

Lógica Institucional da sustentabilidade: um estudo das bicicletas compartilhadas na cidade de Fortaleza-CE

SUZENNY TEIXEIRA RECHENE

srechene@hotmail.com

MINELLE ENEAS DA SILVA
UNIVERSIDADE DE FORTALEZA
minele.adm@gmail.com

SIMONE ALVES PACHECO DE CAMPOS
simoneapcampos@gmail.com

Lógica Institucional da sustentabilidade: um estudo das bicicletas compartilhadas na cidade de Fortaleza-CE

Resumo

Torna-se cada vez mais evidente na sociedade a necessidade de mudança de lógica da visão consumista para uma voltada à sustentabilidade. Surge o conceito de lógica institucional da sustentabilidade (LIS), entendida como o compartilhamento de crenças e valores que podem representar as mudanças de comportamento da sociedade. Sob o contexto da economia compartilhada, esta pesquisa objetiva compreender a formação da LIS a partir da implantação das bicicletas compartilhadas na cidade de Fortaleza-CE. Para tanto, um estudo de caso foi desenvolvido com atores que compõem o projeto Bicicletar. Os resultados demonstram que: (1) diversos eventos aconteceram facilitando a inserção do projeto; (2) a prefeitura assume papel de destaque como estimulador de mudanças; (3) a estrutura de mobilidade da cidade foi modificada; e (4) são observadas práticas de sustentabilidade em todas as dimensões, mesmo que havendo uma ênfase no ambiental. Com esta discussão, contribui-se para entender como a sustentabilidade pode ser observada e praticada em outros contextos. Contribui-se, ainda, com elementos teóricos que facilitam o entendimento da sustentabilidade como conceito.

Palavras-chave: Sustentabilidade; Lógica Institucional; Economia Compartilhada; Bicicletar.

Institutional Logic of Sustainability: a research regarding a project of shared bikes at Fortaleza-CE, Brazil

Abstract

It becomes increasingly evident in society the need to shift from the consumerism logic to the sustainability logic. The concept of institutional logic of sustainability (ILS) emerges as the sharing of beliefs and values that can represent changes in society's behavior. In the context of the shared economy, this research aims at analysing the formation of LIS from the implementation of shared bicycles in the city of Fortaleza-CE. Thus, a case study was developed with the Bicicletar project. The results demonstrate that: (1) several events happened facilitating the insertion of the project; (2) the town hall takes on a prominent role as a stimulator of change; (3) the city's mobility structure was modified; and (4) sustainability practices are observed in all dimensions, even though there is an emphasis on the environment. With this discussion, the paper contributes to understand how sustainability can be observed and practiced in other contexts. It also contributes with theoretical elements that facilitate the understanding of sustainability as a concept.

Key-words: Sustainability; Institutional Logic; Sharing Economy; Bicicletar.

1. Introdução

O construto sustentabilidade vem sendo envolvido por complexidades no decorrer dos anos (CLARO et al., 2008). Para tanto, desde o contexto empresarial até o individual novos comportamentos e percepções são exigidos no sentido de buscar sanar um dos principais desafios das ações de sustentabilidade: a construção de uma lógica capaz de se institucionalizá-las nas organizações (MUNK, et al., 2012). A incorporação de novas práticas nessa mudança de lógica, tem dado um novo significado ao contexto de desenvolvimento da sociedade, ou seja, novas práticas compõem novas variações de resolução de problemas (SOUZA-SILVA; DAVEL, 2007). Dessa maneira, a lógica de acumulação do capital e modo de uso da natureza cede lugar a um novo conjunto de valores para a sociedade, focado no respeito ao meio ambiente (MARZALL, 1999) e em um desenvolvimento alternativo (ALCÂNTARA, 2005), que passa a considerar importantes aspectos no mercado.

Posto isto, a possibilidade da mudança “enquanto uma alteração de padrões e regras para assegurar conformidades e reduzir riscos e incertezas” (CARVALHO et al., 2005, p. 3) da teoria institucional, avança para um sentido 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 (LI) vigentes (LOUNSBURY, 2007). Considerando que diferentes lógicas podem existir na sociedade, dentre as quais aquela voltada à sustentabilidade, Silva e Figueiredo (2016) propõem a lógica institucional da sustentabilidade (LIS). 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).

Ao se falar em prática, segundo, Cavalcante e Bispo (2014, p. 7) deve-se compreender 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). 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). Esta perspectiva contribui para o entendimento da lógica institucional e a identificação prática sobre como pode entender a sustentabilidade como um verbo, com ação atrelada, e não um substantivo (SILVA; FIGUEIREDO, 2016).

Nesse processo de mudança e adequação a um novo contexto social, Barbieri et al. (2010) destacam 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. Sob esta perspectiva, Gansky (2011) argumenta que a redução de recursos e o aumento da densidade urbana têm pressionado os tradicionais modelos de negócios a encontrar no uso da tecnologia e redes sociais novas práticas. Diante disto, os sistemas de mercado colaborativos, que englobam a Economia Compartilhada (EC) têm se destacado como importantes alternativas ao tradicional formato de mercado capitalista e podem ser caminhos para a sustentabilidade (HEINRICHS, 2013; RIFKIN, 2016).

A EC tem utilizado a inteligência do mercado para promover uma sociedade mais colaborativa e sustentável (HEINRICHS, 2013). Neste contexto, dentre o aparato conceitual da 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 dentro da economia compartilhada. São vários os contextos que podem ser estudados seguindo esta visão, no âmbito da EC, os veículos compartilhados surgem como exemplos mais proeminentes (HEINRICHS, 2013).

Assim, busca-se, a partir da implantação das bicicletas compartilhadas, primeiro modelo de veículo compartilhado da cidade de Fortaleza-CE, que se apresenta como um “projeto de sustentabilidade” (BICICLETAR, 2016), suscitar a discussão acerca da formação

da LIS em bicicletas compartilhadas, tornando-se o caso do Projeto Bicletar objeto deste estudo. Para tanto, tem-se como objetivo de pesquisa compreender a formação da LIS a partir da implantação das bicicletas compartilhadas na cidade de Fortaleza-CE.

Justifica-se esta pesquisa pela utilização de uma discussão teórica emergente que tem buscado por meio de suas dimensões (sequência de eventos, empreendedorismo institucional, mudança de estrutura e prática de sustentabilidade) entender caminhos nos quais será possível incorporar a sustentabilidade em diferentes contextos. A pesquisa busca contribuir para uma maior consistência na construção de teoria relacionada à sustentabilidade, bem como facilitar a compreensão da economia compartilhada como um sistema econômico que pode contribuir para a sustentabilidade. Para melhor compreender a pesquisa, além desta introdução estão apresentados a seguir debates que facilitaram identificar as conclusões da pesquisa.

2. Referencial Teórico

Esta seção apresenta os principais elementos que nortearam a pesquisa. Para tanto, entende-se a sustentabilidade como uma solução para diferentes problemas ambientais que afetam tanto a questão econômica como social da vida humana (SILVA, 2014).

2.1. A Lógica Institucional da Sustentabilidade

Diante das constantes mudanças e incertezas imbuídas nas questões que envolvem a sustentabilidade, a perspectiva institucional mostrou-se como um abordagem teórica favorável para sua compreensão. Com um movimento iniciado nos anos 1970, o prisma institucional teve como precursores, economistas e sociólogos que aprofundaram e solidificaram sua teórica (CARVALHO et al., 1999). Para Guarido Filho et al. (2009), esta é das abordagens para estudar as organizações uma das mais prolíferas. Assim, a partir da concepção de LI, encontrou-se aporte necessário para sustentar a perspectiva aqui selecionada de formação de uma lógica relativa à sustentabilidade (SILVA, 2015).

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 et al., 1999). Assim, 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 (THORNTON; OCASIO, 1999). O processo de mudança nas organizações, resultam numa lógica a partir da “legitimidade dada por diferentes atores a um mesmo conjunto de estruturas e símbolos efetivados” (SILVA, 2015, p. 47).

Nesta perspectiva, faz-se necessário compreender que a lógica é concebida 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, a construção de uma LI ocorre 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). Nesse sentido, as lógicas institucionais 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”. Tal visão auxilia para que indivíduos (1) produzam e reproduzam seus materiais de subsistência, (2) organizem o tempo

e o espaço, e (3) gerem significado para sua realidade social.

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 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).

Para se conceber a LI é necessário considerar importantes características que são apontadas como centrais para sua formação. 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 et al., 2005; THORTON; OCASIO, 1999).

Essas características são tomadas por Silva e Figueiredo (2016) como base para a concepção da LIS. No entanto, estes autores postulam que para se discutir este construto é central o exame de apenas três destas características: empreendedorismo institucional, mudança de estrutura e sequência de eventos. Adicionalmente, para entender a lógica institucional no contexto de sustentabilidade, os autores incluem a dimensão da “prática da sustentabilidade” como suporte analítico necessário à construção de uma LIS. Cada uma das dimensões precisam ser compreendidas e assumidas como mutuamente conectadas, uma vez que a partir do momento em que uma sofre mudança, as demais podem ser afetadas.

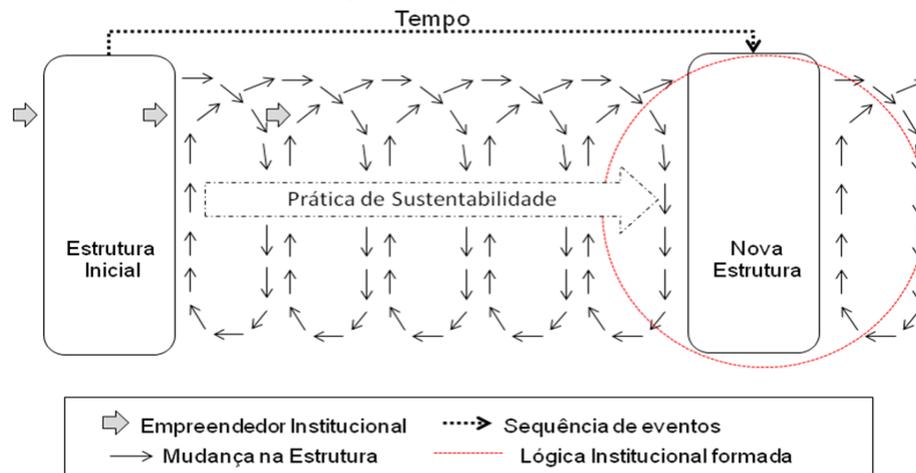
Nesse sentido, por empreendedores institucionais entende-se os indivíduos ou grupos que podem estimular novos caminhos no setor em que atuam para introduzir novas práticas que não eram previamente consideradas (THORNTON et al., 2005). Os empreendedores institucionais (EI) norteiam o processo de mudança, 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, nas quais surgem atores ou grupos de atores que inserem práticas de sustentabilidade, esses podem ser visualizados como EI, mas não devem ser reconhecidos como heróis ou salvadores, mas agentes de mudança (CRUZ, 2016).

Em adição, 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 sequência de eventos, visto que produz novos eventos e fortalece a lógica formada (THORNTON et al., 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 destaca-se que a sequência de eventos permite analisar o fluxo de poder, de práticas e rotinas para a formação da LI num recorte temporal.

Para Morais et al. (2014, p. 94), “considerando o desenvolvimento sustentável como um conjunto de práticas que direciona as empresas no caminho de uma nova formatação institucional”, 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). Dessa forma, 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 LIS enquanto lógica institucional que pode ser promovida.

Figura 1 – Processo de formação da lógica institucional da sustentabilidade (LIS)



Fonte: Silva e Figueiredo (2016)

Como se observa na ilustração os fluxos são influenciados pelo tempo, por meio de uma sequência de eventos, o que influenciado por novas práticas e ações do EI podem gerar uma mudança de estrutura que não se limita ao material, mas considera ainda os significados que podem ser compartilhados pelos atores. Assim, define-se a LIS como:

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, para 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.

2.2. Economia Compartilhada

A EC tem se mostrado bem favorável à obtenção dos objetivos da sustentabilidade, em especial nas grandes cidades (CHASE, 2015; GANSKY, 2011). Isso ocorre porque a utilização de um modelo socioeconômico que valora o compartilhar em detrimento do obter, gera uma mudança de comportamentos na sociedade e no mercado. 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 maior mobilidade urbana (CHASE, 2015; COHEN; KIETZMAN, 2014). Sob esta perspectiva, assume-se o debate de Heinrichs (2013) que considera a EC como um dos principais caminhos para o alcance da sustentabilidade.

A forte tendência de proliferação dos negócios colaborativos da EC, pode ameaçar a tradicional forma de mercado, já que estes tem se mostrado eficientes em relação às pressões como mudança de valores dos clientes e recursos reduzidos (GANSKY, 2011). 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, 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).

Os sistemas de consumo colaborativos abarcam a EC que pode ser definida como 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 os novos valores dos clientes, 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.

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.

Intenciona-se com este estudo, portanto, não apenas apoiar o entendimento da temática da sustentabilidade nas organizações, mas auxiliar na resolução de seus problemas práticos, investigando a efetivação como prática cotidiana da sustentabilidade pelos usuários da EC, especificamente do projeto de bicicletas compartilhadas em Fortaleza-CE, auxiliando 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. E ainda, utilizando como objeto o intercâmbio entre os setores público e privado na EC, apontado por Cohen e Kietzman (2014) como um grande *gap* oportuno para pesquisas.

2.3 Framework de análise da lógica institucional da sustentabilidade

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 (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.
Mudança de Estrutura.	Tecnologia.	<ul style="list-style-type: none"> - Tipos de tecnologia. 	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptação ao uso de tecnologias.
	Tipos de Estrutura.	<ul style="list-style-type: none"> - Relações Formais. - Relações Informais. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aceitação. - Processo de tomada de decisão.
	Gestão	<ul style="list-style-type: none"> - Modelo de negócio 	<ul style="list-style-type: none"> - Definição de estratégias de gestão
Práticas de Sustentabilidade	Aprendizagem.	<ul style="list-style-type: none"> - Rotina. - Interação. 	<ul style="list-style-type: none"> - Comprometimento organizacional. - Criação de rotinas e procedimentos. - Difusão da sustentabilidade. - Comunicação com os stakeholders.
	Performance.	<ul style="list-style-type: none"> - Performance Social. - Performance Ambiental. - Performance Econômica. 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 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, a partir dos argumentos apresentados até o presente momento busca-se contribuir com os estudos sobre lógica institucional, compreendendo a formação da LIS em um projeto de bicicletas compartilhadas, o qual tem fortemente imbuído em seu escopo a intenção da promoção das práticas de sustentabilidade.

3. Procedimentos Metodológicos

Para este estudo, utiliza-se a pesquisa qualitativa, para um entendimento das atividades sociais e humanas a partir da reflexão de suas percepções (COLLIS; HUSSEY, 2005). Além disso, segundo dados do estudo de Da Silveira et al. (2016), a pesquisa qualitativa torna-se apropriada para a EC considerando que os debates sobre tema ainda estão pouco sólidos. Para

tanto, utilizou-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 esta estratégia, 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). Esta visão está assentada na compreensão de como as organizações praticam a sustentabilidade (SILVA; FIGUEIREDO, 2016).

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, sendo um dos exemplos mais proeminentes da EC (HEINRICHS, 2013). O Projeto Bicletar é um projeto do modelo de bicicletas compartilhadas, implantado pela prefeitura municipal de Fortaleza-CE 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 (BICICLETAR, 2016).

Considerando os argumentos de Yin (2015), 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. Como etapa inicial, foi realizado um levantamento 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 documentos selecionados e analisados nesta etapa foram: *website* do projeto Bicletar, *website* da empresa patrocinadora, *website* da empresa operadora, *websites* de portais de notícias de Fortaleza.

A segunda etapa da coleta de dados foi atendida por meio das entrevistas semiestruturadas, visando partir da reflexão do próprio sujeito sobre a realidade que vivencia (MINAYO, 2011). 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”. As entrevistas foram realizadas entre Novembro de 2016 e Janeiro de 2017 com os dois grupos de sujeitos. No primeiro grupo foram três entrevistas em profundidade: com o representante da prefeitura, com o representante da empresa patrocinadora e com o representante da empresa operadora. Os entrevistados foram codificados como E1, E2 e E3.

No segundo grupo, foram realizadas 15 entrevistas com usuários em três estações do Bicletar. A seleção desses locais seguiu 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. Como forma de melhor dinamizar a pesquisa, foram entrevistadas cinco pessoas por estação, de acordo com a acessibilidade. As entrevistas foram gravadas em áudio com autorização dos entrevistados, para posterior transcrição na íntegra. Os usuários foram identificados de C1 a C15.

Para a 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. 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 Ciclovitário Integrado (PDCI), *website* do Projeto Bicletar, *website* da empresa patrocinadora, *website* da empresa operadora, *websites* de portais de notícias da cidade de Fortaleza e Plano de Mobilidade de Fortaleza (PLANMOB).

Como técnica de análise de dados oferecidos pela abordagem qualitativa, optou-se pela análise de conteúdo sugerida por Godoy (1995). Após transcritos na íntegra, os dados obtidos a partir das unidades de significados foram categorizadas da seguinte forma:

- a) **Empreendedor Institucional:** os (as) responsáveis e motivadores para mudança, concebendo os incentivos internos para esta mudança.
- b) **Sequência de Eventos:** 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.
- c) **Mudança de Estrutura:** adaptação ao uso de tecnologias, aceitação, processo de tomada de decisão e definição de estratégias.
- d) **Práticas de Sustentabilidade:** comprometimento, 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/definidas como sustentáveis.

Tais informações favorecem o reconhecimento dos resultados e discussões que auxiliam o atendimento do objetivo e a identificação de como o projeto em questões pode ou não estar atrelado à perspectiva da lógica institucional da sustentabilidade.

4. Análise dos dados

Para a análise da formação da LIS em veículos compartilhados, uma das modalidades de economia compartilhada, 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); e ii) 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 estudado.

4.1 Constituição do Campo Organizacional

Conforme dados apresentados pela pesquisa documental, pode-se afirmar que o campo organizacional do Projeto Bicletar 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. O Quadro 2, a seguir, expõe os papéis dos atores que compõem o campo das bicicletas compartilhadas:

Quadro 2 – Papel dos atores organizacionais

Atores	Descrição	Papel no Projeto Bicletar
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: Dados da pesquisa (2017).

Inserir-se também ao campo os usuários que têm o papel de "consumidores" 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).

4.2 Ações/Evidências de sustentabilidade

Tem-se notado no país uma postura de incentivo às bicicletas compartilhadas como alternativas para a mobilidade urbana e alcance da sustentabilidade (BikePOA; BikeBH; BikeSampa, entre outros). No caso aqui estudado o projeto de bicicletas compartilhadas em Fortaleza é conhecido como Bicicletar. O incentivo a inserção dessas alternativas para a mobilidade tem surgido 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 como forma de transporte sustentável.

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 (BICICLESTAR, 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.

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 destaques no Quadro 3.

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. 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). 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)

Quadro 3 – Dimensões da sustentabilidade imbuídas nas falas dos atores

Atores	Dimensões relacionadas		
	Ambiental	Social	Econômica
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: Dados de Pesquisa (2017)

Durante as entrevistas com os usuários, alguns padrões de respostas foram identificados em relação a compreensão do projeto: 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."; C6 "Permite mais acesso à transporte às pessoas [...] faz com que as pessoas criem até amizade umas com as outras." C11 " Como é compartilhada né? Comprar uma bicicleta é caro, bastante caro." C2 " É muito bacana por não existir uma poluição em si." Esses trechos conseguem demonstrar a percepção dos usuários em relação às bicicletas. De acordo com as respostas aos questionamentos ficou evidente a identificação por parte dos entrevistados do impacto positivo do projeto para os contextos social, econômico e ambiental, o que para muitos deve ser intensificado.

Segundos dados das entrevistas com os atores das organizações e usuários, o impacto dos resultados do projeto estão relacionados à sustentabilidade. Diretamente relacionado ao pilar econômico, notou-se: menor custo com transporte, ou até, eliminação dele, 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 de carbono e utilização de energia renovável.

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). Considerando a ideia de Empreendedor Institucional, a prefeitura municipal de Fortaleza, algumas vezes, personificada na pessoa do prefeito, tem sido reconhecida como tal por estimular a mudança por meio de suas ações. Desse modo, 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 da LIS.

Foram diversos os eventos que aconteceram para que o projeto pudesse ser efetivado e então essa busca pela mobilidade sustentável emergisse. Na pesquisa foram identificados 16 eventos que ocorreram entre 2012 e 2016. De forma geral, 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).

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 (SILVA; FIGUEIREDO, 2016). Com esta noção, entende-se que um encadeamento de eventos podem ser observados como promotores de ações que levam o projeto Bicicletar num sentido de lógica compartilhada em Fortaleza. 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. Esse encadeamento traduz na prática que novos valores e crenças começam a ser compartilhados.

As práticas de sustentabilidade, que integram a formação da LIS, segundo Silva e Figueiredo (2016), 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 a seguir, com um dos representantes dos atores organizacionais.

Porque em 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 Bicicleta, 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. Nota-se nas análises que existe um compartilhamento de expressões diretamente ligadas ao objeto em estudo como: transporte e bicicleta. Identifica-se também o empreendedor institucional: (prefeitura) e o campo (Bicicleta). A acentuação de palavras como: sustentabilidade, ambiental e pessoas, considerando a necessidade compartilhamento de um vocabulário para apreciação (GHERARDI, 2013), 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, o que contribui para a formação da LIS.

5. Conclusões

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 lógica institucional da sustentabilidade. Apesar da literatura evidenciar a contribuição da EC para a sustentabilidade em suas três dimensões (BOTSMAN; ROGERS, 2011; ABRAMOVAY, 2015; 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. 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.

Com base no arcabouço teórico, constatou-se que LIS está em processo de formação no contexto estudado. Apesar de o projeto possuir apenas dois anos de implementação, este tem se demonstrado promissor com o avanço de novas estações aumento no número de bicicletas. Além disso, identificou-se que a prefeitura não tem se limitado a este projeto e outras ações estão sendo pensadas para uma mobilidade mais sustentável, o que demonstra haver um caráter voltado à mudança de lógica. Ficou evidente nas 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 Bicicleta.

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: (i) 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; (ii) 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; (iii) mudança de estrutura, ilustradas por meio das mudanças ocorridas após eleições municipais de 2012; e (iv) práticas de sustentabilidade, apresentadas pela recursividade das ações baseadas nos pilares da sustentabilidade como a promoção de transporte urbano de baixo custo, disponível e de baixo impacto ambiental.

Todos esses aspectos são garantia da formação da LIS. Com esta visão torna-se claro que o debate teórico-empírico apresentado, traz um grau de originalidade e ineditismo ao convergir os temas da EC e LIS, ainda pouco explorados. Podem ser consideradas limitações desta pesquisa a ênfase em apenas um dos projetos de mobilidade da cidade de Fortaleza, bem como a não realização de entrevista com mais atores que compõem o campo organizacional

do projeto, o que poderia ter trazido mais elementos no sentido de facilitar a compreensão da prática da sustentabilidade e como isso se institucionaliza como uma lógica. Recomenda-se para novas pesquisas, que possam utilizar os elementos teóricos dessa pesquisa no sentido de intensificar aspectos teóricos para entender a sustentabilidade e, paralelamente, compreender de forma mais evidente qual compreensão deve-se dar a este construto.

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.
- ALCÂNTARA, F. H. C. **Economia Solidária: O dilema da institucionalização**. São Paulo: Arte & Ciência, 2005.
- BARBIERI, J. C.; VASCONCELOS, I. F.G de.; ANDREASSI, T.; VASCOLCELOS, F. C. de.; Inovação e Sustentabilidade: Novos Modelos e Proposições. **RAE-Revista de Administração de Empresas**, v. 50, n. 2, p.146-154, 2010.
- BAUMGARTNER, R. J. Critical perspectives of sustainable development research and practice. **Journal of Cleaner Production**, v. 19, p. 783-786, 2011.
- BICICLETAR. Disponível em: <<http://www.bicicletar.com.br/>>. Acesso em: 5 ago. 2016.
- BELK, Russell. Sharing. **Journal of consumer research**, v. 36, n. 5, p. 715-734, 2010.
- 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 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.
- _____. Lei 12.587, 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.
- 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.
- CHASE, R. **Economia Compartilhada: como pessoas e plataformas da Peers Inc. estão reinventando o capitalismo**. São Paulo: HSM do Brasil, 2015.
- CHAUY, M. **Convite à Filosofia**. São Paulo: Ática, 2012.
- 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.
- COHEN, B; KIETZMANN, J. Ride On! Mobility Business Models for the Sharing Economy. **Organization & Environment**, v. 27, n. 3, p. 279-296, 2014.
- COLLIS, J.; HUSSEY, R. **Pesquisa em administração: um guia prático para alunos de graduação e pós-graduação**. Porto Alegre. Bookman, 2005.
- CRUZ, G. A criticism of the use of ideal types in studies on institutional logics. **Organizações & Sociedade**, v. 23, n. 79, p. 646-655. 2016.

DA SILVEIRA, Lisilene Mello; PETRINI, Maira; DOS SANTOS, Ana Clarissa Matte Zanardo. 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.

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.

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

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.

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

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.

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

GOMES, Evandro Luis. 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.

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. **Anais...** São Paulo: ANPAD, 2009.

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

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.

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

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.

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

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

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, p. 90, 2014.

MUNK, L; SOUZA, R. B. de; ZAGUI, Cristiane. A Gestão por Competências e sua relação com ações voltadas à Sustentabilidade. **Revista de Gestão da USP - REGE**. 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.
- 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.
- 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.
- ORTNER, S. Theory in anthropology since the sixties. *Comparative Studies in Society and History*. v. 26.n. 1, p. 126-166, 1984.
- PREFEITURA DE FORTALEZA. **Bicicletar**. Disponível em:
<<https://catalogodeservicos.fortaleza.ce.gov.br/categoria/mobilidade/servico/129>> . Acesso em: 12 jul. 2016a.
- RIFKIN, J. **Sociedade com custo marginal zero**. São Paulo: M. Books, 2016.
- 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, 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, maio/jun. 2008. p. 843-851.
- 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.
- SOUZA-SILVA, J. C. de; DAVEL, E. Da Ação à Colaboração Reflexiva em Comunidades de Prática. **RAE - Revista de Administração de Empresas**, v. 45, n. 3, p. 53-65, jul./set. 2007.
- 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 University Press. 2012.
- YIN, R. K. **Estudo de Caso: Planejamento e Métodos**. Porto Alegre: Bookman, 2015.