

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIA POLÍTICA

**Ofensiva como tática para regulamentação
favorável: O caso Uber nas cidades do Rio de Janeiro
e São Paulo**

Mateus Rodrigues Castro

Brasília - 2019

Mateus Rodrigues Castro

Projeto de Conclusão de Curso

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado no Instituto de Ciência Política (IPOL) da UnB como requisito básico para a conclusão do Curso de Ciência Política.

Orientador:

Adrián Albala

Brasília - DF
2019

Resumo:

É necessário aplicar conceitos da Ciência Política na análise social, para que possamos desenvolver o campo de estudo. O caso Uber no Rio de Janeiro e em São Paulo nos garante mais um laboratório para o entendimento de serviços que lutam contra regulamentações ruins que poderiam interferir no seu negócio. Esse processo perpassa por conhecimento de Policy Diffusion, por mobilização de sociedade civil, tomada de agenda e bom processo de relações públicas da empresa. O recente processo de regulamentação dos transportes por aplicativo no Brasil consegue abranger todos esses temas, além de servir como um bom modelo para serviços novos que compitam com os já existentes de garantirem sucesso em uma regulamentação positiva. Além do mais, entender o tempo em que são dadas as escolhas, nos ajuda a entender o processo por inteiro. O impacto urbano das empresas de transporte individual de passageiros foi imediato, instantâneo e de avaliação positiva para a sociedade. Combina-se isso com conturbações administrativas e políticas, como foi a Copa do Mundo de 2014, é possível garantir uma mudança irreversível na mobilidade municipal.

Abstract:

It is necessary to apply notions of Political Science at social analyze, so we can improve the study area. The case of Uber in Rio de Janeiro and São Paulo allow us one more laboratory to understand the conflict of enterprises that fight against bad regulations. This process passes through Policy Diffusion knowledge, civil society mobilization, agenda setting and good public affairs of company. The recent process of regulation of apps transportations in Brazil can reach all of these themes, further of being a good model to new companies, whom will compete with already settled players. Furthermore, understand the timing of choices it's important to understand the hole process. The impact of private individual motorists was immediate, instantaneous and well evaluated by users. This impact combined with administration and political disturbance, as was the Soccer World Cup of 2014, it's possible to guarantee an irreversible change of citizens mobility.

Sumário

1. Introdução.....	1
1.1 Contextualização.....	1
1.2 Objeto.....	2
1.3 Justificativa.....	4
1.4 Problema de Pesquisa.....	5
1.5 Objetivos.....	6
1.5.1 Objetivo Geral.....	6
1.5.2 Objetivo Específico.....	7
1.6 Recorte.....	7
2. Política Pública de Regulamentação no Transporte Individual de Passageiros.....	7
2.1 Experiência da Regulamentação do Uber em São Francisco – Policy Diffusion.....	9
3 Contexto Brasileiro.....	12
4.1 Contexto Político no Rio de Janeiro 2014-2016.....	15
4.2 Contexto Político em São Paulo 2014-2016.....	17
4 A Sociedade como Ferramenta.....	18
Timing da Implementação do Serviço de Transporte por Aplicativo.....	20
5 Conclusão.....	21
6 Referência Bibliográfica	

Dedicatória:

Dedico este trabalho àqueles que acompanharam minha jornada ao meu lado. Minha esposa, Karla Venancio, que me apoiou nos momentos mais difíceis da minha vida até então. À minha filha Laura Venancio, que foi a meu combustível na minha trajetória acadêmica e profissional, que ao chegar em casa me abraça e me beija, me energizando para as próximas etapas que surgem dia após dia. Aos meus pais e meu irmão, Arthur Barbosa Castro, Waldevina Rodrigues Moreira Castro e Lucas Rodrigues Castro, que me guiaram pela minha vida e continuam a guiar para o sucesso.

Aos meus amigos que adquiri na faculdade e levarei comigo pela vida. Vinicius Torres, o meu grande parceiro em que o mútuo apoio nos levou mais longe do que achamos que poderíamos ir. Ao Luiz Phelipe Santos, que embora já nos conhecemos na vida escolar, o curso de Ciência Política nos fez grandes amigos e seu apoio foi de extrema importância para minha caminhada. Além dos muitos outros que acompanharam meu caminho que não conseguirei referenciar nominalmente por serem muitos.

Por fim, aos professores e pesquisadores que me auxiliaram a crescer como um profissional e acadêmico, passo decisivo para minha vida a partir de agora. Somente o preparo de vocês é capaz de formar boas pessoas para o mercado e para o conhecimento da Ciência Política brasileira. Aqui deixe meu carinhoso agradecimento ao docente Adrián Albala, pela paciência, conselhos dados, orientação e correções.

1. Introdução:

1.1 Contextualização:

Existem diversos conflitos decorrentes da entrada de empresas de Sharing Economy que concorrem com setores tradicionais em qualquer lugar do mundo. Os entraves políticos e burocráticos do Estado são os principais desafios que surgem junto a essa nova forma de fazer economia. Devido o ainda carente estudo desta relação, este busca entender como se deu a entrada de uma das maiores empresas de economia compartilhada do mundo no cenário Brasileiro, a Uber.

O conceito de Sharing Economy, segundo Juliet Schor (2014) apresenta, surgiu como uma boa solução para a forma de consumir produtos pós crise de 2008, pois embora a denominação seja utilizada desde meado de 1990 com a criação do site E-bay, a expansão do serviço é resultado da crise de 2008 e uma crise na forma de consumir bens. O conceito primordial de Sharing Economies é a utilização de bens que estavam disponíveis para aluguel e lucra-se ao compartilhá-los com consumidores que necessitavam daquele bem, sem ter que adquiri-lo.

A Uber surge exatamente neste contexto, em 2009, na Califórnia-EUA, intermediando o contato de motoristas profissionais ociosos com os cidadãos, segundo o próprio site da empresa afirma¹. Desta forma é possível fazer uma fácil comparação com o serviço mais tradicional de táxi. Contudo o serviço de táxi é considerado um serviço público e é exigido sérias regras para o seu funcionamento. O excesso de regulamentação do táxi passa por problemas nacionais, obrigatiedades essas que o serviço de Transporte por Aplicativo não precisava obedecer ao entrar no mercado brasileiro. Essa disparidade fez com que o poder público brasileiro fosse pressionado a agir.

Entendendo o que é o mercado de economia compartilhada, passamos a avaliar seus desafios ao concorrer com mercados já estabelecidos e bastante

1 Site oficial da Uber <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>

regulados. É natural que a o setor mais regrado enxergue os novos *players* como desleais, principalmente quando ainda não há uma regulamentação específica. Foi observado que há uma tentativa primária dos reguladores de proibir a entrada dos transportes por aplicativo, através primariamente do poder legislativo. Essa proibição fere com o conceito de planejamento, organização e avaliação dos impactos que Reinaldo Dias e Fernanda Matos (2012) tratam ao definir o que é Política Pública e o que é Estado, pois pela data em que se dá a entrada dos aplicativos e pela data em que são criadas as leis de proibição em cidades brasileiras, é perceptível que houve uma movimentação precoce e pouco avaliada por parte dos legisladores.

1.2 Objeto

Deve-se entender o Estado e seu relacionamento com um modelo tão novo de comércio eletrônico. Também é necessário avaliar embates internos entre os três poderes e seus interesses difusos, diferenças essas citadas por Reinaldo Dias e Fernanda Matos (2012) ao descrever o Estado como uma instituição única, com várias divisões internas. O moderno e rápido aqui é entendido pela forma como a empresa Uber entrou no mercado, com uma tática que aqui vou chamar de *Blietzkrieg*, fazendo o paralelo com a tática alemã da segunda guerra mundial de guerra relâmpago. A primeira experiência com o modelo de transporte por aplicativo foi em 2014, durante a Copa do Mundo FIFA e hoje já se tornou o segundo maior mercado da empresa no mundo, perdendo apenas para os Estados Unidos da América, segundo a própria empresa afirma (REUTEURS, 2018). A teoria supracitada é corroborada com a dissertação de Scott Wallsten (2015), na qual é analisada a entrada da Uber em Nova Iorque e em Chicago, obedecendo padrões similares aos brasileiros, com a entrada no Rio de Janeiro e em São Paulo.

A entrada da Uber no Brasil se iniciou nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, principais focos turísticos e comerciais do Brasil. Seu primeiro embate político se deu logo nesses primeiros anos. Em 2015, a Câmara de Vereadores

do Rio de Janeiro protocolou o Projeto de Lei nº 1362/2015 que proibia os transportes por aplicativo na capital fluminense, sendo aprovado em 2016 e sancionado pelo então prefeito Eduardo Paes. Contudo, o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro deu parecer favorável a uma liminar que permite que os motoristas continuem atuando e proibindo o Executivo de aplicar multas e recolher os veículos dos motoristas participantes do aplicativo.

Também em 2015, foi aprovado na Câmara de São Paulo, o Projeto de Lei nº 394/2014, proibindo os transportes por aplicativo na capital paulista. Contudo, diferente do Rio de Janeiro, o prefeito Fernando Haddad à época publicou decreto regulamentando a atividade, aplicando uma política pública que tentava agradar tanto os taxistas quanto aos motoristas de transporte por aplicativo. A empresa, embora relatando ainda problemas no decreto do prefeito, reconheceu que foi um marco importante para uma regulamentação saudável.

Capella (2006) explica que alguns agentes têm mais poder em definir a agenda do problema e seus questionamentos, enquanto outros atores possuem mais poder em fazer proposições e participar efetivamente no processo de tomada de decisão (p.32).

Aplicando o contexto acima no cenário brasileiro, um dos pontos que ajudam a entender o cenário em que se dá esta pesquisa é que os taxistas se apossaram do poder de *Agenda Setting* da regulamentação dos transportes por aplicativo. Através de manifestações, atos de violência e pressão política, os taxistas trouxeram à tona o debate sobre regulamentar ou não os transportes por aplicativo, contudo essa tentativa foi desvantajosa para eles próprios. Ao atrair as atenções do poder público, os motoristas tradicionais também atraíram a atenção da mídia e da Sociedade Civil, que já estava impactada positivamente pelo serviço novo. Segundo pesquisa feita pelo Datafolha em 2016 na cidade de São Paulo, 75% dos cidadãos apoiavam a regulamentação do transporte por aplicativo, sendo que o grau de satisfação por quem já havia utilizado o transporte era de 92%, ou seja, embora houvesse um entendimento de que o serviço precisasse ser regulado, a regulamentação não poderia ser dura ao ponto de piorar o serviço.

1.3 Justificativa

Em “An Approach to the Analysis of the Political System”, de David Easton, é destacado que existem vários setores políticos que não podem ser vistos como separados e independentes, dentre eles estão os partidos políticos, grupos de interesse, o governo e os cidadãos (p. 384). Com base nessa perspectiva, para compreender um fenômeno de política pública regulatória não podemos avaliar apenas um ou outro setor, mas sim como estes se relacionam e atingem um ao outro. No caso da regulamentação de um setor novo que pode ser relacionado a um tradicional, como Uber e Táxis, enxergamos múltiplos atores interessados em cada lado da disputa, enquanto se relacionam com um mesmo governo.

Desta forma, é razoável focar os estudos de regulamentação desses novos serviços com um baixo grau de afastamento histórico avaliando as relações, estratégias utilizadas e resultados obtidos até então. Entende-se que é pouco efetivo olhar apenas na atuação do Estado ou das empresas, pois dessa forma se perderia muitos pontos cruciais sobre o processo regulatório. Além do mais, estudar essa relação é particularmente relevante pois a internet foi utilizada como principal meio de divulgação de manifestações, tanto favoráveis aos aplicativos quanto aos táxis. Ou seja, os meios de pressão foram os mesmos que fizeram os aplicativos se difundirem tão rápido no Brasil, o sistema de ataque rápido e avassalador, contra uma equipe governamental que é enrijecida pela própria burocracia e brigas políticas internas.

Embora o texto de David Easton já esteja antigo, essa noção de individualidade dos atores políticos e relação deles como forma de criar políticas públicas renova um conceito ainda mais obsoleto de indivíduos tomando decisões de forma separadas. Analisar o embate entre os players não é novo, como toca Easton, contudo atualizar esse conceito através da apresentação de um fato recente na sociedade é essencial para complementar o conhecimento

da Ciência Política brasileira e como avaliar os entraves na fomentação de Políticas Públicas, principalmente as regulatórias.

Ao analisar Rio de Janeiro e São Paulo, podemos explicar como as primeiras cidades do Brasil a receber os serviços enfrentaram o processo regulatório e o que foi passado adiante para outros municípios. Sendo assim, seremos capazes de entender os impactos imediatos das decisões governamentais e judiciais, além de entender como se manifestaram os grupos interessados e a própria população. O momento de entrada do serviço também é interessante de se destacar, pois em plena Copa do Mundo, essas cidades estavam com esforço concentrado em manter o evento funcionando de forma a não o prejudicar, abrindo um vácuo para implementação do serviço. Então o *timing* aqui presente também não pode ser ignorado na análise, sendo um dos fatores da estratégia da entrada do aplicativo.

1.4 Problema de Pesquisa

No texto em que é definido o conceito de Política Pública Regulatória utilizado, os autores entendem que nesse tipo de política pública há um jogo de soma zero, ou seja, um setor ganhar e um setor perde (p.18). Desta forma, qual a estratégia mais eficiente para que as empresas de transporte por aplicativo entrassem nos mercados cariocas e paulistas para ganharem nesse jogo de soma zero?

Basicamente, o processo de ser proibido por suas similaridades com o serviço de táxi ocorreu em vários locais do mundo, como no estado do Alaska, na Hungria, Itália entre outros, como mostra o jornal The Independent (2017). Como o Estado brasileiro e as empresas de transporte por aplicativo estão utilizando esses exemplos internacionais para aplicar no cenário brasileiro, ou seja, qual o processo de Policy Diffusion utilizado pelos players, para obterem vantagem nesse jogo de soma zero?

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo Geral:

Analisando os cenários apresentados, podemos fazer uma relação direta com a dissertação de mestrado de Rachel Lopes Telésforo “Uber: Inovação Disruptiva E Ciclos De Intervenção Regulatória” (2016), em que é citado que a primeira reação governamental é tentar proibir imediatamente os aplicativos, como o primeiro passo de marco regulatório (p.54). Contudo é necessário entender o porquê da necessidade da proibição ser o primeiro passo, para posteriormente vir o estudo regulatório pelo Estado. Como dito antes, as empresas de transporte por aplicativo utilizam métodos já prevendo tal movimento, passando a utilizar-se da velocidade de implementação para garantir apoio popular e já impactar as cidades com seu mercado, pressionando assim os governantes a buscarem outras medidas regulatórias. No texto de Cannon e Summers (2014), esses passos citados são essenciais para uma regulamentação favorável às empresas.

Os passos são esperados pela empresa pelo fenômeno de Policy Diffusion já observado. Oliveira e Faria (2017) citam que a difusão de políticas públicas se dá pelo “atalho” que tomadores de decisão podem tomar para garantir uma efetiva política pública. Dessa forma, ao estudar e observar o que foi feito em outros estados, ou até de forma involuntária sem todas as informações completas (p.20). Aplicando esse pensamento no caso, a empresa Uber é o único player realmente presente em todos os outros casos de política pública, detendo mais informação que os agentes públicos.

Sendo assim, o principal objetivo desta pesquisa é entender os movimentos dados pelas empresas, levando em conta a velocidade de impacto causada por elas, utilizando-se do argumento de melhoria de um sistema pré-existente, nesse caso os táxis, contra uma rígida e conflitante administração pública movida por interesses de capital político e ações externas à elas, principalmente de ativistas e lobbyists.

1.5.2 Objetivo Específico:

Estudarei as cidades supracitadas para acompanhar precisamente o histórico delas, a relação dos prefeitos com os *players* interessados na regulamentação ou proibição do serviço e embates judiciais. Também é objetivo desta pesquisa explicar a participação de cada ator político em cada um dos momentos do processo de Fomentação de Políticas Públicas e sua força em cada área.

1.6 Recorte

Será analisado a entrada dos motoristas e do aplicativo Uber no Brasil, com enfoque nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, a partir de 2014, pensando na estrutura governamental e decisões proferidas pelo legislativo, executivo e judiciário. Olhando para o Legislativo, o Projeto de Lei nº 1362/2015 no Rio de Janeiro é um caso onde o Parlamento municipal buscar proibir o mercado de transporte por aplicativo e seu final acaba por permitir e regulamentar o serviço no município. Além do mais, o Prefeito Marcelo Crivella, através de Decreto, regulamenta o serviço com altas cobranças de impostos, com destaque no limite máximo na alíquota do INSS e permite regulamentações posteriores. Uma regulamentação mais pesada, como a do Crivella, só não chegou ao ponto da proibição, pois o judiciário o impediu de proibir o serviço no município.

Já em São Paulo, podemos perceber um ambiente mais favorável às empresas de transporte por aplicativo. Além do mais, a megalópole é um modelo a ser seguido por outros municípios brasileiros. Ou seja, São Paulo é um laboratório que exporta para outras localidades brasileiras alguns modelos regulatórios. O estudo de como funcionou a entrada do serviço na cidade, é um exemplo de como as megacidades do hemisfério sul podem receber e agir durante o processo regulatório.

2. Política Pública de Regulamentação no Transporte Individual de Passageiros

Para Carlos Bresser (1989), a intervenção estatal na economia de um país não possui um caráter estático de vantagem ou desvantagem. Em seu texto, o autor defende que a intervenção do Estado é benéfica em um momento de industrialização e mudanças econômicas, porém se exceder esse tempo, acaba por prejudicar a economia e suas relações sociais (p. 122). Essa é a hipótese de Ciclos de Intervenção do Estado, em que é analisado que em determinados momentos é interessante o controle do Estado e em outros não.

Ainda na análise de Bresser, existem quatro formas principais de intervenção estatal. As formas citadas pelo autor são: 1: Macroeconômica, quando é realizado o planejamento geral das atitudes; 2: Microeconômica normativa, em que o Estado afeta pensa especificamente em produtos e serviços; 3: Microeconômica administrativa, em que é avaliado caso a caso a partir de uma ação de um funcionário público ou comitê; e por fim a 4: estatizações e/ou produção direta, quando o Estado assume a função (p. 125)

No setor de transporte individual de pessoas, Luiz Alberto Esteves (2015), do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), explica que a alta regulamentação dos serviços de táxis é uma forma deliberada de manter as cidades compactadas e mantendo um controle sobre o solo urbano (p. 332) Segundo Esteves, o barateamento do custo de deslocamento pela cidade altera a sua formação e distribuição, pois a centralização de serviços já não surtem tanto efeito. Dessa forma, os líderes governamentais passam a perder controle de planejamento em relação ao uso do solo urbano e os custos sociais urbanos.

Entendendo dessa forma, a regulamentação e alta de preços são uma forma de política pública que mantém a cidade compactada, evitando o *Sprawl Urbano*, ou seja, a regulamentação de um serviço específico como um planejamento macroeconômico. Essa questão é posta em xeque com a entrada de um serviço competitivo que tende a baratear os custos de deslocamento urbano, que é o transporte individual por aplicativo. Com a entrada dos aplicativos, embora as empresas se entendam como plataformas de tecnologia de comunicação e não

de serviço de transporte, é evidente que o mercado ganhou competidores que não existiam antes.

Posto desta forma, é evidente que o setor taxista exigiria uma regulamentação pesada sobre os motoristas particulares e a inviabilização do serviço, para manter o monopólio. Para Paulo Henrique de Souza Freitas e Ricardo Utrabo Pereira (2017), segundo o art. 170 da Constituição Federal de 1988, não é possível proibir os transportes por aplicativo por estarem enquadrados no direito de Livre Iniciativa. Contudo, com a pressão de um setor tão bem estabelecido no mundo e com o monopólio do serviço, além de uma regulamentação microeconômica normativa e macroeconômica em relação ao uso do solo urbano exercida pelo Estado, os aplicativos de transporte individual de passageiros estão sujeitos a uma regulamentação política forte.

Para Carlos R. S. Milani (2008), a sociedade civil pode participar em três níveis em uma formulação de políticas públicas locais. Em 1º: Controlar a qualidade dos serviços que a política pública propõe. Em 2º: a sociedade pode elencar prioridades acerca de bens públicos futuros. Por último, a participação pode ser sinônimo de politizar as relações sociais no processo de implementação (p. 559). Dessa forma, o lado da regulamentação que conseguisse organizar a sociedade nesses três pontos, ganharia a pressão popular para garantir uma regulamentação favorável do assunto a seu favor nesse jogo de soma zero.

2.1 Experiência da Regulamentação do Uber em São Francisco – Policy Diffusion

A escolha de São Francisco – EUA como um caso a ser estudado antes das cidades brasileiras é por seu pioneirismo na implementação dos serviços de transporte individual por aplicativo. Além de ter sido a primeira cidade a implementar o serviço, também foi o marco regulatório dos Estados Unidos da América utilizado em outras cidades.

Onemiso Flores e Lisa Rayle (2016) apresentam que as empresas que disponibilizam o serviço sofreram a proibição de atividade logo no primeiro ano (p. 2). A argumentação para proibir as atividades foram basicamente as mesmas utilizadas em todos os Estados e cidades que posteriormente proibiram o

serviço: Sua similaridade com o táxi causavam uma concorrência desleal e os motoristas estavam exercendo a função de forma clandestina.

Ainda para Flores e Rayle, a regulamentação existente para táxis não poderia ser viável para o novo modelo de serviço, sendo necessário se adequar a um novo modelo. Isso se dá pelo fato de o serviço de táxi também ter regras severas, que também encareciam o serviço na cidade, como limite de carros circulando (p. 4). Contudo, essas regras afetavam as start-ups mais recentes e com menos acúmulo de capital, ou seja, a Uber, que já estava estabelecida e funcionando, passa a aceitar as regras dos táxis e exigindo que os serviços que não obedecessem fossem retirados do ar (p. 5).

Essa fragilidade no caso de São Francisco mostra que as empresas de transporte por aplicativo não estavam em consonância em relação à regulamentação, estratificando ainda mais os argumentos utilizados do setor privado, para o setor público.

A proibição de serviços similares ao táxi, mas que não seguiam as mesmas regras, como Lyft e Sidecar somente passaram a ser autorizadas quando o cenário político muda. Com a saída do prefeito Gavin Newsom, que havia proibido os serviços, entra Ed Lee, com uma perspectiva de incentivar novas modalidades de economia, como Uber e AirBnB. Além do cenário político, a crise de 2008 havia aumentado o desemprego na cidade que em 2011 chegou a 8.9% de desempregados, o que fez com que a atitude do prefeito de autorizar novas modalidades de receita casasse com o timing exigido (p. 7).

Apesar do setor taxista alegar que existe uma competitividade desigual, uma pesquisa feita por Rayle et al. (2014) mostra que o principal motivo pela preferência de aplicativos em vez de táxis não estão exatamente no preço. O estudo foi realizado em São Francisco e mostra a eficiência dos transportes como a principal escolha. Dessa forma, podemos perceber que os transportes por aplicativo estavam apenas forçando uma melhoria no serviço de transportação urbana. A facilidade de pagamento, tempo de espera reduzido e rapidez em chegar nos locais são as 3 principais escolhas dos usuários, enquanto o custo se encontra em 9º lugar.

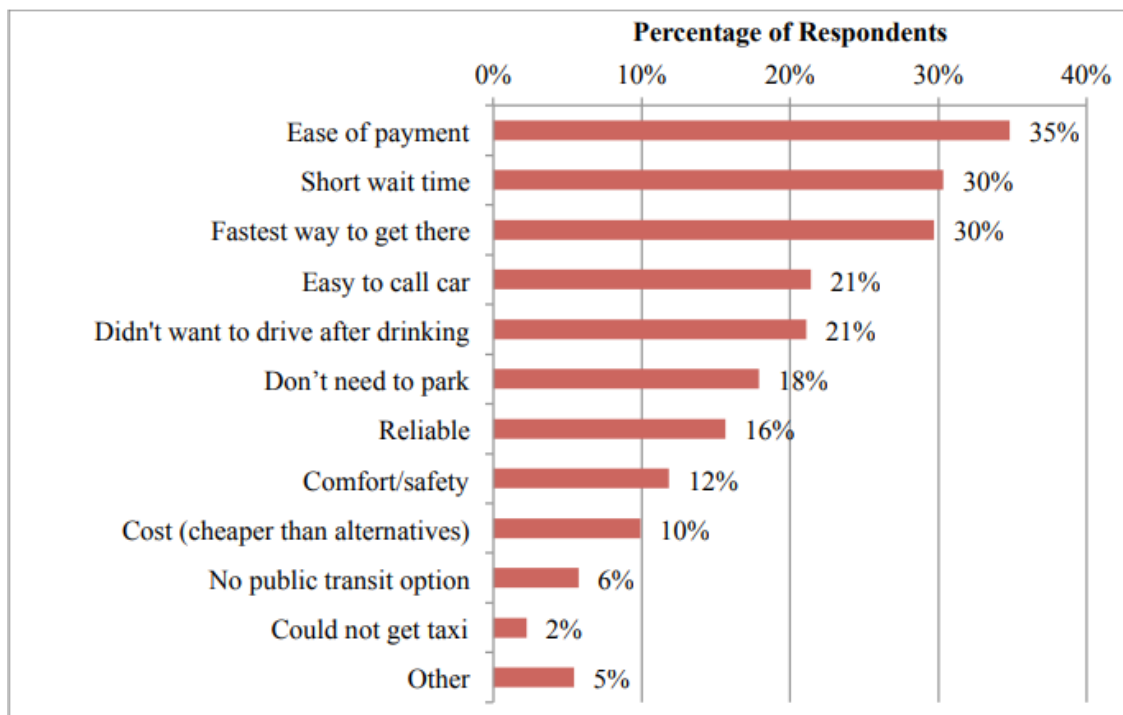


Gráfico 2.1: Resposta para: “Qual o principal motivo por ter escolhido o serviço para esta viagem”. Fonte: “App-Based, On-Demand Ride Services: Comparing Taxi and Ridesourcing Trips and User Characteristics in San Francisco”. Lisa Rayle et al.

A preferência dos usuários pelos aplicativos está mais pela ineficiência do que havia, do que qualquer concorrência desleal apontada pelos taxistas. A alternativa por um transporte melhor e mais eficiente gerado pela Livre Iniciativa se tornou algo que não poderia ser proibido, embora este tenha sido o primeiro passo na cidade californiana.

Esse processo que a cidade de São Francisco passou é importante para entender que o caso brasileiro não é excepcional. Políticas Públicas tendem a serem copiadas e aplicadas em vários lugares, de forma planejada ou não, como cita Diane Stone (2001). Para a autora, a literatura de difusão de políticas públicas sugere que o espalhamento ocorre de forma gradual, modificado alguns pontos e em vários lugares diferentes, mas partindo de um ponto comum (p. 5).

A base para que se ocorra a difusão e espelhamento é a existência de um problema comum entre nações e a busca por uma solução. Quando é percebido

que algum local já lidou com esse problema, é comum que os tomadores de decisão utilizem da solução tomada, regionalizando a decisão (p. 14). Corroborando com esse pensamento, Marta Ferreira Santos Farah (2008) além de citar a necessidade da questão compartilhada entre localidades, cita que há quatro principais fatores para o processo ocorrer.

O primeiro fator é a existência da capacidade dos atores darem uma resposta efetiva ao problema, ou seja, ter o problema como prioridade. O segundo ponto é a semelhança da natureza do problema em outras localidades, que já foi tratado aqui. A terceira característica é a percepção geral do problema, em que os atores se sintam pressionados a solucionar o problema. Por último existe a convergência entre o problema e a agenda política local (pp. 5-8).

3. O Contexto Brasileiro

Através de liminar exaurida pela 1ª Vara da Fazenda Pública da Capital, da Justiça do Rio de Janeiro, julgou-se irregular o Decreto nº 40.518 de 12 de agosto de 2015, que proibia os transportes por aplicativo de funcionarem na cidade do Rio de Janeiro. Para embasamento da decisão, foi argumentado que a decisão do Prefeito Eduardo Paes, à época, ofendia o direito da livre iniciativa e que o próprio embasamento legal para a decisão do chefe Executivo do município era irrisório, tendo em vista que se baseava na Lei Estadual 4.291/04 se diz a respeito de transportes coletivos como ônibus. Desta forma, o Executivo deveria encontrar novas formas de reprimir a entrada dos motoristas na cidade, sendo essa forma alçada somente na gestão de Crivella, como citado anteriormente.

Passados dois anos desde a Copa do Mundo até novembro 2018, quando o modal de transporte finalmente é regulamentado na capital fluminense, o impacto social, econômico e cultural já havia sido gerado, inviabilizando qualquer reação por parte do poder público de barrar vetar os motoristas de exercerem a atividade. Posto dessa forma, podemos perceber que o *timing* da entrada dos serviços no Brasil gerou o capital político necessário para barganhar regulamentações saudáveis para a atividade no Rio de Janeiro.

Já em São Paulo, o cenário político é diferente. O Executivo municipal era muito mais amigável ao funcionamento da atividade no país. Tendo em vista que sua entrada se deu durante o governo Fernando Haddad, cujo um dos principais princípios de governo é oportunidade de alternativas mais sustentáveis para o trânsito da capital. Mesmo com o Executivo favorável, o Legislativo tentou manter o padrão analisado por Telésforo e aprovou o Projeto de Lei nº 349/2014 que proibia o tipo de transporte no município, gerando a Lei nº 16.279 de 8 de outubro de 2015. Contudo, a Lei foi declarada inconstitucional pela justiça e a regulamentação do serviço foi ser efetivada pela primeira vez pelo Decreto 56.981/2016, onde o Prefeito passa a permitir o serviço e não busca interferir no sistema de tarifa cobrada, respeitando o livre mercado.

Mesmo que em São Paulo tanto o Judiciário quanto o Executivo tenha sido favoráveis a primeiro momento, a mudança de gestão para o prefeito João Dória e hoje Bruno Covas (devido à eleição de Dória ao Governo do Estado), fez surgir um novo Decreto, este em 2019, que trás regras mais rígidas ao funcionamento da empresa. O mais grave é em relação aos dados pessoais dos motoristas, como o cadastro dos motoristas em um órgão público. Contudo, o decreto basicamente é natimorto, pois a Justiça do Município também já havia proibido que o Município solicitasse dados pessoais, sem a comprovação da segurança do mesmo.

Sendo assim, é importante destacar como esses dois casos se espelham na regulamentação internacional da empresa, evidenciando os problemas que o Estado tem ao se deparar com uma proposta inovadora. Charles R. Shipan e Craig Volden (2008) explicam como funcionam os processos de difusão de Políticas Públicas entre entes governamentais, sendo uma base para entender como esse espelhamento pode ter sido dado no Brasil.

Dentre os mecanismos apresentados, há o aprendizado, o qual é processo de observação e Laboratório de Democracia (Brandeis, 1932), onde o tomador de decisão olhará para um caso similar da política pública em questão. No caso da Uber, a cidade de São Francisco nos Estados Unidos se torna um grande exemplo de políticas públicas expandindo a nível internacional. Como descreve Onemiso Flores (2016), a cidade foi a primeira a experimentar o serviço

e também passou por um período de proibição do mesmo. Contudo, a entrada do prefeito Ed Lee, o qual apoiava start-ups e economias colaborativas, combinado com a crise de 2008 que aumentou o desemprego da cidade, batendo o número de 8,1% de desempregados, fez com que o posicionamento da prefeitura fosse pela legalização do serviço e geração de empregos novos (p.3762).

Não somente isso, avaliação mediana ou ruim do serviço de táxi, como mostra o gráfico abaixo, e o impacto gerado pela Uber na cidade fez com que fosse inevitável uma regulamentação favorável, tendo em vista que a população claramente apoiava o serviço. Segundo Flores, esse laboratório de São Francisco foi utilizado para outras grandes cidades americanas e suas similaridades com o caso brasileiro também não podem ser descartadas.

A análise dos entraves do próprio poder público será de grande relevância para entender o embate de um sistema tão lento e uma empresa. A expansão nas cidades e o impacto urbano causado se baseiam em velocidade de passar informações ao usuário, do motorista obter renda extra em um momento de crise econômica no país e capital político agregado com experiências internacionais. Ou seja, a lentidão do sistema para regular um setor com pressão de serviços semelhantes fortemente articulados politicamente e sindicalmente não conseguem competir de igual para igual com um novo setor cujo a melhor habilidade é o rápido estabelecimento e impacto sócio cultural.

Quanto ao poder de Agenda Setting, a principal arma disponível à Uber é justamente o apoio popular, satisfação dos usuários ao serviço e impacto gerado. Mesmo que os argumentos quanto à capacidade viária do município sejam válidos, a população já sentiu a mudança por uma média de 3 a 4 anos de serviço que, no menor sinal de forte regulamentação, sugere ao cidadão que o preço do serviço aumentará ou será inviável a atividade da empresa naquele local, manobrando a opinião pública ao seu favor.

3.1 Contexto Político no Rio de Janeiro 2014-2016

No período entre 2012 e 2016 o prefeito do Rio de Janeiro era Eduardo Paes (PMDB). Esse recorte é interessante de se analisar, pois foi nesse período que há a entrada dos transportes por aplicativo no Rio de Janeiro (2014) e a realização da Copa do Mundo FIFA de Futebol. Segundo o site da empresa UBER, as atividades no Brasil começaram justamente durante o evento internacional, buscando se estabelecer no país em meio à tanta movimentação.

Eduardo Paes se demonstrou ligado ao setor taxista nas batalhas que seguiriam. Em 2015, o prefeito sancionou o Projeto de Lei nº 1362/2015, que garantia a exclusividade do serviço de transporte individual aos taxistas e em 2016, sancionou novo projeto de lei que garantia a proibição dos transportes por aplicativo, que se tornou a Lei nº 6.106 de novembro de 2016.

A lei gerada foi acordada com o Prefeito eleito em 2016 Marcelo Crivella, que concordou com os termos da sanção, segundo o jornal espanhol El País (2016). Tanto a aprovação de dois projetos de lei que proíbem o funcionamento da atividade quanto a sanção do prefeito duas vezes mostram uma resistência ativa dos poderes em permitirem a entrada. O presidente da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, Jorge Felipe (MDB), é stakeholder positivo para o setor taxista, como mostra análise feita por suas votações e posicionamentos em blog pessoal.

Contudo, a entrada da UBER no Rio de Janeiro se deu em momento de conturbação política e social, pois além da Copa do Mundo de 2014, onde o Brasil era a sede, seriam realizadas eleições gerais no fim do ano. Dessa forma, quando se deu a entrada do serviço no município, os tomadores de decisões não teriam nem a prioridade de agenda para regulamentar o serviço, nem o interesse de o fazê-lo.

Contudo, uma liminar exaurida em 2015 pela 1ª Vara da Fazenda Pública da Capital proibiu que a prefeitura aplicasse multas e apreendesse veículos na capital carioca. Dessa forma, tanto a Lei de 2015 quanto a Lei de 2016 se tornarão sem efeito, mas ainda se encontram em vigor para tentar buscar que a

procuradoria municipal do Rio de Janeiro conseguisse derrubar a liminar da Justiça.

Outro ponto que mostra o descontentamento do Presidente da Câmara Municipal de Vereadores do Rio de Janeiro, Jorge Felipe, é o Projeto de Lei Complementar nº 78/2018 que, mesmo após regulamentação por decreto do prefeito Marcelo Crivella, sugere novas exigências às empresas e motoristas. Essas exigências são uma regulamentação dura após a tentativa falha de proibição do serviço na cidade.

Dessa forma podemos observar que o Rio de Janeiro foi um ambiente hostil à atividade, que só não conseguiu proibir a utilização do serviço graças à liminar exaurida pela justiça. Tanto o Executivo quanto o Legislativo estavam trabalhando duramente para impedir o funcionamento do serviço na capital. Contudo, o momento de crise econômica que sucedeu no Brasil durante o segundo governo Dilma e o crescente desemprego pós 2017 tornaram a situação de entrada do serviço semelhante à de São Francisco, mesmo sem a mesma vontade política.

Sendo assim, é compreensível entender que o espalhamento de Política Pública pela regulamentação e permissão do serviço no Rio de Janeiro se deu de forma não planejada, uma das possibilidades citadas por Diane Stone (2001). A regulamentação sugerida por Jorge Felipe exige que os carros de transporte por aplicativo basicamente entrassem na mesma regulamentação dos táxis, como placa vermelha obrigatória, definição de quais carros poderiam atuar, fim do preço dinâmico e limitação na quantidade de motoristas. Dessa forma, limitasse o número de novas concorrentes que possam atuar no setor, como aconteceu na Califórnia, também já citado.

3.2 Contexto Político em São Paulo 2014-2016

Já em São Paulo, o Prefeito Fernando Haddad (PT) se mostrou um prefeito preocupado com a situação viária da capital paulista. Durante sua gestão, Haddad buscou implementar formas alternativas aos carros particulares, como ciclofaixas e ciclovias, gerando polêmicas que inclusive o levaram a ser réu por superfaturamento de obras. Contudo, Fernando Haddad estava longe de ser um obstáculo para a regulamentação favorável dos transportes por aplicativo na cidade de São Paulo.

O então prefeito da metrópole se preocupou em trazer a modernização da cidade, preocupação essa que o levou o seu Plano Diretor a ser premiado pela ONU-Habitat (2017). Dessa forma, Haddad se assemelha à Ed Lee, prefeito de São Francisco ao tempo da regulamentação do Uber na cidade Californiana. Ou seja, a mesma crise que afetou o Brasil inteiro, que forçou a justiça e permitir os transportes por aplicativo no Rio de Janeiro, desta vez contava com a vontade política e priorização pelo chefe do executivo.

Contudo, a associação do prefeito com seu partido, o PT, fez com que sua imagem pública fosse extremamente desgastada. A associação do prefeito com Lula e Dilma, dos quais Haddad já foi Ministro, fez com que fosse mais difícil obter apoio popular em suas decisões políticas. Essa afirmação é corroborada com a eleição municipal de 2016, em que Fernando Haddad não conseguiu sequer ir à segundo turno. Esse desgaste político o prejudica principalmente com o Legislativo, que tenta se desvencilhar do Executivo.

Essa rixa política entre o Executivo e o Legislativo fez com que a Câmara Municipal de São Paulo conseguisse aprovar o Projeto de Lei nº 349/2014, que proibia o funcionamento dos transportes por aplicativo na capital, sem que o prefeito conseguisse articular em favor das empresas. No entanto, em maio de 2016, o prefeito decreta regras para o funcionamento da modalidade na capital.

Ou seja, em São Paulo o ambiente político era mais propenso a garantir o funcionamento do serviço que no Rio de Janeiro. A aprovação popular do serviço na capital, com o chefe do Executivo engajado em modernizar a cidade e

principalmente garantir a melhoria no trânsito do município fez com que os empecilhos fossem reduzidos.

São Paulo se torna a cidade brasileira que é utilizada como referencial principalmente para as capitais e grandes cidades brasileiras. Por muitas vezes as decisões tomadas na cidade reverberam em outros municípios, principalmente pela visibilidade que todo o Estado tem no Brasil. Farah (2008) explica que para que haja disseminação de políticas públicas, um dos principais fatores é a obtenção de informação do laboratório e que uma dessas formas de obtenção são a mídia e premiações internacionais. A cidade normalmente acumula essas duas funções, então uma regulamentação favorável às empresas de transporte por aplicativo na capital Paulista passa a ser uma grande vitória para as empresas.

4. A Sociedade como Ferramenta

Segundo Michael Howlett (2000), a opinião pública nem sempre consegue ser traduzida em decisões políticas. Segundo o autor, não há algo como “opinião pública” unânime que possam ser usadas para criarem políticas públicas que beneficiem a população (p. 170). Contudo, essa visão não é generalizada, pois o autor baseia-se em Anthony Downs (1972) para explicar que em questões específicas e de curta duração de tempo, as atenções públicas podem sim se voltar para um assunto.

Ainda segundo Howlett, a opinião pública pode ser medida de várias formas. Embora a mais óbvia seja a Pesquisa de Opinião, onde pode se pegar a visão da maioria, grupos que praticam desobediência civil e conseguem voz não podem ser ignorados (p. 175). Juntando esses dois fatores, mais os meios de comunicação, temos uma construção de agenda social que pleiteia uma ação governamental.

Esse cenário pode ser facilmente observado na regulamentação do Uber no Rio de Janeiro e em São Paulo. Como já citado aqui, em São Paulo há uma preferência da maioria pelo serviço de transporte por aplicativo, onde apenas 4%

das pessoas eram a favor da proibição². Além disso, os taxistas, principal grupo contrário à regulamentação, criaram uma onda de protestos que usualmente acabavam em conflitos³, chamando a atenção da mídia que passou a noticiar cada vez mais cada manifestação e o cenário político que rondava a regulamentação.

Dessa forma, as empresas de transporte por aplicativo conseguiram pautar a política pública em um momento para a população. Após conseguir a atenção da população e da mídia, os transportes por aplicativo buscaram informar a população sobre o cenário. Foi criada a campanha “Lei do Retrocesso”, referindo-se ao Projeto de Lei que estava tramitando no Congresso Nacional, o Projeto de Lei nº 5.587/2016, que se tornou o PLC 28/2017 no Senado Federal. A campanha buscou orientar a população a visitar o site e se informar do porque seria “ruim” caso o Projeto fosse aprovado. A campanha era veiculada em horário nobre da rede nacional⁴.

Conseguir captar a opinião pública durante o período de regulamentação foi um importante passo para que se evitasse o banimento do serviço nas cidades estudadas. A captação do interesse público em um período próximo ao eleitoral que ocorrerá em 2016, além de um *agenda setting* que conseguiu junto à mídia, propositalmente ou não, fez com que a ação das empresas fosse de ofensiva aos legisladores e administração pública.

Dessa forma, a proibição por parte do poder público se tornou pouco interessante, assemelhando-se com o caso de São Francisco já citado. A cidade americana contou com a força de Ed Lee, um político alinhado com o interesse da empresa, além da insatisfação popular com o serviço de táxi e a pressão popular momentânea. Esse caso se assemelha com São Paulo, onde a pauta do prefeito Fernando Haddad era de melhoria do planejamento viário urbano.

2 Folha de São Paulo. Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/02/1739747-78-aprovam-regulamentacao-do-uber-segundo-pesquisa.shtml>

3 Estadão. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,taxistas-protestam-na-prefeitura-contra-liberacao-da-uber-em-sao-paulo,10000050168>

4 Campanha “Lei do Retrocesso” <https://www.youtube.com/watch?v=LI6I5M76DAc>

Contudo, o apoio popular somente foi possível pois já havia usuários interessados em manter o serviço funcionando. A entrada nos municípios durante um lapso regulatório foi de extrema importância para garantir a fidelidade dos passageiros. Esse lapso regulatório se deve à natureza da economia compartilhada, em que o Poder Público deve regulamentar caso a caso, muitas vezes citando empresa por empresa, o que torna o processo regulatório lento. Essa lentidão, comparada com a velocidade de novos serviços oferecidos pelas empresas, faz com que o poder público esteja sempre na defensiva.

Desde que entrou no Brasil, a Uber já experimentou várias modalidades de serviço, seja com a Uber Pool, onde há o compartilhamento do mesmo carro com vários usuários, seja com delivery de alimentos, com a Uber Eats. Dessa forma, a empresa está sempre um passo a frente do poder público, agradando os usuários, como mostra as pesquisas de opinião e diversificando o mercado.

Em São Paulo, o aplicativo serve tanto para o usuário que simplesmente busca ir ao trabalho, utilizando o Uber X, quanto aos mais ricos que buscam viagens mais elegantes, como o Uber Black e até o UberCopter. Dessa forma, os reguladores não conseguem definir uma agenda específica, enquanto a empresa consegue garantir apoiadores cada vez mais diversos e mais fiéis.

Timing da Implementação do Serviço de Transporte por Aplicativo

A Uber foi a primeira empresa de transporte por aplicativo a atuar no Brasil, iniciando suas atividades em 2014 no Rio de Janeiro e em São Paulo. Sua chegada junta com a Copa do Mundo FIFA de Futebol é um ponto realçado pela própria empresa sem seu site corporativo⁵. O mercado era latente e as principais cidades do evento, a de abertura, São Paulo, e a de encerramento, Rio de Janeiro, eram comercialmente e politicamente interessantes.

Denilson Bandeira Coêlho, Pedro Cavalcante e Mathieu Turgeon (2015) citam que, no processo de difusão de políticas públicas em ano eleitoral, é comum que os atores tomem decisões mais populares como forma de

⁵História da Uber no Brasil: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>

sobrevivência política (p. 162). Fernando Haddad, então prefeito de São Paulo, sofria com uma pressão social muito forte devido a escândalos protagonizados por seu partido, o que culminaria na sua não reeleição e *impeachment* de Dilma Roussef.

Em junho de 2013, o Brasil vivenciou uma onda de manifestações com repercussões nacionais e grandes impactos políticos. O principal partido que sentiu os efeitos dessas manifestações foi o Partido dos Trabalhadores, partido que estava em frente da Presidência da República nos últimos dez anos. Em 2016, o Partido sofreu 60% das prefeituras que obtiveram nas eleições de 2012⁶, incluindo São Paulo, resultado dessa crise que se estendeu por pelo menos 4 anos, culminando na queda da presidente Dilma.

Voltando para o período de 2015 e 2016, quando o prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, já havia sentido os efeitos do desgaste, podemos retomar o pensamento de Denilson *et al* (2015). Com a popularidade da Uber em 69%, segundo o Datafolha⁷, a sobrevivência política do prefeito petista necessitava de medidas populares e uma regulamentação saudável para o setor. Dessa forma, podemos perceber um espelhamento no caso Ed Lee, em São Francisco, em que a sobrevivência política dele se baseava em apoiar grupos de tecnologia do Vale do Silício.

Já no Rio de Janeiro, como apresentado, o prefeito Eduardo Paes não se mostrava favorável aos aplicativos, tornando necessário a atuação do judiciário na localidade. Segundo Matthew M. Taylor (2007), os grupos de interesse atuam no local institucional mais favorável (p. 234). Como o Legislativo e o Executivo já haviam demonstrado interesse em proibir o serviço, o Judiciário se mostrou um poderoso *policy maker* no processo. Como já apresentado, foi aprovado e sancionada a Lei nº 6.106, de 25 de novembro de 2016, que proibia os

⁶ Eleições 2016: PT sofre maior derrota eleitoral da história, enquanto PSDB avança pelo País
<http://www.r7.com/retrospectiva-2016/news/eleicoes-2016-pt-sofre-maior-derrota-eleitoral-da-historia-enquanto-psdb-avanca-pelo-pais-16122016>

⁷ Datafolha: 69% são a favor do Uber em SP
<http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2016/07/1792839-69-sao-a-favor-do-uber-em-sp.shtml>

transportes por aplicativo no município⁸. Contudo, a prefeitura estava proibida de multar e inviabilizar os trabalhos dos motoristas através da liminar expedida pela desembargadora Márcia Ferreira Alvarenga, da 17ª Câmara Cível⁹.

O interessante ao notar a decisão da desembargadora, é que uma das considerações é que “o serviço vem sendo utilizado a algum tempo sem graves danos sociais”. Dessa forma podemos perceber que a liminar foi motivada pelo impacto positivo causado pelas empresas no município, conseguindo acionar o poder judiciário como um importante tomador de decisão favorável a uma regulamentação sadia para as empresas.

Conclusão

Na análise feita nos casos de Rio de Janeiro e São Paulo, podemos perceber que a atitude ofensiva das empresas permitiu com que a regulamentação sobrepasse a proibição precoce apresentada em vários casos no mundo. A implementação do serviço de forma rápida, conquistando apoio popular e a experiência adquirida em outros lugares no mundo fizeram com que as empresas traçassem planos à frente dos reguladores.

O cenário político também não pode ser descartado. A eminência de um ano eleitoral nos municípios, combinado com um evento de proporções nacionais cujos os impactos seriam sentidos à nível municipal principalmente, se tornaram grandes aliados na ofensiva das empresas. Em São Paulo, o prefeito Fernando Haddad estava em uma cruzada buscando garantir sua sobrevivência política.

8 G1: Eduardo Paes sanciona lei que proíbe Uber no Rio de Janeiro <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/eduardo-paes-sanciona-lei-que-proibe-uber-no-rio-de-janeiro.ghtml>

9 Gazeta do Povo: "Liminar mantém funcionamento do Uber no Rio de Janeiro" <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/liminar-mantem-funcionamento-do-uber-no-rio-de-janeiro-2vpjqdit328tr402r4253vs2j/>

Além do mais, mobilidade urbana era um assunto principal para o chefe do executivo, fazendo com que ele não pudesse ignorar a pauta tão latente.

No Rio de Janeiro, um cenário mais hostil para as empresas de transporte por aplicativo, a utilização do judiciário como fomentador de política pública foi essencial. A percepção desse poder como legislador é ainda pouco estudada pela Ciência Política brasileira, contudo a experiência da empresa com outros países fez com que o poder público brasileiro fosse forçado a buscar políticas públicas internacionais com características similares, no processo conhecido como Policy Diffusion.

Todos esses fatores só seriam possíveis caso a população já conhecesse o serviço e conseguisse informações úteis para participarem do processo decisório. A empresa Uber principalmente tomou a frente deste processo. Com propagandas públicas, concentrando esforços em divulgação de serviço e aproveitamento da visibilidade que o embate estava ganhando, graças a atuação dos taxistas, fez com que os esforços fossem concentrados.

O processo regulatório em si pode ser percebido concentrado em 2 anos, nessas duas cidades, embora eles nunca tenham realmente acabado. Em 2015, os esforços para tentar barrar o serviço começaram a tomar forma. O momento era ideal, pois acabara o processo eleitoral Federal e Estadual, além do fim da Copa do Mundo, que exigiu esforços dobrados para solucionar eventualidades.

Entretanto, 2016 já era ano eleitoral nos municípios, enfraquecendo o poder público local para tomar decisões pouco populares. Com isso, as empresas conseguiram dois anos de vantagem para se estabelecer nas cidades e evitarem a proibição do serviço.

São necessários mais estudos comparativos em outras cidades para que a hipótese da ofensiva das empresas se comprove. No entanto, o estudo feito mostra fortes indícios de que a rápida implementação da empresa seja um ponto favorável para regulamentação saudável. Essa hipótese só pode ser estudada pois a empresa Uber já era detentora de capital financeiro para garantir essa implementação. Outro fator importante é ser uma empresa global que passou

por vários laboratórios experimentais em diversas culturas e sistemas políticos diferentes.

Referência Bibliográfica:

BRANDEIS, Louis Dembitz , Dissenting Opinion, New State Ice Co. v. Liebmann, 1932

BRESSER, Luiz Carlos in "O Caráter Cíclico da Intervenção Estatal". Revista Econômica Política, vol. 9 nº 3, julho-setembro. 1989

CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO Projeto de Lei nº 1362/2015, disponível em:
<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/scpro1316.nsf/b63581b044c6fb760325775900523a41/ea0daed87451f62a83257e74005f760b?OpenDocument>

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, Projeto de Lei nº 349/2014, Disponível em: <https://www.radarmunicipal.com.br/proposicoes/projeto-de-lei-349-2014>

CANNON, Sarah; SUMMERS, Lawrence H. "How Uber and the Sharing Economy Can Win Over Regulators." Harvard Business Review 2014. Disponível em:
http://wpressutexas.net/cs378h/images/4/48/How_Uber_and_the_Sharing_Economy_Can_Win_Over_Regulators.pdf. Visto em: 03/09/2018

CAPELLA, Ana Cláudia N. in "Perspectivas Teóricas sobre o Processo de Formulação de Políticas Públicas" BIB , São Paulo, nº 61, 1º semestre de 2006

COÊLHO, Denilson Bandeira, CAVALCANTE, Pedro e TURGEON, Mathieu in "Mecanismos de difusão de políticas sociais no Brasil: uma análise do Programa Saúde da Família" Rev. Sociol. Polit., v. 24, n. 58, p. 145-165, jun. 2016

DIAS, Reinaldo e MATOS, Fernanda in "Políticas Públicas, Princípios, Propósitos e Processos". 1a.ed., 2012. Editora Atlas.

DOWNS, Anthony, Up and Down with Ecology - the 'Issue-Attention Cycle', The Public Interest 28 1972: 38-50.

EASTON, David. In "An Approach to the Analysis of Political Systems". World Politics, Vol. 9 N° 3 (Apr. 1957)

ESTEVEES, Luiz Alberto in "Uber: Mercado De Transporte Individual De Passageiros – Regulação, Externalidades E Equilíbrio Urbano". RDA – Revista de Direito Administrativo, Rio de Janeiro, v. 270, p. 325-361, set./dez. 2015

FARAH, Marta Ferreira Santos "Disseminação De Políticas Públicas E Programas Governamentais No Nível Subnacional De Governo" Revista Administração e Diálogo, n.11, v.2, 2008, p. 69-89

FLORES, Onesimo, RAYLE, Lisa in "How cities use regulation for innovation: the case of Uber, Lyft and Sidecar in San Francisco". World Conference on Transport Research - WCTR 2016 Shanghai. 10-15 July 2016.

Folha de São Paulo "Pesquisa aponta que 78% defendem regulamentação do Uber no Brasil" (2016) Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/02/1739747-78-aprovam-regulamentacao-do-uber-segundo-pesquisa.shtml>

HOWLETT, Michael in OPINIÃO PÚBLICA, Campinas, Vol.VI, nº2, 2000, pp.167-186

LOTTA, Gabriela. O papel das burocracias do nível da rua na implementação de políticas públicas: entre o controle e a discricionariedade. In: FARIA, C. A (org). Implementação de Políticas Públicas. Teoria e Prática. Editora PUCMINAS, Belo Horizonte, 2012

NAÇÕES UNIDAS BRASIL "Plano Diretor da cidade de São Paulo vence prêmio de agência da ONU". 2017. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/plano-diretor-da-cidade-de-sao-paulo-vence-premio-de-agencia-da-onu/>

OLIVEIRA, Osmany Porto de, e FARIA, Carlos Aurélio Pimenta de, "POLICY TRANSFER, DIFFUSION, AND CIRCULATION" Novos estud. CEBRAP SÃO PAULO V36.0 13-32 MARÇO 2017

PREFEITURA RIO DE JANEIRO, Decreto 40.518/2015 disponível em <http://smaonline.rio.rj.gov.br/ConLegis/ato.asp?49884>

RAYLE, Lisa et al. In "App-Based, On-Demand Ride Services: Comparing Taxi and Ridesourcing Trips and User Characteristics in San Francisco". University of California Transportation Center (UCTC) working paper, august 2014. Disponível em:

<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.662.707&rep=rep1&type=pdf>

ROCHABRUN, Marcelo. In "Uber opens Brazil center to improve driver, passenger safety". REUTEURS, 2018. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-uber-brazil/uber-opens-brazil-center-to-improve-driver-passenger-safety-idUSKBN1L209A>

SCHOR, Juliet, in: Debating Sharing Economy. Outubro de 2014. Disponível em: <https://www.greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>

STONE, Diane "Learning Lessons, Policy Transfer and the International Diffusion of Policy Ideas" CSGR Working Paper No. 69/01 April 2001

TAYLOR, Matthew M. "O Judiciário e as Políticas Públicas no Brasil" DADOS – Revista de Ciências Sociais, Rio de Janeiro, Vol. 50, no 2, 2007, pp. 229 a 257

TELÉSFORO, Rachel Lopes "Uber: inovação disruptiva e ciclos de intervenção regulatória" – 2016. Dissertação (mestrado) - Escola de Direito do Rio de Janeiro da Fundação Getulio Vargas. Orientador: Carlos Emmanuel Joppert Ragazzo. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/18082>

UBER site oficial. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>

WALLSTEN, Scott “The competitive effects of the Sharing Economy: How is Uber Changing Taxis?”. Technology Policy Institute, Washington DC, 2015. Disponível em: <https://techpolicyinstitute.org/wp-content/uploads/2015/06/the-competitive-effects-of-the-2007713.pdf>