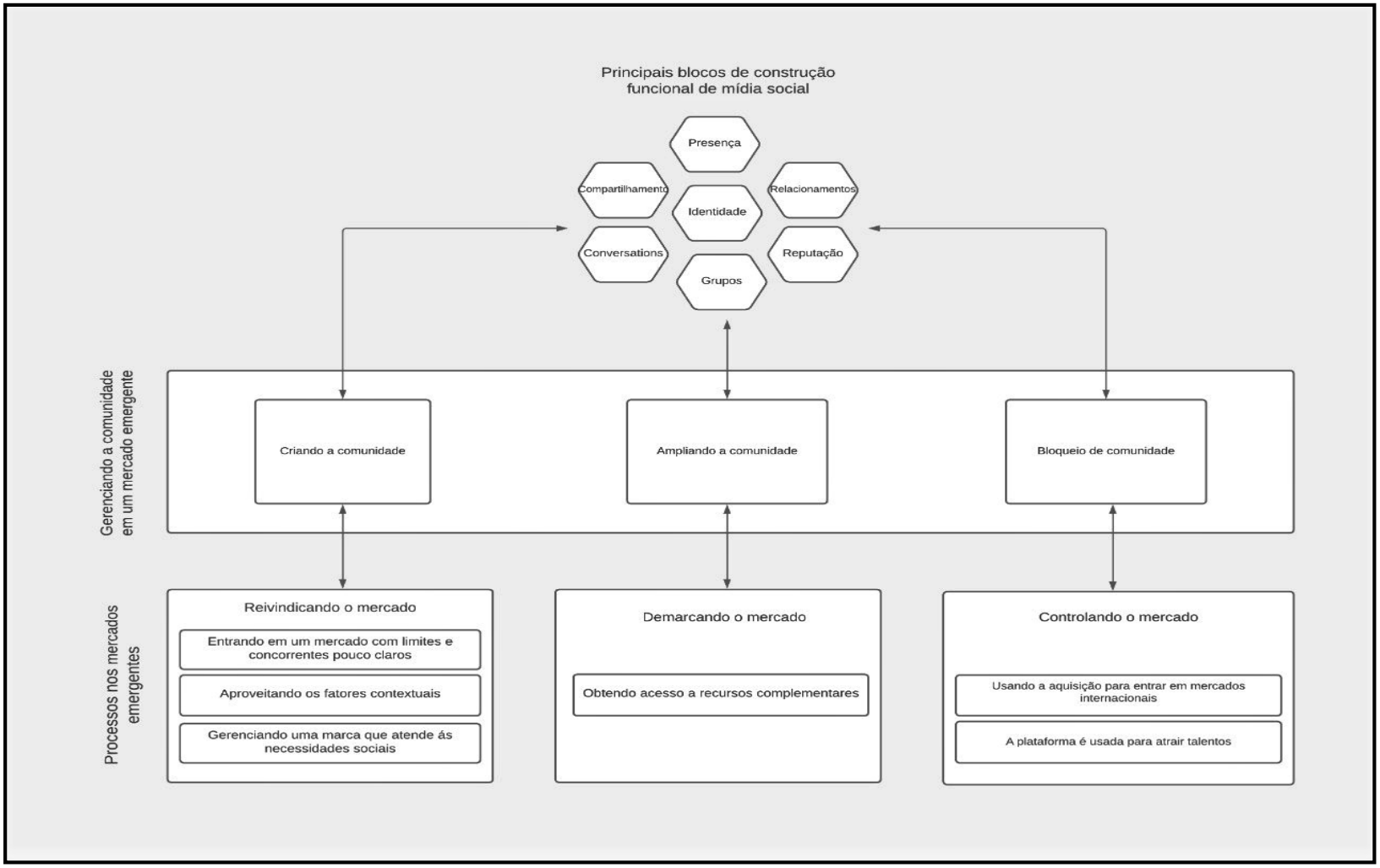
	65.2019.8.26.0569				
TJSP	RI 1016304-04.2019.8.26.0451 SP 1016304-04.2019.8.26.0451	ALEGAÇÃO DE TRANSPORTE IRREGULAR DE PASSAGEIROS/CARONA CLANDESTINA	PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	SPTRANS E VINICIUS ASSARISSE MARTINS	PIRACICABA

Fonte: Dados coletados e adaptados do site de pesquisa de processos aberto ao público JusBrasil
*Fundo azul está relacionado com os processos de carona clandestina ou concorrência desleal.

LISTA DE ARIGOS SOBRE VIABILIDADE DE APLICATIVOS DE CARONA SOLIDÁRIA PARA UNIVERSIDADES BRASILEIRAS		
UNIVERSIDADE	**AUTORES**	**TÍTULO DO ARTIGO**
Universidade Federal Fluminense.	RESENDE, Patrick Ribeiro de; CUZZUOL, Vitor Marreiro Azevedo.	RideUFF: desenvolvimento de aplicativo de carona solidária na Universidade Federal Fluminense.
Universidade Federal do Rio de Janeiro	ROCHA, Igor Andrade et al.	Caronaê UFRJ unificando e ampliando as caronas na Cidade Universitária/UFRJ.
Pontifícia Universidade Católica do Paraná	WITIUK, R. L.; VON DER OSTEN, Fabiana Batista.	Estudo De Viabilidade Da Carona Como Um Modal De Transporte Atrativo Para Estudantes Do Campus Curitiba Da Pucpr.
Universidade Federal do Rio Grande do Norte.	ANDRADE, Thiago de Lima.	Vemcar: aplicativo de caronas solidárias para a comunidade acadêmica. 2017.
Universidade Federal do Paraná	MARTINS, Tiago Stapenhorst; KOZIEVITCH, Nádia P.	Os desafios de uma aplicação de Carpooling no contexto de uma comunidade universitária brasileira.
Universidade Federal do Maranhão	COSTA JUNIOR, Wilame Moreira et al.	Mobilidade nas Universidades Federais brasileiras: perspectivas para implantação da mobilidade sustentável na UFMA
Universidade Federal do Rio Grande do Sul	BORANGA, Augusto.	UFRGS Caronas: um aplicativo móvel de caronas para a comunidade da UFRGS
Universidade de Brasília	Santana *et al*	Simulação Baseada em agentes para Transporte Colaborativo na Universidade de Brasília Utilizando Matsin

Fonte: elaboração do autor, por meio de pesquisa e resultados obtidos no Google Acadêmico.

QUADRO 2 - LIGAÇÃO DOS BLOCOS FUNCIONAIS AOS PROCESSOS DE MERCADO NASCENTES DE APLICATIVOS



Fonte: Tradução e elaboração do autor, adaptada do trabalho de Casprini et al (2019, p.7)