

Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza
Escola Técnica Estadual Itaquera II
Curso Técnico de Nível Médio de Técnico em Administração

UTILIZAÇÃO DAS TÉCNICAS DE ECONOMIA COMPARTILHADA NA REALIZAÇÃO DE UM APLICATIVO PARA TRANSPORTE RODOVIÁRIO COLETIVO NO BRASIL DE 2020 A 2024

Ana Carolina de Holanda Teodoro¹

Darck Dariele Silva Matos²

Ewellyn Manuelle de Melo Salomão³

Franklin Alonso Alves Bezerra⁴

Giovanna Sales Barros⁵

Pedro Henrique Martins da Silva⁶

RESUMO: Este artigo aborda a ideia de economia compartilhada, que é uma tendência que surgiu em 2008 e que descreve o compartilhamento de bens ou serviços por diferentes meios. Esses conceitos serão aplicados ao cenário dos motoristas autônomos de ônibus para propor a ideia de um aplicativo que possa conectá-los com seu público-alvo, além de explicar sua atual situação e como o consumo colaborativo pode ser implementado em seu âmbito. Aborda brevemente o passado da economia para então detalhar a economia brasileira de hoje, e o seu funcionamento dentro dos setores da agricultura, da indústria e do comércio, junto de algumas de suas raízes históricas. Em seguida, discorre sobre as formas de dominação de mercado, os monopólios, oligopólios e cartéis. Depois, lista os tipos de economia que existem, que são: de comando, de mercado, mista, circular e colaborativa. Finalmente, comenta sobre a definição de consumo colaborativo, os três sistemas que a regem, que são os sistemas de produto-serviço, mercados de redistribuição e estilos de vida colaborativos. Logo após, fala dos seus quatro princípios: massa crítica, capacidade ociosa, crença nos bens comuns e confiança entre estranhos, para iniciar a análise sobre o segmento de turismo, a condição vigente dos condutores de ônibus e os desafios que eles enfrentam. Discute sobre a eletromobilidade e eletrificação dos ônibus ao mesmo tempo que coloca em pauta a sustentabilidade, para assim caracterizar o aplicativo e trazer dados colhidos de uma pesquisa de campo que investigava a percepção dos ônibus.

Palavras-chave: Economia compartilhada, ônibus, motoristas, turismo, aplicativo.

¹ Ana Carolina de Holanda Teodoro, aluna do curso Técnico em Administração, na Etec Itaquera II – ana.teodoro17@etec.sp.gov.br

² Darck Dariele Silva Matos, aluna de Administração – darck.matos@etec.sp.gov.br

³ Ewellyn Manuelle de Melo Salomão, aluna de Administração – ewellyn.salomao@etec.sp.gov.br

⁴ Franklin Alonso Alves Bezerra, aluno de Administração – franklin.bezerra@etec.sp.gov.br

⁵ Giovanna Sales Barros, aluna de Administração – giovanna.barros17@etec.sp.gov.br

⁶ Pedro Henrique Martins da Silva, aluno de Administração – pedro.silva1533@etec.sp.gov.br

1. INTRODUÇÃO

Nesse artigo, nos desafiamos a responder ao problema “como criar uma plataforma que reúna motoristas de ônibus autônomos com seus clientes, de modo que ambos sejam beneficiados?”. Esse questionamento se vincula com o conceito de economia compartilhada, que pode assumir duas formas: o aluguel de bens à curto prazo, ou a união de fornecedores e consumidores para compra e venda de produtos ou serviços.

Nesse quesito, nosso objetivo geral é propor maior integração entre condutores de ônibus independentes e seus clientes. Dentro das nossas metas específicas, pretendemos proceder da seguinte forma:

- explicar a economia compartilhada de forma sintetizada;
- ilustrar a situação de pequenos motoristas de ônibus que realizam viagens intermunicipais;
- identificar as dificuldades dos pilotos independentes que os impedem de expandir suas empresas;
- mostrar os motoristas autônomos como alternativas as rodoviárias e facilitar seu processo de venda;
- propor a ideia de um aplicativo que conecte motoristas e passageiros para que possam fazer negócios;
- e salientar a confiança da plataforma e viabilidade da mesma.

A justificativa para essa pesquisa reside na capacidade dessa tendência de fundamentar um novo mercado, na qual motoristas freelancer e clientes podem se encontrar mais facilmente e usar plataformas virtuais para poder comercializar as suas passagens de ônibus. “Nesse contexto, emerge o conceito de consumo colaborativo como uma forma recente de negócios que aproveita as mudanças tecnológicas, particularmente a internet” (SILVEIRA, PETRINI, SANTOS, 2016), o que demonstra o crescimento do setor com o passar do tempo, especialmente com a globalização.

Além disso, o uso de aplicações dentro dessa área de atuação se apresenta como uma oportunidade, pois pode impulsionar a aquisição de clientes e sua fidelização para esses profissionais, ainda mais quando eles têm dificuldade em alcançar seu público-alvo. Não

obstante, o ambiente de uma plataforma contribui para criar uma maior segurança ao cliente, de maneira que este possa ter certeza de que receberá seu serviço.

De acordo Teodoro, D’Afonseca e Antonieta (2009), a “Economia compartilhada ou colaborativa parte da ideia de consumo colaborativo, intermediado pelos aplicativos e negócios a partir dela criados”. Dessa forma, o emprego de programas, cujo desenvolvimento pode custar de R\$15 mil a R\$100 mil, se mostra benéfica. Essa mesma ideia é reforçada por outros 38 mil artigos que também abordam a relação deste modelo econômico com o desenvolvimento de apps.

No decorrer da monografia, trabalharemos e responderemos algumas hipóteses, que envolvem a possibilidade de:

- a economia compartilhada ajudar a criar mais empregos temporários e oferecer mais flexibilidade para quem trabalha nas cidades;
- a utilização das práticas de economia compartilhada consegue promover a descentralização de comando com menores chances de gargalos;
- um aplicativo que conecta motoristas de ônibus autônomos diretamente com seus clientes poder melhorar a eficiência do transporte público e promover benefícios sociais;
- a economia compartilhada induzir a integração e patrulhamento de modo a conceber trocas de bens e serviços.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 Contexto Histórico da Economia Compartilhada

O estudo da Economia como ciência iniciou em 1776, com a publicação do livro “A riqueza das nações”, de Adam Smith (1723 - 1790). Antes dele, o nome dessa área de estudo referenciava apenas a troca de bens e serviços, conhecido alternativamente como escambo, amplamente aplicado durante a Antiguidade, e que possuía uma produção majoritariamente voltada para a subsistência.

Com o passar do tempo, a organização do trabalho foi se desenvolvendo, até chegar as práticas de escravidão e comércio. Entretanto, o feudalismo da Idade Média interrompeu este processo e o desacelerou consideravelmente por causa do isolamento entre diferentes

agentes econômicos, já que os camponeses laboravam e contactavam apenas seus senhores, sem interagir com outras pessoas.

Na Modernidade, ocorreram diversos eventos importantes para a Economia, como a expansão marítima e o mercantilismo nos séculos XV e XVI; o surgimento do Capitalismo Industrial com a concentração do capital em 1760; as crises que se deram nesse intervalo; e a formação de diversos modelos econômicos, como o clássico, neoclássico, teoria do valor-trabalho, distribuição de renda, socialismo, keynesianismo e estruturalismo.

2.2 Economia do Brasil

Um dos pilares da economia do Brasil é a exportação de bens, e contribuiu com 341 bilhões de dólares no ano de 2022, segundo dados do Observatory of Economic Complexity. Isso representava 17% do Produto Interno Bruto (PIB) total do ano, que foi de 1,951 trilhão de dólares.

De todas as mercadorias destinadas para o exterior, USD\$245 bilhões estavam relacionados ao setor primário, advindos de atividades extrativistas ou agropecuárias. Já a prestação de serviços internacionais gerou USD\$33,8 bilhões, sendo que cerca de 47% desse valor foi direcionado a pesquisa e desenvolvimento, consultoria e serviços técnicos empresariais.

Esses dados demonstram o que Matos e Pessôa (2011) alegam sobre a história: “Com o surgimento e a consolidação dos complexos agroindustriais, ocorre uma reorganização na produção agropecuária brasileira e um processo acelerado de integração de capitais”.

A alta intervenção estatal e o elevado investimento em bens de capital durante a década de 1950 permitiu a estabilização e reestruturação da agricultura nos anos seguintes, que foi a operação mais lucrativa para a nação. Esta passou a apresentar uma produção maior, focou no comércio externo e se aproximou da indústria.

O setor secundário da economia pode tomar proveito de uma quantidade maior de insumos, e com o Plano de Ação Econômica do Governo, um projeto feito em 1964, as fábricas puderam ter um grande crescimento. Neste período, os impostos sobre maquinofaturados foram diminuídos e mais incentivos fiscais foram dados.

Algumas das bases da proposta foram a criação do Banco Central do Brasil e o Conselho Monetário Nacional, que viabilizaram a abertura de linhas de crédito, trouxeram uma administração dos procedimentos financeiros mais fluída e organizaram a impressão de moeda e captação de impostos. Todos esses processos fomentaram a indústria, pois equilibravam a inflação e levaram as usinas a se planejarem melhor ao longo prazo e assumirem riscos mais previsíveis.

Mesmo com os avanços que ocorreram no passado, Yamada e Martins (2018) defendem que “as indústrias brasileiras encontram-se atualmente, no patamar da Indústria 2.0”, enquanto as nações economicamente desenvolvidas já fazem parte da Indústria 4.0. Constatou-se uma evolução, mas o processo produtivo de bens de capital e de consumo ficou estagnado. “A atuação da indústria de transformação no PIB, que em 1985 chegou a atingir mais de 20%, em 2016 sofreu uma queda para quase 12%” (YAMADA, MARTINS, 2018), o que reflete ainda mais o déficit que surgiu com o passar do tempo.

Atualmente, a condição econômica do Brasil está sendo marcada por uma reestruturação econômica após os danos causados pela pandemia em 2020. A crise trouxe grandes dívidas, e em resposta, o governo adotou medidas de socorro, como concessão de auxílios financeiros, prorrogação de parcelas de financiamentos, adiamento de pagamentos de impostos e reescalonamento de débitos. Entretanto, essas ações resultaram no aumento da dívida pública.

Durante o surto, os bancos forneceram apoio, o que causou inflação devido à expansão monetária. Isso era previsível pela redução da produção, queda dos estoques e problemas das empresas em voltar à normalidade.

Em 2024, o esforço está voltado para a recuperação das atividades normais, visando o crescimento econômico e a melhoria da empregabilidade e da renda, que foram impactadas pela COVID-19. Para escapar da situação problemática, o empreendedorismo foi muito escolhido como carreira, fazendo com que no ano de 2022 houvessem 14,6 milhões de microempreendedores individuais (MEIs), na qual 51% trabalhavam com prestação de serviços.

Um estudo de caso da micro e pequena empresa (MPE) Estrela da Moda, feito no município de Recife, capital de Pernambuco, percebeu que a inovação é uma ferramenta útil.

Ceolin et al. (2021) disse que “a MPE entende a necessidade de inovar como forma de manter vantagem competitiva de seus negócios”, e aludiu que a empresa pôde melhorar sua performance através da exploração do meio digital, algo que destaca o potencial de ambientes virtuais para impulsionar negócios.

2.3 Monopólio, Oligopólio e Cartel

Dentro do nosso atual modelo capitalista, existem diversas formas de dominação de mercado, como monopólio, oligopólio e cartel. O primeiro refere-se à ocorrência de uma única entidade controlando todo ou a maior parte do mercado, de forma que a concorrência contra ela não tenha força o bastante e acabe indo à falência. Miranda (2011) afirma que “monopólio (do grego monos, um + polien, vender) é como se denomina a situação em que uma empresa detém o mercado de um determinado produto ou serviço, impondo preços aos que comercializam”.

Contudo, essa ação é um crime pelo artigo 173, inciso IV da Constituição Federal de 1988, e é regulado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). Isso ocorre porque tal quadro é algo nocivo e pode ser visto como abuso de poderio econômico, pois o monopolista tem a capacidade de impor barreiras aos seus rivais, de forma que eles não consigam competir em condições plenas.

Já os oligopólios demarcam a existência de poucas empresas cujas decisões influenciam grandemente o mercado, e conseqüentemente passam a definir um preço semelhante para vender seus produtos. Essencialmente, elas continuam sendo um monopólio e aplicam as mesmas técnicas de um, como acontece dentro do setor automobilístico e de telefonia no Brasil. Para De Plácido e Silva, o termo “designa a situação do mercado dominada por reduzido número de produtores, cada qual bastante forte para influenciá-lo, mas não o suficiente para desprezar a concorrência” (SILVA, 2004 apud MIRANDA, 2011). Essa atividade também configura crime, pois impede que o cliente escolha pagar valores diferentes em produtos com maiores distinções entre si.

O cartel também envolve a presença de poucas organizações, mas que fazem reuniões entre si para decidir o preço de venda da sua mercadoria e o valor que pagam para adquirir seus insumos, e afetam todo o ramo em que trabalham. A Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) é o maior representante desse cenário, e assim como os

outros dois anteriores, é uma prática que procura o benefício próprio dos produtores em detrimento dos consumidores e concorrentes.

2.4 Tipos de Economia

Macroeconomicamente, existem três maneiras de reger as políticas econômicas de um país, que são conhecidas como: economia de comando, que às vezes é chamada de planificada; economia de mercado, muito semelhante a um modelo liberal; e a economia mista, que mescla características dos dois anteriores.

A economia planificada é uma “em que o governo controla toda a atividade econômica e transações. Um país com um governo comunista é um exemplo de uma economia de comando” (MORGANELLI, 2024, tradução nossa)⁷. Esta suprime ou impede a existência da iniciativa privada. Nela, a produção é voltada para o consumo e para o mercado, que tem preços controlados pelo Estado e que prioriza o acesso a força de trabalho, os meios e fatores de produção e o desenvolvimento da economia.

A economia de mercado “é livre de todo controle governamental” (MORGANELLI, 2024, tradução nossa)⁸. Yates completa a ideia com uma descrição do seu funcionamento “Os resultados econômicos são determinados pelas forças do mercado e pela tão chamada ‘mão invisível’, para usar um termo cunhado pelo filósofo Adam Smith” (YATES, s/d. apud MORGANELLI, 2024, tradução nossa)⁹. Ela é entendida como um sistema econômico de predominância da iniciativa privada, sem interferência relevante de estatais para o comércio, e é intimamente associada ao liberalismo econômico. Tem como princípio a mínima intervenção pública na economia, que só agiriam em períodos de crise e instabilidade social e econômica. Este regime enfrenta críticas que argumentam que a ênfase no livre comércio leva à precarização do trabalho e ao aumento das desigualdades sociais e econômicas, pois a iniciativa privada foca apenas no lucro e negligencia valores humanos e sociais.

A economia mista é “uma mistura entre os sistemas de economia de mercado e de comando” (MORGANELLI, 2024, tradução nossa)¹⁰. Este arquétipo permite que o comércio se

⁷ Texto original: “*in which the government controls all economic activity and transactions. A country with a communist government is an example of a command economy*”.

⁸ Texto original: “*is free of all government control*”.

⁹ Texto original: “*The economic outcomes are determined by the market forces and the so called ‘invisible hand,’ to use a term coined by philosopher Adam Smith*”.

¹⁰ Texto original: “*is a hybrid between the command and market economic systems*”.

regule sozinho, mas apoia a interferência do Estado quando ele achar necessário. Uma das suas características mais marcantes são as empresas estatais, que realizam atividades com impostos. Além disso, também apresentam programas de bem-estar social; controle dos preços de alguns bens, como commodities ou petróleo; e legislações que regulem e fiscalizem as práticas empresariais.

Em outro plano, existem os modelos que guiam a produção. Um deles é a economia circular, que “se destaca através da transformação de bens que estão no final de sua vida útil em recursos para outros processos” (STAHEL, 2016; SEHNEN et al, 2018 apud ARAÚJO, SILVA, CABRAL, 2020). Ela é muito mais focada na sustentabilidade e nas ações que as empresas podem tomar para possuir esse perfil, como o reparo, reuso, remanufatura e superciclagem, ou upcycling. Tem como um de seus objetivos minimizar a quantidade de lixo produzido e aumentar a oferta através da readequação de mercadorias usadas.

Um outro é a economia compartilhada, que procura “mudar o paradigma da propriedade individual para a coletividade e o compartilhamento, menos demanda por bens de consumo pode dar lugar a uma nova economia que poderia ajudar a enfrentar problemas como poluição e uso excessivo de energia” (PROTHERO et al, 2011 apud ARAÚJO, SILVA, CABRAL, 2020). Ela dá ênfase na comercialização de bens sem a sua posse, e diminui a necessidade de extrair insumos da natureza, o que lhe atribui um caráter mais sustentável.

2.5 Economia Compartilhada

A economia compartilhada, denominada alternativamente de consumo colaborativo, é um conjunto de práticas que prezam pelo compartilhamento de bens e serviços ao invés da compra e obtenção destes individualmente. Ela ganhou notoriedade no século XX, mas destacou-se como um método muito mais viável após a crise de 2007-2008, e se baseia em um parceiro provedor, que possui ativos para alugar, compartilhar ou emprestar, e um parceiro usuário, que consome os produtos e atividades.

Os autores Botsman e Rogers definem alguns exemplos dessa onda, como o “cohousing, coworking, CouchSurfing, compartilhamento de carros, crowdfunding, compartilhamento de bicicletas, táxi por aplicativo, cooperativas alimentares, ônibus

escolares, microcreches compartilhadas, aluguel de pessoas para pessoas” (2010a, tradução nossa)¹¹. Adicionalmente, eles separam essas práticas em três sistemas:

- Sistemas de Produto-Serviço: descreve o consumo de um produto sem a necessidade de comprá-lo, na qual um serviço permite o seu compartilhamento.
- Mercados de Redistribuição: define a passagem de posse de bens usados para um novo dono. É considerado uma prática sustentável, pois “redistribuição é o quinto R – reduzir, reciclar, reusar, reparar e redistribuir” (BOTSMAN, ROGERS, 2010a, tradução nossa)¹².
- Estilos de Vida Colaborativos: relata a partição de posses intangíveis, como tempo, espaço, habilidades e dinheiro. Funciona em cima da interação social e de relacionamentos, e não da mercadoria envolvida.

Simultaneamente, a economia colaborativa possui “quatro princípios subjacentes críticos – massa crítica; capacidade ociosa; crença nos bens comuns; e confiança entre estranhos” (BOTSMAN, ROGERS, 2010a, tradução nossa)¹³. Cada um deles tem um significado distinto:

- Massa crítica: é um conceito emprestado da sociologia que se refere a ter velocidade o bastante para algum grupo ser autossuficiente. Aplicado à essa área de estudo, ela denota a quantidade mínima de algum recurso para que o negócio comece a girar sozinho.
- Capacidade ociosa: é o potencial daquilo que não está sendo usado, e que pode agregar valor. É comum vê-lo em itens que ficam guardados por muito tempo em armários.
- Crença nos bens comuns: caracteriza a tomada de decisão de um indivíduo que leva em conta as escolhas de todos os envolvidos.

¹¹ Texto original: “*cohousing, coworking, CouchSurfing, car sharing, crowdfunding, bike sharing, ride sharing, food co-ops, walking school buses, shared microcrèches, peer-to-peer rental*”.

¹² Texto original: “*Redistribution is the fifth ‘R’—reduce, recycle, reuse, repair, and redistribute*”.

¹³ Texto original: “*four critical underlying principles—critical mass; idling capacity; belief in the commons; and trust between strangers*”.

- Confiança entre estranhos: estabelece relações de confiança entre sujeitos que não se conhecem por meio da remoção de uma hierarquia, e permite que eles se regulem por si mesmos.

Essa tendência procura transformar o conceito já existente das relações comerciais, e vem repleta de ideias inovadoras que podem ser aplicadas em diversos âmbitos, tais como o de turismo e viagens de ônibus. Dentro desses, alguns agentes importantes são os motoristas, com destaque para os que efetuam trajetos de São Paulo até o Nordeste.

O termo “turismo” abrange um conjunto de atividades econômicas e migratórias no ambiente urbano, e tem uma alta relevância internacional. Seu atributo de expandir as localidades em que se concentra por meio dos indivíduos envolvidos em suas operações também a consolida como algo rentável. Entretanto, ela é unida a vários atores que alteram e deixam seu significado mais complexo, como os visitantes, as atitudes dos vendedores e compradores, locais de hospedagem e meios de transporte.

A partir desse ponto, surge uma fluidez nas organizações, pois alguns desses elementos não têm uma conexão tão clara com a definição de turismo. Porém, a ausência de um termo mais apropriado obriga a ligação destes.

Atualmente, o cenário de turismo rodoviário no Brasil encontra-se fragmentado devido à sua precariedade. O transporte coletivo é um modal comumente esquecido ou malvisto por causa da ineficácia em suas operações: “A escassez de recursos públicos faz com que os problemas nas rodoviárias brasileiras demorem mais tempo para serem combatidos, o que afeta consideravelmente a qualidade do atendimento ao público-alvo” (VELOSO, 2019).

Ainda por cima, as ocupações desse setor são limitadas a polos específicos, que se concentram em torno de algumas rodoviárias de cidades mais desenvolvidas. Como consequência, a exploração das áreas levemente distantes desses pontos fica mais difícil, pois outros transportes com um custo adicional precisam ser utilizados para alcançá-los.

O turismo nas regiões menos providas também encontra outras dificuldades, como a indisposição de redes de hotéis, de estabelecimentos lúdicos ou de outros serviços mais presentes nos grandes centros. Assim, os motoristas consolidados e experientes possuem um número limitado de rotas que podem ser percorridas, dado o seu custo elevado, enquanto os

pilotos pequenos, que têm o potencial de efetuar esses trajetos, não são encontrados e acabam sendo ignorados.

Este é o principal problema que assola os novatos a ingressarem neste segmento, e trazem um barramento em seu crescimento, que inevitavelmente os levaria à falência e a obsolescência. A falta de auxílio ou de oportunidades se soma a esse fator, e provoca uma desaceleração ainda maior destes prestadores de serviço junto da precarização do seu trabalho, que lhes expõe a uma carga horária elevada, a subordinação com perda de autonomia e má qualidade do ambiente profissional. Thomaz Júnior (2002) atribui três características a esse cenário:

O estigma de subordinado e dependente enquadra o Brasil numa condição subalterna. Em linhas gerais, poderíamos apontar o seguinte: 1) a desproletarização do trabalho industrial fabril, típico do fordismo; 2) a ampliação do assalariamento no setor de serviços; 3) o incremento das inúmeras formas de subproletarização, decorrentes do trabalho parcial, temporário, domiciliar, precário, subcontratado, “terceirizado”.

Ainda para Thomaz Júnior (2002), o motivo disso é:

O capital tem ampliado mundialmente as esferas do trabalho assalariado e subproletarizado, e da exploração do trabalho, sob as diversas modalidades de precarização, tais como: o subemprego, a terceirização, o trabalho temporário, o trabalho domiciliar, etc.

O resultado disso é um declínio na performance trabalhista e agravamento do desemprego e emprego temporário. “No mercado de trabalho, choques negativos tendem a elevar o desemprego e reduzir os salários, enquanto choques positivos têm efeito contrário” (SILVA, MONSUETO, PORSSE, 2015), que é acentuado com a ausência de ferramentas que examinem o turismo adequadamente, uma vez que este é unido a outras profissões.

Portanto, a parte privada pode ser o ponto chave da solução da crise social e trazer o reconhecimento apropriado a esse segmento. A criação de MEIs e outras empresas levaria a um aumento na disponibilidade de cargos e o surgimento de novos mercados numa rede mais integrada:

O crescimento regional das atividades ligadas ao turismo contribui para o aumento dos níveis de emprego e renda, gerando uma melhoria nos balaços de pagamentos

nacional, possibilitando o incremento e a consequente redução dos níveis de pobreza. (VIANNA, 2011)

Um dos meios para executar esse plano seria a implantação de aplicativos. “As tecnologias de informação e comunicação tem desempenhado um papel importante na comunicação coletiva, pois através dessa ferramenta a comunicação flui sem que aja barreira” (RAMOS, RAMOS, [201-?]), e sua expansão tem a capacidade de abrir portas para que freelancers se reúnam com seus clientes.

A exigência de um padrão superior na prestação de seus serviços age como um propulsor para refinar o estado dos ônibus e corrigir possíveis imprevistos, atrasos e circunstâncias desconfortáveis para os passageiros. “A má qualidade dos transportes, tem como consequência a dificuldade dos usuários em se locomover, isso afeta diretamente a mobilidade urbana na cidade” (COELHO et al, 2022), e a competição de mercado resolveria esse problema.

Além disso, estimular os pilotos autônomos traz a pauta da sustentabilidade. A influência da economia compartilhada atinge a superprodução de bens e consegue diminuí-la, reduzindo a extração de recursos naturais e a emissão de gases poluentes das indústrias e caminhões. As suas práticas apoiam o estabelecimento de softwares, que trazem a desmaterialização e digitalização, que previnem gastos logísticos e impactos ambientais por causa destes. Botsman e Rogers (2010b, tradução nossa) fornecem um exemplo:

Mas os benefícios da desmaterialização não são apenas conveniência e escolha. Um estudo recente conduzido pela Intel e Microsoft que comparava o impacto ambiental de diversas formas de entrega de música mostrou que comprar música digitalmente na internet reduzia a pegada de carbono e uso de energia associados à entrega de música para os consumidores de 40 a 80 por cento comparado com comprar um CD em uma loja.¹⁴

A ideia de sistemas de produto-serviço favorece grandemente essa base, pois concede informações sobre os gostos dos fregueses que podem ser utilizadas para focar a produção e

¹⁴ Texto original: “*But the benefits of dematerialization are not just convenience and choice. A recent study conducted by Intel and Microsoft comparing the environmental impact of various forms of music delivery showed that purchasing music digitally on the Internet reduced the carbon footprint and energy usage associated with delivering music to consumers by 40 to 80 percent compared with buying a CD at a retail outlet.*”

influenciar outros clientes através do princípio da crença nos bens comuns, que direcionaria as escolhas de um indivíduo conforme a avaliação de outros clientes.

Desde 2 de maio de 2024, com a publicação da Lei nº 14.850, que institui a Política Nacional de Qualidade do Ar, pessoas físicas e jurídicas têm o dever de tomar medidas que evitem a emissão de gases na atmosfera. De acordo Nassar et al. (2024), “em 2022, o setor de transporte emitiu 216,9 milhões de toneladas de CO²”, que são causadoras de doenças respiratórias e circulatórias.

Uma saída para isso é a instalação de ônibus elétricos, que por mais que tenha um investimento inicial maior, o seu custo total de propriedade (TCO) providencia um retorno melhor ao longo prazo. Albuquerque, Tavares e Parra (2022) reforçam este ponto:

O TCO de ônibus elétricos tende a ser inferior ao de veículos a diesel. Pela mecânica mais simples, ônibus elétricos têm uma duração maior que os ônibus a diesel. Além disso, a depender do contexto, o valor gasto com recarga elétrica tende a ser mais baixo do que com o diesel. Essas economias na operação e manutenção viabilizam novos instrumentos financeiros para a aquisição, como o pay-as-you-save.

A eletromobilidade exige uma reforma na estrutura vigente, com a inauguração de postos de recarga distribuídos pelo território nacional. Essa resolução teria que ser cumprida por órgãos públicos ou por empresas com capital, com o planejamento efetivo de cada etapa do projeto. Tal transformação demandaria um tempo considerável e mudanças graduais, mas suas conclusões seriam de grande importância para o desenvolvimento da mobilidade.

A sustentabilidade ocasionada pela exortação ao transporte coletivo e suas outras áreas a serem exploradas são segmentos que ocorreriam paralelamente à construção do software. Além disso, a plataforma precisará ser dividida em algumas abas. A primeira delas é a “Página Inicial”, que conteria uma barra de pesquisa que possibilitaria uma busca filtrada por destinos, datas ou condutores parceiros. Seus resultados seriam exibidos em uma lista, que comunicariam o horário, local de saída e trajeto de cada viagem. O pagamento também seria efetuado por este meio.

O restante da página inicial indicará um quadro com diversos destinos turísticos e alguns guias com destinos próximos, para incentivar o desejo no consumidor. Promoções e ofertas em algumas rotas são estratégias que poderiam ser aplicadas com esta mesma

intenção. Um arranjo de feedbacks e de imagens publicadas pelos visitantes apareceria quando eles clicassem em detalhes. Esses dados seriam úteis para a customização do software e para sugerir novas viagens.

A segunda será a “Quem nós somos?”, que disponibilizaria uma introdução sobre o aplicativo e uma interface convidativa, que pudesse demonstrar os valores e o zelo pela segurança que a aplicação possui, com o intuito de fidelizar e tranquilizar os usuários durante a sua experiência com o app.

A terceira aba apresentaria os elementos da “Conta”, com o perfil do usuário e seus dados cadastrais, seu histórico de viagens passadas e futuras, os termos de uso, a política de privacidade e uma opção para alterar as senhas, e-mails e outros utensílios de segurança.

Igualmente, para garantir a integridade dos passageiros, a legalidade dos veículos e criar um cadastro dos motoristas, o aplicativo deve exigir alguns documentos dos seus condutores. Eles são:

- Registro Geral (RG) e Cadastro de Pessoa Física (CPF) do piloto;
- Certificado de Registro do Veículo (CRV), que garante a posse da viatura;
- Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV), que comprova a regularidade e autoriza a circulação do automóvel;
- Certificado de Segurança Veicular (CSV), que confirma a segurança do transporte conforme a legislação;
- Carteira Nacional de Habilitação com a Categoria D do colaborador, que permite a direção de ônibus e outros meios que transportem mais de 8 pessoas;
- Seguro Obrigatório Para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (DPVAT), que é um seguro que cobre despesas e indeniza fatalidades;
- Curso de transporte coletivo de passageiros, podendo estar em andamento ou já concluído, que certifica a capacidade do motorista de dirigir com responsabilidade.

3. MÉTODOS E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

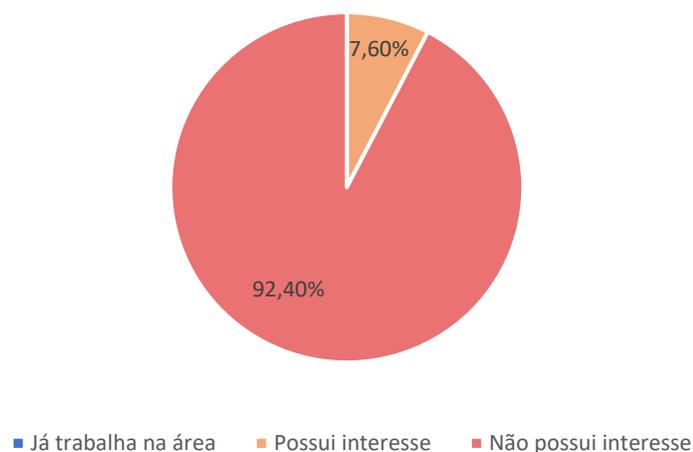
Os procedimentos metodológicos aplicados no decorrer deste trabalho foram diversos, e o primeiro utilizado foi uma pesquisa exploratória, na qual buscamos mais informações sobre um determinado público-alvo.

Também usamos uma abordagem explicativa para esclarecer os conceitos da economia compartilhada e relacionar isso aos motoristas independentes, que são o foco do nosso estudo. Em outro plano, efetuamos uma pesquisa de campo com perguntas quantitativas direcionadas aos usuários desse serviço, cujo objetivo era aprimorar e contribuir com os conhecimentos de suas atividades e discutir algumas de suas características.

Dentro da busca bibliográfica, que teve uma natureza telematizada, nossa principal fonte de pesquisa foi o Google Acadêmico, onde encontramos artigos e livros que foram usados como referencial teórico. Adicionalmente, apuramos publicações em blogs online como um suporte secundário.

A análise e coleta de dados desta pesquisa concentrou-se em responder algumas das hipóteses formuladas no começo do trabalho. Obtivemos um total de 157 respostas, das quais 70,7% eram mulheres, 28,7% eram homens e 0,6% responderam que tinham outros gêneros. A maioria do nosso público tinha menos de 20 anos, e representavam 55,4% de todos os que preencheram o formulário.

Gráfico 1 – Interesse em trabalhar com prestação de serviços rodoviários

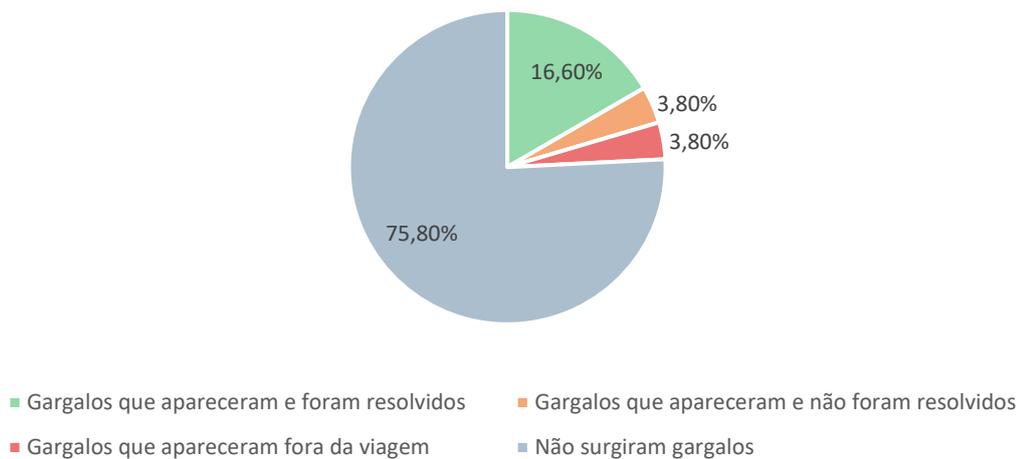


Fonte – Dos próprios autores

O Gráfico 1 apresenta os resultados de uma pergunta que objetivava descobrir se o mercado de motoristas teria potencial de crescer e de trazer mais pessoas para novos cargos.

Com base na hipótese “a economia compartilhada ajudar a criar mais empregos temporários e oferecer mais flexibilidade para quem trabalha nas cidades” e nas informações acima, conclui-se que realmente existe uma possibilidade de expansão, mesmo que apenas 7,6% dos consultados tenham mostrado interesse, já que a amostra pesquisada foi limitada e que grande parte dela estava exercendo outra função.

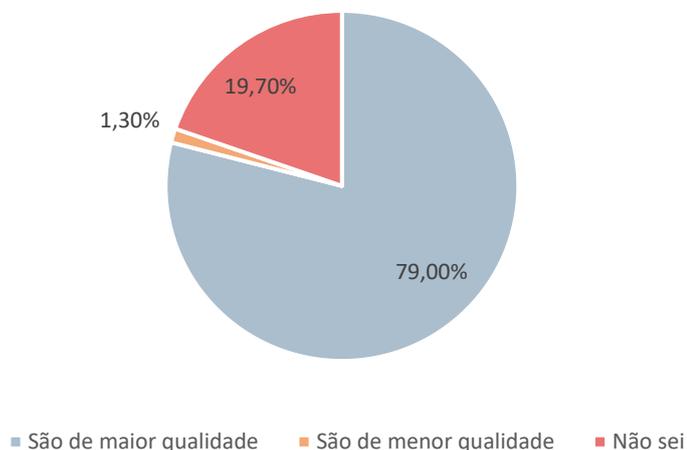
Gráfico 2 – Surgimento e resolução de gargalos



Fonte – Dos próprios autores

O Gráfico 2 expõe as réplicas referentes à aparição e solução de gargalos. Aliada a hipótese “a utilização das práticas de economia compartilhada consegue promover a descentralização de comando com menores chances de gargalos”, a permanência de apenas 7,6% dos obstáculos evidencia que já existe uma estrutura capaz de dirimi-los, que também usufrui dos efeitos do consumo colaborativo.

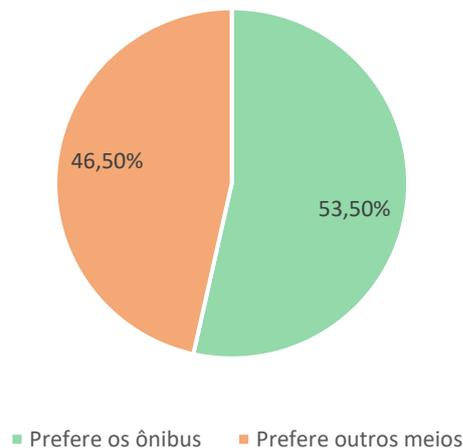
Gráfico 3 – Qualidade dos ônibus rodoviários



Fonte – Dos próprios autores

O Gráfico 3 detalha acerca da qualidade geral dos ônibus rodoviários em comparação com o transporte público para verificar se esse primeiro seria uma alternativa viável ao segundo, conforme a hipótese “um aplicativo que conecta motoristas de ônibus autônomos diretamente com seus clientes pode melhorar a eficiência do transporte público e promover benefícios sociais”. 79,0% dos entrevistados afirmaram que achavam que a locomoção com a parte privada era superior à pública, o que é um indicador de que uma presença maior dos ônibus rodoviários pode atenuar a superlotação dos veículos coletivos em viagens mais extensas por ser uma opção grandemente considerada.

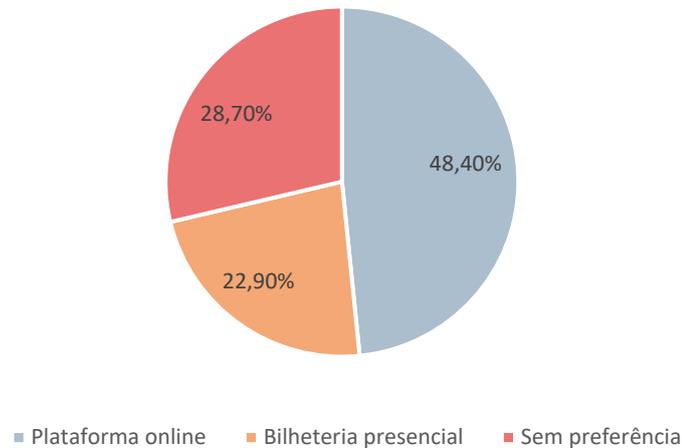
Gráfico 4 – Preferência por meios de transporte em viagens longas



Fonte – Dos próprios autores

O Gráfico 4 exhibe a opinião dos perguntados sobre qual era seu meio de transporte favorito para viagens longas. Ela se refere a hipótese de “a economia compartilhada induz a integração e patrulhamento de modo a conceber trocas de bens e serviços”. A amostra de pessoas pendeu levemente mais para a opção “sim”, com uma parcela de 53,5%, o que revela que as técnicas da economia compartilhada auxiliam e estimulam os clientes a consumirem serviços, por mais que suas aplicações tenham um efeito pouco significativo em comparação à totalidade.

Gráfico 5 – Preferência das modalidades



Fonte – Dos próprios autores

O Gráfico 5 descreve a inclinação ao uso de cada modalidade, na qual se percebe uma tendência maior para o ambiente online, que foi escolhido por 48,40% dos participantes. Em vista disso, a proposta de um aplicativo mostra-se competitiva, pois tem o potencial de alcançar uma parcela respeitável do mercado, e ainda poderia convencer aqueles sem preferência a adotar novas práticas.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante a realização desta pesquisa sobre a Economia Compartilhada, aprendemos que ela está muito presente na nossa realidade e que comumente passa despercebida por nós. Ela existe em vários segmentos de mercado, como transporte, entregas, venda ou troca de bens e serviços, e aluguel, sendo que este último obteve destaque devido à redução de preços causados por uma maior oferta.

Compreendemos o potencial e a ênfase na sustentabilidade provida pelo modelo do consumo colaborativo, que se torna ainda mais relevante na nossa proposta com a chance de implementação de ônibus elétricos nas vias públicas. O objetivo desta ação é diminuir as emissões de gás carbônico na atmosfera e estimular a utilização do transporte coletivo.

Ainda por cima, os dados encontrados através da pesquisa de campo demonstraram a viabilidade da aplicação, uma vez que um software poderia oferecer um melhor aproveitamento do tempo para os clientes por ser online, proporcionar um suporte extra e a oportunidade de acompanhamento da viagem pelos aparelhos eletrônicos. Dentro do quesito

financeiro, a plataforma tem a capacidade de recolher o pagamento dos clientes e distribuí-los para os colaboradores, enquanto nas características sociais, a geração de empregos, estímulo ao turismo e consolidação de novas relações comerciais entre produtores e consumidores fomentaria novos mercados.

Diante do cenário do turismo, com a defasagem originada pela escassez de oportunidades e de políticas públicas favoráveis, muitos motoristas enfrentam o desemprego e precariedade. Todavia, esse cenário pode ser solucionado com a aplicação dos conceitos do consumo colaborativo.

Em suma, por mais que não seja amplamente pesquisada, a economia colaborativa permanece como um ponto chave para o desenvolvimento futuro. Assim sendo, propomos a confecção do software que idealizamos e que preze pela segurança e qualidade, sendo acompanhado de perto por desenvolvedores dispostos a aprimorá-lo conforme a necessidade dos seus usuários e evidenciando o uso das técnicas dessa onda.

ABSTRACT: This paper will look at the idea of sharing economy, which is a trend that emerged in 2008 and that describes the sharing of goods and services through different means. It applies these concepts to the scenario of autonomous bus drivers to propose the idea of an application that can connect them with their target audience, as well as explain their actual situation and how collaborative consumption can be implemented within their framework. It briefly touches the past of economy to then detail the Brazilian economy today, and how it works within the sectors of agriculture, industry and commerce, alongside some of its historical roots. Then, it discusses the forms of market domination, monopolies, oligopolies and cartels. After that, it lists the types of economy that exist, which are: command, market, mixed, circular and collaborative. Finally, it comments on the definition of collaborative consumption, the three systems that govern it, which are product-service systems, redistribution markets and collaborative lifestyles. Then, it talks about its four principles: critical mass, idling capacity, belief in the commons and trust between strangers, to begin the analysis of the tourism segment, the current condition of bus drivers and the challenges they face. It discusses electromobility and the electrification of buses at the same time as sustainability, in order to characterize the app and provide data gathered from a field survey that investigates the perception of buses.

Keywords: Sharing economy, buses, drivers, tourism, application.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Aline Medeiros de; SCHINAIDER, Anelise Daniela. A economia compartilhada no transporte rodoviário de cargas. **Facit Business and Technology Journal**, [s. l.], v. 18, n. 4, p. 38-59, 2020. Disponível em:

<https://revistas.faculdefacit.edu.br/index.php/JNT/article/view/646>. Acesso em: 15 jul. 2024.

ALBUQUERQUE, Cristina et al. Guia de Eletromobilidade. GOV. BR, 2024. Disponível em https://www.gov.br/cidades/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes/mobilidade-urbana/Guia_Eletromobilidade.pdf. Acesso em: 05 out. 2024.

ALBUQUERQUE, Cristina; TAVARES, Virginia; PARRA, Margarita. Ônibus elétricos: como elaborar um modelo de negócio para a mobilidade elétrica no transporte coletivo. WRI Brasil, 2022. Disponível em: https://www.wribrasil.org.br/noticias/onibus-eletricos-modelo-negocio-transporte-publico-coletivo?utm_medium=cpc&utm_source=google&utm_campaign=Cidades&utm_content=onibus_eletricos_como_elaborar_um_modelo_de_negocio_para_a_mobilidade_eletrica_no_transporte_coletivo&utm_term=onibus%20eletrico&gad_source=1&gclid=EAlaIQobChMlZyqHp8ykiQMVFBatBh0AxTNvEAAYASAAEgKf2fD_BwE. Acesso em: 23 out. 2024.

ARAÚJO, Dhieciane de Sousa; SILVA, Aline Alves da; CABRAL, Augusto César de Aquino. Economia Circular e Economia Compartilhada: O Estado da Arte da Produção Científica Internacional. **ENGEMA Encontro Internacional sobre Gestão Empresarial e Meio Ambiente**, Fortaleza, v. 1, n. 1, p. 1-17, nov. 2020. Disponível em: <https://engemausp.submissao.com.br/22/anais/arquivos/412.pdf?v=1727270808>. Acesso em: 25 set. 2024.

AVELAR, Ewerton Alex et al. O papel da gestão por algoritmos como suporte para os sistemas de controle gerencial na economia compartilhada: um estudo sobre a percepção dos motoristas de empresas do transporte por aplicativo no contexto brasileiro. **Revista de Contabilidade e Organizações**, [Ribeirão Preto], v. 16, n. 1, p. 1-13, dez. 2021. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rco/article/view/182036>. Acesso em: 9 jul. 2024.

BAZANI, Adamo. Frota de ônibus elétricos na cidade de São Paulo sobe de 117 para 149, mas só atinge 5,7% da meta da prefeitura para o fim deste ano. *Diário do Transporte*, 2024. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2024/04/24/frota-de-onibus-eletricos-na-cidade-de-sao-paulo-sobe-de-117-para-149-mas-so-atinge-57-da-meta-da-prefeitura-para-o-fim-deste-ano>. Acesso em: 23 out. 2024.

BEZERRA COSTA, Ramon. Sobre o papel da confiança e das tecnologias digitais de comunicação nas experiências de economia colaborativa. [S. l.: s. n.], 2024. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4315789/mod_resource/content/2/Confian%C3%A7a%20-%20Economia%20Colaborativa.pdf. Acesso em: 23 jul. 2024.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. Chapter 4 – The Rise of Collaborative Consumption. *In*: BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **What’s Mine is Yours: The Rise of Collaborative Consumption**. Nova Iorque: HarperCollins Publishers, 2010a, p. 69-89.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. Chapter 5 – Better Than Ownership. *In*: BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **What’s Mine is Yours: The Rise of Collaborative Consumption**. Nova Iorque: HarperCollins Publishers, 2010b, p. 92-110.

BRASIL. Lei ° 14.850, de 2 de maio de 2024. Institui a Política Nacional de Qualidade do Ar. Brasil: Câmara dos Deputados, 2024. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2024/lei/L14850.htm. Acesso em: 23 out. 2024.

BRAZIL. Observatory of Economic Complexity, ago. 2024. Disponível em: <https://oec.world/en/profile/country/bra>. Acesso em: 26 ago. 2024.

BRIDGE, Instituto. Monopólio: o que é e como afeta a economia?. Politize, 2020. Disponível em: <https://www.politize.com.br/monopolio-o-que-e/>. Acesso em: 27/08/2024

CALDAS, Josiane; CARLEIAL, Liana. A Economia Compartilhada e a Uberização do trabalho: Utopias do nosso tempo?. **Revista Novos Estudos Jurídicos – Eletrônica**, [s. l.], v. 27, n.2, p. 381-406, ago. 2022. Disponível em: <https://periodicos.univali.br/index.php/nej/article/view/16490>. Acesso em: 18 jul. 2024.

CAMPOS, Mateus. Economia planificada. Mundo Educação, s/d. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/economia-planificada.htm>. Acesso em: 28 ago. 2024.

CAVALCANTI, Clara Maria. Oligopólio | O Que é, Significado, Conceito e Exemplos. Quero bolsa, 2024. Disponível em: <https://querobolsa.com.br/enem/geografia/oligopolio>. Acesso em: 27/08/2024.

CEOLIN, Alessandra Carla et al. Inovação na micro e pequena empresa (MPE) Estrela da Moda: um estudo de caso. **Congresso Internacional de Administração**, Ponta Grossa, v. 1, n. 1, p. 1-12, out. 2021. Disponível em: https://admpg.com.br/2021/anais/arquivos/09122021_200925_613e8e45483d4.pdf. Acesso em: 27 ago. 2024.

COELHO, Ângela Oliveira et al. **Logística Pública – Avaliação da qualidade do transporte coletivo urbano por ônibus sobre a ótica do usuário**. 2022. TCC (Técnico em Administração) - Etec Coronel Fernando Febeliano da Costa. Piracicaba, 2022. Disponível em: <https://ric.cps.sp.gov.br/handle/123456789/17574>. Acesso em: 17 out. 2024.

CORRÊA, Cynthia. Inovação em serviços turísticos no contexto da economia compartilhada. **Revista Hipótese**, Itapetininga, v. 3, n. 4, p. 69-88, 2017. Disponível em: <https://revistahipotese.editoraiberoamericana.com/revista/article/view/289>. Acesso em: 20 jul. 2024.

COSTA, Cinthia Cabral da; GUILHOTO, Joaquim José Martins; IMORI, Denise. Importância dos setores agroindustriais na geração de renda e emprego para a economia brasileira. **Revista de Economia e Sociologia Rural**, Piracicaba, v. 51, n. 4, p. 797-814, dez. 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/resr/a/LqdkDqnS8MSYfv9g7jLzzBC/?format=html>. Acesso em: 07 ago. 2024.

DANTAS, Sergio Silva; SOUZA, Saulo Soares de Souza. Economia Compartilhada Pós-Covid-19: O Posicionamento dos Usuários quanto à Intenção De Uso. **Revista Práticas Em Contabilidade E Gestão**, [s. l.], v. 11, n. 1, p. 1-25, ago. 2017. Disponível em: <https://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/pcg/article/view/16125>. Acesso em: 13 jul. 2024.

DE MELO LISBOA, Armando. Economia Compartilhada/Economia Solidária: Interfaces, Continuidades, Descontinuidades. **Revista NECAT**, [Santa Catarina], v. 6, n. 11, p. 8-32, jun. 2017. Disponível em: <https://ojs.sites.ufsc.br/index.php/revistanecat/article/view/4418>. Acesso em: 23 jul. 2024.

GIOVANINI, Adilson. Economia compartilhada e governança pública. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 54, n. 5, p. 1207-1238, out. 2020. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rap/article/view/82209>. Acesso em: 16 jul. 2024.

GONÇALVES, Anabela Suasana Souza; BARROS, João Nuno. A responsabilidade civil das plataformas da economia colaborativa. **UMinho Editora**, [s. l.], v. 1, n. 1, p. 343-364, fev. 2023. Disponível em: <https://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/86108>. Acesso em: 23 jul. 2024.

HEYMAN, Ebba Rading. Collaborative Consumption: three ways to incorporate it into your business and three mistakes to avoid. BrandBa.se, 2017. Disponível em: <http://www.brandba.se/blog//collaborative-consumption-in-your-business>. Acesso em: 28 out. 2024.

JÚNIOR, Walter Duarte Barreto. **Economia Compartilhada: um estudo para o Brasil**. 2020. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano) — Faculdade de Desenvolvimento Regional e Urbano, Universidade Salvador UNIFACS. Salvador, 2020. Disponível em: <https://tede.unifacs.br/tede/handle/tede/714#preview-link0>. Acesso em: 11 jul. 2024.

KELLY, Robert C.; VELASQUEZ, Vikki. Mixed Economic System: Characteristics, Examples, Pros & Cons. Investopedia, 2024. Disponível em: <https://www.investopedia.com/terms/m/mixed-economic-system.asp>. Acesso em: 28 ago. 2024.

LAZZARI, Aline De Geroni Roncato; PETRINI, Maira. As Narrativas de Mudanças no Contexto da Economia Compartilhada. **XLIII – Encontro da ANPAD**, São Paulo, v. 6, n. 3, p. 1-16, out. 2019. Disponível em: [https://repositorio.pucrs.br/dspace/bitstream/10923/19516/2/As Narrativas de Mudanas no Contexto da Economia Compartilhada.pdf](https://repositorio.pucrs.br/dspace/bitstream/10923/19516/2/As%20Narrativas%20de%20Mudanas%20no%20Contexto%20da%20Economia%20Compartilhada.pdf). Acesso em: 20 jul. 2024.

MARIN, Evandro R. Economia compartilhada e o mercado segurador. **Cadernos de Seguro**, jun. 2017. Disponível em: <https://cadernosdeseguro.ens.edu.br/pdf/cad-seg-188--artigo-do-evandro-marin.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2024.

MATOS, Patrícia Francisca; PESSÔA, Vera Lúcia Salazar. A modernização da agricultura no Brasil e os novos usos do território. **Geo UERJ**, v. 2, n. 22, p. 290-322, dez. 2011. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/geouerj/article/view/2456>. Acesso em: 07 ago. 2024.

MESQUITA, Luiza A. F.; POZZEBON, Marlei; PETRINI, Maira. Construindo Espaços de Interação Social a partir de Relações e Práticas de Trabalho Compartilhado. **Revista de Administração Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 24, n. 2, p. 181-196, abr. 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rac/a/QrTh7xCkb67prXH5CHL4x5p/?lang=pt#ModalTutors>. Acesso em: 05 nov. 2024.

MIRANDA, Maria Bernadete. O Monopólio e o Oligopólio. **Revista Virtual Direito Brasil**, São Roque, v. 5, n. 2, p. 1-3, 2011. Disponível em: <https://www.direitobrasil.adv.br/v5-2-2011>. Acesso em: 25 set. 2024.

MORGANELLI, Marie. Types of Economies and Economics. Southern New Hampshire University, 2024. Disponível em: <https://www.snhu.edu/about-us/newsroom/business/types-of-economies>. Acesso em: 25 set. 2024.

MOURA, Bruno de Freitas. Mais de 60% de desligados que viraram MEI por necessidade. Agência Brasil, 2024. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2024-08/mais-de-60-de-desligados-que-viraram-mei-agiram-por-necessidade>. Acesso em: 27 ago. 2024.

MUNARO, Cristina; BERTOLDO, Jeferson. Economia Compartilhada e seus impactos no consumo moderno. **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento**, [s. l.], v. 4, n. 7, p. 115-123, nov. 2020. Disponível em: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/marketing/economia-compartilhada>. Acesso em: 17 jul. 2024.

MUNCHEN, Maira Sabrina; MIYAMOTO, Bruno César Brito. Economia compartilhada e os determinantes de utilização de serviços de mobilidade sob demanda: uma análise do contexto brasileiro. **Revista Análise Econômica E Políticas Públicas**, Assú, v. 1, n. 2, p. 39-54, dez. 2021. Disponível em: <https://periodicos.apps.uern.br/index.php/RAEPP/article/view/3799>. Acesso em: 3 jul. 2024.

NASSAR, Ana et al. Soluções para incentivar a eletrificação do transporte público. ITDP Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento, 2024. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/solucoes-para-incentivar-a-eletrificacao-do-transporte-publico/>. Acesso em: 05 out. 2024.

NOGAMI, Vitor Koki da Costa. Destruição criativa, inovação disruptiva e economia compartilhada: uma análise evolucionista e comparativa. **Revista Suma de Negócios**, [São Paulo], v. 10, n. 21, p. 9-16, jun. 2024. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/6099/609964310002/609964310002.pdf>. Acesso em: 09 jul. 2024.

O'NEILL, Aaron. Brazil: Gross domestic product (GDP) in current prices from 1987 to 2029. Statista, abr. 2024. Disponível em: <https://www.statista.com/statistics/263769/gross-domestic-product-gdp-in-brazil/>. Acesso em: 26 ago. 2024.

PALACIOS, Rosiane Alves et al. Economia compartilhada e modo de produção capitalista no contexto dos aplicativos de entrega. **Revista Gestão e Desenvolvimento**, Novo Hamburgo, v. 18, n. 1, p. 03-26, abr. 2021. Disponível em: <https://periodicos.feevale.br/seer/index.php/revistagestaoedesenvolvimento/article/view/2341>. Acesso em: 02 jul. 2024.

PEREIRA, Carlos; SILVA, Millene. A Economia Compartilhada como um movimento de transição para uma mobilidade sustentável. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade – GeAS**, São Paulo, v. 7, n. 3, p. 451-468, dez. 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.5585/geas.v7i3.855>. Acesso em: 19 jul. 2024.

RAMOS, Francisca Aparecida; RAMOS, Patrícia Edí. As Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) no Contexto Escolar. *Brasil Escola*, [s. l.: 201-?]. Disponível em: <https://monografias.brasilecola.uol.com.br/educacao/as-tecnologias-informacao-comunicacao-tics-no-contexto-escolar.htm>. Acesso em: 04 nov. 2024.

RODRIGUES, Brenda et al. Análise do serviço de transporte por meio de carros particulares na cidade de São Paulo. **Revista Fatec Sebrae Em Debate**, São Paulo, v. 5, n. 8, p. 1-16, jun. 2018. Disponível em: <https://revista.fatecsebrae.edu.br/index.php/em-debate/article/view/99/100>. Acesso em: 17 jul. 2024.

SALMAN, Jamili El Akehar; FUJITA, Jorge Shiguemitsu. Inovações tecnológicas baseadas na economia colaborativa ou economia compartilhada e a legislação brasileira: o caso Uber. **Revista de Direito, Economia e Desenvolvimento Sustentável**, Salvador, v. 4, n. 1, p. 92-112, jun. 2018. Disponível em: <https://indexlaw.org/index.php/revistadssus/article/download/4243/pdf>. Acesso em: 05 jul. 2024.

SANTOS, Marcos Bicalho dos. O carro na frente dos bois na eletrificação da frota de ônibus em SP. *Jota*, 2024. Disponível em <https://www.jota.info/artigos/o-carro-na-frente-dos-bois-na-eletrificacao-da-frota-de-onibus-em-sp>. Acesso em: 05 out. 2024.

SIGNOR, Giulia; SOUZA, Carina Lopes de. Economia Compartilhada e Trabalho Uberizado: as transformações nas relações de trabalho a partir dos aplicativos. **Revista do Direito do Trabalho e Meio Ambiente do Trabalho**, São Paulo, v. 7, n. 1, p. 44-63, jul. 2021. Disponível em: <https://www.indexlaw.org/index.php/revistadtmat/article/view/7794>. Acesso em: 18 jun. 2024.

SILVA, Arthur Simão Pereira da; MONSUETO, Sandro Eduardo; PORSE, Alexandre Alves. Flexibilidade do mercado de trabalho: uma análise comparativa entre segmentos socioeconômicos no Brasil (2002-2009). **Pesquisa e Planejamento Econômico**, [s. l.], v. 45, n. 1, p. 125-154, abr. 2015. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4132/1/PPE_v45_n01_Flexibilidade.pdf. Acesso em: 26 out. 2024.

SILVA, Érika Regina da. O PAEG - Plano de Ação Econômica do Governo - (1964 - 1967) e as reformas institucionais: elementos constitutivos do planejamento estratégico federal. **7 Semana de Geografia da Unicamp**, Campinas, v. 1, n. 1, p. 96-99. Disponível em: <https://ocs.ige.unicamp.br/ojs/semanageounicamp/article/view/3373/3236>. Acesso em: 26 ago. 2024.

SILVA, José Adeilton da. Uber e a economia compartilhada: uma análise bibliográfica do impacto no serviço de táxi. **Revista Economia Política do Desenvolvimento**, Maceió, v. 14, n. 32, p. 47-67, 2023. Disponível em: <https://www.seer.ufal.br/index.php/repd/article/view/16556>. Acesso em: 16 jul. 2024.

SILVA, Marcio Inácio da; FILHO, Gilmar Ferreira de Aquino; AMARAL; Luiz Henrique. A Economia Compartilhada e a Geração Y criando novas oportunidades de mercado. **Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana**, [São Vicente], v. 1, n. 1, p 1-20, out. 2018.

Disponível em: <https://www.eumed.net/rev/oel/2018/10/economia-compartilhada.zip>. Acesso em: 19 jul. 2024.

SILVA, Raphael Andrade; PAIVA, Matheus Silva de; DINIZ, Gustavo Saad. Desafios Jurídico-Regulatórios e Economia Compartilhada: Elementos para uma Reflexão Crítica. **Scientia Iuris**, Londrina, v. 21, n. 2, p. 98-125, jul. 2017. Disponível em: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/iuris/article/view/27272>. Acesso em: 18 jul. 2024.

SILVEIRA, Lislene Mello da; PETRINI, Maira; SANTOS, Ana Clarissa Matte Zanardo dos. Economia compartilhada e consumo colaborativo: o que estamos pesquisando?. **REGE Revista de Gestão**, São Paulo, v. 23, n. 4, p. 298-305, dez. 2016. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1809227616306063>. Acesso em: 12 jun. 2024.

SIQUEIRA, Ursula A. S.; SANTOS, Carlos D.; GOULART, Paulo Roney Kilpp. O Trabalho do Futuro? Motivações para o trabalho na economia compartilhada. **Revista Psicologia Organizações & Trabalho**, Belém, v. 20, n. 3, p 1-9, jun. 2020. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S1984-66572020000300014&script=sci_arttext. Acesso em: 21 jul. 2024.

SOARES, Ardyllis Alves. A Economia Compartilhada como inovação: reflexões consumeristas, concorrenciais e regulatórias. **Revista Eletrônica da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Pelotas**, Pelotas, v. 3, n. 1, p 1-22, jun. 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/revistadireito/article/view/11947>. Acesso em: 20 jul. 2024

TÁVORA PEREIRA, Carlos Henrique. ENÉAS DA SILVA, Minelle. A economia compartilhada como um movimento de transição para uma mobilidade sustentável. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, São Paulo, v. 7, n. 3, p. 451-468, dez. 2018. Disponível em: <https://periodicos.uninove.br/geas/article/view/11512>. Acesso em: 6 jul. 2024.

TEODORO, Maria; D'AFONSECA, Thaís; ANTONIETA, Maria. Disrupção, economia compartilhada e o fenômeno Uber. **Revista da Faculdade Mineira de Direito**, Belo Horizonte, v. 1, p. 01-10, 2017. Disponível em: <https://periodicos.pucminas.br/index.php/Direito/article/download/14661/11373>. Acesso em: 11 jun. 2024.

THOMAZ JÚNIOR, Antonio. A Geografia do Mundo do trabalho na viragem do século XXI. **Geosul**, Florianópolis. v. 19, n. 37, p. 7-26, jun. 2004. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13556>. Acesso em: 16 out. 2024.

THOMAZ JÚNIOR, Antonio. Por uma geografia do Trabalho. **A Revista Da Geografia do Trabalho**, Presidente Prudente, v. 3, n. 1, p. 1-24, out. 2002. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/786>. Acesso em: 19 out. 2024.

VELOSO, Roger. 6 maiores problemas das rodoviárias do Brasil. Blog da Houer, 2019. Disponível em: https://blog.houer.com.br/moiores-problemas-das-rodoviaras/?doing_wp_cron=1728302154.8219680786132812500000. Acesso em: 07 out. 2024.

VERA, Luciana Alves Rodas; GOSLING, Marlusa de Sevilha. Comportamento do Consumidor na Economia Compartilhada no Turismo: um estudo sobre o CouchSurfing e o AirBnb. **RTA Revista Turismo em Análise – RTA**, [São Paulo], v. 29, n. 3, p. 447-467, dez. 2018. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rta/article/view/142890/157134>. Acesso em: 21 jul. 2024.

VIANNA, Silvio Luiz Gonçalves. **A competitividade e a qualidade de vida na destinação turística: análise quanto à sua correspondência**. 2011. Tese (Doutorado em Administração e Turismo) - Universidade do Vale do Itajaí. Biguaçu, 2011. Disponível em: https://www.academia.edu/32704031/SILVIO_LUIZ_GON%3%87ALVES_VIANNA_A_COMPETITIVIDADE_E_A_QUALIDADE_DE_VIDA_NA_DESTINA%3%87%3%83O_TUR%3%8DSTICA_an%3%A1lise_quanto_%3%A0_sua_correspond%3%Aancia_BIGUA%3%87U_2011?hb-sb-sw=15112936. Acesso em: 02 out. 2024.

YAMADA, Viviane Yukari; MARTINS, Luís Marcelo. Indústria 4.0: um comparativo da indústria brasileira perante o mundo. **Revista Terra & Cultura: Cadernos de Ensino e Pesquisa**, v. 34, n. especial, p. 95-109, 2018. Disponível em: <http://publicacoes.unifil.br/index.php/Revistateste/article/view/1011/947>. Acesso em: 27 ago. 2024.