



**FUNDAÇÃO EDSON QUEIROZ
UNIVERSIDADE DE FORTALEZA - UNIFOR**

SUZENNY TEIXEIRA RECHENE

**LÓGICA INSTITUCIONAL DA SUSTENTABILIDADE: UM
ESTUDO DAS BICICLETAS COMPARTILHADAS EM
FORTALEZA-CE**

**FORTALEZA
2017**

SUZENNY TEIXEIRA RECHENE

**LÓGICA INSTITUCIONAL DA SUSTENTABILIDADE: UM
ESTUDO DAS BICICLETAS COMPARTILHADAS EM
FORTALEZA-CE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Administração de Empresas da Universidade de Fortaleza (UNIFOR), como requisito parcial para obtenção do título de Mestra em Administração de Empresas.

Área de Concentração: Fundamentos e Processos Estratégicos para a Sustentabilidade.

Orientador: Prof. Dr. Minelle Enéas da Silva.

**FORTALEZA
2017**

Ficha catalográfica da obra elaborada pelo autor através do programa de geração automática da Biblioteca Central da Universidade de Fortaleza

Rechene, Suzenny Teixeira.

Lógica Institucional da Sustentabilidade: um estudo das bicicletas compartilhadas em Fortaleza-CE / Suzenny Teixeira Rechene. - 2017
86 f.

Dissertação (Mestrado Acadêmico) - Universidade de Fortaleza. Programa de Mestrado em Administração de Empresas, Fortaleza, 2017.

Orientação: Minelle Enéas da Silva.

1. Lógica institucional da sustentabilidade. 2. Bicicletas compartilhadas. 3. Mobilidade. 4. Fortaleza. I. Silva, Minelle Enéas da. II. Título.

SUZENNY TEIXEIRA RECHENE

**LÓGICA INSTITUCIONAL DA SUSTENTABILIDADE: UM
ESTUDO DAS BICICLETAS COMPARTILHADAS EM
FORTALEZA-CE**

Dissertação julgada e aprovada para obtenção do título de Mestra em Administração de Empresas, outorgado pela Universidade de Fortaleza.

Área de Concentração: Fundamentos e Processos Estratégicos para a Sustentabilidade.
Linha de Pesquisa: Estudos Socioambientais.

Aprovada em: 23/02/2017

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Minelle Enéas da Silva
(Orientador/Universidade de Fortaleza - UNIFOR)

Profa. Dra. Daiane Mulling Neutzling
(Membro/Universidade de Fortaleza - UNIFOR)

Profa. Dra. Simone Alves Pacheco de Campos
(Membro/Universidade Federal de Santa Maria - UFSM)

AGRADECIMENTOS

Sem o criador, nada existiria, nada faria sentido. A ele meu maior e eterno agradecimento.

À minha mãe, indiscutivelmente minha maior apoiadora, pelo amor incondicional e compreensão, estando comigo em todas as horas.

Ao meu querido orientador (acreditador) Professor Dr. Minelle Silva, que mesmo com todas as dificuldades das circunstâncias, confiou, incentivou e me fez chegar até aqui.

À família, esteio de minha formação.

Ao meu querido amigo Rafael Fernandes, pelos anos de amizade e compartilhamentos, e principalmente pelos direcionamentos e auxílio durante todo percurso.

Ao meu querido Cláudio, pelo amor, apoio e compreensão dispensados em todos os momentos.

Aos meus queridos amigos, e nova família UNIFOR, que este curso me permitiu. Dos quais levo lembranças importantes e laços fraternos para minha caminhada, em especial à Joalice (nossa Jô), Keully e Lorena, pela acolhida de sempre, e Denilson, Rafa, Carolina e Haroldo pelo companheirismo.

E às organizações e participantes que colaboraram para a concretização desta dissertação.

À minha nova família IFPA, do Campus Rural de Marabá, que foram de uma importância fundamental para a concretização deste sonho. Aqui vai o meu obrigada especial!

A todos os professores do Programa de Pós-Graduação em Administração de Empresas (PPGA) da Universidade de Fortaleza (UNIFOR), que foram indispensáveis para o meu progresso acadêmico.

Às Professoras Daiane Neutzling (UNIFOR) e Simone Campos (UFSSM), componentes da banca, pelas contribuições e confiança neste trabalho.

Ao PPGA/UNIFOR e todos os seus colaboradores, especialmente os da secretaria, sempre prestativos e atenciosos, nos auxiliando no possível.

A todos os amigos por serem ingredientes indispensáveis em toda minha trajetória.

À Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP) pela concessão de bolsa de estudo como apoio financeiro ao desenvolvimento científico.

“A maior recompensa para o trabalho do homem não é o que ele ganha com isso, mas o que ele se torna com isso.”

(Jonh Ruskin)

RECHENE, Suzenny Teixeira. **Lógica Institucional da Sustentabilidade**: um estudo das bicicletas compartilhadas em Fortaleza-CE. 2017. 86 f. Dissertação (Mestrado em Administração de Empresas) – Programa de Pós-Graduação em Administração de Empresas (PPGA), Universidade de Fortaleza (UNIFOR), Fortaleza, 2017.

Perfil da autora: Especialista em Psicologia Organizacional pela FACID/IEL (2008). Graduada em Administração pela Universidade Federal do Piauí (UFPI, 2014). Tecnóloga em Gestão de Recursos Humanos pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Piauí (IFPI, 2005).

RESUMO

Discutir sustentabilidade atualmente, tem aproximado várias temáticas. Dentre elas tem se destacado a conciliação entre Economia Compartilhada (EC), mobilidade urbana e questões ambientais, sociais e econômicas. Por meio da associação da teoria institucional e sustentabilidade, utilizando-se do construto da Lógica institucional da Sustentabilidade, buscou-se principal atender o objetivo geral desta pesquisa: **compreender a formação da Lógica Institucional da Sustentabilidade nas bicicletas compartilhadas do projeto Bicicletar em Fortaleza-CE**. Realizou-se, para tanto, uma abordagem de natureza qualitativa, por meio da pesquisa descritiva sobre o caso estudado, o projeto Bicicletar, de bicicletas compartilhadas na cidade de Fortaleza, estado do Ceará. Empregou-se como instrumento de coleta de dados entrevista, pesquisa documental e observação não participante. Para análise utilizou-se *wordcloud*, a partir do aplicativo *tagxedo* e a técnica de análise de conteúdo para tratamento dos dados empíricos. Os dados coletados entre os meses de setembro de 2016 e janeiro de 2017 permitiram evidenciar, a partir da investigação da sequência de eventos, empreendedorismos institucional, mudança de estrutura e práticas de sustentabilidade, dimensões da lógica institucional da sustentabilidade, o processo de formação desta lógica. Constatou-se a existência de um campo organizacional em torno do projeto, que tem praticado ações de sustentabilidade a partir da construção social de posturas conduzidas por uma mudança de estrutura, desencadeadas por uma sequência de eventos concebidas por um empreendedor institucional. Tais características reforçam a existência da formação de uma Lógica Institucional da Sustentabilidade em torno das bicicletas compartilhadas. Apesar, da ampla difusão das iniciativas de uso de veículos compartilhados e sua forte associação como alternativa para a sustentabilidade, o construto da LIS foi pouco explorado neste campo organizacional. O desenvolvimento desta pesquisa se qualifica por seu ineditismo e originalidade, e a busca por contribuições no tema EC como caminho para a sustentabilidade.

Palavras-chave: Lógica institucional da sustentabilidade. Bicicletas compartilhadas. Mobilidade. Fortaleza.

RECHENE, Suzenny Teixeira. **Institutional Logic of Sustainability**: a study of shared bicycles in Fortaleza-CE. 2017. 86 p. Dissertation (Masters in Business Administration) – Graduate Program in Business Administration (PPGA), Universidade de Fortaleza (UNIFOR), Fortaleza, 2017.

Author's profile: Specialist in Organizational Psychology by FACID/IEL (2007). Graduated in Business Administration by Universidade Federal do Piauí (UFPI, 2014). Technologist in Human Resource Management by Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Piauí (IFPI, 2005).

ABSTRACT

Nowadays, the discussion about sustainability has approached several themes. Among them the conciliation between shared economy, urban mobility and environmental, social and economic issues has been highlighted. Through the association of institutional theory and sustainability, using the construct of the Sustainability Institutional Logic, the main goal of this research was: to understand the formation of the Sustainability Institutional Logic in the shared bicycles of the Bicicletar Project in Fortaleza, CE. For this purpose, a qualitative approach was undertaken, through descriptive research on the case studied: the project of shared bicycles in the city of Fortaleza, state of Ceará, Bicicletar. Interviews, documentary research and non-participant observation were used as instruments of data collection. For the analysis we used wordcloud, from the tagxedo application and the content analysis technique to treat the empirical data. The data were collected between September 2016 and January 2017 and made possible to identify, from the sequence of events, institutional entrepreneurship, changes in the structure and practices of sustainability, dimensions of the sustainability institutional logic and the process of forming this logic. It was verified the existence of an organizational field around the project, which has practiced sustainability actions from the social construction of postures led by a change of structure, triggered by a sequence of events conceived by an institutional entrepreneur. These characteristics reinforce the existence of the Sustainability Institutional Logic formation within the shared bicycles case. Despite the wide diffusion of initiatives to use shared vehicles and their strong association as an alternative to sustainability, the LIS construct was little explored in this organizational field. The development of this research qualifies for its novelty and originality, and the search for contributions in the theme shared economy as a path to sustainability

Keywords: Sustainability institutional logic. Shared bikes. Mobility. Fortaleza.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| Figuras | Página |
|---|--------|
| 1 Processo de formação da Lógica Institucional da Sustentabilidade (LIS)..... | 32 |
| 2 Fluxograma metodológico | 37 |
| 3 Nuvem de palavras mais mencionadas durante as entrevistas..... | 66 |

| Quadros | Página |
|---|--------|
| 1 Elementos de análise da Lógica Institucional da Sustentabilidade (LIS)..... | 33 |
| 2 Perfil dos atores das organizações..... | 41 |
| 3 Perfil dos usuários | 42 |
| 4 Relação entre objetivos específicos e instrumentos de coleta de dados..... | 42 |
| 5 Indicadores para análise da dimensão Sequencia de Eventos..... | 47 |
| 6 Papel dos atores organizacionais..... | 50 |
| 7 Dimensões da sustentabilidade imbuídas nas falas dos atores..... | 54 |
| 8 Sequência de eventos..... | 58 |
| 9 Mudança de estrutura..... | 61 |
| 10 Percepção dos usuários das práticas de sustentabilidade..... | 65 |

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|---------|--|
| ACFOR | Autarquia de Regulação, Fiscalização e Controle de Serviços Públicos de Saneamento Ambiental |
| AGEFIS | Agência de Fiscalização de Fortaleza |
| AMC | Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania |
| EC | Economia Compartilhada |
| ETUFOR | Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza |
| IBGE | Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística |
| STI | Sistemas de Trânsito Inteligente |
| LI | Lógica Institucional |
| LIS | Lógica Institucional da Sustentabilidade |
| ONUBR | Nações Unidas no Brasil |
| PAITT | Plano de Ações Imediatas de Trânsito e Transporte |
| PDCI | Plano Diretor Cicloviário Integrado |
| PIB | Produto Interno Bruto |
| PLANMOB | Plano de Mobilidade de Fortaleza |
| SBCs | Sistemas de Bicicletas Compartilhadas |
| SCSP | Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos |
| URBFOR | Autarquia de Urbanismo e Paisagismo de Fortaleza |

SUMÁRIO

| | Página |
|---|-----------|
| 1 INTRODUÇÃO..... | 12 |
| 1.1 Contextualização..... | 12 |
| 1.2 Objetivos | 17 |
| <i>1.2.1 Objetivo geral.....</i> | <i>17</i> |
| <i>1.2.2 Objetivos específicos.....</i> | <i>17</i> |
| 1.3 Justificativa/relevância | 17 |
| 1.4 Estrutura do trabalho..... | 18 |
| 2 REFERENCIAL TEÓRICO | 20 |
| 2.1 Sustentabilidade e desenvolvimento sustentável..... | 20 |
| 2.2 Economia Compartilhada (EC)..... | 22 |
| 2.3 Lógica Institucional da Sustentabilidade (LIS) | 28 |
| 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS | 35 |
| 3.1 Classificação da pesquisa..... | 35 |
| 3.2 O objeto da pesquisa..... | 37 |
| <i>3.2.1 Fortaleza</i> | <i>38</i> |
| <i>3.2.2 Projeto biciletar.....</i> | <i>39</i> |
| 3.3 Sujeitos da pesquisa | 41 |
| 3.4 Coleta de dados | 42 |
| <i>3.4.1 Primeira etapa da coleta de dados.....</i> | <i>43</i> |
| <i>3.4.2 Segunda etapa da coleta de dados.....</i> | <i>44</i> |
| <i>3.4.3 Terceira etapa da coleta de dados.....</i> | <i>45</i> |
| 3.5 Técnicas de análise dos dados..... | 46 |
| 4 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS | 48 |
| 4.1 Constituindo o campo organizacional | 48 |
| 4.2 Ações/evidências de sustentabilidade | 51 |
| 4.3 Formação da LIS | 56 |
| 4.4 Percepção dos usuários | 64 |
| 5 DISCUSSÃO | 68 |
| 6 CONCLUSÃO..... | 70 |
| 6.1 Atendendo ao problema de pesquisa..... | 70 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| 6.2 | Implicações teóricas e práticas | 71 |
| 6.3 | Limitações da pesquisa | 71 |
| 6.4 | Recomendações para pesquisas futuras | 72 |
| | REFERÊNCIAS..... | 73 |
| | APÊNDICE A – CARTA DE APRESENTAÇÃO..... | 81 |
| | APÊNDICE B – PROTOCOLO DE ESTUDO DE CASO..... | 82 |
| | APÊNDICE C – ROTEIRO SEMIESTRUTURADO PARA ESTUDO DE CASO: ATORES DAS ORGANIZAÇÕES | 83 |
| | APÊNDICE D – ROTEIRO SEMIESTRUTURADO PARA ESTUDO DE CASO: USUÁRIOS | 85 |

1 INTRODUÇÃO

As discussões sobre relações e aplicações da sustentabilidade no ambiente organizacional tem tornado-se cada vez mais recorrentes. Contudo, destaca-se como um dos desafios da sustentabilidade a construção de uma lógica capaz de se institucionalizá-la nas organizações (MUNK et al., 2012). Considerando o realce de novos modelos de mercado voltados para a sustentabilidade, como se propõe a Economia Compartilhada (EC) (CHASE, 2015), busca-se adiante explorar as concepções de formação da Lógica Institucional da Sustentabilidade (LIS) (SILVA, 2015; SILVA, FIGUEIREDO, 2016) por meio de uma discussão orientada pela aproximação destes dois construtos.

1.1 Contextualização

Os estudos sobre sustentabilidade têm se disseminado em todos os campos da vida humana, e muitas abordagens têm emergido sobre o tema. A forma de pensar e construir no presente um futuro desejável, considerando seus três pilares centrais: social, econômico e ambiental (ELKINGTON, 1994) tem desafiado a sociedade à medida que envolve interesses opostos (BANERJEE, 2003) e prioridades de cada um (MARZALL, 1999). A complexidade que envolveu o construto da sustentabilidade no decorrer dos anos é compatível com a dinâmica adquirida pelos paradigmas centrados em suas três dimensões: econômica, social e ambiental (CLARO; CLARO; AMÂNCIO, 2008). De fato, “alcançar a sustentabilidade parece ser a nova prioridade de qualquer ação” (MARZALL, 1999, p. 2).

Um dos princípios básicos da sustentabilidade é a permanência, em nível satisfatório, dos recursos necessários para se manter o desenvolvimento do planeta Terra. Dessa forma, o termo “desenvolvimento” tem estabelecido uma conexão direta na relação homem/natureza. Desde a primeira forma de vida encontrada no planeta, a natureza tem alcançado maneiras bem particulares de proporcionar “desenvolvimento” a todo tipo de existência. Contudo, o ecossistema natural, dito como as relações que os seres vivos de uma comunidade estabelecem com os fatores ambientais (FERREIRA, 2004), se mostrou insuficiente ao homem. Devido ao ambiente hostil vivenciado pela humanidade na pré-história, o homem teve que transformar a natureza, no decorrer de sua trajetória, com o intuito de garantir sua sobrevivência, pois suas condições biológicas não eram suficientemente favoráveis para sua sobrevivência no ambiente que ele habitava (SENA et al., 2014).

Essas interferências na natureza garantiram o processo histórico do desenvolvimento da civilização com visão da natureza como estratégia de acumulação de recursos seguindo a visão de Adam Smith, que Freitas et al. (2012, p. 43) denominaram de “saque de nutrientes”. Esta forma de desenvolvimento, marcada pela monetização dos recursos naturais (FREITAS et al., 2012; CARVALHO, 1991), foi elemento primordial para o surgimento das primeiras economias, das quais algumas se consolidaram até hoje, com destaque para as nações do Norte do hemisfério (YUNUS, 2008).

Estas nações criaram uma forma particular de crescimento, o econômico, baseado apenas nos fatores econômicos do desenvolvimento industrial, que se tornaram o alicerce do desenvolvimento desses países, doravante denominado desenvolvimento econômico (CHANG, 2004). As diferentes crises vividas pela humanidade encontraram respostas em mecanismos socioeconômicos baseados na busca do crescimento e o domínio contínuo da natureza, revelando que a busca pelo desenvolvimento econômico está historicamente ligada à exploração dos recursos naturais. Desse modo, as formas comuns de extrativismo praticadas até os dias de hoje não consideram a extinção da fonte ou a velocidade de regeneração dos recursos naturais.

Contudo, emerge uma nova concepção acerca do desenvolvimento econômico resultante do Relatório Nosso Futuro Comum, ou *Brundtland*, apresentado pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento na Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas - ONU em 1987. Passa-se a conceber uma nova configuração do desenvolvimento, assentado na perspectiva do Desenvolvimento Sustentável, baseado na qualidade ambiental a ser preservada para gerações futuras (CMSOM, AMBIENTE, 1987).

Apesar dos estudos sobre sustentabilidade precederem esta data, especialmente a partir dos anos 1940, os debates sobre o tema intensificaram-se no início da década de 1980 (MARZALL, 1999). A autora, destaca, ainda, o termo “ecodesenvolvimento”, cunhado em 1973, que buscava demonstrar uma concepção alternativa à política de desenvolvimento, e é considerado um dos precursores do termo “sustentabilidade”. Ainda que haja divergência acerca de sua gênese e definição (MARZALL, 1999), atualmente em sentido amplo, “sustentabilidade” refere-se a uma nova racionalidade que aponta para um processo de complexização da organização produtiva (FERNANDEZ, 1995).

As novas prerrogativas do desenvolvimento socioeconômico e sustentável e novas políticas industriais, comerciais e tecnológicas, estão sendo apontados como uma saída alternativa e promissora para o futuro de toda sociedade (CHANG, 2004; GANSKY, 2011; YUNUS, 2008). A estratégia de acumulação de recursos (SMITH, 2007) e predominância de uns sobre os outros (FREITAS; NÉLSIS; NUNES, 2011), começa a ceder lugar a novos modelos de negócios. Após a indústria se mostrar superior à agricultura e substituir o processo de troca pela moeda (DE CARVALHO; DE CARVALHO, 2006), os novos valores e necessidades das pessoas da era da informação e da sustentabilidade apontam para a retomada desse processo de colaboração social (ABRAMOVAY, 2015). Isto por que chega ao século XXI, todos os encargos da prosperidade econômica gerada no século passado, exigindo das organizações uma revisão de valores e nova postura diante da exploração desenfreada de recursos naturais não renováveis e problemas sociais como a pobreza (CHANG, 2004).

Essa reconfiguração do processo produtivo, a partir da inserção dos pilares da sustentabilidade nos diversos setores da sociedade, tem obrigado o homem a lidar com uma situação na qual recursos naturais estão acabando e uma mudança nos hábitos de consumo e de se fazer negócio é irremissível (GANSKY, 2011). Este panorama tem evidenciado o vislumbamento de uma forma alternativa de desenvolvimento, além do sistema capitalista e sua tradicional forma de mercado (GANSKY, 2011; RIFKIN, 2016). Surgem portanto, os sistemas colaborativos de mercado, que englobam a EC (CHASE, 2015).

A EC é baseada no consumo colaborativo descrito como a “prática de partilha, empréstimos comerciais, aluguel, e trocas, realizados, principalmente no ciberespaço” (MAURER et al., 2015, p. 68) que incorporam o conceito de proporcionar às pessoas, produtos e serviços sem encargos e despesas de possuí-los a título definitivo (GANSKY, 2011) promovendo negócios que intermedeiam a prestação de serviços ou troca de produtos entre pares a partir de recursos subutilizados (AGUILHAR, 2014). Dito de outra forma, é a possibilidade de um novo formato de mercado, baseado no uso da tecnologia digital, que pretende fazer a economia circular a partir de produtos existentes e/ou recursos já despossuados da natureza, considerando a regeneração dos recursos naturais e a capacidade de absorção dos resíduos do homem pelo planeta, tornando bens mais acessíveis àqueles que não podem ou não querem possuí-los.

Este sistema surge demonstrando que a EC utiliza a inteligência do mercado para promover uma sociedade mais colaborativa e sustentável (HEINRICH, 2013). Ainda, para este autor, a EC tem o potencial de fornecer um novo caminho para a sustentabilidade, a partir de sua prática, seguindo uma percepção de longo prazo do sistema socioeconômico. A lógica de acumulação do capital e modo de uso da natureza cede lugar a um novo conjunto de valores para a sociedade, com uma grande ênfase sociológica, que teria como consequência imediata o respeito ao meio ambiente circundante (MARZALL, 1999) e um desenvolvimento alternativo (ALCÂNTARA, 2005), que passa a considerar importantes aspectos do mercado ponderados anteriormente.

A incorporação de novas práticas de mercado nessa mudança de lógica, tem dado um novo significado no contexto de desenvolvimento da sociedade, ou seja, novas práticas compõem novas variações de resolução de problemas (SOUZA-SILVA; DAVEL, 2007). Posto isto, no contexto da EC e dentro o aparato conceitual do institucionalização organizacional (DIMAGGIO; POWELL, 2007), encontra-se no conceito de “lógicas institucionais” um campo prolífero para a compreensão dos significados atribuídos pela sociedade a essas práticas.

Entende-se por Lógica Institucional (LI) a construção coletiva de um composto de práticas materiais, valores, crenças e regras, que no decorrer do tempo são compartilhadas, produzindo e reproduzindo elementos que significam a realidade social (THORNTON; OCASIO, 1999). Para Alcântara (2005, p. 84) “determinados agentes podem adotar certas posturas de ação, ou alternativas de ação, devido à institucionalização destas, mas não apenas por este motivo”. Nestes casos a LI será responsável pelo material simbólico (SILVA, 2015) e pela identidade coletiva que é socialmente construída constante nessas práticas (THORNTON; OCASIO, 2008).

Assim, “a possibilidade da mudança, enquanto uma alteração de padrões e regras para assegurar conformidades e reduzir riscos e incertezas” (CARVALHO; ANDRADE; MARIZ, 2005, p. 3) da teoria institucional, avança para um senso de organização compartilhada, no reconhecimento de que os atores envolvidos resolverão problemas e tomarão decisões com base em um rol de alternativas disponíveis nas lógicas institucionais vigentes (LOUNSBURY, 2007). Diferentes lógicas podem existir na sociedade, dentre as quais há a proposta daquela voltada à sustentabilidade (SILVA, 2015). Diante disto, articulando as perspectivas da LI e da Sustentabilidade, Silva (2015) e Silva e Figueiredo (2016) propõem a LIS.

Abordada em outros estudos como um construto em si, ou por meio de seus elementos constitutivos como: o ‘empreendedorismo institucional’ (BARATTER et al., 2010) e a ‘prática da sustentabilidade’ (CAVALCANTE; BISPO, 2014), a LIS viceja “um debate sobre como é possível observar e praticar a sustentabilidade enquanto resultado das ações e intenções socialmente construídas” (SILVA; FIGUEIREDO, 2016, p. 1). Conforme corrobora os argumentos de Gansky (2011), que a redução de recursos e o aumento da densidade urbana tem pressionado os tradicionais modelos de negócios a encontrar no uso da tecnologia e redes sociais novas práticas.

Ao se falar em prática, segundo, Cavalcante e Bispo (2014, p. 7) deve-se compreender de que “vai além da noção de rotina, ação individual ou simplesmente o fazer determinada atividade”, é uma ação socialmente sustentada que torna concebível a ordem social (GHERARDI, 2013, p. 108-109). Assim, “a sustentabilidade compreendida como uma prática é um fenômeno que ocorre no cotidiano, de modo particular e situado, envolvendo elementos humanos e não humanos que mutuamente se influenciam na concepção da organização” (CAVALCANTE; BISPO, 2014, p. 9).

Com isso, Silva (2015) considera a sustentabilidade como uma prática organizacional ao demonstrar que as ações que vão além de atitudes repetitivas praticadas em projetos sociais e ambientais, desenvolvimento de investimentos com foco na busca pela sustentabilidade e o conjunto de normas e procedimentos sobre ações de sustentabilidade. Barbieri et al. (2010) destaca, que as organizações têm buscado na inovação uma forma de atender às três dimensões da sustentabilidade, e que este fato, tem institucionalizado uma nova lógica de produção baseada na sustentabilidade.

Diante disto, lembrando o pressuposto da LI quanto à proposta de se buscar identidade coletiva socialmente construída que gera significados à sua realidade (THORNTON; OCASIO, 1999), e considerando que os veículos compartilhados são os exemplos mais proeminentes da EC (HEINRICHS, 2013), busca-se, a partir da implantação das bicicletas compartilhadas, primeiro modelo de veículo compartilhado na cidade de Fortaleza-CE, que se apresenta como um “projeto de sustentabilidade” (BICICLESTAR, 2016), suscitar a discussão acerca da formação da LIS em bicicletas compartilhadas, tornando-se o caso do Projeto Bicicletar objeto deste estudo.

Mediante o exposto, emergiu a seguinte inquietação: **Como ocorre a formação da LIS a partir da implantação das bicicletas compartilhadas na cidade de Fortaleza-CE?** Que se norteará pelos objetivos descritos a seguir.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo geral

Compreender a formação da LIS a partir da implantação das bicicletas compartilhadas na cidade de Fortaleza-CE.

1.2.2 Objetivos específicos

1. mapear os atores que constituem o campo organizacional que circunda o projeto Bicletar de bicicletas compartilhadas em Fortaleza-CE;
2. identificar as ações de sustentabilidade que podem originar LIS a partir das bicicleta compartilhadas;
3. descrever os possíveis processos que originam a LIS nas bicicletas compartilhadas.

1.3 Justificativa/relevância

A grande densidade urbana tem desafiado o desenvolvimento sustentável da sociedade (CHASE, 2015; GANSKY, 2011). Com estimativas da Organização Nações Unidas, de que até 2050 a população chegará em número aproximado de 9,6 bilhões de pessoas e que dois terços desta população viverão nas cidades, busca-se portanto, alternativas viáveis para lidar com as pressões do desenvolvimento sustentável nas cidades (ONUBR, 2015; ONUBR, 2016).

Segundo autores sobre a temática da EC, esta tem se mostrado amplamente favorável na obtenção dos objetivos da sustentabilidade, em especial nas grandes cidades (CHASE, 2015; GANSKY, 2011). Alguns dos pontos chave desta afirmação é que a EC pode lidar com questões críticas ligadas à sustentabilidade como: consumo desenfreado (BOTSMAN; ROGERS, 2011), degradação da natureza (GANSKY, 2011) e mobilidade urbana (CHASE, 2015; COHEN; KIETZMAN, 2014).

A necessidade de novos arranjos sociais, econômicos e ambientais para atender a perspectiva do novo desenvolvimento, o sustentável, que tem provocado mudanças consideráveis nas relações da sociedade. Essas mudanças são responsáveis por configurar as novas práticas, que passam a criar lógicas que se institucionalizam, e apesar das discussões em torno da sustentabilidade se voltarem para uma questão mais ideológica, concebendo-a como um valor social, deve estar incorporada a prática cotidiana (SILVA 2015).

Portanto, a prática da sustentabilidade, defendida por Cavalcante e Bispo (2014, p. 107), como “resultados de ações determinadas de maneira *top down*, sejam por políticas públicas ou mesmo ações gerenciais que visam atender demandas” encontrou no campo do projeto Bicicletar evidências de formação de uma lógica, a LIS, por meio da EC a partir do uso das bicicletas compartilhadas implantadas na cidade de Fortaleza - CE.

Considerando que os estudos e as ações que envolvem a EC apresentam forte relação com a sustentabilidade, com base em Baumgartner (2011), intenciona-se, não apenas apoiar o entendimento da temática da sustentabilidade, mas auxiliar na resolução de seus problemas práticos, investigando se o caso efetiva-se como prática cotidiana da sustentabilidade pelos usuários do projeto bicicletas compartilhadas em Fortaleza-CE. Pretende-se ainda, auxiliar a representatividade das pesquisas com dados empíricos sobre as problemáticas da EC apontadas por Da Silveira et al. (2016) como: compreensão do papel e motivações dos diferentes atores no fenômeno, principalmente identificando os direcionadores relacionados a valores, crenças e sentimentos e tipos de tecnologias que suportam a EC. A pesquisa também se apresenta como proposta de fortalecer a pesquisa na temática da EC no Brasil, já que os sistemas colaborativos que impulsionaram a EC tem origem na Europa e Estados Unidos, de onde se encontra os autores precursores (DA SILVEIRA et al., 2016).

Não se pode deixar de reconhecer que a pesquisa também poderá colaborar com os estudos sobre a mobilidade urbana, já que se propõe investigar uma de suas soluções, os veículos compartilhados, em especial a bicicleta compartilhada, utilizando como objeto o intercâmbio entre os setores público e privado, apontado por Cohen e Kietzman (2014) como um grande *gap* oportuno para pesquisas.

1.4 Estrutura do trabalho

O presente estudo está estruturado em 6 seções, além desta introdução, que propôs uma

explanação da temática de forma geral e apresentou o problema de pesquisa, assim como, os objetivos geral e específicos.

A seção 2 apresenta os principais conceitos e definições acerca da temática e incorpora três subseções. Na primeira, busca-se traçar o percurso histórico da relação homem/natureza e o advento da sustentabilidade. Na segunda subseção, apresenta-se a LI e a formação da LIS. E na terceira, busca-se encontrar um ponto de convergência entre a LI e a sustentabilidade a partir da EC com a iniciativa de utilização de veículos compartilhados.

Na seção 3 descreve-se os procedimentos metodológicos adotados na pesquisa. Essa seção está dividida em 5 subseções. Primeiramente, é apresentada a classificação da pesquisa. Na segunda subseção, discorre-se sobre o objeto estudado. Na terceira, revela-se os sujeitos da pesquisa. A quarta subseção, demonstra-se como se procedeu para a coleta de dados. Na quinta e última subseção, explana-se sobre a técnica de análise de dados utilizada.

A 4ª seção, constitui-se da apresentação dos resultados. Nesta seção encontra-se quatro subseções. A primeira apresenta a constituição do campo organizacional. Na segunda, demonstra-se as ações/evidências de sustentabilidade no uso das bicicletas compartilhadas. A terceira subseção demonstra a formação da LIS nas bicicletas compartilhadas. Segue-se com a quarta subseção indicando a percepção dos usuários.

Apresenta-se na seção 5 as principais discussões oriundas da relação das bases teóricas com os dados da pesquisa. Demonstrando os principais pontos de convergência entre teoria e dados empíricos.

E a seção 6, expõe as considerações finais, composta por quatro subseções. A primeira subseção destaca como foi atendido o problema de pesquisa. Na segunda apresenta-se as implicações teóricas e práticas do estudo, seguida da terceira subseção com as limitações da pesquisa. E na quarta subseção as recomendações para futuras pesquisas.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Para subsidiar este estudo, esta secção é composta pelos principais construtos que darão suporte à compreensão desta pesquisa, quais sejam: sustentabilidade e desenvolvimento sustentável, EC e LIS. Este aporte teórico visa situar o estudo diante das temáticas selecionadas e auxiliar na compreensão dos resultados.

2.1 Sustentabilidade e desenvolvimento sustentável

O meio ambiente sempre forneceu à humanidade os recursos necessários para a manutenção de sua sobrevivência. Contudo, a configuração que a sociedade estabeleceu com a sua evolução no decorrer do tempo inseriu uma visão deste meio ambiente como suplementar, pois até então a natureza era vista apenas como fornecedora de nutrientes para o desenvolvimento da sociedade (FREITAS et al., 2012). Esta perspectiva foi ampliada até os dias atuais, percebendo o homem e suas organizações sociais como o centro das atenções. Criando, assim, os paradigmas entre antropocentrismo e ecocentrismo (SILVA, 2014).

Acompanhando todo processo histórico da humanidade, principalmente desde que as primeiras civilizações se organizaram, tem havido uma percepção de domínio do homem sobre a natureza, e dela apenas como estratégia de acumulação de recursos. Isto é corroborado, desde os argumentos iluministas de John Locke, de que as coisas de valor eram criadas acrescentando-se trabalho à matéria-prima da natureza, e mais tarde reafirmadas pela teoria capitalista de Karl Marx, que viria a consolidar dois grandes comportamentos na vida do ser humano: a prevalência de uns sobre os outros e a exploração da natureza como obtenção de riqueza (RIFKIN, 2016).

Contudo, o meio ambiente tem tomado um lugar central nas discussões relacionadas à sobrevivência das pessoas e das organizações, e se mostrado, ainda, verdadeiramente o único capaz de manter a sobrevivência no planeta, considerando a amplitude e eminência dos impactos causados por grandes catástrofes ambientais. Inaugurado após várias agendas, este debate tem se mostrado cada vez mais prolífero. O reconhecimento, em termos mundiais, de que as riquezas e a sobrevivência da sociedade dependem diretamente dos recursos naturais, foi efetivado após a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, em 1972 (CMSOM; AMBIENTE, 1987), que reconheceu a necessária conservação do meio

ambiente para gerações futuras, sem desprezar o crescimento da sociedade.

A elaboração do Relatório de *Brundtland* iniciou a propagação da noção que se traduzia no comprometimento da geração presente em considerar a qualidade ambiental a ser passada a gerações futuras, principalmente no que diz respeito à preservação do estoque de capital natural, apresentando assim o conceito original de desenvolvimento sustentável, e inserindo o termo “sustentabilidade” no contexto do mundo moderno (CMSOM; AMBIENTE, 1987).

Apesar da humanidade ter encontrado no desenvolvimento econômico, uma forma particular de crescimento (CHANG, 2004), que passou muito tempo sendo a única preocupação dos indivíduos e organizações, passa-se a dividir espaço com outra forma de desenvolvimento, o desenvolvimento sustentável. O desenvolvimento sustentável, neste contexto, propõe que os padrões de consumo e de relacionamento levem em consideração a conservação do meio ambiente e a melhora na qualidade de vida, aspectos essenciais para a continuidade da qualidade de vida humana (SENA et al., 2014). E isso tem desafiado as organizações.

Elkington (1994), ao voltar as discussões para as organizações, introduziu o tripé da sustentabilidade. Para o autor, as organizações, principalmente as empresariais, deveriam preocupar-se não só com a prosperidade econômica, mas também, com a qualidade ambiental e justiça social, instalando dessa forma, as três dimensões da sustentabilidade: econômica, social e ambiental. Entretanto, para alguns autores esta conciliação não é possível (VIZEU et al., 2012). Segundo o autor, existem contradições não resolvidas em torno do conceito de desenvolvimento sustentável e que é preciso se fazer reflexões profundas sobre a ideia de sustentabilidade, assim como já realizadas com outros conceitos como o capitalismo e globalização. Mas, conforme o próprio Elkington (2014), defende atualmente, é necessário uma visão mais abrangente, que transcenda os três pilares.

Assim, a sustentabilidade se efetiva como desafio das organizações do século XXI, “na medida em que a destruição econômica e da natureza se intensificam” (VIZEU et al., 2012, p. 583). E é apontada como a solução para diferentes problemas ambientais que afetam tanto a questão econômica como social da vida humana (SILVA, 2014).

Nesse sentido, considera-se os argumentos de Silva (2015), de que é necessário, sim, considerar as diversas perspectivas e a pluralidade do conceito, mas que também pode-se compreender a sustentabilidade como uma alternativa e um valor, e sendo um valor deveria

ser incorporada à prática cotidiana. Assim, de acordo com o papel central das organizações no desenvolvimento da sociedade, passa-se a reconhecer que novos hábitos, comportamentos e práticas devem ser considerados por elas para manter o desenvolvimento sustentável, e a sustentabilidade passa a ser compreendida como base para esta mudança (SILVA, 2015).

Para adequar-se a este novo contexto, as organizações estão buscando inserir em seu cotidiano novas práticas que visam atender a necessidade mudança das bases do sistema econômico tradicional de exploração da natureza e consumo. Para Elkington (2014) é necessária um novo formato de economia, que seja harmoniosa com a coletividade.

Partindo das problemáticas de que a sustentabilidade desenvolvimentista, aquela que busca atender apenas o pilar econômico, é um mecanismo ideológico a serviço do capitalismo (VIZEU et al., 2012) e que é necessário um desenvolvimento alternativo, e não uma alternativa de desenvolvimento capitalista (ANCANTARA, 2005), busca-se no exame da EC, que se apresenta como características suficientes para lidar com as dimensões da sustentabilidade (BOTSCHAN; ROGERS, 2011; GASKY, 2011; RIFKIN, 2016), encontrar práticas suficientes de sustentabilidade para justificar esta associação, já que para isto são prerrogativas o limite de consumo aliado ao crescimento econômico da organização (SHRIVASTAVA, 1995) proposta central da EC.

2.2 Economia Compartilhada (EC)

As mudanças ocorridas no contexto da sociedade tem influenciado significativamente o desenvolvimento dos mercados. Conforme a seção anterior, uma preocupação após o Relatório de *Brundtland* (CMSOM, AMBIENTE, 1987), foi a inserção neste contexto da necessidade de se ocupar de um “desenvolvimento sustentável”.

O desenvolvimento sustentável, propõe a revisão dos padrões de consumo e de relacionamento levando em consideração a conservação do meio ambiente e a melhora na qualidade de vida (SENA et al., 2014). Desde então, as organizações têm buscado propostas promissoras para atender aos requisitos desses padrões.

No século XX, a expansão da indústria em número, áreas de atuação e variedade de produtos, causou também uma revolução do consumo, eleito como centro de todo o sistema capitalista (SANTOS, 2014), compreendendo como sistema tradicional de mercado.

Especialmente a partir de 1920, iniciou o processo do consumo de massa, que em 1950 daria origem ao hiperconsumo, ou seja, a economia do consumo implacável (BOTSMAN; ROGERS, 2011).

Seguindo os novos formatos, teve-se ainda o advento do consumo por meio da obsolescência programada, introduzido diante da crise de 1929 nos Estados Unidos, com o objetivo de fazer a economia voltar a circular (LÓPEZ, 2012). Os impactos desses processos de consumo são cada vez mais irreparáveis e estão atingindo cada vez mais pessoas. De fato, o planeta Terra não suportaria a uma nova revolução nesses moldes de consumo (ROMEIRO, 2012).

A tecnologia que até então era responsável pelos grandes impactos da indústria, passa a absorver novas necessidades do mercado e demonstra grande potencial de criação de um novo paradigma da economia (RIFKIN, 2016), portanto, tem tornado-se aliada do novo desenvolvimento (YUNUS, 2008), o desenvolvimento sustentável. O uso intensivo da informática tem propiciado o surgimento de novos ramos de indústrias, tais como: indústrias de computadores e *softwares*, robótica e biotecnologia, química fina, e telecomunicações (RIFKIN, 2016; SANTOS, 2014) que podem propiciar novas formas de mercado e relações socioeconômicas.

Schumpeter (1988) já afirmava que o aparato produtivo deve se modificar de acordo com o surgimento das novas necessidades dos consumidores, com a introdução de um novo bem, um novo método de produção, um novo mercado, uma nova fonte de matérias primas ou bens semifaturados ou uma nova organização na conjuntura das organizações. Estes fatos são facilmente identificados no contexto da sociedade do século XXI. Corroborando, Barbieri et al. (2010) destaca que esse movimento social exige a substituição de clássicos meios e práticas por outras que caracterizam o novo movimento, deve existir um tipo de inovação que contribua para o desenvolvimento sustentável.

Os negócios tradicionais têm sofrido quatro grandes pressões, que se tornaram tendências de novos modelos de negócios baseados no uso de tecnologias e redes sociais, são elas: suscetibilidade de marcas e modelos antigos criado pelos períodos de recessão; mudança de valores dos clientes; aumento dos riscos e alto custo dos negócios à moda antiga vulneráveis às mudanças climáticas e recursos reduzidos; e aumento da densidade urbana (GANSKY, 2011). Segundo a autora, a forte tendência de proliferação dos negócios

colaborativos pode ameaçar a tradicional forma de mercado, já que estes tem se mostrado eficientes em relação à essas pressões.

A necessidade de se construir diferentes relações de produção converge com a proposta da eminência de “um novo modo de produção superior ao capitalismo” (FREITAS; NÉLSIS; NUNES, 2012, p. 47). Rifkin (2016, p. 13), afirma que “o capitalismo está dando à luz uma descendência”, chamada de Economia de Compartilhamento ou Economia Colaborativa. Este panorama que envolve um novo papel dos consumidores e organizações, sustentabilidade, novos formatos de mercado, tecnologia e motivações para novos relacionamentos socioeconômicos tem evidenciado o surgimento dos sistemas de consumo colaborativos (BELK, 2010; BOTSMAN; ROGERS, 2011; CHASE; 2015; GANSKY, 2011, ORNELLAS, 2013).

Também compreendidos como: *Sharing* (BELK, 2010), economia colaborativa (BOTSMAN; ROGERS, 2011), *Peers Inc*, EC (CHASE, 2015), *mesh* (GANSKY, 2011), economia híbrida (ABRAMOVAY, 2015), consumo colaborativo (BELK, 2013; BOTSMAN; ROGERS, 2011; HEINRICHS, 2013), dentre outros formatos de empreendimentos e relacionamentos que podem assumir outras denominações, incorporam o conceito de proporcionar às pessoas, produtos e serviços sem encargos e despesas de possuí-los a título definitivo (GANSKY, 2011) promovendo negócios que intermedeiam a prestação de serviços ou troca de produtos entre pares a partir de recursos subutilizados (AGUILHAR, 2014). Pode-se inferir, portanto, que é a possibilidade de um novo formato de mercado, baseado no uso da tecnologia digital, que pretende fazer a economia circular a partir dos recursos já desapossados da natureza e produtos existentes, considerando a regeneração dos recursos naturais e a capacidade de absorção dos resíduos do homem pelo planeta, além de tornar bens mais acessíveis àqueles que não podem ou não querem possuí-los.

Para Belk (2010) a *internet* é a grande responsável pelo fenômeno do consumo colaborativo, apesar de o compartilhamento datar da origem da civilização. Apesar de existir várias formas de compartilhamento como o *crowdsourcing*, *crowdfunding*, *crowdlearning*, *crowdsurfing*, *coworking* (MAURER et al., 2015), Belk (2014) considera apenas como consumo colaborativo os compartilhamentos que envolvam algum tipo de compensação. Argumentos que se consideram promissores para se compreender o consumo colaborativo como apenas uma parte dos formatos de empreendimentos que compõem a EC.

Botsman e Rogers (2011) reconhecem a distinção entre os formatos de consumo tradicional e da EC, e afirma que novas formas de “consumo” criam a nova “economia” que denomina de “o que é meu é seu”, que culmina na compreensão de que o consumo colaborativo está abarcado pela Economia Colaborativa ou EC. Assim, apesar da construção dos dois temas – consumo e economia – estarem aproximadas, muitos autores já os tratam como construtos diferentes conforme apresentado no estudo bibliométrico de Da Silveira et al. (2016) que mapeou 44 trabalhos, em 6 bases de dados em língua inglesa. Dessa forma, entende-se como consumo colaborativo uma forma de atender às necessidades e desejos de um indivíduo com pouco ônus e de uma forma mais sustentável (BOTSMAN; ROGERS, 2015). Já a EC pode ser considerada um sistema socioeconômico construído e torno do compartilhamento, abrangendo a criação, produção, distribuição, o comércio e consumo compartilhado de bens e serviços pelos indivíduos e organizações (GANSKY, 2011) que repensa o papel dos consumidores, dos produtores e até dos direitos de propriedade (CHASE, 2015). Em síntese, um consumo colaborativo está dentro de uma economia de compartilhamento (GIRARDI; BOSQUETTI, 2016).

Compreende-se como importantes prerrogativas deste novo sistema econômico que promete ameaçar pela primeira vez, desde o século XIX, o sistema econômico tradicional (CHASE, 2015; GANSKY, 2011; RIFKIN, 2016): a utilização mais sustentável dos recursos ociosos e subutilizados e a auto governança por meio de instituições da sociedade civil (AGUILHAR, 2014); o intercâmbio descentralizado levando a reduções de custos, a modelos de precificação alternativos e à capacidade de alavancagem de conhecimento do mercado como um processo de inovação do tipo tentativa-erro (ALLEN; BERG, 2014) e a diminuição de barreiras financeiras para iniciar um novo negócio (GANSKY, 2011).

Para Rifkin (2016) a geração mais jovem está em busca do custo marginal próximo do zero, ou seja, com a internet e as redes cada vez mais fortes, as pessoas estão compartilhando, não só o automóvel, principal símbolo de *status* do sistema capitalista, como casas, roupas, brinquedos, ferramentas e até mesmo habilidades. O que antes era consequência das políticas de mercado, neste novo paradigma, o comportamento dos consumidores tem sido um dos principais parâmetros para alterações na forma com que a economia vem se desenvolvendo.

Por outro lado, há também alguns desafios e ameaças a serem enfrentados, tais como afirmam, Aguilhar (2014) e Gansky (2011):

- a) a regulamentação das atividades envolvidas com as nuances da economia colaborativa;
- b) é baseada na confiança, principalmente no que diz respeito à segurança (a reputação é importante elemento para o sucesso de um empreendimento colaborativo);
- c) infraestrutura de tecnologias e acesso à elas;
- d) barreiras impostas pelo mercado tradicional, que alega competição ilegal;
- e) adoção de um modelo propício ao desemprego.

O ano de 2008 marcou o surgimento de um grande número de empreendimentos colaborativos nos Estados Unidos. Grande parte deste crescimento foi atribuído à crise deflagrada do mesmo ano (AGUILHAR, 2014; ALLEN; BERG, 2014; GANSKY, 2011). Isso demonstra que a EC e colaborativa encontra importantes oportunidades de crescimento quando os tradicionais mercados não estão dando uma resposta satisfatória à expectativa de crescimento. Estudos também apontam um grande interesse de países europeus em torno do mercado de compartilhamento (DA SILVEIRA et al., 2016).

Assim como a primeira e a segunda revolução industrial revolucionaram a forma de consumo (SANTOS, 2014), a chamada terceira revolução industrial, apoiada na tecnologia da informação, tem proporcionado o surgimento de novos modelos de produção baseados na comunidade, colaboração e auto-organização (MAGALHÃES; QUEIROZ, 2014). Os modelos tradicionais de negócio onde o consumidor é passivo, cede lugar ao modelo de interação no qual o indivíduo passa a ser ativo. Essa livre relação institucionaliza a colaboração, a ligação organizacional e a produção em parceira (WEBBER, 1994).

O excedente urbano criado como efeito da industrialização, que inquietou muitos países (SHIRKY, 2011), desde então pode ter encontrado neste formato de economia a chave para lidar com grandes densidades populacionais (GANSKY, 2011). Conforme corrobora Chase (2015, p. 78), a EC tem o poder de melhorar a qualidade de vida em megacidades “e satisfazer as necessidades dos mais de 7 bilhões de pessoas que hoje vivem no planeta”, a exemplo da BlaBlaCar, que possibilita às pessoas a venda de assentos vazios em seus carros para outras pessoas que desejam fazer o mesmo trajeto. Em médio e longo prazo, isso pode significar uma considerável redução de veículos nas vias e rodovias, traduzindo-se em significativos ganhos para a sociedade como menor necessidade de construção vagas, desafogamento do trânsito e, principalmente, menor impacto da emissão de CO₂ (CHASE, 2015). A autora destaca três componentes da transformação do mercado tradicional para a economia Peers Inc (formato da

EC), quais sejam: capacidade excedente, plataformas e *peers* e os destaca como caminho para sobreviver às mudanças climáticas, escassez de recursos e crescimento populacional explosivo.

A prática da EC tem demonstrado utilizar a inteligência do mercado para promover uma sociedade mais colaborativa e sustentável (HEINRICHS, 2013). O Autor reforça que a EC tem o potencial de fornecer um novo caminho para a sustentabilidade, a partir da percepção a longo prazo do nosso sistema socioeconômico e ressalta que um dos exemplos mais proeminentes são em relação aos carros e bicicletas compartilhadas.

No Brasil, a literatura sobre o construto da EC ainda é incipiente. Contudo, observa-se que os estudos no país que envolvem a EC e colaborativa são recentes e envolvem o campo dos veículos compartilhados (GIRARDI; BOSQUETTI, 2016; MENEZES, 2016; ORNELLAS, 2013; PIZZOL, 2015). Desafiando o pensamento tradicional de como os recursos devem ser consumidos, está surgindo uma nova geração de consumidores engajados em transformar a relação das pessoas com os automóveis, optando pelo acesso à posse, é o chamado *Carsharing* ou compartilhamento de veículos (GIRARDI; BOSQUETTI, 2016).

Os veículos compartilhados, em especial os carros, se diferem dos tradicionais negócios de aluguel de automóveis, por apresentar uma maior facilidade de pontos de retirada e devolução e encurtam o tempo de transação e o custo para próximo de zero (CHASE, 2015; GANSKY, 2011). Os veículos compartilhados também se caracterizam por proporcionarem ao usuário uma liberdade maior quanto ao tempo que utilizarão o veículo (CHASE, 2015). Barrios (2012) também destaca que um empreendimento de compartilhamento de veículos apresenta-se como um programa de membros, os quais possuem permissão para utilizar um carro, de uma determinada frota, por um período de tempo curto. Além de outras modalidades de locomoção os veículos compartilhados apresentam-se como importante atributo da sustentabilidade por minimizar os impactos dos efeitos das frotas de veículos emissores de dióxido de carbono e minimizar os custos de transporte.

Já no caso das bicicletas compartilhadas, buscam atender a grandes pressões da sociedade moderna em torno da mobilidade urbana das grandes metrópoles, principalmente por terem sido assumidas como símbolo do desenvolvimento sustentável no esquema dos transportes urbanos (CADENA et al., 2014). As bicicletas compartilhadas também tem integrado a iniciativa pública e privada em torno dos modais da mobilidade urbana. Com uma

representação forte da sustentabilidade incorporada nessa forma de compartilhamento, muitas empresas tem se interessado em parcerias com o setor público para promoverem o uso dessas bicicletas e conseqüentemente sua imagem no mercado (CADENA et al., 2014).

Considerando que os formatos de veículos compartilhados ainda pode ser apontado como incipiente no Brasil, este campo se mostra propício para o desenvolvimento de estudos que melhor demonstre como está ocorrendo o processo assimilação e aceitação, ou não, deste tipo de compartilhamento pelos atores envolvidos, o qual encontra-se na Teoria Institucional aporte para o desenvolvimento de um estudo. Em complemento, conforme o forte apelo em torno da promoção da sustentabilidade por meio destes veículos encontra-se no construto da LIS a abordagem mais adequada para o tema.

2.3 Lógica Institucional da Sustentabilidade (LIS)

Como suporte para este estudo, busca-se nas abordagens da Teoria Institucional, considerando sua proeminência destacada em estudos como de De Moraes, Da Silva Oliveira e De Sousa (2014) e Guarido Filho, Machado-da-Silva e Gonçalves (2009), a partir da concepção de LI aporte necessário para sustentar a perspectiva aqui selecionada de formação de uma lógica relativa à sustentabilidade conforme Silva (2015). Corroborando, De Moraes, Da Silva Oliveira e De Souza (2014), consideram relevante a convergência do construto da sustentabilidade com os conceitos da Teoria Institucionais. Assim, a perspectiva institucional permite reconhecer diferentes racionalidades no espaço organizacional e considerar como objeto de análise organizacional os valores compartilhados no ambiente, proporcionando obter respostas que as abordagens tradicionais não permitiriam (CARVALHO; VIEIRA; LOPES, 1999).

Diante das constantes mudanças e incertezas imbuídas nas questões da sustentabilidade, a perspectiva institucional pode fornecer uma lente capaz de observar “a possibilidade da mudança, enquanto uma alteração de padrões e regras para assegurar conformidades e reduzir riscos e incertezas” (CARVALHO; ANDRADE; MARIZ, 2005, p. 3). Com um movimento iniciado na década de 70, o prisma institucional teve como precursores economistas e sociólogos que aprofundaram e solidificaram sua teórica (CARVALHO; VIEIRA; LOPES, 1999). Carvalho et al. (1999) aprofundaram as três orientações da institucionalização: econômica, política e sociológica, bem como seus enfoques: regulador, normativo e cognitivo

e destacaram a importante contribuição da teoria nos aspectos ligados ao ambiente.

Reconhecer o ambiente é uma das principais contribuições da escola institucional, centrando suas interpretações sobre a realidade organizacional na legitimidade e isomorfismo para facilitar a sobrevivência das organizações (CARVALHO; VIEIRA; LOPES, 1999). Na contramão dos que postulavam a diversidade organizacional, DiMaggio e Powell (2007) dedicaram-se ao reconhecimento da emergência dos modelos organizacionais dominantes e da contingência de homogeneização organizacional. Para os autores, o ambiente é o campo organizacional constituído de organizações de uma área reconhecida de vida institucional, considerando a totalidade dos atores relevantes, que se estruturam e levam a se tornar semelhantes umas às outras a partir de mudança de metas ou desenvolvimento de novas práticas.

Nessa perspectiva a “prática” tem se apresentado como um dos elementos centrais responsáveis pela institucionalização nas organizações (MEYER; ROWAN, 1977), visto que está situada em um contexto histórico, social e cultural delas (NICOLINI et al., 2003). Contudo, destaca-se uma preocupação em torno da perda do poder crítico quando a “prática” é considerada apenas “o que as pessoas fazem”, restringindo seu sentido à rotina (GHERARDI, 2013). Convém salientar, portanto, que a concepção adotada neste trabalho é de que “as práticas não são apenas padrões recorrentes de ação (nível de produção), mas também padrões recorrentes de ação socialmente sustentada (produção e reprodução)” (GHERARDI, p. 108-109, 2013). A prática é responsável pela legitimidade de um determinado campo (DE MORAIS; DA SILVA OLIVEIRA; DE SOUSA; 2014).

Carvalho, Vieira e Lopes (1999, p. 9), ressaltaram em seu estudo, os elementos cognitivos da perspectiva institucional considerando “os indivíduos e as organizações como realidades socialmente construídas, com distintas capacidades e meios para a ação, e objetivos que variam de acordo com seu contexto institucional”. Enfatizam também, a identificação e a formação de novas práticas organizacionais empreendidas a partir de um conjunto de valores considerados fundamentais em um determinado contexto. Estes aspectos da Teoria Institucional, sustentam a LI que alicerçará esta pesquisa.

A LI é uma abordagem que considera tanto o material quanto o simbólico em sua análise, é uma abordagem que busca compreender como aspectos culturais influenciam a mudança organizacional (SILVA, 2015). O processo de mudança nas organizações, resultam

em uma LI representada pela “legitimidade dada por diferentes atores a um mesmo conjunto de estruturas e símbolos efetivados” (SILVA, 2015, p. 47). A lógica é compreendida pelos antigos filósofos como um instrumento que observa a forma com que foi constituído um raciocínio, fornecendo conhecimento de algo a partir de outro (CHAUY, 2014). Assim, na LI a construção desta lógica se dá por meio de uma identidade socialmente construída que gera significado à sua realidade (THORNTON; OCASIO, 2008).

Para Thornton (2002), segmentos da sociedade como: família, Estado, corporações, dentre outras, proporcionam um variado conjunto de lógicas, responsáveis pelos conflitos ou conformidades institucionais, considerando que essas lógicas podem divergir ou se complementarem. Assim, a LI pode ser compreendida como uma “meta-teoria” capaz de integrar os níveis individual, organizacional e institucional (THORNTON et al., 2012). As lógicas institucionais, nesse sentido, compreendem quadros de referência ou “conjuntos de práticas materiais e construções simbólicas que constituem os princípios organizativos de uma ordem institucional” (FRIEDLAND; ALFORD, 1991, p. 248 apud SILVA, 2015), sendo definida por Thornton e Ocasio (1999, p. 804) como: “[...] padrões históricos de práticas materiais, suposição, valores, crenças, e regras, socialmente construídas, para que indivíduos produzam e reproduzam seus materiais de subsistência, organizem o tempo e o espaço, e gerem significado para sua realidade social”.

A LI foi introduzida nas discussões por Friedland e Alford (1991), que postulavam que mesmo que as organizações possuam uma relação diversa e antagônica, devem ser concebidas como mutuamente dependentes, não podendo ser analisadas de forma isolada umas das outras, reforçando a importância da ideia de campo para os estudos das lógicas institucionais. Para fins deste estudo admite-se o campo como um conjunto de organizações que compartilham sistemas de significados comuns e que interagem mais frequentemente entre si do que com atores de fora do campo (MACHADO-DA-SILVA; COSER, 2009). Em complemento considera-se que o campo é composto por vários atores sociais em relação a determinada finalidade (SILVA, 2015). Desse modo, a “lógica pode ser compartilhada de acordo com o campo organizacional formado” (SILVA, 2015, p. 50).

Para auxiliar na compreensão da LI é necessário considerar importantes características que são apontadas como centrais para a formação de uma LI. Essa formação é compreendida como ação de constituir um todo a partir de partes, ou promover um corpus por meio de seus atributos. Desse modo, considera-se características essenciais à formação da LI: o sistema

econômico, as fontes de identidade, as fontes de legitimidade, as fontes de autoridade, as bases da missão, as bases da atenção, as bases da estratégia, a lógica de investimento, os mecanismos de governança, o empreendedorismo institucional, a sequência de eventos e a mudança de estrutura (THORTON; JONES, KURY, 2005; THORTON; OCASIO, 1999).

Essas características são tomadas por Silva (2015) e Silva e Figueiredo (2016) como base para a concepção da LIS. No entanto, estes autores postulam que para se discutir este construto torna-se central o exame de apenas três destas características: empreendedorismo institucional, mudança de estrutura e sequência de eventos, e incluem a dimensão da “prática da sustentabilidade” como suporte analítico necessário à construção de uma LIS.

Admite-se portanto, que os empreendedores institucionais são considerados, pois podem estimular novos caminhos no setor em que atuam para introduzir novas práticas que não eram previamente consideradas (THORNTON; JONES; KURY, 2005). Os empreendedores institucionais são indivíduos ou organizações que norteiam o processo de mudança, seja como ponto de partida ou em meio às modificações (SILVA, 2015), tendo um papel fundamental para o desenvolvimento de uma lógica institucional, neste caso a LIS, ao passo que as organizações vão agindo em resposta à pressões para o desenvolvimento sustentável (DE MORAIS; DA SILVA OLIVEIRA; DE SOUSA, 2014), nas quais surgem atores ou grupos de atores que inserem práticas de sustentabilidade, e que podem ser visualizados como empreendedores institucionais.

Em adição, Silva (2015) e Silva e Figueiredo (2016), afirmam que a mudança de estrutura relaciona-se com a mudança de regras individuais e estruturas organizacionais, como ocorre nas fusões e aquisições de empresas, nas quais os atores são forçados, mesmo de diferentes culturas a associarem-se promovendo uma mudança de LI (KANTER, 2011). Esta característica apontada como elemento de análise apresentada a seguir, inclui a necessária compreensão das questões ligadas à estrutura formal e informal que envolvem o campo.

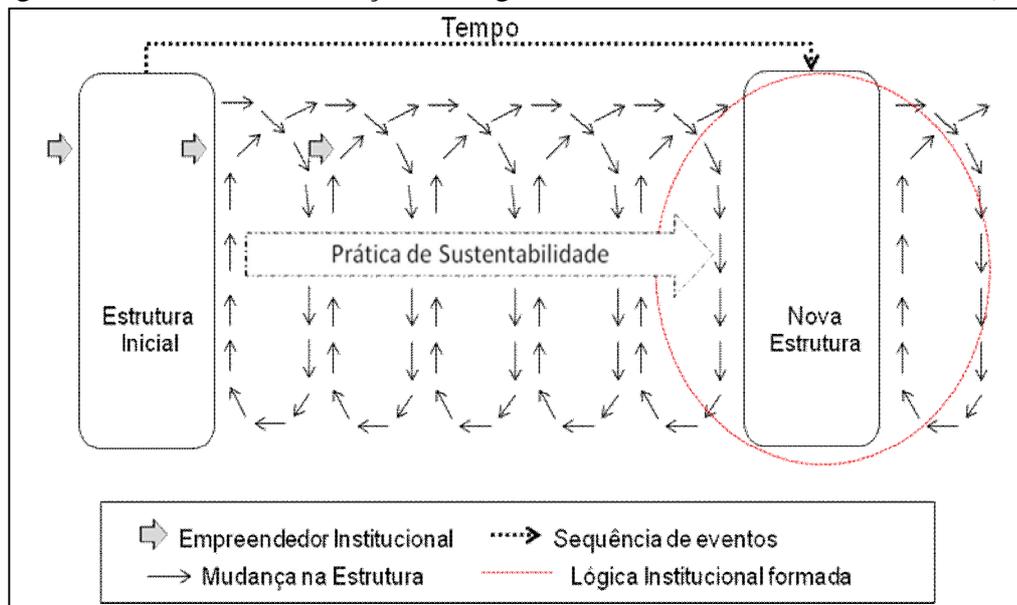
Concebe-se também no construto da LIS a sequencia de eventos, visto que produz novos eventos e fortalece a lógica formada (THORNTON; JONES; KURY, 2005). Esta “formação da lógica se dá por um conjunto de eventos, os quais precisam estar concatenados e possuir mútuas influências e relações” (SILVA, 2015, p. 51). Em complemento o autor destaca que sequência de eventos permite analisar o fluxo de poder, de práticas e rotinas para a formação da LI com base em um recorte temporal.

É possível observar que ao longo do tempo, a partir de uma sequência de eventos, a prática de sustentabilidade é inserida ao processo de mudança de estrutura, o qual tem influência dos/nos eventos ocorridos e do(s) empreendedor(es) institucional(is) como forma de gerar a promoção da lógica, sua estabilização - por meio da legitimidade -, e então contínuo processo de recursividade sem estagnação, uma vez que os eventos vão estar sempre ocorrendo e influenciando na estrutura. (SILVA, 2015, p. 93).

De Moraes, Da Silva Oliveira e De Sousa (p. 94, 2014), “considerando o desenvolvimento sustentável como um conjunto de práticas que direciona as empresas no caminho de uma nova formatação institucional”, afirmam, que as práticas de sustentabilidade se formam e se consolidam devido à necessidade de responder às pressões da sociedade, do governo e da concorrência. Assim, sustentabilidade integra o campo da LI, a partir do seu reconhecimento como prática sociomaterial cotidiana que não é prescritiva, que surge, se perpetua e modifica-se nas interações cotidianas entre humanos e não humanos (CARVALHO; BISPO, 2014).

A “sustentabilidade surge e ressurgue, recursivamente, enquanto resultado das ações e intenções socialmente construídas por agentes sociais” (SILVA; FIGUEIREDO, 2016, p. 10). Encontra-se na figura 1, a representação da construção das práticas de sustentabilidade que formam uma lógica, que pode ser denominada de LIS.

Figura 1 – Processo de formação da Lógica Institucional da Sustentabilidade (LIS)



Fonte: Silva (2015).

Assim, temos a definição da LIS como sendo:

o reflexo de ações desenvolvidas e institucionalizadas por organizações que integram um dado campo organizacional, no que se refere à sustentabilidade. Essas ações são desenvolvidas primeiro no âmbito das práticas dos agentes que compõem essas organizações. É no micro contexto das práticas, que se desenvolvem com o apoio do macro contexto da estrutura, que a LI surge, se consolida e passa a orientar as novas práticas dos agentes e as novas ações das organizações que integram o campo. (SILVA; FIGUEIREDO, 2016, p. 13).

Corroborando, Cavalcante e Bispo (2014), ao considerar a sustentabilidade como prática sociomaterial, pode-se contribuir para uma compreensão de como ela se constrói se perpetua e se modifica, gerando novas formas de pensar a educação sustentável, superando a centralização nos aspectos apenas ambientais, econômicos ou sociais, compreendendo o mundo como resultado das ações e interações entre humanos e não humanos.

Diante disto, com vistas a melhor se adequar à análise da formação da LIS em bicicletas compartilhadas, os elementos de análise para esta pesquisa foram adaptados de Silva (2015). Considerou-se que as macro e micro práticas das dimensões: Sequência de Eventos, Empreendedor Institucional e Práticas de Sustentabilidade, propostas pelo autor, atendem aos objetivos da pesquisa, visto que os elementos de análise também são percebidos na EC, conforme Botsman e Rogers (2011), Chase (2015) e Gasky (2011). Contudo, na dimensão: Mudança de Estrutura adotou-se apenas a macro prática de gestão e a microprática modelo de negócio, utilizando como elemento de análise apenas a capacidade de reposicionar ações e estratégia (RIFKIN, 2016). Foi necessário inserir duas macropráticas nesta dimensão: Tecnologia e Tipos de Estrutura, buscando analisar as micropráticas de tipos de tecnologia e Relações Formais e Informais, respectivamente. Para uma melhor visualização foi elaborado o Quadro 1.

Quadro 1 – Elementos de análise da Lógica Institucional da Sustentabilidade (LIS)

| Dimensões | Macro Prática | Micro Prática | Elementos de Análise |
|---------------------------------|------------------------------|--|---|
| Sequência de Eventos. | Tempo, espaço e importância. | <ul style="list-style-type: none"> - Frequência e probabilidade do evento. - Impacto, abrangência e duração do evento. | <ul style="list-style-type: none"> - Principais eventos de incentivo à mudança. - Continuidade e impacto do(s) evento(s). - Identificação do local do(s) evento(s). - Criação de diagnósticos ou previsões. |
| | Pressões externas. | <ul style="list-style-type: none"> - Pressões e incentivos. | <ul style="list-style-type: none"> - Existência de pressões e incentivos externos. - Ações de comportamento pró-ativo. |
| Empreendedorismo Institucional. | Empreendedor Institucional. | <ul style="list-style-type: none"> - Personagem em prol da mudança. | <ul style="list-style-type: none"> - Incentivos internos para a mudança. - Responsáveis e motivadores para mudança. |

Quadro 1 – Elementos de análise da Lógica Institucional da Sustentabilidade (LIS)

| Dimensões | Macro Prática | Micro Prática | Elementos de Análise |
|------------------------------|----------------------|---|--|
| Mudança de Estrutura. | Tecnologia. | - Tipos de tecnologia. | - Adaptação ao uso de tecnologias. |
| | Tipos de Estrutura. | - Relações Formais. - Relações Informais. | - Aceitação. - Processo de tomada de decisão. |
| | Gestão | - Estratégias adotadas | - Definição de estratégias de gestão |
| Práticas de Sustentabilidade | Aprendizagem. | - Rotina. - Interação. | - Comprometimento organizacional. - Criação de rotinas e procedimentos. - Difusão da sustentabilidade. - Comunicação com os stakeholders. |
| | Performance. | - Performance Social. - Performance Ambiental. - Performance Econômica. | - Critérios sociais de avaliação de resultados. - Critérios ambientais de avaliação de resultados. - Critérios econômicos de avaliação de resultados. - Ações praticadas e definidas como sustentáveis. |

Fonte: Adaptado pela autora (2017) a partir de Silva (2015).

Assim, no panorama mundial tem-se observado um processo de tornar toda prática sustentável, ou seja, com a formação de novas bases organizacionais tem se buscado inserir em vários campos organizacionais práticas de sustentabilidade que podem ou não resultar em uma lógica. Diante disto, busca-se contribuir com os estudos sobre LI, compreendendo a formação da LIS em um projeto de bicicletas compartilhadas na cidade de Fortaleza-CE, no qual está fortemente imbuído em seu escopo a intenção da promoção das práticas de sustentabilidade.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Como parte essencial deste trabalho, os procedimentos metodológicos buscam construir, conforme Lincoln e Guba (2006) uma investigação social capaz de produzir conhecimento a partir da compreensão das práticas. Dessa forma, a análise da LIS em bicicletas compartilhadas, a partir da questão norteadora: **Como ocorre a formação da LIS a partir da implantação das bicicletas compartilhadas na cidade de Fortaleza-CE?**, por meio de dados empíricos, encontra-se alinhada com a perspectiva de subsidiar e fortalecer o debate sobre como a sustentabilidade vem sendo praticada em caso da EC. A seção está dividida em 5 subseções. Segue-se, portanto, as etapas deste processo.

3.1 Classificação da pesquisa

Foi utilizada a pesquisa de natureza qualitativa valendo-se do pressuposto de que “a ação humana é intencional e reflexiva, cujo significado é apreendido a partir das razões e motivos dos atores sociais inseridos no contexto da ocorrência do fenômeno” (FRASER; GONDIM, 2004). A pesquisa qualitativa, dentro das ciências sociais, permitiu um entendimento das atividades sociais e humanas a partir da reflexão de suas percepções (COLLIS; HUSSEY, 2005) e também possibilitou a utilização dos dados que ocorrem naturalmente e que não estão disponíveis em qualquer lugar (SILVERMAN, 2009). A opção pelo uso da pesquisa qualitativa é reforçado pelo estudo bibliométrico de Da Silveira et al. (2016) que identificou que esta abordagem torna-se apropriada ao estudo da EC, tendo em vista que a temática pode ser considerada pouco madura, segundo dados do estudo.

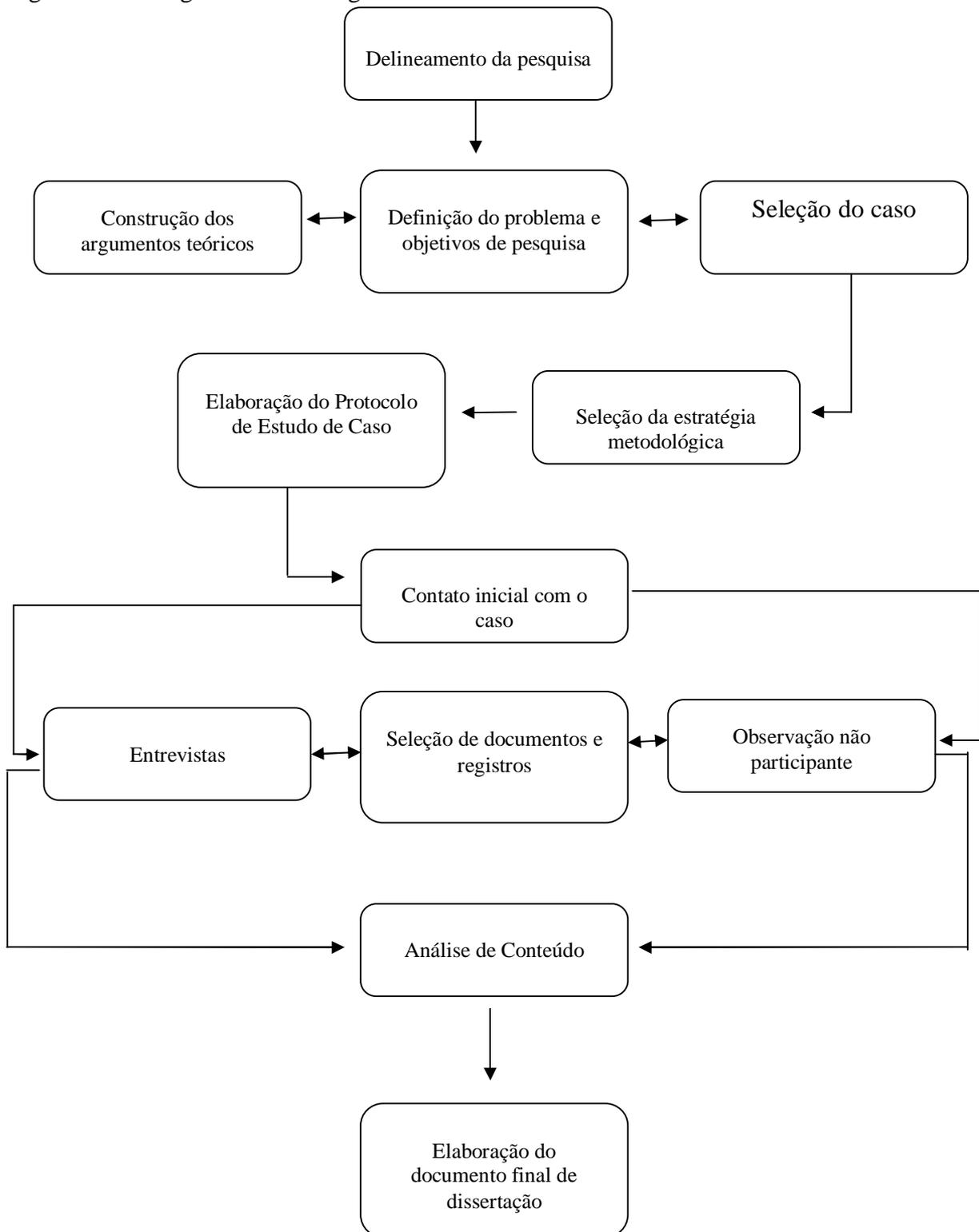
Nesta etapa, realizou-se o levantamento bibliográfico e a revisão da literatura permitindo a exploração da base teórica e a familiarização com o objeto estudado, bem como a construção do aporte teórico necessário para a discussão dos achados (COLLIS; HUSSEY, 2005; GONDIM, 1999).

Para subsidiar a pesquisa proposta, se fez o uso de um estudo do tipo descritivo, pois a partir do reconhecimento de determinado fenômeno, pode-se descrever as principais características dele, conforme recomenda Vergara (1990; 2010), utilizando-se como estratégia de pesquisa o estudo de caso, por investigar um fenômeno contemporâneo em profundidade e em seu contexto de mundo real (YIN, 2015). Considera-se ainda perfeitamente adequado,

visto que se pretende “focar problemas práticos, decorrentes das intrincadas situações individuais e sociais presentes nas atividades, nos procedimentos e nas interações cotidianas” (GODOY, 2006, p. 121), integralmente equivalente ao fenômeno de constituição da LIS que é assentada na compreensão de como as organizações praticam a sustentabilidade (SILVA; FIGUEIREDO, 2016).

Para facilitar o entendimento da pesquisa, após o delineamento do estudo, elaborou-se o fluxograma metodológico conforme apresentado na Figura 02. Baseando-se neste fluxograma, para melhor compreender a pesquisa, em seguida apresentam-se os objetos estudados.

Figura 2 – Fluxograma metodológico



Fonte: Elaborada pela autora (2016).

3.2 O objeto da pesquisa

Conforme já mencionado, a EC é profundamente marcada pela ideia de promoção da

sustentabilidade, baseada em alternativas - com auxílio da tecnologia - para lidar com a redução dos recursos naturais, impactos ambientais e o aumento da densidade urbana. Dessa forma, conforme os argumentos de Heinrichs (2013), de que os carros e bicicletas compartilhadas são uns dos exemplos mais proeminentes da EC e que apesar da pesquisa nesta temática ainda ser infante, encontrou-se nos veículos compartilhados um campo propício para o estudo conforme outros trabalhos (GIRARDI; BOSQUETTI, 2016; MENEZES, 2016; ORNELLAS, 2013; PIZZOL, 2015).

Assim, o caso realizado nesta pesquisa é constituído pelo projeto Bicletar, de bicicletas compartilhadas da cidade de Fortaleza, no estado do Ceará. A seleção deste caso, ocorreu devido à grande expansão no uso das bicicletas compartilhadas no Brasil. Antes, uma iniciativa característica apenas das cidades europeias, tem ganhado destaque nos países da América Latina, considerando o número de implantações que tem ocorrido. Dessa forma, em dois anos o projeto na cidade de Fortaleza já registrou mais de 1.400.000 viagens (BICICLETAR, 2017).

3.2.1 Fortaleza

Pouco interessante para os portugueses durante o século VI, tendo em vista as riquezas típicas da época, não encontradas na região do Ceará, Fortaleza atingiu seu apogeu a partir da década de 70, com o início do capitalismo urbano no Brasil (FORTALEZA 2040, 2016). Após a implantação de uma ferrovia em 1875, a capital transforma-se num foco irresistível de atração de todo o estado do Ceará, principalmente devido a forte seca entre os anos de 1877 e 1879 que impactou os negócios do interior, na época, pecuária e algodão, e levou muitos a buscar novas alternativas de sobrevivência na emergência urbana de Fortaleza (DE ASSIS, 2014).

Atualmente a capital se destaca por seu potencial turístico, que majoritariamente representa seu Produto Interno Bruto (PIB) por meio dos serviços, que estão diretamente ligados ao turismo. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), até 2011 foi a cidade com o nono maior PIB do país (IBGE, 2011). Ainda segundo dados do IBGE (2016), a cidade conta com população estimada até 2016 de 2.609.716 habitantes, a população em 2010 era de 2.452.185 habitantes. Sua área territorial até 2015 é de 314.930 km², com densidade de 7.786.44 habitantes/km². Como uma das maiores cidades do Brasil e

relação à quantidade de habitantes, a 5ª com maior população do país com estimativa de 2015 (IBGE, 2016), tem enfrentado grandes desafios em relação a sua configuração urbana. Principalmente em relação à mobilidade urbana.

Uma empresa holandesa de tecnologia de transportes, com base em dados de GPS e seus aplicativos usados em todo o mundo, divulgou, com dados de 2015 um *ranking* das cidades com maior congestionamento em todo o mundo, Fortaleza figura como a 41ª dentre 174 cidades com mais de 800.000 habitantes em 38 países (TOMTOMINDEX, 2015). Ainda, segundo dados desta pesquisa, Fortaleza é apresentada como a 4ª cidade com maior nível de congestionamento em horários de picos relação a outros horários no país, sendo ultrapassada apenas por Rio de Janeiro(1ª), Salvador(2ª) e Recife (3ª). Destaca-se que São Paulo como um dos maiores centros urbanos do país está na 5ª colocação, apresentado nível de congestionamento de 29%, enquanto Fortaleza apresenta 33% nesses horários (TOMTOMINDEX, 2015).

Com instituição da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2012), Lei da Mobilidade Urbana, que prioriza o sistema de mobilidade sustentável por meio do transporte público, considerando que o não cumprimento das determinações imposta por esta política implica na suspensão dos repasses destinados a ela, notou-se, que a cidade vem se reconfigurando por meio de obras e diretrizes, e assumindo novas posturas em relação à mobilidade urbana.

Posto isto, o caso selecionado faz parte de um contexto macro, e também, é o caso existente na cidade implantado pelo setor público em parceria com empresas privadas, com características da EC. Dessa forma, se tornou oportuno compreender a formação, ou não, da concepção do uso dos veículos compartilhados como prática da sustentabilidade, construindo, dessa forma uma instituição social.

3.2.2 Projeto biciletar

Selecionado como o caso deste estudo, o Projeto Biciletar é um projeto do modelo de bicicletas compartilhadas, implantado pela prefeitura municipal de Fortaleza em dezembro de 2014, por meio de convênio entre o setor público e privado (O Povo, 2014). O empreendimento é definido como “um projeto de sustentabilidade” no qual as bicicletas compartilhadas oferecem uma opção de transporte sustentável e não poluente (BICILETAR,

2016). O projeto conta com parceria entre Prefeitura municipal e uma empresa privada, uma do setor de prestação de serviços médicos (empresa patrocinadora). Conta ainda, com outra empresa do setor de soluções tecnológicas para gerenciamento de trânsito (chamada de empresa operadora) que é responsável pela implantação e gestão do sistema e tecnologias utilizadas.

O Bicletar é compreendido como um projeto de transporte público sustentável que visa atender às políticas nacionais de mobilidade urbana do país. O projeto é caracterizado como um sistema de bicicletas públicas e tem como principais objetivos: introduzir a bicicleta como modal de Transporte Público saudável e não poluente; combater o sedentarismo da população e promover a prática de hábitos saudáveis; Reduzir os engarrafamentos e a poluição ambiental nas áreas centrais das cidades; e promover a humanização do ambiente urbano e a responsabilidade social das pessoas (BICICLETAR, 2016).

As bicicletas, conforme as características da EC, ficam disponíveis em estações distribuídas em pontos estratégicos da cidade (considerando acessibilidade, relevo, dentre outras características favoráveis ao uso), objetivando a solução para transporte em pequenos percursos (PREFEITURA DE FORTALEZA, 2016a). Atualmente as bicicletas são compartilhadas de duas formas: por meio do aplicativo Bicletar, no qual é realizada a cobrança por tempo utilizado (uma a 24 horas) ou por meio de pacotes (diários, mensais ou anuais), os preços variam de R\$ 5,00 por dia a R\$ 60,00 o ano, respeitando-se as regras de utilização das bicicletas, portanto não importa o quanto você rodou. O veículo compartilhado, ainda faz parte do modelo de transporte público integrado da cidade, no qual, por meio do bilhete único o usuário pode utilizar a bicicleta gratuitamente, respeitando-se alguns intervalos.

Destaca-se, que a seleção das bicicletas compartilhadas, dentre os veículos compartilhados, se deu com base na Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2012), Lei da Mobilidade Urbana, que prioriza o sistema de mobilidade sustentável por meio do transporte público. O caso selecionado faz parte de um contexto macro, no qual a implantação foi realizada pelo setor público, com profundas nuances e características da EC. Assim, considerando que o não cumprimento das determinações imposta por esta política implica na suspensão dos repasses destinados a elas, se tornou oportuno compreender a formação, ou não, da concepção do uso das bicicletas compartilhadas como prática da sustentabilidade, construindo, dessa forma uma instituição social. Apesar de o estudo de caso

permanecer como um dos mais desafiadores empreendimentos das ciências sociais, encontra-se neste fenômeno social a possibilidade de responder às questões amplas e “profundas” sobre ele, conforme recomenda Yin (2015), contribuindo para sua exploração no âmbito acadêmico.

3.3 Sujeitos da pesquisa

A seleção dos sujeitos da pesquisa, inicialmente, considerou os principais atores envolvidos no projeto. Esta etapa da pesquisa também subsidiou a constituição do campo organização em estudo. Foram identificados dois grupos de sujeitos. O primeiro grupo de sujeito é constituído por atores de três organizações: Prefeitura Municipal de Fortaleza, empresa patrocinadora e empresa operadora do sistema, e o segundo grupo de sujeitos entrevistados é formado pelos usuários das bicicletas compartilhadas, conforme descritos a seguir. Por uma questão ética, os nomes dos sujeitos participantes do estudo foram substituídos por codificação, conforme Quadros 2 e 3.

O grupo dos atores das organizações, foi composto pelos representantes das organizações no projeto Bicicletar, os quais foram bem acessíveis e colaboraram satisfatoriamente com a pesquisa (Quadro 2).

Quadro 2 – Perfil dos atores das organizações

| Codificação dos atores | Instituição | Perfil | Principais atribuições na Organização |
|-------------------------------|----------------------|---|---|
| E1 | Prefeitura Municipal | Arquiteta. Mestrado em Engenharia de Transporte. Integrante da equipe de gestão cicloviária da cidade. No projeto desde 2015. | Implementa, em conjunto com outros profissionais, estratégias de mobilidade. |
| E2 | Patrocinadora | Socióloga. Especialização em Marketing. Integra a equipe de Marketing No projeto desde 2014. | Supervisora do núcleo de publicidade e propaganda. Desenvolve campanhas e projetos e avalia patrocínios, juntamente com a equipe de marketing |
| E3 | Operadora | Cientista Política e Urbanista Mestrado em Estratégias Setorial e Urbana No projeto desde 2014. | Gerente de projetos. Analisa editais de chamada pública para participação da empresa, e participa das fases de implantação dos projetos da organização. |

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Para a seleção do segundo grupo de sujeitos participantes, foi solicitado ao órgão gestor do projeto, um relatório com as estações que mais utilizam as bicicletas compartilhadas. Dentre as dez estações mais utilizadas foram selecionadas três estações, seguindo dois

critérios: (1) as duas primeiras na região da orla de Fortaleza - Aterro e Aterrinho, e (2) a primeira mais utilizada por bairros, sendo localizada nas proximidades do Shopping Benfica no bairro de mesmo nome. Foram selecionados por acessibilidade 5 pessoas, a partir daqui chamadas de usuários, em cada estação.

Quadro 3 – Perfil dos usuários

| Codificação | Idade | Ocupação | Possui bicicleta |
|-------------|---------|--------------------------------------|------------------|
| C1 | 20 anos | Estagiário | Sim |
| C2 | 25 anos | Cabeleireiro | Não |
| C3 | 22 anos | Estudante Universitário | Sim |
| C4 | 29 anos | Estudante Universitário | Não |
| C5 | 25 anos | Vendedor | Não |
| C6 | 27 anos | Estudante Universitário | Não |
| C7 | 42 anos | Estudante | Não |
| C8 | 19 anos | Estudante universitário e estagiário | Não |
| C9 | 28 anos | Estudante Universitário e trabalha | Sim |
| C10 | 32 anos | Psicólogo e estudante | Não |
| C11 | 22 anos | Estudante | Não |
| C12 | 53 anos | Microempresária | Não |
| C13 | 37 anos | Analista de faturamento | Sim |
| C14 | 23 anos | Telefonista | Sim |
| C15 | 25 anos | Assistente de faturamento | Sim |

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

A partir das informações apresentadas, tais atores constituem o corpus da pesquisa. As análises posteriormente apresentadas, terão como foco central os depoimentos coletados nas entrevistas (GASKELL, 2002), conforme descrito na etapa seguinte.

3.4 Coleta de dados

Após a construção dos argumentos teóricos, busca-se nos procedimentos de coleta de dados um eficiente meio de atingir o objetivo desta pesquisa, conforme descrito no Quadro 4. Como parte da abordagem qualitativa da pesquisa, diante da construção do modelo teóricos, foram eleitos parâmetros para todas as fases do processo de coleta de dados, destinados a construir informações pertinentes a partir do objeto de pesquisa.

Quadro 4 – Relação entre objetivos específicos e instrumentos de coleta de dados

| Objetivos | Método de verificação para coleta de dados |
|---|--|
| 1. Mapear os atores que constituem os campos organizacionais que circundam os projetos de veículos compartilhados selecionados. | Pesquisa documental e entrevistas semiestruturada. |
| 2. Analisar as ações de sustentabilidade que podem originar LIS a partir dos veículos compartilhados. | Entrevistas semiestruturada e observação não participante. |
| 3. Descrever os possíveis processos que originam a LIS nos veículos compartilhados. | Entrevistas semiestruturada e pesquisa documental. |

Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Considerando os argumentos de Yin (2015) que expõe seis fontes de evidências para o estudo de caso, sejam elas: documentos, registros em arquivo, entrevistas, observações diretas, observação participante e artefatos físico, selecionou-se os instrumentos mais adequados para atender às características do estudo. Portanto, para esta pesquisa, utilizou-se como fonte de evidências: documentos, registros em arquivo, entrevistas e observações diretas – não participante. Assim, a fase de coleta de dados da pesquisa assumiu três etapas, conforme descritas adiante.

3.4.1 Primeira etapa da coleta de dados

Como etapa inicial desta pesquisa, o levantamento de documentos tornou-se essencial para o reconhecimento do campo, contudo, prolongou-se durante todo o período de realização do estudo, visando coletar dados que atendessem ao objetivo da pesquisa. A pesquisa documental foi empregada segundo Yin (2015, p. 109) para coletar dados e evidências que são “relevante para todos os tópicos de estudo de caso”.

Desta forma, foi realizado um levantamento preliminar de documentos e informações por meio de buscas na *internet*, utilizando a ferramenta de busca *Google* e as plataformas de dados do setor público para levantar as informações preliminares que sustentaram a fase inicial de coleta de dados, utilizando-se as palavras-chave: ‘bicicleta compartilhada Fortaleza’, e em seguida ‘bicicletar’. Os resultados foram analisados separadamente. Esta fase estendeu-se durante todo o período de realização da pesquisa, considerando que a compreensão da formação da LI é constituída de aspectos micro e macro de eventos que ocorrem em diferentes momentos (SILVA, 2015).

Os documentos selecionados e analisados nesta etapa foram: *website* do projeto Bicicletar, *website* da empresa patrocinadora, *website* da empresa operadora, *websites* de portais de notícias da cidade de Fortaleza. Conforme recomenda Flick (2009), como os sites são atualizados constantemente, pode tornar-se problemática a presunção de que uma página estará disponível da mesma maneira e por um período permanente, assim, procedeu-se o armazenamento das imagens e recortes das páginas mais importantes da pesquisa, copiadas e coladas em um editor de texto, como arquivo em computador, sinalizadas pela fonte, título e data do acesso. Após esta etapa, iniciou-se a etapa seguinte, conforme descrito a seguir.

3.4.2 Segunda etapa da coleta de dados

Ainda para corroborar com a intenção do estudo as entrevistas serviram como “método de coleta de dados no qual, perguntas são feitas a participantes selecionados para descobrir o que fazem, pensam ou sentem” a respeito de determinado fenômeno (COLLIS; HUSSEY, 2005, p. 160). Segundo Yin (2015), neste momento, também estão disponíveis para observação, informações sobre as condições sociais ou ambientais relevantes para o estudo. Dessa forma, utilizou-se como instrumento de coleta de dados, do mesmo modo, a observação direta – não participante durante o trabalho de campo.

Esta fase iniciou no mês de novembro de 2016, com os primeiros contatos com os atores das organizações elencadas a partir da primeira fase da pesquisa documental. Para isto, visitou-se o site do projeto e por meio do número de telefone disponível para atendimento, realizou-se o primeiro contato, no qual foi informado um endereço eletrônico da empresa operadora para dar prosseguimento ao contato. Em seguida, o contato foi iniciado com o setor comercial com o envio da carta de apresentação à gerente de projetos (Apêndice A). Após o aceite da pesquisa, a gerente de projetos da empresa operadora, forneceu os demais contatos, da prefeitura e empresa patrocinadora para a realização das entrevistas.

Para esta etapa utilizou-se a técnica da entrevista, visando partir da reflexão do próprio sujeito sobre a realidade que vivencia (MINAYO, 2011). Isto por que, segundo Da Silveira et al. (2016, p. 6), o indivíduo, além da organização, é identificado como objeto de análise da temática da EC, considerando que possuem “direcionadores relacionados a valores, sentimentos e crenças humanas como vetores para abraçar a EC”. Ainda para corroborar com a intenção do estudo a entrevista serviu como “método de coleta de dados no qual, perguntas são feitas a participantes selecionados para descobrir o que fazem, pensam ou sentem” a respeito de determinado fenômeno (COLLIS; HUSSEY, 2005, p. 160).

As entrevistas foram realizadas com os dois grupos de sujeitos. No primeiro grupo foram realizadas três entrevistas em profundidade (Apêndices B e C), individualmente, conforme o número de atores identificados nas organizações, pela ordem de disponibilidade dos participantes, sendo gravadas em áudio, com a autorização dos entrevistados e em seguida foram transcritas na íntegra. Aconteceram, todas, durante o mês de janeiro de 2017 e tiveram duração média de 60 minutos. A primeira foi realizada com o representante da prefeitura, presencialmente. A segunda, também foi realizada presencialmente, com o representante da

empresa patrocinadora e a terceira foi realizada por meio da ferramenta de vídeo conferência por meio do aplicativo *Skype*, visto que, a representante reside em uma cidade da região sudeste do país.

Nesta etapa também foram realizadas entrevistas com o segundo grupo de sujeitos (Apêndice D), para compreender a construção social da identidade do uso de bicicletas compartilhadas, a partir dos usuários. As entrevistas foram realizadas nas próprias estações durante o mês de janeiro de 2017 e tiveram duração média de 12 minutos, condicionadas pela dinâmica de utilização das bicicletas pelos usuários nestas estações, foram gravadas em áudio com autorização dos entrevistados, para posterior transcrição na íntegra. O perfil dos entrevistados nesta etapa encontra-se melhor descrito na subseção 3.3.2.

3.4.3 Terceira etapa da coleta de dados

Na terceira etapa da coleta de dados, deu-se continuidade à pesquisa documental, buscando-se dessa vez, novos documentos ou documentos que foram mencionados durante as entrevistas. Desta forma, os documentos desta etapa foram levantados em duas fases. A primeira correspondeu a busca na *internet*, utilizando a ferramenta de busca *Google* e das plataformas de dados do setor público. A segunda fase de levantamento dos documentos, foi procedida por meio de solicitação formal (solicitação por ofício) ou informal (solicitação por e-mail) aos atores das organizações envolvidos no projeto. Foram considerados: recortes de notícias e outros artigos disponíveis na mídia de massa; documentos administrativos, como: projetos, leis e relatórios; estudos formais ou avaliações publicadas; calendários; *websites* de instituições públicas e privadas e redes sociais da *internet*, permitindo, assim, proceder os estágios apresentados por Flick (2009): seleção dos documentos, construção de um *corpus* e análise.

Os documentos selecionados e analisados nesta etapa foram: Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2012), Lei Federal 10.257 de 10 de julho de 2001 (Estatuto da cidade) (BRASIL, 2001), Plano Fortaleza 2040 (FORTALEZA 2040, 2016), Lei Municipal Nº 10.303, de 23 de dezembro de 2014 (LEIS MUNICIPAIS, 2014), Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), *website* do Projeto Bicicletar, *website* da empresa patrocinadora, *website* da empresa operadora, *websites* de portais de notícias da cidade de Fortaleza e Plano de Mobilidade de Fortaleza (PLANMOB).

Nesse sentido, a partir dos procedimentos de coleta de dados especificados, espera-se alcançar os objetivos propostos nesta pesquisa.

3.5 Técnicas de análise dos dados

Dentre as técnicas de análise de dados oferecidos pela abordagem qualitativa, optou-se pela análise de conteúdo sugerida por Godoy (1995). No entanto seguiu-se as etapas da análise conteúdo propostos por Bardin (2011), nas quais as entrevistas foram: organizadas, codificadas e categorizadas para se extrair os resultados. Após transcritas na íntegra, os dados obtidos a partir das unidades de significados foram categorizadas da seguinte forma:

- a) empreendedorismo institucional;
- b) sequencia de eventos;
- c) mudança de estrutura;
- d) práticas de sustentabilidade.

Como parâmetro para a análise da LI, partir das categorias descritas acima, baseadas em Thorton, Jones e Kury, (2005) e Thorton e Ocasio (1999), adaptadas por Silva (2015) e Silva e Figueiredo (2015), para a compreensão da formação da LIS, foram considerados: **Empreendedor Institucional**, os(as) responsáveis e motivadores para mudança, concebendo os incentivos internos para esta mudança.

Para a dimensão **Sequência de Eventos** analisou-se os principais eventos de incentivo à mudança, continuidade e impacto do(s) evento(s), identificação do local do(s) evento(s), criação de diagnósticos ou previsões, existência de pressões e incentivos externos e ações de comportamento pró-ativo. Neste aspecto os indicadores seguiram os critérios do estudo de Silva (2015), conforme Quadro 5:

Quadro 5 – Indicadores para análise da dimensão Sequencia de Eventos

| Indicadores | Níveis | Parâmetros |
|-------------|----------------------|---|
| Frequência | Alta, média e baixa | Este indicador analisa a ocorrência de cada evento ao longo do tempo. A frequência ajuda a entender se aquele evento tem probabilidade de ser retomado, o que influencia na análise das ações e intenções quanto à sustentabilidade nas bicicletas compartilhadas |
| Escala | Externa e Interna | A análise da escala a nível interno e externo, auxilia na compreensão da amplitude do evento em relação às ações de sustentabilidade. |
| Impacto | Alto, Médio ou Baixo | O indicador impacto considera o impacto que cada evento teve no projeto. Com este é possível identificar o desenvolvimento ou não da prática de sustentabilidade. |
| Pressão | Sim ou não | Será considerado neste indicador o momento da implantação do evento, e sua posterior influência no projeto. |
| Estrutura | Sim ou não | A análise deste indicador considera a influência do evento na mudança de estrutura. Portanto, a partir de uma visão macro de cada um desses indicadores fica facilitado a análise da formação da LI. |

Fonte: Adaptado pelo a autora (2017) a partir de de Silva (2015).

Na dimensão **Mudança de Estrutura**, analisou-se: adaptação ao uso de tecnologias, aceitação, processo de tomada de decisão e definição de estratégias. E por fim na dimensão **Práticas de Sustentabilidade**, focou-se no Comprometimento organizacional, criação de rotinas e procedimentos, difusão da sustentabilidade, comunicação com os *stakeholders*, critérios sociais de avaliação de resultados, critérios ambientais de avaliação de resultados, critérios econômicos de avaliação de resultados e ações praticadas e definidas como sustentáveis.

Em adição, com auxílio do aplicativo *Tagxedo*, foram construídas *wordclouds* ou nuvens de palavras por meio da contagem e organização das palavras mais presentes nas respostas completas das entrevistas, permitindo a visualização das expressões mais recorrentes do conjunto de atores, para verificar o compartilhamento de vocabulário (GHERARDI, 2013).

Para análise dos documentos, que embasaram a análise do estudo de caso, será aceito o argumento de Yin (2015) de que não devem ser admitidos como único registro literal do evento, mas sim para corroborar a evidência de outras fontes. Dessa forma, os documentos serão tratados por meio da análise de conteúdo Bardin (2011), de forma a subsidiar os dados fornecidos pela entrevista, bem como para buscar informações que possam identificar e compreender a formação dos aspectos da LIS.

4 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

A EC tem sua gênese intimamente ligada aos aspectos da sustentabilidade, e sua consolidação realizada por meio de forte associação às dimensões: social, ambiental e econômica da sustentabilidade (BOTSMAN; ROGERS, 2011; GANSKY, 2011; COHEN; KIETZMAN, 2014). Isto tem ocorrido devido o formato de mercado que a EC tem assumido diante do contexto mundial, oferecendo alternativas promissoras para lidar com o desgaste ambiental e promover o desenvolvimento sustentável, conforme discutidos nos capítulos anteriores.

Portanto, para a compreensão da formação da LIS em veículos compartilhados, uma das modalidades de EC, especialmente nas bicicletas compartilhadas, é necessário: i) compreender “formação” a partir da ótica de “desenvolvimento” de uma lógica a partir do contexto vivenciado (GOMES, 2005) aproximar a teoria institucional das questões práticas da sustentabilidade, na perspectiva, não unicamente de verificar a existência de uma LIS, mas também compreender o processo e estágio de sua formação. Assim, as análises a seguir buscam evidências de um processo de formação de uma LIS no contexto das bicicletas compartilhadas.

4.1 Constituindo o campo organizacional

Com a instituição da Lei de nº 10.257 de julho de 2001 (BRASIL, 2001), ou chamada estatuto das cidades, foram estabelecidas no Brasil diretrizes gerais da política urbana, dentre elas a garantia do direito a cidades sustentáveis, que abrange vários aspectos relacionados à mobilidade urbana, como infraestrutura e transporte. No decorrer dos anos, muitas cidades tem se empenhado em atender às diretrizes da legislação. Este fato pode ser observado pelo número crescente de obras, projetos e planos sob o comando do setor público.

Como objeto desta pesquisa, o Projeto Bicletar surgiu em 2014 na cidade de Fortaleza-CE, baseado nas propostas de governo de um dos candidatos à prefeitura durante as eleições municipais de ano de 2012. O Projeto passou a fazer parte do PLANMOB, que prevê um plano de desenvolvimento para a cidade no âmbito da mobilidade. O PLANMOB é integrante do Projeto Fortaleza 2040, que conta com estratégias de desenvolvimento

econômico-social da cidade até o ano 2040, a serem implementadas a curto, médio e longo prazo (FORTALEZA2040, 2016).

Conforme dados apresentados pela pesquisa documental e informações do *website* institucional do projeto, pode-se afirmar que o campo organizacional do Projeto Bicicletar Fortaleza, caso deste estudo, é constituído inicialmente por dois grupos diferentes de atores. O primeiro grupo é composto por três organizações: Prefeitura municipal de Fortaleza, empresa patrocinadora e empresa operadora do sistema, e o segundo grupo formado pelos usuários das bicicletas compartilhadas. Vale ressaltar que este delineamento do campo organizacional em estudo, é necessário para atender aos procedimentos metodológicos de condução da pesquisa.

Como integrante do primeiro grupo de atores, a partir do *website* do projeto, identificou-se em primeiro plano, inicialmente duas organizações: a Prefeitura Municipal de Fortaleza e a empresa patrocinadora que é, neste caso, uma cooperativa médica. Em segundo plano, outra organização foi identificada, a operadora do sistema das bicicletas compartilhadas. A diversificação na inclusão de atores vão ao encontro dos argumentos de Ornellas (2013, p. 33), que afirma que o movimento em torno da EC, “tem capacidade de transformar os negócios e o modo de uma sociedade consumir e viver”.

Compreendendo que a gestão municipal é setorizada, identificou-se por meio de contatos com o serviço de atendimento do projeto o setor da prefeitura que é responsável pelo Bicicletar, sendo este, o Departamento do Plano de Ações Imediatas de Trânsito e Transporte (PAITT), que pertence à Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP). Tal departamento “é responsável por planejar, coordenar, disciplinar, executar e orientar as políticas públicas de mobilidade urbana, trânsito, transporte público urbano, limpeza urbana e iluminação pública, regular as concessões de serviços públicos, coordenar a execução das atividades pertinentes ao Sistema Nacional de Metrologia; planejar, coordenar, controlar e monitorar as atividades de serviços urbanos do Município, zelando pelas áreas municipais” (PREFEITURA DE FORTALEZA, 2016b).

Desta forma, a SCSP ainda possui outros órgãos que são responsáveis pelas políticas públicas de transporte e mobilidade na cidade de Fortaleza, como: a Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC), a Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (ETUFOR), a Autarquia de Urbanismo e Paisagismo de Fortaleza (URBFOR), a Autarquia de Regulação,

Fiscalização e Controle de Serviços Públicos de Saneamento Ambiental (ACFOR) e a Agência de Fiscalização de Fortaleza (AGEFIS).

A segunda organização integrante do campo é a empresa patrocinadora, uma operadora de plano de saúde formada por uma cooperativa médica, constituída por profissionais da área de saúde, com atuação na região metropolitana de Fortaleza, para fins de aquisição de sua carteira de clientes, mas com abrangência nacional de atendimento. Conforme informações do site desta organização, está pautada no incentivo a hábitos saudáveis e prevenção de doenças, com a Medicina Preventiva, melhor custo-benefício para o cliente, rede própria especializada, mais de 4 mil médicos cooperados, que atendem diretamente o cliente, além das melhores práticas médicas e tecnologia de última geração.

Sua missão, descrita no site institucional é “prover soluções em atenção integral à saúde, assegurando a satisfação do cliente e a valorização do médico cooperado, com sustentabilidade”. Dentre seus valores destacam-se: resultados sustentáveis e atenção ao compromisso com a vida e com as pessoas.

Outra organização identificada como integrante do campo, foi a operadora do sistema de bicicletas compartilhadas. É uma empresa da área de inovação para mobilidade urbana, especializada em produtos ligados a Sistemas de Trânsito Inteligente (STI). A empresa possui 25 anos de existência e compõe um grupo, juntamente com outras duas empresas. Possui área de atuação em 14 estados do Brasil e outros países da América Latina (informações coletadas no site da organização).

Os três atores supracitados tem papéis distintos no projeto. Nota-se que cada ator desenvolve atividades que se complementam, mas que também são totalmente dependentes. Para uma melhor visualização, o Quadro 6 traz a descrição de cada ator e seu papel no projeto.

Quadro 6 – Papel dos atores organizacionais

| Atores | Descrição | Papel no Projeto Bicicletar |
|-----------------------------------|--|--|
| Prefeitura Municipal (PAITT/SCSP) | Órgão de gestão municipal | Elaboração e desenvolvimento do projeto. Também responsável pela fiscalização e acompanhamento do sistema. |
| Empresa Patrocinadora | Cooperativa médica | Patrocínio para implantação do projeto. É responsável por custear o projeto. |
| Empresa Operadora | Empresa de tecnologia para mobilidade urbana | Desenvolvimento do projeto juntamente com os setores da prefeitura. Operação do sistema do projeto por meio de uma de suas empresas especializadas em transporte sustentável. É responsável pela implantação, e desenvolvimento de todos os aspectos tecnológicos, gerenciamento e manutenção de do projeto. |

Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados da pesquisa (2017).

Não menos importante, insere-se também ao campo os consumidores/usuários das bicicletas compartilhadas. Em seu primeiro mês de implantação, em dezembro de 2014, o projeto registrou 10.639 viagens realizadas pelos consumidores. Já em dezembro de 2016 foram 50.283. Este aumento considerável do número de utilizações contribui para a legitimação do projeto e para o processo de construção social de uma lógica institucional (LI). Assim, Silva (2015, p. 116) destaca que:

o campo se forma e se adapta ao longo do tempo, e em determinado momento, atores tem um maior destaque do que outros e, assim, é possível analisar a interação entre todos. Cada um dos atores tem seu papel e contribuição na formação de uma nova lógica institucional.

Deste modo, visualiza-se a formação do campo organizacional incorporando suas interações, papéis e contribuições para a formação de uma lógica no uso das bicicletas compartilhadas em Fortaleza-CE.

4.2 Ações/evidências de sustentabilidade

Relembrando Heinrichs (2013), os veículos compartilhadas são uns dos exemplos mais tem se destacado no contexto da EC. As bicicletas compartilhadas surgiram na Europa no início do século XX, tem se disseminado por todos os continentes (MINÃNO; SANTOS, 2015). O marco no Brasil, foi o ano de 2011, no qual a cidade do Rio de Janeiro implantou o primeiro sistema de bicicletas compartilhadas (MOBILIZE, 2014). É necessário ressaltar, que não se desconsidera outras iniciativas de compartilhamento do veículo, mas, com a configuração do contexto social moderno, refletindo sobre os distúrbios urbanos, principalmente em relação à segurança pública, a tecnologia permitiu o desenvolvimento de sistemas informatizados capazes de lidar com a necessidade do consumidos/usuários moderno, disseminando assim, esta modalidade (CHASE, 2015).

Tem-se notado que o país assumiu uma postura de incentivo às bicicletas compartilhadas como alternativas para a mobilidade urbana e alcance da sustentabilidade. Isto é perceptível devido a um grande número de normativas e leis federais, estaduais e municipais, que buscam incentivar e priorizar o uso das bicicletas compartilhadas nas cidades. A Tabela 1, apresenta alguns números em relação às bicicletas compartilhadas no Brasil no ano de 2015.

Tabela 1 – Relação de utilização das bicicletas compartilhadas por cidade

| LOCAL | SISTEMA | Nº DE ESTAÇÕES | VIAGENS DIÁRIAS | VIAGENS/ESTAÇÃO |
|------------------|-------------------|----------------|-----------------|-----------------|
| Fortaleza | Bicicletar | 39 | 1.722 | 44,2 |
| Rio de Janeiro | Bike Rio | 249 | 6.837 | 27,6 |
| Brasília | Bike Brasília | 40 | 553 | 13,8 |
| Pernambuco | Bike PE | 80 | 743 | 9,3 |
| São Paulo | Bike Sampa | 214 | 1.632 | 7,6 |
| Salvador | Bike Salvador | 40 | 299 | 7,5 |
| Aracajú | Caju Bike | 20 | 145 | 7,3 |
| Belo Horizonte | Bike BH | 40 | 237 | 5,9 |

*INTERVALO DE 53 DIAS (19/03/15 ATÉ 10/05/15) | DADOS RETIRADOS DOS SITES DE CADA SISTEMA

Fonte: Relatório de Gestão da empresa patrocinadora (2015).

O compartilhamento de bicicletas é uma modalidade de partilha do veículo. Geralmente é operado por um sistema informatizado que realiza o controle desses compartilhamentos, os chamados Sistemas de Bicicletas Compartilhadas (SBCs). Funcionam com estações nas quais as bicicletas são disponibilizadas àqueles que possuem os aplicativos em dispositivos móveis de comunicação ou que utilizam o *demand-responsive multi-modal*, que prevê a utilização de um cartão conectado aos outros modais de transporte público (no Brasil conhecidos como bilhete único). Na primeira opção é realizada uma cobrança por período de tempo utilizado, já na segunda, integra o pacote de utilização dos transportes públicos, ou seja, não é cobrado à parte, é oferecido como alternativa de mobilidade.

Em relação à mobilidade, é possível verificar, com base em alguns relatórios gerenciais do setor público, números sobre o impacto da utilização das bicicletas compartilhadas nas cidades. Contudo, estudos e pesquisas que mensuram seus benefícios em relação à sustentabilidade ainda são incipientes, apesar de serem caracterizadas frequentemente como meio de transporte sustentável (MINAÑO; SANTOS, 2015).

Desde sua concepção, o Projeto de bicicletas compartilhadas, visa fornecer uma alternativa de transporte voltado para a sustentabilidade, e possui como principais objetivos: introduzir a bicicleta como modal de transporte público saudável e não poluente, combater o sedentarismo da população e promover a prática de hábitos saudáveis, reduzir os engarrafamentos e a poluição ambiental nas áreas centrais das cidades e promover a humanização do ambiente urbano e a responsabilidade social das pessoas (BICICLETAR, 2016).

O projeto iniciou com 15 estações e 150 bicicletas em sua implantação em dezembro de 2014, já em 2015 passou para 40 estações e 400 bicicletas, chegando em 2016 com 80 estações e 800 bicicletas, a meta segundo a prefeitura é 300 estações até o ano de 2018 (PREFEITURA DA FORTALEZA, 2016a). Em dois anos teve um aumento de mais de 500% no número de bicicletas implantadas. Este aumento tem demonstrado que o projeto vem se consolidando e que os clientes estão cada vez mais utilizando as bicicletas compartilhadas. Até fevereiro de 2017 o número total de viagens realizadas ultrapassa o número de 1.400.000 viagens (BICICLETAR, 2016). Se todas essas viagens tivessem deixado de utilizar um veículo emissor de gás carbônico, os créditos de CO² seriam de cerca de 519 toneladas, segundo a coordenadora do Projeto da prefeitura.

Atualmente o projeto tem se mostrado promissor em relação aos seus números, e isto tem refletido na confiança dos atores em relação à continuação do projeto. A gestão do projeto tem realizado pesquisas de satisfação com os clientes, e dados da pesquisa com 1000 usuários em 2016, demonstraram que 88% dos entrevistados avaliam o projeto como ótimo. Para ratificar esta questão, os depoimento dos atores das organizações, a seguir, podem ser apresentados:

O Bicicletar é um case de sucesso no Brasil que nem o Bike Rio, os indicadores de uso são muito altos. E eu acho que na verdade no Bicicletar, o número de viagem por bicicleta ultrapassou o número do Rio. Então, é um dos maiores cases de sucesso do Brasil. E3

Você deve ter recebido a informação que em Fortaleza nós temos as maiores taxas de utilização no Brasil, que a gente teve a maior taxa de utilização das bicicletas, então tá fazendo sempre o número de viagens, aumentando o número de cadastros, é uma coisa que tá um sucesso. (E2).

Ao longo de toda discussão, o caráter de mobilidade urbana tem se destacado. Tem-se percebido certa dificuldade em delimitar quais ações estão relacionadas às dimensões da sustentabilidade, este fato pode ser aceito, tendo em vista que o tema sustentabilidade é muito dinâmico (BAUMGARTNER, 2011). Nota-se, portanto que os aspectos ligados à mobilidade urbana estão intimamente ligados aos três pilares da sustentabilidade: ambiental, social e econômico, conforme trecho da entrevista apresentado a seguir, e destaques no Quadro 7.

[...] a gente tem ido ao encontro do que é colocado na política nacional de mobilidade que é priorizar meios de transportes não motorizados e coletivos, acaba que vai também no caminho da questão da sustentabilidade ambiental, mas se for pra pensar no que a gente tem visto, a gente tem que pensar na sustentabilidade social e econômica que é garantir que essas pessoas de todas as classes possam acessar esse sistema e que o transporte seja um bem, né, uma forma, que seja barato e seja viável pra todo mundo, que elas não tenham que comprometer o orçamento mensal pra se transportar na cidade. (E1).

Quadro 7 – Dimensões da sustentabilidade imbuídas nas falas dos atores

| Atores | Dimensões relacionadas | | |
|-----------|--|--|--|
| | Ambiental | Social | Econômico |
| E1 | [...] mas como a gente faz parte de projetos de mobilidade, não é a nossa meta, mas naturalmente vai diminuir uma emissão. | [...] as nossas metas também são muito voltadas pra atender a cidade inteira, atender mais regionais, atender mais usuários, então quando a gente fala da expansão do sistema, a gente pensa nos bairros da região que tem mais pessoas vivendo no entorno, tem mais trabalhos ofertados [...]. [...] acho que tá quase 80 % acessando com o bilhete único. [...] mas a gente não foca na questão da sustentabilidade ambiental, mas sempre foca na questão da inclusão social, do transporte, do benefício das pessoas, de como a bicicleta pode melhorar o ambiente urbano, mas essa questão ambiental vem de lucro, de bônus. | [...] garantir que essas pessoas de todas as classes possam acessar esse sistema e que o transporte seja um bem, né, uma forma, que seja barato e seja viável pra todo mundo, que elas não tenham que comprometer o orçamento mensal pra se transportar na cidade. |
| E2 | É que provavelmente a bicicleta ajuda a conter um pouco aquela corrida que se teve pelos carros. | [...] coincidiu que a gente estava num momento de transição, [...] com a nova gerência começamos a trabalhar o que a gente chama de pilares, vamos trabalhar nos 4 pilares? [...] vamos trabalhar com a questão de atividade física, de alimentação, de social, de relacionamento [...]. | [...] ajuda na questão da otimização econômica, ‘Ah! Eu vou economizar com o meu transporte eu vou de bicicleta’. |
| E3 | [...] mas eu sei que pra coisas como bateria, equipamentos que a gente não pode colocar no lixo qualquer, a gente trabalha com empresas que fazem a reciclagem desses materiais. | Eu já ouvi sobre usuários que falaram sobre a qualidade de vida, que melhorou, eles não ficaram mais parados no ônibus. | E essa diversidade de receita [do projeto] permite que o usuário não pague muito caro pro sistema de transporte por bicicleta. Que nem ele paga R\$ 3,00 ou R\$ 4,00 a passagem do ônibus. |

Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados da pesquisa (2017).

Apesar das ações iniciais que conduziram a implantação do projeto não estarem primordialmente relacionadas à sustentabilidade, segundo os atores das organizações entrevistados, os efeitos da utilização das bicicletas compartilhadas voltados para a sustentabilidade são percebidos de forma muito clara. Identificou-se que todos os atores das organizações envolvidas possuíam políticas de promoção da sustentabilidade antes da implantação do projeto, o que indica que a sustentabilidade já vinha sendo debatida e desenvolvida por todos, conforme descrito nas declarações a seguir: “porque a gente tem inclusive [na organização] o programa carbono zero, através da nossa área de sustentabilidade, a gente repassa esses dados pra ela de dizer o que é, como tá se reduzindo porque a gente tem, como a gente acompanha” (E2). Outro depoimento corrobora este debate:

[...] então a gente também tem outros projetos que a gente utiliza. Como a gente sabe que o transporte é um dos maiores é responsáveis por essa emissão, a gente tem umas metas que por exemplo esse plano de redução de carbono ele não foi desenvolvido pela gente, ele foi desenvolvido pela [outro setor da organização]. (E1).

Os entrevistados das organizações destacam que a bicicleta é sustentável em si, conforme declarações: “Primeiro, a bicicleta é a sustentabilidade” (E3) e “a bicicleta ajuda a conter um pouco aquela corrida que se teve pelos carros, isso já é sustentável” (E2). Um fato importante, também ressaltado, por estes atores é de que os apelos realizados pela comunicação do projeto, como o destaque para a taxa de créditos de carbono no *website* do projeto, fazem com que as pessoas reflitam sobre a utilização de outros meios de transporte que emitem poluentes na atmosfera.

Ao serem questionados diretamente sobre as práticas de sustentabilidade no projeto, existe uma forte percepção de que se tem alcançado a sustentabilidade por meio das bicicletas compartilhadas.

Primeiro, a bicicleta “é a sustentabilidade”. É um veículo de transporte que não emite poluente na atmosfera, e também barulho né? Poluição estática e espacial também é menor que outros veículos, de transporte. Então é um sistema que pra mim a *bike* é igual a sustentabilidade. Por exemplo, faz mais de um ano agora que a gente desenvolveu uma técnica de implantação do mobiliário que é bem mais rápido e bem mais sustentável. Que necessita de menos material, que permite que a gente faça menos escavação, e aí também é um processo mais sustentável [...]. (E3)

Segundos dados das entrevistas com os atores das organizações e usuários, o impacto dos resultados do projeto também tem demonstrado uma íntima relação com os benefícios sociais, ambientais e econômico do uso de bicicletas compartilhadas. Diretamente relacionado ao pilar econômico tem a questão de fazer com que as pessoas gastem menos, ou até não

gastem nada com o transporte, permitindo que elas invistam em outro benefício. Na questão social tem um aumento do acesso das pessoas à qualidade de vida, que envolve desde a questão física até psicológica, encorajou relacionamentos sociais (formação de grupos e aproximação de comunidades), além de um maior cuidado com a cidade. Nas questões ambientais, os resultados são mais difíceis de serem mensurados, mas não menos destacados. São expressados com frequência os benefícios ambientais de se usar um veículo não poluente, como não emissão de dióxido e carbono e utilização de energia renovável.

Não se pode deixar de ressaltar que os resultados significativos do projeto permitiram a divulgação dele em eventos da área de mobilidade como o Velocity ocorrido no Rio de Janeiro, permitindo a disseminação das ações, e também auxiliou na busca de outros patrocinadores para implantação de outras modalidades de transportes não poluentes como os carros elétricos, além de permitir o acesso a outras políticas de governo e captação de recursos para ações relacionadas às áreas do projeto.

Diante das discussões apresentadas, ressalta-se os argumentos de Silva e Figueiredo (2016) de que o compartilhamento de uma visão, neste caso, sobre sustentabilidade, é suporte para a formação de uma LI. Essa construção coletiva em torno da relação das práticas de sustentabilidade e o uso das bicicletas compartilhadas são determinantes para a formação da LIS.

4.3 Formação da LIS

Diante da discussão teórica apresentada neste trabalho, para se compreender o processo de formação da LIS, é indispensável a análise das dimensões necessária para seu processo de constituição, que são: empreendedorismo institucional, sequência de eventos, mudança de estrutura e prática de sustentabilidade. Essas quatro dimensões garantem o alicerce para a formação da LIS (SILVA; FIGUEIREDO, 2016, p.01).

Apoiando-se nos argumentos de Silva (2015) e Silva e Figueiredo (2016), ações e propósitos que são socialmente construídos a partir de ações síncronas sobre práticas de sustentabilidade pode institucionalizar uma lógica orientada para a sustentabilidade, neste caso, a LIS. Nesta perspectiva busca-se compreender neste trabalho, a influência dos aspectos culturais sobre a mudança organizacional, conforme Thornton, Jones e Kury (2005), a partir dos eventos e suas interferências, e as práticas de sustentabilidade (SILVA; FIGUEIREDO,

2016) imbuídas neste processo. Os resultados permitiram identificar evidências que contribuem para compreender o processo de formação da LIS.

O quadro a seguir (Quadro 8) apresenta a sequência de eventos que estão relacionados ao desenvolvimento da LIS no caso estudado. Em 2012 é possível observar dois eventos que contribuíram para o início da mudança, que seria a sanção de uma normativa nacional e uma proposta de campanha durante eleições municipais. Já em 2013, a mudança de gestão de um dos atores significou sua inserção direta no campo. Nos anos seguintes, 2014, 2015 e 2016 ocorreram desdobramentos quanto à normatização e ampliação das ações. Esses eventos facilitam a compreensão de como o processo de mudança organizacional vem ocorrendo e como a LIS está sendo difundida, a partir de um recorte temporal que analisa o fluxo de poder, de práticas e rotinas (SILVA, 2015).

Quadro 8 – Sequência de eventos

| Ano | Sequencia de Eventos | Frequência | Escala | Impacto | Pressão | Estruturas |
|------|--|------------|---------|---------|---------|------------|
| 2012 | Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 (Lei da Mobilidade Urbana) | Baixa | Externa | Médio | Não | Não |
| | Eleições municipais | Baixa | Externa | Alto | Sim | Sim |
| 2013 | Mudança de gestão da patrocinadora | Baixa | Externa | Médio | Não | Sim |
| 2014 | Lei Municipal 10.303 de 23 de dezembro de 2014. | Baixa | Externa | Médio | Sim | Sim |
| | Início do Projeto Fortaleza 2040 | Baixa | Interna | Alto | Sim | Sim |
| | Projeto de Monitoramento da Poluição do Ar pela prefeitura municipal | Baixa | Interna | Baixo | Não | Não |
| | Programa de Educação Ambiental pela prefeitura municipal | Baixa | Externa | Baixo | Não | Não |
| | Lançamento de Edital de chamada pública para seleção de empresa que faça a implantação, operação e manutenção do Sistema de Bicicletas Compartilhadas na cidade. | Baixa | Interna | Alto | Sim | Sim |
| | Novo posicionamento da marca da patrocinadora no mercado | Baixa | Externa | Alto | Não | Sim |
| | Lançamento do Projeto Bicicletar | Baixa | Interna | Alto | Sim | Sim |
| 2015 | Plano de Mobilidade de Fortaleza – PLANMOB | Baixa | Externa | Alto | Sim | Sim |
| | Programa de expansão da malha cicloviária | Média | Externa | Alto | Não | Sim |
| | Expansão das bicicletas compartilhadas | Alta | Interna | Alto | Sim | Sim |
| 2016 | Lançamento do Plano Urbanístico Fortaleza 2040 | Baixa | Externa | Alto | Sim | Sim |
| | Reeleição da gestão municipal | Baixa | Externa | Alto | Sim | Sim |
| | Expansão das bicicletas compartilhadas | Alta | Interna | Alto | Sim | Sim |

Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados da pesquisa (2017).

A partir das informações apresentadas, percebe-se que no ano de 2014 teve uma maior ocorrência dos eventos. Além disso, percebe-se que nele se inicia o processo de inserção de novos atores no campo organizacional, por meio de chamadas públicas e contratos, essenciais para a continuidade das ações e efetivação de relações a serem implantadas nos anos seguintes.

Olha a gente chegou a pensar porque foi muita coincidência, porque foi no período se eu não me engano que a gente estava discutindo a nova estratégia, a gente chegou a pensar, dentre várias ações que a gente fazia, ‘vamos trabalhar com alimentação’, ‘vamos trabalhar com atividade física’, a gente tem uma assessoria de caminhada e corrida, só correr, ah a questão do transporte, essa cidade tá tão poluída, mas a gente não chegou a dizer: ‘ah vamos pensar com esse grande impacto!’, de repente vamos colocar bicicletários nas nossas unidades? E uma coisa foi casando com a outra, é por esse caminho que a gente quer ir, a gente identificou uma oportunidade. (E2)

O Quadro 8, ainda permite inferir que a baixa frequência da maioria dos eventos, 12 dos 16 listados, e o alto impacto deles, legitima que ações pontuais estão influenciando diretamente na inserção do projeto Bicicletar e tendendo a formar uma lógica institucional voltada para a sustentabilidade. Esta baixa frequência se apresenta, pois os eventos estão relacionados à criação de legislação, evento não dinâmico, e processos de características periódicas, como as eleições. Percebe-se que o engajamento com mobilidade está disseminado, o que favorece esta tendência para a promoção da LIS. No que se refere à escala, a grande maioria dos eventos foram observados externamente, o que pode indicar que não há um domínio sobre eles, portanto a lógica pode ser fortemente alterada por fatores externos.

Em adição, apresenta-se a pressão sofrida ou exercida por cada evento, no qual 9 dos 16 eventos mapeados apresentaram pressões sofridas por algum ator que compõe o campo. A exemplo do que ocorre em outros campos como o da cadeia de suprimentos (BRITO; BERARDI, 2010), estendendo-se a este objeto de estudo, as pressões seriam as principais fontes de mudança. Assim, podem influenciar na disseminação da sustentabilidade nas bicicletas compartilhadas. No que se refere à estrutura, em 12 dos 16 eventos descritos, apresentou-se mudança de estrutura. Identifica-se, portanto, que tem havido mudança de regras individuais e estruturas organizacionais.

Conforme os argumentos de Silva (2015), de que o Empreendedor Institucional é aquele ator ou grupo que tem a capacidade de estimular mudanças, a prefeitura municipal de Fortaleza, algumas vezes, personificada na pessoa do prefeito, tem exercido o papel de

empreendedor institucional na formação da LIS nas bicicletas compartilhadas, por estimular a mudança por meio de suas ações.

Outro aspecto que deve ser destacado é que o empreendedor institucional reduz a incerteza inerente à mudança (THORNTON; JONES; KURY, 2005). A partir deste pressuposto, observa-se que o empreendedor institucional, representado por uma organização institucionalizada – prefeitura municipal, responsável pela estruturação do projeto, pode ter fortalecido as certezas em torno dele, e contribuído para a formação desta lógica. Este aspecto da formação da LIS pode ser corroborado no item 4.4, segundo depoimentos dos clientes/usuários. Essa redução de incertezas é reforçada, também, pelos mecanismos utilizados pelo empreendedor institucional, neste caso, como: implantação de projetos, criação de planos e elaboração de leis.

Conforme Silva (2015) a sequência de eventos pode influenciar na mudança de estrutura a partir da inserção de práticas de sustentabilidade e com isso contribuir para a formação da LIS. Isto é perceptível a partir dos eventos listados no Quadro 8. As eleições municipais, no ano de 2012, assinalaram uma sequência de eventos. Os eventos ocorridos a partir de então, inseriram, direta ou indiretamente, ações e práticas de sustentabilidade, a exemplo do novo posicionamento da marca do patrocinador, como introdução indireta, e o PLANMOB como influenciador direto sobre as posturas relacionadas à sustentabilidade na mobilidade urbana.

Ainda para Silva (2015), as dimensões de sequência de eventos e empreendedor institucional podem se sobrepor a partir do momento em que uma pode influenciar o surgimento e andamento da outra e vice-versa. O autor destaca, o forte impacto destas duas dimensões sobre as dimensões seguintes: mudança de estrutura e práticas de sustentabilidade.

Considera-se portanto que essa mudança de estrutura pode impactar significativamente na formação da LIS, a partir da possibilidade de criação de um processo de aperfeiçoamento contínuo, como o que tem acontecido com a expansão do projetos. É necessário conceber essa expansão, como um evento capaz de mudar a estrutura e influenciar a recursividade basilar à formação da LIS. O Quadro 9, demonstra a análise dos 12 eventos que implicaram mudança na estrutura.

Quadro 9 – Mudança de estrutura

| Ano | Evento | Macro Prática | Micro Prática | Mudança de Estrutura |
|------|--|--------------------|--------------------------|---|
| 2012 | Eleições municipais | Tipos de estrutura | Relações Formais | Com base nas propostas de campanha para mobilidade urbana, que incluía integração entre vários modais de transporte por único passe. Após o processo eleitoral em outubro de 2012, o prefeito eleito, propõe a implantação de ciclovias e aluguéis de bicicletas. |
| 2013 | Mudança de gestão da patrocinadora | Gestão | Modelo de negócio | Após o processo de reflexão sobre o modelo de negócio que a organização vinha desenvolvendo. Com uma reestruturação orçamentária houve a decisão de um novo posicionamento da marca no mercado. Aproximando-a das dimensões da sustentabilidade. |
| 2014 | Lei Municipal 10.303 de 23 de dezembro de 2014. | Tipos de Estrutura | Relações Formais | Institui a política de transporte cicloviário e aprova o Plano Diretor Cicloviário Integrado do município de Fortaleza, que busca garantir a promoção da qualidade de vida e do ambiente urbano por intermédio do desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável e da acessibilidade universal, e ainda tem como uma diretriz da gestão do transporte cicloviário: incentivar e difundir medidas de moderação de tráfego e de uso sustentável e racional do transporte motorizado individual. |
| | Início do Projeto Fortaleza 2040 | Tipos de estrutura | Estrutura Formal | Elaboração de um projeto que contemple o desenvolvimento sustentável da cidade. |
| | Lançamento de Edital de chamada pública para seleção de empresa que faça a implantação, operação e manutenção do Sistema de Bicicletas Compartilhadas na cidade. | Tipos de estrutura | Estrutura Formal | A prefeitura de Fortaleza realiza chamada pública para implantação das bicicletas compartilhadas como modal de transporte público. |
| | Novo posicionamento da marca da patrocinadora no mercado | Gestão | Estratégias de marketing | Houve um reposicionamento da marca no mercado pelo setor de marketing, como foco na cultura do bem-estar e não mais na doença. Inserindo uma nova estratégia de envolvimento de clientes. Implantou diversos programas voltados para o cliente e comunidade, dentre eles, o Bicicletar. |
| | Implantação do Projeto Bicicletar | Tecnologias | Tipos de tecnologia | Implantação do Projeto. |
| 2015 | Plano de Mobilidade de Fortaleza – PLANMOB | Tipos de Estrutura | Estrutura Formal | Como uma ferramenta estratégica do Projeto Fortaleza 2040, foi lançado o plano de mobilidade da cidade pelo Instituto de Planejamento de Fortaleza – IPLANFOR. |
| | Programa de expansão da malha cicloviária | Tecnologias | Tipos de tecnologia | Estabelece uma meta de implantação de 100Km de infraestrutura cicloviária entre março de 2015 e agosto de 2016. |
| | Expansão das bicicletas compartilhadas | Tecnologias | Tipos de tecnologia | Estabelecimento da meta de implantação de 40 estações de bicicletas no primeiro semestre do ano. |
| | O Setor de RSA da empresa patrocinadora passou a compor a Área de Sustentabilidade e Governança | Gestão | Estratégia de marketing | Com a nova estrutura implementada, com foco na gestão empresarial sustentável, houve um maior envolvimento nas questões socioambientais da cidade. |

Quadro 9 – Mudança de estrutura

| Ano | Evento | Macro Prática | Micro Prática | Mudança de Estrutura |
|------|----------------------------------|--------------------|------------------|--|
| | Corporativa. | | | |
| 2016 | Plano Urbanístico Fortaleza 2040 | Tipos de Estrutura | Estrutura Formal | Um plano urbanístico mestre com a finalidade de definir o desenvolvimento urbano sustentável da cidade para os 24 anos seguintes, pautada em ampla participação social, ou seja, na criação de uma instituição social para o desenvolvimento sustentável de Fortaleza. |
| | Reeleição da Gestão Municipal | Tipos de Estrutura | Estrutura Formal | Durante as eleições para prefeitura municipal ocorridas neste ano (que acontecem de 4 em 4 anos), ocorreu a reeleição do gestor municipal. Este fato demonstrou-se decisivo para a continuação do projeto. |

Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados da pesquisa (2017).

O Quadro 9 demonstra que aspectos ligados à sustentabilidade estão atrelados a dispositivos legais como leis, e projetos e programas de governo. Observa-se que o governo tem exercido um papel importante quanto à legitimação da sustentabilidade nos transportes, principalmente naqueles públicos por meio de normativas e projetos. A mudança de estrutura pode ser percebida a partir do momento que são introduzidas novas propostas de mobilidade para a cidade de Fortaleza pelo empreendedor institucional. Assim, surgem novas atividades e novos atores e papéis no campo. Apesar dos outros atores exercerem papéis fundamentais neste campo, é o empreendedor institucional, neste caso, a prefeitura municipal de Fortaleza, responsável por idealizar todas as mudanças por meio de seus projetos e programas incorporado nas políticas públicas de governo.

Faz-se necessário salientar, neste momento, que as incertezas quanto à mudança podem ter sido reduzidas pelo evento da reeleição da gestão municipal ocorrida nas eleições do ano de 2016, com propostas de garantir a continuidade do projeto e mudanças em prol do projeto. A mudança ocorrida e a formação de uma nova lógica pode ser identificada por meio do depoimento de um dos atores organizacionais a seguir, que compara com a mudança de gestão municipal com outra capital do país:

A gente tem um movimento 'ciclo' muito forte em Fortaleza, assim como em São Paulo, eu acho que não vai ser fácil essa posição dele. Ele não vai conseguir tão fácil o que ele quer lá[redução das ciclofaixas]. Aqui também é muito forte e acho que um novo gestor, um que não tivesse esses mesmos objetivos na gestão, não seria fácil ele mudar, assim, ele tirar uma ciclofaixa de lazer, já existe um movimento nesse sentido de pessoas que realmente utilizam esse transporte é... pra utilizar a bicicleta, então eu acho seria muito difícil voltar atrás. (E1).

Dessa forma, é possível reconhecer uma lógica institucional, visto que, segundo Thornton e Ocasio (1999), existe uma construção social de práticas materiais, valores e regras, ou seja, propósitos e ideologias compartilhadas. Contudo, conforme a intenção deste estudo, é necessário compreender também as práticas de sustentabilidade, para que se proponha a formação da LIS no projeto investigado.

Assim, as práticas de sustentabilidade, que integram a formação da LIS, segundo Silva e Figueiredo (2015), são assinalada pela recursividade das práticas na transformação do sistema (ORTNER, 1984), são constatadas no uso das bicicletas compartilhadas por ações indiretas. A prática da substituição de veículos emissores de gases poluentes por um não emissor, pode significar um grande impacto para as questões ambientais a médio e longo prazo, conforme observa-se no trecho da entrevista abaixo, com um dos representantes dos atores organizacionais.

Porque Fortaleza, se eu não me engano, a gente tem 61% das emissões, são provenientes do transporte, então ele contribui com 61% das emissões de gás de efeito estufa, então tanto bicicletas compartilhadas, como integrada, como os carros elétricos e faixas exclusivas, todos eles foram projetos também pensando nessa redução. (E1).

Contudo, compreende-se que a sustentabilidade está atrelada, além do ambiental, a outros dois pilares: social e econômico. Dessa forma é possível verificar que o uso das bicicletas compartilhadas do projeto Bicicletar, tem atendido a estes requisitos permitindo acesso à mobilidade urbana (social) de baixo, ou sem nenhum, custo (econômico) a todos os usuários, de forma igualitária. As práticas de sustentabilidade podem ser melhor compreendidas, neste contexto, por meio da discussão apresentada na subseção 4.4 que analisa a percepção dos usuários.

4.4 Percepção dos usuários

Compreendendo os usuários como importantes atores para a formação da LIS, pode-se identificar suas percepções quanto aos aspectos que contribuem para o processo de institucionalização da sustentabilidade. Isto pode ser trabalhado por meio de práticas e comportamentos socialmente construídos, base para a formação de uma lógica (THORNTON; OCASIO, 2008). O Quadro 10 a seguir, mostra percepções quanto às ações e práticas ligadas às dimensões da sustentabilidade, que são responsáveis pela formação da LIS. É necessário salientar, que em algumas falas pode-se notar aspectos de mais de um das dimensões supracitada.

Quadro 10 – Percepção dos usuários das práticas de sustentabilidade

| Dimensão | Usuário | Depoimento |
|------------------|---------|---|
| Ambiental | C2 | É muito bacana por não existir uma poluição em si. |
| | C6 | a gente sabe que a liberação dos gases de CO ² é muito alta, então as bicicletas se tornam muito mais sustentáveis por que cria-se um ciclo de benefício. A gente geralmente é mais educado com a questão do lixo também. [...] As pessoas que usam bicicleta eu acho que são mais educadas por que a gente geralmente usa o lixo, coloca as coisas no lixo, ou deixa as coisas no cesto, não rebola garrafa no chão. |
| | C8 | Bom, inicialmente não há queima de nenhum tipo de gás né? Não é petróleo que é utilizado é puramente mecânica, então não emite nenhum poluente. Propriamente ajuda demais a sustentabilidade. [...] tem toda a questão da sustentabilidade, é um projeto limpo, digamos assim! |
| | C11 | Eu gosto de andar de bicicleta (...) de uma certa forma você está queimando caloria e está contribuindo para o meio ambiente. |
| Social | C4 | Eu acho que a questão do laser, uma forma de ocupação. Eu vejo que muitos estudantes que usam como locomoção de sua residência pra faculdade. |
| | C6 | Permite mais acesso à transporte às pessoas [...] faz com que as pessoas criem até amizade umas com as outras. |
| | C7 | Eu acho que para as pessoas que tem baixa renda ajuda muito. (...) É uma oportunidade pra todos, né? |
| | C9 | Eu utilizo por que é uma forma mais rápida de eu chegar aqui na faculdade. Por que eu não moro tão longe, então é melhor do que eu ficar esperando um ônibus. E o sistema é gratuito. |
| Econômica | C4 | O estudante é liso então ajuda bastante a nossa locomoção, mesmo a gente pagando meia. |
| | C6 | Por que eu acho barato, perto de um ônibus. |
| | C8 | É mais em conta, tem toda uma questão de economia que é muito melhor. Eu pago 10 reais no mês todo, se eu fosse fazer isso de carro, só de gasolina seria quanto né? |
| | C11 | Como é compartilhada né? Comprar uma bicicleta é caro, bastante caro. |

Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados da pesquisa (2017).

desempenhos, pode-se inferir que existe comunhão de vocabulário entre os atores, o que reforça a concepção da existência de uma prática, e sendo voltada para sustentabilidade, contribui para a formação de uma LIS.

A partir de todas as informações e análises, com base no arcabouço teórico, constatou-se que LIS está em processo de formação. O projeto possui pouco tempo de implementação e tem se demonstrado promissor com o avanço de novas estações aumento no número de bicicletas. Ficou evidente nas análises das dimensões: Sequência de Eventos, Empreendedorismo Institucional, Mudança de Estrutura e Práticas de Sustentabilidade a existência de elementos capazes de compreender como estão se construindo crenças, valores e regras compartilhadas voltados para a sustentabilidade em torno do projeto Bicletar.

No campo institucional estudado, identificou-se a sequência de eventos que originou a mudança em prol da formação de uma lógica e inseriu novas práticas de sustentabilidade, apesar de limitadas, de acordo com algumas falas . Notou-se também, a irrefutável presença de um empreendedor institucional, representado pela prefeitura municipal, algumas vezes personificada pelo prefeito. As mudanças de estruturas foram marcadas pela inserção de novos projetos, com o Bicletar ou a partir dele, que juntamente com as outras dimensões, resultaram em um conjunto de práticas de sustentabilidade responsáveis pela formação da LIS, dentre elas:

- a) a substituição de veículos poluentes, no caso do carro, por bicicletas, (2) diminuição ou eliminação do custo com transporte;
- b) promoção da saúde das pessoas;
- c) valorização de espaços públicos;
- d) aprimoramento de relacionamentos sociais, dentre outras.

Todos esses aspectos são garantia da formação da LIS.

5 DISCUSSÃO

As discussões e reflexões inculcadas na temática da sustentabilidade são prolíferas, contudo, determinar como isto vem ocorrendo no campo organizacional tem exigido esforços profundos. A interação e o compartilhamento de valores nas organizações podem legitimar um campo (DIMAGGIO; POWELL, 2007), essa legitimação é responsável pela formação de lógicas institucionais (THORTON; OCASIO, 1999), que são capazes de influenciar os desdobramentos de determinados campos. Este trabalho buscou, por meio de seus objetivos específicos: mapear o campo, analisar as ações de sustentabilidade, e descrever os processos que originam a LIS.

Deste modo, partindo da aproximação do tema da sustentabilidade e EC realizada por muitos autores (CHASE, 2015; GANSKY, 2011; RIFKIN, 2016), constatou-se uma forte relação entre as duas temáticas por meio da existência de formação de uma LIS. Apesar da literatura evidenciar a contribuição da EC para a sustentabilidade em suas três dimensões (ABRAMOVAY, 2015; BOTSMAN; ROGERS, 2011; CHASE, 2015; GANSKY, 2011; RIFKIN, 2016), os dados da pesquisa apontaram para um maior ênfase na questão ambiental, conforme aspectos ligados a melhoria da condição do meio ambiente pela diminuição da emissão de gases poluentes, identificados durante as entrevistas. Este fato pode ser justificado, visto que, o campo estudado apresenta a relação de troca de um veículo leve poluente, o carro, que utiliza combustíveis fósseis, considerados grandes poluidores e responsáveis pelo efeito estufa (SILVA; FREITAS, 2008), por um veículo não poluente, a bicicleta.

Conforme um dos trabalhos basilares sobre a LI, de Thornton e Ocasio (2008), alerta-se que, para que ela exista necessita-se do compartilhamento de um conjunto de práticas e comportamento por um determinado campo. Assim, notou-se a existência desse compartilhamento, considerando que os dois grupos de atores, encontrados no campo, engajaram-se na apropriação de práticas e comportamento que fomentam a sustentabilidade. O compartilhamento dessas práticas e comportamento no campo das bicicletas compartilhadas, transcenderam os aspectos relativos ao isomorfismo da Teoria Institucional, que considera especialmente a relação de influencia existente no campo, passando então, a partir de elementos simbólicos e processos que circundam este campo (SILVA, 2015), demonstrar a existência de uma LI nas bicicletas compartilhadas do projeto Bicicletar.

Outro aspecto que apoiou a evidência de formação de uma LI, segundo Thornton, Ocasio e Lounsbury (2012), foi a existência de micro processos como: apropriação de novas práticas e surgimento de novos olhares pelos usuários e também adoção de diferentes medidas de promoção do projeto pelas organizações componentes do campo, adaptados de um macro processo, que seria a sustentabilidade. Assim, fica notória a formação da LIS.

A inserção da sustentabilidade na lógica das bicicletas compartilhadas, apresentou-se exitosa, pois, percebeu-se que o campo tem institucionalizado práticas relativas à sustentabilidade. Essas práticas são consideradas essenciais para a existência de uma LIS conforme Silva (2015) e Silva e Figueiredo (2016). A partir da concepção de Cavalcante e Bispo (2014), reforça-se a perspectiva de formação de uma LIS nas bicicletas compartilhadas do projeto Bicicletar, associando o princípio da prática de sustentabilidade surgir de modo *top down* e o processo do surgimento dos micro processos a partir de um macro, conforme identificado anteriormente.

O aumento constante no número de bicicletas compartilhadas ofertadas apresenta fortes indícios de institucionalização do projeto. E para se constatar a formação da LIS admitiu-se a existência dos mecanismos de mudança da LI, que foram considerados suficientes para a constatação da LIS nas bicicletas compartilhadas, quais sejam:

- a) sequência de eventos, compreendidos pelos principais eventos quem causaram impacto na mudança de estrutura responsável pela formação da LIS, nos quais, 11 dos 16 identificados, tiveram alto impacto;
- b) empreendedorismo institucional, identificado como a Prefeitura Municipal de Fortaleza-CE, personificada na figura do Prefeito, que exerceu o papel de estimulador das mudanças e redução de incertezas durante elas;
- c) mudança de estrutura, ilustradas por meio das mudanças ocorridas após eleições municipais de 2012;
- d) práticas de sustentabilidade, apresentadas pela recursividade das ações baseadas nos três pilares da sustentabilidade como a promoção de transporte urbano de baixo custo, disponível para todos e de baixo impacto ambiental.

Com esta visão torna-se claro que o debate teórico-empírico apresentado traz um grau de originalidade e ineditismo ao convergir temas ainda pouco explorados.

6 CONCLUSÃO

Esta seção apresenta os argumentos finais do desenvolvimento desta pesquisa. Nela são apresentados os aspectos que facilitaram o atendimento do problema e objetivos de pesquisa, as implicações teóricas e práticas, as limitações de pesquisa e as recomendações para pesquisas futuras.

6.1 Atendendo ao problema de pesquisa

Permitiu-se por meio desta pesquisa, a partir da questão: **Como ocorre a formação da LIS a partir da implantação das bicicletas compartilhadas na cidade de Fortaleza-CE?** atender integralmente o objetivo geral que consistia em: **Compreender a formação da LIS a partir da implantação das bicicletas compartilhadas na cidade de Fortaleza-CE**, na medida em que alcançou-se objetivos específicos conforme a seguir.

Para a compreensão da LIS, inicialmente foi necessário conhecer o campo organizacional no qual as bicicletas compartilhadas do projeto Bicicletar, na cidade de Fortaleza-CE, estão inseridas. Este mapeamento foi fundamental para conceber a ocorrência da institucionalização de uma lógica (THORTON; OCASIO, 1999). Conseguiu-se, portanto, identificar e estudar os dois principais grupos de atores responsáveis pela construção social de valores e propósitos em torno do campo organizacional pesquisado.

Atendeu-se ao objetivo de analisar as ações de sustentabilidade que podem originar LIS a partir das bicicletas compartilhadas, na medida que foi possível contatar que a construção das ações em torno da sustentabilidade, vem sendo introduzidas e motivadas por mecanismos regulatórios, principalmente leis, que desencadearam uma mudança de estrutura com o surgimento de novas práticas relativas à mobilidade, como a substituição de um transporte poluente por um não poluente, convertendo-se em práticas de sustentabilidade. Ademais, foi possível constatar a sequência de eventos e o empreendedorismo institucional presente no campo, constituindo as quatro características imprescindíveis para a formação da LIS.

A evidenciação dos achados esclareceu o objetivo específico de descrever os possíveis processos que originaram a LIS nas bicicletas compartilhadas do projeto Bicicletar, a partir do reconhecimento de ações continuadas que criaram os processos de formação da LIS, apoiado

nas dimensões: sequência de eventos, empreendedorismo institucional, mudança de estrutura e prática de sustentabilidade.

6.2 Implicações teóricas e práticas

Os achados demonstrados nesta dissertação destacaram-se por apresentar originalidade nas contribuições sobre o tema da sustentabilidade em veículos compartilhados. Assim, a proposta aqui apresentada, de aproximar o construto da LIS e EC mostrou-se exitosa. O ineditismo da aproximação dos dois construtos permitiu o fortalecimento dos argumentos sobre sustentabilidade em veículos compartilhados. Além disso, a adaptação da dimensão mudança de estrutura para questões maiores do que a estrutura cadeia de suprimento utilizada no modelo original demonstra mais uma contribuição desta pesquisa para o tema.

As discussões também trouxeram como contribuição, o reconhecimento da sustentabilidade como uma prática organizacional nas bicicletas compartilhadas e demonstrou elementos que contribuem para a compreensão da formação da lógica e institucionaliza a sustentabilidade nas bicicletas compartilhadas. No contexto prático, esta pesquisa pode auxiliar da difusão da existência de práticas de sustentabilidade nas bicicletas compartilhadas, no envolvimento de novos atores com campo e desenvolvimento de novas práticas pelos atores.

A partir dos dados desta pesquisa é possível, ainda, considerar a percepção dos usuários como prelúdio para auxiliar na criação de projetos e políticas públicas voltadas para mobilidade urbana e sustentabilidade, bem como para aperfeiçoar os já existentes. Além disso, este trabalho, poderá contribuir para a consolidação do projeto, e conseqüentemente das práticas de sustentabilidade, a partir do momento em que aborda a temática no campo e contexto estudado, permitindo, ainda, o surgimento de outros *insights* sobre as práticas de sustentabilidade em bicicletas e/ou veículos compartilhados.

6.3 Limitações da pesquisa

Apesar dos achados oferecerem êxito à proposta da pesquisa, que visa ampliar a discussão sobre o construto da LIS, o suporte teórico insipiente mostrou-se como uma

limitação importante para a pesquisa. Outro aspecto limitante foi o tempo, em relação período de existência do projeto, dois anos, que pode suscitar debate sobre a efetivação de uma lógica.

Destaca-se, também, como limitação a impossibilidade de estender a pesquisa a outros casos de veículos compartilhados na cidade de Fortaleza, como os carros elétricos, visto que sua implantação é muito recente e comprometeria as análises das dimensões da LIS. Pode-se identificar, como outro entrave, a dificuldade no acesso a outros atores, potencialmente pertencentes ao campo organizacional, como algumas secretarias municipais e outras empresas. No caso das secretarias foram realizadas tentativas formais e informais para constatar a participação no campo, porém sem sucesso. Já no caso das empresas, estas se apresentaram muito distantes do campo.

Pode-se também considerar como limitação, a quantidade de entrevistas realizadas, que se ampliadas poderiam ter melhor representado o campo, identificados novas práticas e oferecido outras informações. Entretanto, para reduzir esses efeitos realizou-se a triangulação dos dados.

6.4 Recomendações para pesquisas futuras

Para o aprofundamento dos estudos da LIS em veículos compartilhados, acredita-se que uma pesquisa envolvendo outros casos de bicicletas compartilhadas, em outras cidades, poderia fortalecer o corpus do tema. Torna-se oportuno, também, confrontar com outros veículos compartilhados na cidade de Fortaleza-CE, como o carro. Recomenda-se, ainda, pesquisas que contemplem a ampliação do campo estudado, para a verificação da existência de outros atores.

A comparação entre campos de bicicletas compartilhadas ou campos de carros compartilhados, poderia fornecer dados complementares, considerados de grande importância para a consolidação dos estudos da LIS neste formato de veículos. Em adição, considera-se como potencial de estudos o emprego do construto da LIS em outros campos da EC. Dessa forma, para uma maior compreensão da LIS, vislumbra-se, ainda, como proposta de pesquisa a extensão para outros campos organizacionais.

REFERÊNCIAS

- ABRAMOVAY, R. **A Economia Híbrida do Século XXI**. Disponível em: <<http://www.livro.debaixoparacima.com.br/a-economia-hibrida-do-seculo-xxi/>>. Acesso em: 13 ago. 2015.
- AGUILHAR, L. **Startups bilionárias impulsionam a “economia compartilhada” na internet**. Disponível em: <<http://blogs.estadao.com.br/link/startups-bilionarias-impulsionam-a-economia-compartilhada-na-internet/>>. Acesso em: 5 out. 2015.
- ALCÂNTARA, F. H. C. **Economia Solidária: O dilema da institucionalização**. São Paulo: Arte & Ciência, 2005.
- ALLEN, D.; BERG, C. **The sharing economy: How over-regulation could destroy an economic revolution**. Australia: Institute of Public Affairs, 2014.
- DE ASSIS, P. M. Reflexões sobre concepções de cultura na história: a historiografia da cidade de Fortaleza do século XIX. **Boletim Historiar**, n. 5, 2014.
- BANERJEE, S. B. Who sustains whose development? Sustainable Development and the reinvention of nature. **Organization Studies**, v. 24, n. 1, 2003.
- BARATTER, M. A.; FERREIRA, J. M.; COSTA, M. C. Empreendedorismo Institucional: características da ação intencional. **Perspectivas Contemporâneas**, p. 237-266, 2010. Ed. especial.
- BARBIERI, J. C.; VASCONCELOS, I. F. G. de.; ANDREASSI, T.; VASCONCELOS, F. C. de.; Inovação e Sustentabilidade: Novos Modelos e Proposições. **RAE-Revista de Administração de Empresas**, v. 50, n. 2, p. 146-154, 2010.
- BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.
- BAUMGARTNER, R. J. Critical perspectives of sustainable development research and practice. **Journal of Cleaner Production**, v. 19, p. 783-786, 2011.
- BELK, Russell. Sharing. **Journal of Consumer Research**, v. 36, n. 5, p. 715-734, 2010.
- _____. You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online. **Journal of Business Research**, v. 67, n. 8, p. 1595-1600, 2014.
- BICICLETAR. Disponível em: <<http://www.bicicletar.com.br/>>. Acesso em: 5 ago. 2016.
- BOTSMAN, R.; ROGERS, R. **O Que é Meu é Seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo**. Porto Alegre: Bookman, 2011.
- BRASIL. **Lei Federal nº 10.257**, de 10 de julho de 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 5 out. 2016.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Política Nacional da Mobilidade Urbana. **Planalto**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 5 out. 2016.

BRITO, R. P.; BERARDI, P. C. Vantagem Competitiva na Gestão Sustentável da Cadeia de Suprimentos: um metaestudo. **RAE - Revista de Administração Eletrônica**, v. 50, n. 2, p. 155-169, abr./jun. 2010.

CADENA, R. P.; ANDRADE, M. O. de; DOURADO, A. B. de F. A Necessidade da Regulação do Aluguel de Bicicletas como Serviço Público Complementar ao Transporte Urbano. In: CONGRESSO NACIONAL DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 28., 2014, Curitiba. **Anais em meio eletrônico...** Curitiba: ANPET, 2014.

CARVALHO, I. C. M. Os mitos do desenvolvimento sustentável. **Revista PG**, Rio de Janeiro, n. 75, p. 17-21, 1991.

CARVALHO, C. A.; ANDRADE, J. A. de; MARIZ, L. A. Mudança na teoria institucional. In: ENCONTRO ANUAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, n. 29, 2005, Brasília. **Anais...** Brasília: ANPAD, 2005. 1 CD-ROM.

CARVALHO, C. A.; VIEIRA, M. M. F; LOPES, F. D. Contribuições da perspectiva institucional. In: ENCONTRO ANUAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, n. 23, 1999, Foz do Iguaçu. **Anais...** Foz do Iguaçu: ANPAD, 1999. 1 CD-ROM.

CAVALCANTE, E. D. C.; BISPO, M. S. Sustentabilidade como prática: um olhar etnometodológico e sociomaterial a partir da orla marítima de João Pessoa, Paraíba, **Organizações e Sustentabilidade**, v. 2, n. 2, p. 80-113, 2014.

CHANG, H-J. **Chutando a Escada**: a estratégia do desenvolvimento em perspectiva histórica. São Paulo: UNESP, 2004.

CHAUY, M. **Convite à Filosofia**. São Paulo: Ática, 2012.

CHASE, R. **Economia Compartilhada**: como pessoas e plataformas da Peers Inc. estão reinventando o capitalismo. São Paulo: HSM do Brasil, 2015.

CLARO, P. B. de O; CLARO, D. P.; AMÂNCIO, R. Entendendo o conceito de sustentabilidade nas organizações. **Revista de Administração**, v. 43, n. 4, p. 289-300, 2008.

COLLIS, J.; HUSSEY, R. **Pesquisa em administração**: um guia prático para alunos de graduação e pós-graduação. Porto Alegre. Bookman, 2005.

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

DA SILVEIRA, L. M.; PETRINI, M.; DOS SANTOS, A. C. M. Z. Economia compartilhada e consumo colaborativo: o que estamos pesquisando?. **REGE - Revista de Gestão**, v. 23, n. 4, p. 298-305, 2016.

DIMAGGIO, P. J.; POWELL, W. W. A jaula de ferro revisitada: isomorfismo institucional e racionalidade coletiva nos campos organizacionais. In: CALDAS, M. P.; BERTERO, C. O. (Coords.). **Teoria das Organizações**. São Paulo: Atlas, 2007.

DE CARVALHO, R. de F. P.; DE CARVALHO, O. J. P. Evolução do Trabalho: das comunidades pré-industriais às pós-industriais. **Revista da ABET**, v. 6, n. 2, 2006.

DE MORAIS, D. O. C.; DA SILVA OLIVEIRA, N. Q.; DE SOUZA, E. M. As práticas de sustentabilidade ambiental e suas influências na nova formatação institucional das organizações. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, v. 3, n. 3, 2014.

ELKINGTON, J. Towards the sustainable corporation: Win-win-win business strategies for sustainable development. **California Management Review**, v. 36, n. 2, p. 90-100, 1994.

_____. **Breakthrough Forewords**. 2014. Disponível em:
<<http://www.breakthroughcapitalism.com/files/volans-breakthrough-market-report.pdf>>.
Acesso em: 23 out. 2016.

FERNANDEZ, X. S. **A sustentabilidade nos modelos de desenvolvimento rural**: uma análise aplicada de agroecossistemas. 1995. 265 f. Tese (Doutorado em Economia) – Dep. de Economia Aplicada, Universidade de Vigo, Lagoas-Marcosende, 1995.

FERREIRA, A. B. de H. **Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa**. Curitiba: Positivo, 2004.

FLICK, U. **Introdução à Pesquisa Qualitativa**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2009.

FORTALEZA 2040. **Plano Fortaleza 2040**. Disponível em:
<<http://fortaleza2040.fortaleza.ce.gov.br/site/>>. Acesso em: 22 jul. 2016.

FRASER, M.; GONDIM, S. M. Da fala do outro ao texto negociado: discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa. **Paidéia**, v. 14, n. 28, p. 139-152, 2004.

FREITAS, R. de C. M.; NÉLSIS, C. M.; NUNES, L. S. A crítica marxista ao desenvolvimento (in)sustentável. **Katálysis**, v. 15, n. 1, p. 41-51, 2012.

GANSKY, L. **Mesh**: porque o futuro dos negócios é compartilhar. Rio de Janeiro: Alta Books Editora, 2011.

GASKELL, G. Entrevistas individuais e grupais. In: BAUER, M.; GASKELL, G. **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som**: Um Manual Prático. Petrópolis: Vozes, 2002.

GHERARDI, S. Prática? É uma Questão de Gosto! **Revista Interdisciplinar de Gestão Social**. v.2, n.1, 107-124, 2013.

GIRARDI, A. F.; BOSQUETTI, M. A. Economia compartilhada: um estudo de caso em uma startup de compartilhamento de veículos. In: INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION SYSTEMS & TECHNOLOGY MANAGEMENT, 13., 2016. Disponível em:

<<http://www.contecsi.fea.usp.br/envoi/index.php/contecsi/13CONTECSI/paper/download/3861/2545>>. Acesso em: 21 out. 2016.

GODOY, A. S. A pesquisa qualitativa e sua utilização em Administração de Empresas. **Rev. Adm. Empres.**, v. 35, n. 4, 1995.

GODOY, A. A. Estudo de caso qualitativo. In: BARBOSA DA SILVA, A.; GODOI, C. K.; BANDEIRA-DE-MELHO, R. **Pesquisa qualitativa em estudos organizacionais: Paradigmas, estratégias e métodos**. São Paulo: Saraiva, 2006.

GOMES, E. L. O desenvolvimento da lógica no Brasil: da herança ibero-portuguesa aos primórdios do século XIX. **Revista Eletrônica Informação e Cognição (Cessada)**, v. 4, n. 1, 2005.

GONDIM, L. M. de P. **Pesquisa em ciências sociais: o projeto da dissertação de mestrado**. Fortaleza: EUFC., 1999.

GUARIDO FILHO, E. R.; MACHADO-DA-SILVA, C. L.; GONÇALVES, S. A. Institucionalização da teoria institucional nos contextos dos estudos organizacionais no Brasil. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 33., 2009, São Paulo. **Anais...** São Paulo: ANPAD, 2009.

HEINRICHS, H. Sharing Economy: A Potential New Pathway to Sustainability. **GAIA**, p. 228-231, 2013.

IBGE. **Estimativas populacionais para os municípios e para as Unidades da Federação brasileiros em 01.07.2015**. Disponível em:

<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2015/estimativa_dou.shtm>. Acesso em: 6 fev. 2017.

_____. **Fortaleza: estimativa da população 2016**. Disponível em:

<<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=230440&idtema=130&search=ceara|fortaleza|estimativa-da-populacao-2016->>> . Acesso em: 6 fev. 2017.

KANTER, R. M. Grandes empresas pensam diferente. **Harvard Business Review Brasil**, Nov. 2011. Disponível em: <<http://hbrbr.com.br/grandes-empresas-pensam-diferente/>>. Acesso em: 18 out. 2016.

LEIS MUNICIPAIS. **Lei Municipal nº 10.303**, de 23 de dezembro de 2014. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/ce/f/fortaleza/lei-ordinaria/2014/1031/10303/lei-ordinaria-n-10303-2014-institui-a-politica-de-transporte-cicloviario-aprova-o-plano-diretor-cicloviario-integrado-do-municipio-de-fortaleza-e-da-outras-providencias>> . Acesso em: 5 out. 2016.

LINCOLN, Y.; GUBA, E. Controvérsias paradigmáticas, contradições e confluências emergentes. In: DENZIN, N.; LINCOLN, Y. (Eds.). **O Planejamento da Pesquisa Qualitativa: Teorias e Abordagens**. Porto Alegre: Artmed, 2006.

LÓPEZ, P. D. R. **Obsolescência Tecnológica Programada**: un artículo que no se desgasta es una tragédia para lós negócios. Disponível em <http://www.esdi-online.com/repositori/public/dossiers/DIDAC_7csh5emp.pdf>. Acesso em: 10 out. 2015.

LOUNSBURY, M. A Tale of Two Cities: Competing Logics and Practice Variation in the Professionalizing of Mutual Fund. **Academy of Management Journal**, n. 50, p. 289-307, 2007.

MACHADO-DA-SILVA, C. L.; COSER, C. Rede de relações interorganizacionais no campo organizacional de Videira-SC. **Revista de Administração Contemporânea**, v. 10, n. 4, p. 9-45, 2006.

MAGALHÃES, D. K. S.; QUEIROZ, R. J. G. B. **Economia Colaborativa no âmbito da Sociedade da Informação**. 2014. Disponível em: <<https://lambdas.files.wordpress.com/2014/04/economia-colaborativa-artigo.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2015.

MARZAL, K. **Indicadores de sustentabilidade para agroecossistemas**. 1999. 230 f. Dissertação (Mestrado em Fitotecnia) – Programa de Pós-Graduação em Fitotecnia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1999.

MAURER, A. M.; FIGUIRÓ, P. S.; CAMPOS, S. A. P. de; BARCELOSM. D. de. YES, WE ALSO CAN! O desenvolvimento de iniciativas de consume colaborativo no Brasil. **BASE – Revista de Administração e Contabilidade da UNISINOS**, v. 12, n. 1, p. 68-80, jan./mar. 2015.

MENEZES, U. G. de. **Desenvolvimento Sustentável e Economia Colaborativa**: um estudo de múltiplos casos no Brasil. 2016. 166 f. Tese (Doutorado em Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre 2016.

MEYER, J.; ROWAN, B. Institutionalized organizations: formal structure as myth and ceremony. **American Journal of Sociology**, v. 83, n. 2, p. 340-363, 1977.

MINAYO. M. C. de S. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Rio de Janeiro: Vozes Limitada, 2011.

MINÃNO, M. P.; SANTOS, A. dos. **Contribuição dos Serviços de Bicicleta Compartilhada na Mobilidade Sustentável no Brasil**. Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/17/7E375856-BFA8-4AB0-9AEE-44E146DE6660.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2016.

MOBILIZE. **Giro das bicicletas compartilhadas pelo Brasil**. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/7185/giro-das-bicicletas-compartilhadas-pelo-brasil.html>> . Acesso em: 02 fev. 2016.

MUNK, L.; SOUZA, R. B. de; ZAGUI, C. A Gestão por Competências e sua relação com ações voltadas à Sustentabilidade. **REGE - Revista de Gestão da USP**, n. 3, v. 19, p. 371-389, 2012.

NICOLINI, D.; GHERARDI, S.; YANOW, D. Introduction: Toward a practise-based view of knowing and learning in organizations. **Knowing in organizations. A practice-based approach**. New York: Sharpe, p. 3-31, 2003.

ONUBR. Nações Unidas no Brasil. **Conheça os novos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU**. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/conheca-os-novos-17-objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel-da-onu/>>. Acesso em: 24 out. 2016.

_____. **Agências da ONU discutem desenvolvimento das cidades na Habitat III**. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/agencias-da-onu-discutem-desenvolvimento-das-cidades-na-habitat-iii/>>. Acesso em: 24 out. 2016.

O POVO. **Sistema de bicicletas compartilhadas de Fortaleza contará com 15 estações até novembro**. Disponível em: <<http://www20.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2015/12/15/noticiasjornalcotidiano,3549302/em-um-ano-bicicletar-e-sucesso-mas-manutencao-e-criticada.shtml>> . Acesso em: 20 set. 2016.

ORNELLAS, R. Impactos do Consumo Colaborativo de Veículos Elétricos na Cidade de São Paulo. **Future Studies Research Journal**. São Paulo, v.5, n.1, pp. 33 – 62, Jan./Jun. 2013.

ORTNER, S. Theory in anthropology since the sixties. **Comparative Studies in Society and History**, v. 26.n. 1, p. 126-166, 1984.

PREFEITURA DE FORTALEZAa. **Bicicletar**. Disponível em: <<https://catalogodeservicos.fortaleza.ce.gov.br/categoria/mobilidade/servico/129>> . Acesso em: 12 jul. 2016a.

PREFEITURA DE FORTALEZA. SCSP - Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos. Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/institucional/a-secretaria-329>>. Acesso em: 18 set. 2016b.

PIZZOL, H. O. D. **Proposição de uma Escala para Mensuração do Consumo Colaborativo**: compreendendo o compartilhamento de bens. 2015. 166 f. Dissertação (Mestrado em Administração e Negócios – Programa de Pós-Graduação em Administração, Faculdade de Administração, Contabilidade e Economia da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2015.

RIFKIN, J. **Sociedade com custo marginal zero**. São Paulo: M. Books, 2016.

ROMEIRO, A. R. Desenvolvimento sustentável: uma perspectiva econômico-ecológica. **Estudos Avançados**, n. 26, p. 65-92, 2012.

SANTOS, L. M. L dos. **Socioeconomia**: solidariedade, economia social e as organizações em debate. São Paulo: Atlas, 2014.

SCHUMPETER, J. A. **Teoria do desenvolvimento econômico**: uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juro e o ciclo econômico. São Paulo: Nova Cultura, 1988.

SENA, A. M. C; MATOS, F. R. N; MESQUITA, R. F. de; MACHADO, D. de Q. Desenvolvimento Sustentável e a Abordagem Grassroots: delineando caminhos convergentes. In: ENCONTRO INTERNACIONAL SOBRE GESTÃO EMPRESARIAL E MEIO AMBIENTE, 16., 2014, São Paulo. **Anais...** São Paulo: FEA-USP, 2014. p. 1-16.

SILVA, M. E. **A formação da Lógica Institucional da Sustentabilidade em Cadeias de Suprimento**: um estudo no Brasil e no Reino Unido. 2015, 260 p. Tese (Programa de Pós-Graduação em Administração) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

SILVA, S. S. da. Proposta de um Modelo de Análise do Comprometimento com a Sustentabilidade. **Ambiente & Sociedade**, São Paulo, v. XVII, n. 3, p. 35-54, jul./set. 2014.

SILVA, M. E. ; FIGUEIREDO, M. D. A Lógica Institucional da Sustentabilidade: reflexões sobre as práticas. In: ENCONTRO ANUAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO, 40., 2016, Costa do Sauípe. **Anais...** Costa do Sauípe: ANPAD, 2016.

SILVA, P. R. F. da; FREITAS, T. F. S. de. Biodiesel: o ônus e o bônus de produzir combustível. **Ciência rural**, Santa Maria, v. 38, n. 3, p. 843-851, maio/jun. 2008.

SILVERMAN, D. **Interpretação de dados qualitativos**: métodos para análise de entrevistas, textos e interações. Porto Alegre: Bookman, 2009.

SMITH, N. Nature as accumulation strategy. **Socialist Register**, v. 43, 2007.

SOUZA-SILVA, J. C. de; DAVEL, E. Da Ação à Colaboração Reflexiva em Comunidades de Prática. **ERA - Revista de Administração de Empresas**, v. 45, n. 3, p. 53-65, jul./set. 2007.

SHIRKY, C. **A Cultura da Participação**: criatividade e genrosidade no mundo conectado. Rio de Janeiro: Zahar, 2011.

SHRIVASTAVA, P. The role of corporations in achieving ecological sustainability. **Academy of Management Review**, v. 20, n. 4, p. 936-960, 1995.

THORNTON, P. H. The rise of the corporation in a craft industry: Conflict and conformity in institutional logics. **Academy of Management Journal**, v. 45, n. 1, p. 81-101, 2002.

THORNTON, P. H.; OCASIO, W. Institutional Logics. **The Sage Handbook of Organizational Institutionalism**, p. 99-129, 2008.

_____. Institutional logics and the historical contingency of power in organizations: Executive succession in the higher education publishing industry, 1958–1990. **American Journal of Sociology**, v. 105, n. 3, p. 801-843, 1999.

THORNTON, P. H.; JONES, C.; KURY, K. Institutional logics and institutional change in organizations: Transformation in accounting, architecture, and publishing. In: **Transformation in Cultural Industries**. Emerald Group Publishing Limited, 2005. p. 125-170.

THORNTON, P. H.; OCASIO, W.; LOUNSBURY, M. **The Institutional Logics perspective: A new approach to culture, structure and process**. Oxford: Oxford University Press. 2012.

TOMTOMINDEX. **Tomtom Traffic Index**: Measuring congestion worldwide. Disponível em: <http://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list>. Acesso em: 31 jan. 2017.

VERGARA, S. **Métodos de pesquisa em administração**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

VERGARA, S. C.; PECI A. Escolhas metodológicas em estudos organizacionais. **Organizações & Sociedade**, n. 10, v. 27, p. 13-26, 2003.

VIZEU, F. Potencialidades da análise histórica nos Estudos Organizacionais brasileiros. **RAE - Revista de Administração de Empresas**, v. 50, n. 1, p. 37-47, jan./mar. 2010.

YIN, R. K. **Estudo de Caso: Planejamento e Métodos**. Porto Alegre: Bookman, 2015.

YUNUS, M. **Um Mundo Sem Pobreza: a empresa social e o futuro do capitalismo** São Paulo: Ática, 2008.

WEBBER, M. **Economia e Sociedade**. Brasília: UNB. 1994. v. 1.

APÊNDICE A – CARTA DE APRESENTAÇÃO



Pesquisa sobre Sustentabilidade em Veículos Compartilhados

Prezado(a),

Meu nome é Suzenny Rechene, sou mestranda do curso de Administração de Empresas Universidade de Fortaleza (UNIFOR) como bolsista Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP), integrante do Núcleo de Estudos em Estratégias e Sustentabilidade (NESS) e professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará (IFPA). Estou desenvolvendo minha pesquisa buscando compreender os quais são os aspectos institucionais relacionados à Sustentabilidade em veículos compartilhados.

As informações a serem solicitadas em sua organização são relacionadas à sua prática cotidiana, portanto, o que estamos procurando é reconhecer qual sua perspectiva sobre o tema, seguindo alguns questionamentos específicos e sua vivência. O foco desta pesquisa está efetivamente em reconhecer a política e as ações que estão voltadas para a sustentabilidade em veículos compartilhados. Assim, este contato será importante para a nossa pesquisa. Serão encontradas maiores informações sobre o estudo no protocolo de estudo de caso, anexo.

Inicialmente gostaria de agradecer pela disponibilidade em nos receber em sua organização. E esclarecer que para a realização desta pesquisa será necessário a realização de uma entrevista, que terá duração de cerca de uma hora e servirá de dados para a composição das análises de minha dissertação, e posteriores publicações advindas desta. Caso tenha algum tipo de limitação sobre essas publicações solicitamos sua indicação.

Desde já expressei minha gratidão pela assistência dada. Caso tenha interesse em receber as publicações futuras com dados desta pesquisa terei o maior prazer de registrar seu endereço eletrônico. Estou à disposição para sanar quaisquer questionamentos por meio do e-mail: srechene@hotmail.com ou pelo telefone (85) 3477-3229 (PPGA).

Atenciosamente,

Suzenny Rechene

Mestranda em Administração de Empresas.

APÊNDICE B – PROTOCOLO DE ESTUDO DE CASO

Objetivo

Compreender a formação da sua LIS a partir da implantação de veículos compartilhados na cidade de Fortaleza-CE.

A pesquisa busca responder às seguintes questões:

1. Quais atores estão envolvidos com os veículos compartilhados?
2. Quais são as práticas de sustentabilidade que podem ser observadas?
3. Quais os processos que geram essas práticas?
4. Quem está envolvido no planejamento e implantação das práticas?
5. Quais as estruturas envolvidas nas práticas?
6. Como a sustentabilidade é mensurada e disseminada nos projetos?
7. Quais as limitações para sustentabilidade nos veículos compartilhados?

Benefícios para a organização

A organização receberá um diagnóstico sobre as práticas de sustentabilidade em veículos compartilhados.

A pesquisa será um instrumento que possibilitará dialogar sobre a formação das práticas sustentáveis, sendo base para realizar decisões e ações futuras por meio de suas estratégias, considerando a implantação de um dos projetos.

Questões éticas e de confiabilidade

A presente pesquisa se compromete a não divulgar a identidade dos respondentes, em qualquer hipótese. Quanto às organizações, a identidade será preservada, desde que seja autorizada sua divulgação.

Atenciosamente,

Suzenny Rechene

Mestranda em Administração de Empresas.

APÊNDICE C – ROTEIRO SEMIESTRUTURADO PARA ESTUDO DE CASO: ATORES DAS ORGANIZAÇÕES

PERFIL DO RESPONDENTE

- Você poderia fazer uma apresentação sobre você?
- Quanto tempo você trabalha nesta organização?
- Qual seu papel e suas responsabilidades aqui?

a) Atores que constituem os campos organizacionais que circundam os projetos de veículos compartilhados selecionados.

1. O que lhe motivou em fazer parte do projeto?

Prompt: Como surgiu a proposta de implantação do projeto de veículos compartilhados?

2. Quais organizações estão envolvidas no projeto?

Prompt: Você poderia criar um ranking de prioridades destas?

3. Quais as pessoas destas organizações que estão envolvidas no projeto?

b) Ações de sustentabilidade que podem originar LIS a partir dos veículos compartilhados (Práticas de sustentabilidade).

1. Como ocorre a disseminação de que se pratica sustentabilidade por meio dos veículos compartilhados?

Prompt: Como a sustentabilidade é comunicada dentro da organização?

Prompt: Como isso ocorre para os demais: fornecedores; público externo(usuários), não usuários, etc?

2. A organização sempre desenvolve o fornecedor antes de assinar contrato ou ter uma relação comercial?

Prompt: Busca informações detalhadas em relação à sustentabilidade no perfil dos fornecedores.

3. Como é definida a estratégia de sustentabilidade? Existe algum tipo de meta e/ou diagnóstico realizado?

Prompt: Como a implantação dos veículos compartilhados contribui para a sustentabilidade? Como a sustentabilidade é mensurada?

4. Por que as pessoas optariam em usar veículos compartilhados?

5. O que mudou para a cidade com a implantação do projeto?

6. O que não mudou com a implantação do projeto?
7. Sobre sustentabilidade, o que você pensa sobre a relação do uso de veículos compartilhados e sustentabilidade?
8. Qual a relevância do uso dos veículos compartilhados para a sustentabilidade?
9. Quais são as limitações para sustentabilidade em veículos compartilhados?
10. Como ocorre o processo de avaliação do projeto em relação ao desempenho em sustentabilidade? Nos aspectos sociais, econômicos e ambientais?

Prompt: Quem realiza? E para quem é destinado?

c) Processos que originam a LIS nos veículos compartilhados.

1. Você poderia comentar sobre qual foi o estímulo da organização em introduzir os carros compartilhados como forma de obtenção da sustentabilidade?

Prompt: Por que a organização decidiu implantar o projeto? (pressões e incentivos)

2. Você poderia indicar como ocorreu a introdução do projeto no cotidiano da cidade de Fortaleza?
3. Você poderia indicar se os resultados são satisfatórios? Por quê?

d) Formação de uma potencial LIS a partir de veículos compartilhados.

1. A organização mudou seu modelo de negócio ou introduziu novas práticas depois que participaram da implantação do projeto?
2. Como ocorre a tomada de decisão na organização em relação ao projeto?
3. Como a tecnologia auxiliou na implantação do projeto?

APÊNDICE D – ROTEIRO SEMIESTRUTURADO PARA ESTUDO DE CASO: USUÁRIOS

PERFIL DO RESPONDENTE

- Você poderia fazer uma apresentação sobre você? (profissão, ativismo, ligação com o projeto etc.)

a) Atores que constituem os campos organizacionais que circundam os projetos de veículos compartilhados selecionados (empreendedores institucionais).

1. Quem foi o responsável pela implantação do projeto de veículos compartilhados em Fortaleza?

2. Alguém incentivou o uso veículos compartilhados em Fortaleza-CE? Quem?

b) Ações de sustentabilidade que podem originar LIS a partir dos veículos compartilhados (Práticas de sustentabilidade).

1. Por que você está utilizando este veículo compartilhado?

2. Você utiliza outro veículo compartilhado? Por que?

3. Com que frequência você utiliza este veículo? E geralmente por quanto tempo?

4. Você incentiva outras pessoas a utilizarem este tipo de veículo? Por quê?

5. Você poderia indicar a relevância do uso dos veículos compartilhados para a sustentabilidade?

6. Qual a forma e os meios de comunicação adequados para divulgação do projeto de sustentabilidade?

7. Você poderia indicar quais os benefícios sociais da utilização desses veículos?

8. Você poderia indicar quais os benefícios ambientais da utilização desses veículos?

9. Você poderia indicar quais os benefícios econômicos da utilização desses veículos?

10. Por que você acha que as pessoas deveriam utilizar os veículos compartilhados?

11. O que mudou para a cidade com a implantação do projeto?

12. O que não mudou com a implantação do projeto?

13. Em relação as suas práticas cotidianas, o que mudou após você começar a usar os veículos compartilhados?

14. Quais são as limitações para sustentabilidade em veículos compartilhados?

15. Como você avalia a implantação do projeto de uso dos veículos compartilhados em

relação a promoção da sustentabilidade?

c) Processos que originam a LIS nos veículos compartilhados (Sequencia de Eventos).

1. Você poderia indicar a partir de que momento iniciou o processo de implantação do projeto no cotidiano da cidade de Fortaleza?
2. Quais motivos serviram de incentivadores para a implantação do projeto?
3. Você já participou de algum diagnóstico sobre sustentabilidade em relação ao uso dos veículos compartilhados?

d) Formação de uma potencial LIS a partir de veículos compartilhados.

1. Você já conhece algum outro formato de utilização de veículos compartilhados na cidade de Fortaleza? Se sim, ele ainda é usado? Mais ou menos e por que?
2. Como você avalia o fato da prefeitura implantar o projeto?
3. Existe cooperação entre os *stakeholders*?
4. Existe troca de informações entre os stakeholders?

Prompt: Feedback, participação dos usuários nas decisões.

5. Como você avalia a tecnologia utilizada?