IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS COINTER - PDVAgro 2019

MOBILIDADE COLABORATIVA NA UFRA: UM ESTUDO DE CASO SOBRE AS INICIATIVAS DE CARONA NO CAMPUS CAPANEMA

MOVILIDAD COLABORATIVA EN UFRA: UN ESTUDIO DE CASO SOBRE LAS INICIATIVAS DE CARONA EN CAMPUS CAPANEMA

COLLABORATIVE MOBILITY AT UFRA: A CASE STUDY ON THE CARONA INITIATIVES AT CAMPUS CAPANEMA

Apresentação: Comunicação Oral

Hellem Dayane dos Santos Pinheiro¹; Markus Wybero Nunes Brito²; Ana Karlla Magalhães Nogueira³;

DOI: <https://doi.org/10.31692/2526-7701.IVCOINTERPDVAgro.2019.0094>

Resumo

Constatando-se à relativa distância entre o centro comercial e a Universidade Federal Rural da Amazônia-campus capanema, observa-se que o deslocamento dos acadêmicos vem sendo enfrentado como um desafio para aqueles que dispõem de baixo poder aquisitivo e buscam acesso rápido e menos cansativo no que diz respeito ao trajeto entre suas residências e a universidade, dessa forma a falta de transporte público no município, nos leva a observar um novo conceito de mobilidade nesse âmbito, que apesar de recente já é muito difundido e organizado em diversas outras universidades pelo país: a mobilidade compartilhada, que consiste principalmente em facilitar o deslocamento de quem precisa através de caronas, reduzindo assim o número de carros nas ruas e diminuindo a poluição ambiental; Diante desse contexto o presente trabalho objetiva analisar as iniciativas de caronas na UFRA, as quais são inseridas no panorama da mobilidade colaborativa do município, tendo em vista sua intensa necessidade de absorver as necessidades desse contingente de acadêmicos, em como observar a aceitação dos discentes a essas iniciativas. Dessa forma, a análise quantitativa da pesquisa realizou-se por meio de levantamento de dados obtidos através de questionário online, direcionados a toda a comunidade acadêmica. Com base na análise de dados coletados, os resultados demonstraram que a universidade possui uma alta demanda de discentes dispostos a receber carona bem como utilizar aplicativos tanto para carona solidária, quanto para utilização de transporte alternativo de baixo custo, na tentativa de suprir a necessidade de transporte universitário no município de Capanema e facilitar o dia-a-dia.

Palavra-chave: Deslocamento; Desafio; Distância.

Resumen

¹ Graduação em Agronomia, Universidade Federal Rural da Amazônia, danypinheiro.d@gmail.com

² Graduação em Agronomia, Universidade Federal Rural da Amazônia, markus.wybero22@gmail.com

³ Doutorado, Universidade Federal Rural da Amazônia, karlla.magalhaes@ufra.edu, br

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS COINTER - PDVAgro 2019

Al observar la distancia relativa entre el centro comercial y la capanema del campus de la Universidad Federal Rural de Amazonia, se observa que el desplazamiento de académicos se ha enfrentado como un desafío para aquellos que tienen un bajo poder adquisitivo y buscan un acceso rápido y menos agotador. Con respecto al viaje entre sus hogares y la universidad, la falta de transporte público en la ciudad, nos lleva a observar un nuevo concepto de movilidad en esta área, que aunque reciente ya está muy extendido y organizado en varias otras universidades por país: movilidad compartida, que consiste principalmente en facilitar el viaje de los necesitados en viajes, reduciendo así la cantidad de automóviles en las calles y la contaminación ambiental; Ante este contexto, el presente trabajo tiene como objetivo analizar las iniciativas de autostop en UFRA, que se insertan en el panorama de la movilidad colaborativa de la ciudad, considerando su intensa necesidad de absorber las necesidades de este contingente de académicos, a fin de observar la aceptación de los estudiantes para Estas iniciativas. Por lo tanto, el análisis cuantitativo de la investigación se realizó mediante la recopilación de datos obtenidos a través de un cuestionario en línea, dirigido a toda la comunidad académica. Con base en el análisis de los datos recopilados, los resultados mostraron que la universidad tiene una gran demanda de estudiantes dispuestos a viajar, así como a usar aplicaciones tanto para viajes solidarios como para el uso de transporte alternativo de bajo costo, en un intento de satisfacer la necesidad de transporte universitario en el municipio de Capanema y facilitar la vida cotidiana.

Palabra clave: Desplazamiento; Desafío; Distancia.

Abstract

Noting the relative distance between the shopping center and the Federal Rural University of Amazonia-campus Capanema, it is observed that the displacement of academics has been faced as a challenge for those who have low purchasing power and seek fast and less tiring access. With regard to the commute between their homes and the university, the lack of public transportation in the city, leads us to observe a new concept of mobility in this area, which although recent is already widespread and organized in several other universities by country: shared mobility, which mainly consists of facilitating the travel of those in need by rides, thus reducing the number of cars on the streets and reducing environmental pollution; Given this context the present work aims to analyze the initiatives of hitchhiking at UFRA, which are inserted in the panorama of collaborative mobility of the city, considering its intense need to absorb the needs of this contingent of academics, as to observe the acceptance of students to these initiatives. Thus, the quantitative analysis of the research was performed by collecting data obtained through an online questionnaire, directed to the entire academic community. Based on the analysis of the collected data, the results showed that the university has a high demand of students willing to ride as well as use applications for both solidarity ride and for the use of low cost alternative transport, in an attempt to supply the need for university transport in the municipality of Capanema and facilitate daily life.

Keywords: Displacement; Challenge; Distance.

Introdução

É ainda incipiente o fenômeno de ascensão da chamada “economia compartilhada”, também referida como “economia colaborativa”. (SILVA, PAIVA E DINIZ,2017), porém a necessidade de

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS COINTER - PDVAgro 2019

mobilidade rápida e acessível no dia-a-dia das pessoas, nos leva a crer que essa tendência a ascensão se torna cada vez mais iminente.

Compreendendo o contexto da universidade e das rotinas dos estudantes e colaboradores, podemos entender que essa se constitui em uma das classes que mais demanda, por serviços de transporte rápido e seguro, desde o deslocamento habitual de sua residência até a instituição, portanto necessita-se de facilidades que promovam a mesma. Este conceito é interpretado como a capacidade do indivíduo de se mover de um lugar a outro dependendo da performance do sistema de transporte e características do indivíduo (TAGORE & SIKDAR 1995). Sendo ele de extrema importância para que se possa tornar a mobilidade mais tranquila.

Diariamente, os acadêmicos em sua maioria, se deslocam em direção a universidade por meios alternativos de transporte. E Segundo o IBGE (2018), Capanema tem cerca de 68.616 habitantes, no entanto, não possui nenhum sistema de transporte público, o que estorva o cotidiano dos alunos, que por sua vez locomovem-se a pé para os anexos da universidade, enfrentando as contrariedades da distância. Os que utilizam a bicicleta como meio para ir e vir à universidade, são obrigados a arriscar-se por trajetos sem ciclovias ou ciclofaixas. Já os “caroneiros”, frequentemente se utilizam da colaboração dos que possuem carro ou moto para frequentarem as aulas. Está cooperação entre os jovens acadêmicos demonstra o que afirma Silva et al (2016), que os seres humanos sempre viveram em interação social e associação recíproca, e o domínio que o homem desenvolveu sob a terra surgiu de uma notável capacidade de cooperação. A vida em sociedade é formada de unidades sociais nas quais os indivíduos vivem, se relacionam e se influenciam ao longo de sua história. Nessa linha de pensamento de compartilhamento de veículos pelos acadêmicos, demonstra o desenvolvimento de modelos de se compartilhar mobilidade.

A economia colaborativa assim como, o segmento de mobilidade é dito por Belk (2014), como um movimento emergente na sociedade atual. Essa emergência é atrelada ao alto nível de compartilhamento de informações e integração digital. O que favorece a utilização de aplicativos e sistemas que tornem a comunicação mais dinâmica e abrangente unindo o útil ao necessário, diante dessa constante, diversos aplicativos já foram criados por várias empresas e universidades, sendo eles direcionados a estudantes e funcionários das instituições, objetivando reduzir o custo com transporte, a ociosidade de vagas em transportes de alunos dispostos a dar carona gratuitamente ou a um custo baixo e acessível, bem como, mitigar os problemas de ineficiência de transportes públicos comuns a diversas cidades brasileiras, assim como na cidade de Capanema; logo, o presente artigo

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS COINTER - PDVAgro 2019

tem como objetivo analisar a economia colaborativa de meios de transporte como meio de viabilizar a mobilidade das pessoas que acessam diariamente o campus da UFRA-Capanema.

REFERENCIAL TEÓRICO

Segundo Botsman e Rogers (2011), o denominado consumo colaborativo ou economia colaborativa nasce de uma “revolução silenciosa” na qual a colaboração entre pessoas está no centro da atividade econômica, cultural e política. Dentro deste mesmo conceito, temos o segmento de Mobilidade, como exemplo do compartilhamento de motos, bicicletas, e sistemas de carona.

A economia compartilhada é um fenômeno recente e o seu futuro ainda é incerto; entretanto, muitas empresas da economia compartilhada já se tornaram modelos de negócio bem sucedidos e sustentáveis, evidenciando o grande potencial de desenvolvimento econômico existente em torno das atividades de compartilhamento (SCHOR, 2014).

Desta forma, este segmento de mobilidade, está de acordo com Maurer et al (2015), que afirma que diversos produtos e serviços podem ser compartilhados em negócios de economia colaborativa, em que uma pessoa pode usufruir dos benefícios do bem compartilhado e outra pessoa pode usufruir do valor (financeiro e/ou social) gerado por esse compartilhamento.

A economia colaborativa desponta como um movimento mundial caracterizado por um contexto em que jovens empreendedores desenvolvem novos produtos, serviços e soluções a partir de novas oportunidades de negócios (GANSKY, 2011).

Onde segundo Silva, Paiva e Diniz (2017), O que visualizamos agora é, portanto, o reemergir desse modelo de relacionamentos sociais e comerciais, propiciado pelas plataformas tecnológicas que conectam, de maneira simples, rápida e barata, pessoas que, de outra sorte, não se conheceriam. Entretanto, não se pode ignorar a rápida ascensão de recentes modelos de negócio orientados pela economia compartilhada.

Seus efeitos, contudo, já se fazem sentir em diversos locais ao redor do globo: importantes transformações em mercados há muito tempo consolidados, como o de taxi e de hotelaria, bem como incógnitas postadas aos legisladores a respeito da necessidade – e maneira adequada – de se regular esses novos mercados, são questões que, de já, se apresentam com muita intensidade (KOOPMAN; MITCHELL; THIERER, 2015, p. 530).

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS COINTER - PDVAgro 2019

METODOLOGIA

A área em estudo foi a Universidade Federal Rural da Amazônia - Campus Capanema, na qual observou-se a demanda urgente de transporte coletivo no município. Para coleta dos dados realizou-se a aplicação de questionário online estruturado, contendo 20 perguntas direcionadas a comunidade acadêmica da UFRA (discentes, docentes e técnicos), perfazendo uma totalidade de 145 questionário respondidos.

Para coleta da amostra aleatória utilizou-se a fórmula geral proposta por Cochran (1985) apresentada abaixo:

$$n = (N \cdot P \cdot Q \cdot Z^2) / [(N - 1)e^2 + P \cdot Q \cdot Z^2]$$

Onde:

N = é o tamanho da amostra;

N = é o tamanho da população;

P = é a porcentagem com que o fenômeno ocorre, considerando, de modo geral, igual a 0,5, quando a proporção não é conhecida;

Q = é a porcentagem complementar, ou seja, $Q=1-P$, igual a 0,5;

Z = nível de confiança, que para a pesquisa será adotada 95%, igual a 1,96%.

e = é o erro aceitável máximo, no caso 5%.

Os dados obtidos foram tabulados em planilha eletrônica (Microsoft Office Excel 2013®) para construção de gráficos representativos para análise dos fatores que influenciam as iniciativas de caronas na UFRA, inseridas no panorama da mobilidade Colaborativa.

Resultados e discussões

As mulheres ao longo das décadas tornaram-se cada vez mais presentes nas universidades, ocupando atualmente mais da metade das vagas disponibilizadas, e segundo Guedes (2014), a entrada das mulheres nas universidades brasileiras é um marco das mudanças em andamento na nossa sociedade, quando se trata das relações de gênero, em conformação com a mesma, verificou-se que a diferença

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS COINTER - PDVAgro 2019

entre a quantidade de homens e mulheres é relativamente baixa, onde dos 145 entrevistados, 51% são do sexo masculino e 49% são do sexo feminino.

Em relação à faixa etária de idade, observou-se que os discentes ingressam cada vez mais cedo na vida acadêmica, pois 57% do total dos entrevistados possui idade entre 17 a 23 anos, sendo o percentual de acadêmicos acima de 24 anos de 34,5% dos entrevistados entre 24 a 35 anos, 7,0% possui idade entre 36 a 45 anos, e 1,4% dos alunos estão em uma faixa etária entre 46 a 55 anos. Notou-se que alunos acima de 36 anos estavam distribuídos principalmente nos cursos noturnos de Ciências contábeis e Administração. (Fig.01)

Figura 01. Percentual em relação à faixa etária dos entrevistados.

Fonte: Própria (2019)

O presente trabalho consiste em realizar levantamento de dados de discentes, docentes e técnicos da ufra-campus Capanema, entretanto obteve-se um quantitativo abaixo do esperado de técnicos e docentes, onde 2,8% dos entrevistados são docentes, e 97,2% discentes da universidade.

Pode-se observar que o cursos com maior quantitativo de entrevistados foi o curso de Agronomia contabilizando 31% dos entrevistados, seguido dos cursos de engenharia ambiental (19%) e biologia bacharelado(15,5%),(Fig.02), conforme demonstrado na figura 03, a maior representatividade no preenchimento dos formulários foram os cursos diurnos, onde 42,3% dos formulários preenchidos foram pelas turmas do turno matutino, 36,6% pelas turmas do turno vespertino e 21,1% do turno noturno. (Fig.03)

Figura 02. Percentual de representatividade dos cursos.

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS COINTER - PDVAgro 2019

Fonte: Própria (2019)

Figura 3. Percentual quanto ao turno dos discentes.

Fonte: Própria (2019)

Verifica-se que o maior percentual dos alunos não são oriundos do município de Capanema e em sua maioria vêm de cidades próximas, condizente com o que afirma Moreira (2016), que o fenômeno migratório é a alternativa principal para alunos oriundos de outros municípios que pretendem ter o ensino superior, e para alcançá-lo, são impulsionados a deixar suas localidades.(Fig.04).

Figura 04. Percentual em relação ao município de origem dos discentes.

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS COINTER - PDVAgro 2019

Fonte: Resultados da pesquisa (2019)

Quanto a localização atual pode-se inferir que a maioria dos entrevistados residem em moradia alugada (kitnet, república, apartamento, casa, etc.), sozinho ou com amigos, somando-se um total de 51,3%, isso se deve ao fato de a maioria dos entrevistados não residirem em seu município de origem, enquanto 35,6% afirmaram morar em casa própria com a família, devido já serem oriundos do município de Capanema.

O jovem busca elevar a sua escolaridade, por vezes o faz combinando estudo com trabalho, na expectativa de que este segundo crie condições para viabilizar o primeiro. (ZEM, 2016, p.193-215)

Desta forma, quando questionados se exerciam ou não alguma atividade remunerada, 23,2% dos entrevistados afirmaram que sim, que exercem atividade remunerada (onde este percentual está relacionado principalmente aos alunos do turno noturno), e 76,8% dos entrevistados relataram que não exercem tais atividades.

Obteve-se resposta positiva para o questionamento anterior, inquirendo-se em relação ao tipo de emprego ou remuneração, onde, 35,3% dos entrevistados responderam que atuam como funcionários públicos, 52,9% reiteram que trabalham no setor privado e 11,8% são aposentados, pensionistas ou trabalham autonomamente. (Fig.05)

Figura 05. Percentual em relação ao tipo de emprego ou remuneração.

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS COINTER - PDVAgro 2019

Fonte: Própria (2019)

Quando questionados em relação à renda individual 55,5 % dos entrevistados afirmam que vivem com menos de um salário e 15,1% com até 3 salários mínimos mensais sendo essa totalidade correspondente a comunidade discentes da universidade ,no entanto, 3,5 % dos interrogados responderam que vivem com 3 até 8 salários mínimos mensais, condizentes a função de docente da Universidade, logo, pode-se depreender que os 26% restantes correspondentes aos entrevistados sem nenhuma renda mensal, são em maioria os discentes que não trabalham e moram no município de Capanema com os pais, por isso afirmam que não possuem renda.

Segundo Figueira (2015), a mobilidade nos centros urbanos se tornou um desafio para governos, cidadãos e corporações. E em conformação com o autor, os resultados obtidos demonstram que em decorrência da falta de transporte público assim como a ausência de um transporte fornecido pela universidade, 30% dos acadêmicos se direcionam a universidade utilizando bicicletas, 24% dependem de carona para assistirem às aulas, 21% se utilizam de motocicleta, 17% se locomovem a pé e apenas 6% dos entrevistados afirmam que se utilizam de mototáxi para chegar ao campus, ainda segundo Figueira (2015), dentro da lógica da Economia Colaborativa existe o segmento de Mobilidade, como exemplo do compartilhamento de carros, bicicletas, táxis, e sistemas de carona. O transporte colaborativo é mais sustentável pois analisando a dimensão econômica, permite uma melhor utilização das capacidades existentes. (Fig.06)

Figura 06. Percentual em relação ao tipo de transporte utilizado.

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS COINTER - PDVAgro 2019

Fonte: Própria (2019)

Quando questionados sobre a iniciativa de fornecer carona, 67% dos entrevistados responderam que não costumam fazê-la, isso se deve ao fato de que a maioria dos entrevistados não possuem veículo próprio, pois de acordo com Junior e Fusco (2013), Pessoas de menor renda e menor idade tem maior aceitação. Outras questões como o trajeto realizado pelo motorista e a sua flexibilidade de horário também influenciam nessa aceitação. Enquanto que 33% dos que responderam que costumam oferecer caronas correspondem ao percentual de pessoas que possuem veículo próprio, Ferreira, Ribeiro e Barbosa (2011), afirmam que a promoção da carona programada deve ser pensada sob a perspectiva de um conjunto de medidas de incentivo que sirvam de apoio a sua implantação.

Muitos fatores podem ser citados como propulsores de certas ações do ser humano dentre eles solidariedade, empatia e praticidade, de acordo com Barros, Gomes e Camargo (2011), contrastando o individualismo percebido no ato de dirigir sozinho com a solidariedade observada no exercício da carona, estas pessoas acionam atitudes e comportamentos para facilitar a sintonia entre motorista e passageiro. Quando indagados sobre esses comportamentos relativos a tais fatores comportamentais atestaram-se que 60% dos entrevistados fornecem carona por solidariedade, outros 29,1% pela companhia no trajeto, enquanto que apenas 7,3 % alegam que oferecem carona apenas pela divisão de custos. (Fig.7)

Figura 07. Percentual em relação a fatores que propulsionam os entrevistados a oferecer carona.

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS COINTER - PDVAgro 2019

Fonte: Própria (2019)

Muitas são as dificuldades enfrentadas pelas pessoas que tentam chegar até universidade, principalmente pelo tempo que é gasto pelas pessoas até chegarem a seu destino, situação está enfatizada no percentual de tempo gasto, onde, 59% dos entrevistados disseram que demoram de 15 a 30 minutos, 31% de 0 a 15 minutos e 10% declararam que demoram mais de 30 minutos, sendo o segundo percentual atribuído às pessoas que possuem um meio de transporte para chegar até a UFRA, ou seja, possuem uma facilidade de locomoção maior.

A falta de transporte público na cidade de Capanema dificulta ainda mais o acesso à universidade e constitui-se em um dos principais problemas para a assiduidade dos discentes, podendo ser evidenciado nas respostas as quais apontaram que 56% e 21% dos entrevistados afirmaram que a falta de transporte afeta direta e indiretamente a pontualidade principalmente dos discentes, dentre os quais apenas 23% relataram que a falta de condução não interfere no dia-a-dia da comunidade acadêmica. De acordo com Junior e Fusco (2013), o hábito da carona é uma solução simples, de solidariedade, que pode contribuir não só com os problemas ambientais e de trânsito, mas também diminuir seu tempo de viagem ou custo, dependendo da parte envolvida; em conformidade com o autor 87,7% dos entrevistados disseram que compartilhariam um meio de transporte, enfatizando assim a necessidade por transporte e a importância das caronas na cidade de Capanema, 23% disseram que talvez e 2,7% disseram que não compartilhariam, onde pode-se considerar que seja devido à insegurança que ainda constitui-se em uma das barreiras da mobilidade compartilhada.

Em relação ao transporte coletivo privado, 13,8% responderam que não o utilizariam, entretanto 86,2% dos acadêmicos reagiram positivamente à utilização do grupo virtual ou app, segundo Sastra e Ikeda (2012), o rápido desenvolvimento desse modelo de consumo está diretamente ligado à internet, pois a rede facilitou o contato e a interação entre as pessoas, empresas e grupos de interesse, e segundo

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS COINTER - PDVAgro 2019

Beckmann (2013), o crescimento dessa oferta de transporte colaborativo é, portanto, em primeira instância uma inovação social dentro do nosso sistema de transporte cotidiano. (Fig.08)

Figura 08. Percentual em relação ao interesse em transporte coletivo de baixo custo.

Fonte: Própria (2019)

Segundo Schmitt (2006), ao se otimizar um veículo utilizando toda sua capacidade de suporte, por meio da carona programada, se reduz a quantidade de automóveis em trânsito, o que se torna bastante benéfico quando relacionamos a redução dos danos ao meio ambiente.

E visando essa redução, além da resolução da problemática da mobilidade urbana, que 90,3% dos entrevistados afirmaram que sim, que utilizam de meios eletrônicos para transporte compartilhado, entretanto houve uma rejeição de 9,7% em relação a ideia proposta, essa rejeição é explicada por Schmitt (2006), onde a sua eficiência está diretamente relacionada com a incrementação de forma de incentivo de sua prática, tendo em vista o desconforto e insegurança dadas a dividir um veículo com desconhecidos. (Fig.09)

Figura 09. Percentual em relação ao interesse em transporte coletivo gratuito.

Fonte: Própria (2019)

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS **CIÊNCIAS AGRÁRIAS** COINTER - PDVAgro 2019

Conclusão

De acordo com alguns autores, a mobilidade colaborativa é também a mobilidade sustentável, devido a maximização da capacidade do veículo, tornando-o mais eficiente, facilitando a rotina das pessoas e reduzindo possíveis prejuízos ambientais e econômicos, logo, depreende-se o quão importante é para todos os discentes do campus Capanema a inserção de um transporte coletivo ou a criação de um sistema que permita a solicitação de carona solidária ou transporte de baixo custo de forma segura ,tendo em vista que possuímos uma demanda urgente e que pode ser resolvida através de soluções simples que podem ser desenvolvidas pela própria comunidade acadêmica do campus.

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS CIÊNCIAS AGRÁRIAS COINTER - PDVAgro 2019

Referências bibliográficas

BARROS, Tatiane Vieira; GOMES, Larisse Louise Pontes; CAMARGO, Marcelo Giacomazzi. Etnografia dá carona An ethnography of hitchhiking: a perspective on mobility and sociability. PONTO URBE, v. 19, p. 1-22, 2016.

BECKMANN, J. Collaborative Mobility: Peer-to-Peer expands into the world of transport. Mobiletätsakademie. Alemanha, 2013.

Belk, R. (2014). You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online. Journal of Business Research, 67(8), 1595-1600.

Botsman, R., & Rogers, R. (2011). O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo. Tradução Rodrigo Sardenberg. Porto Alegre: Bookman.

FERREIRA, Amanda Fernandes, RIBEIRO, Renato Guimarães, e BARBOSA, Heloisa. "Aceitabilidade dá carona programada como forma de gerenciamento da demanda por estacionamento em uma instituição de ensino." XXV ANPET, Belo Horizonte (2011).

FIGUEIRA, G. M. Mobilidade colaborativa no brasil: um estudo de caso sobre as iniciativas de caridade na economia colaborativa. Congresso nacional de excelência em gestão, 2015. Disponível em: <http://www.inovarse.org/sites/default/files/t_15_027m_3.pdf>. Acesso em: 19 fev. 2019.

GANSKY, L. M. Porque o Futuro dos Negócios é Compartilhar. Rio de Janeiro: Alta Books: 2011.

GUEDES, M. C. O contingente Feminino de Nível universitário nos últimos trinta anos do século XX: a reversão de um quadro desigual. In: Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, 2004, Caxambu. Anais do XIV Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, 2004.

IBGE- Instituto brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <[https://www.ibge.gov.br/informacoes-por-cidade-e-estado.html? t=destaques=1502202](https://www.ibge.gov.br/informacoes-por-cidade-e-estado.html?t=destaques=1502202)>. Acesso em: 15 jan. 2019.

JUNIOR, R. M.; FUSCO, R. Projeto Carona Solidária. UFPR, 2013.

KOOPMAN, Christopher; MITCHELL, Matthew; THIERER, Adam. The sharing economy and consumer protection regulation: the case for policy change. The Journal of Business, Entrepreneurship & Law, Malibu, v. 8, p. 530-545, 2015.

MAURER, Angela Maria. et al. (2015). Yes, We Also Can! O Desenvolvimento de Iniciativas de Consumo Colaborativo no Brasil. BASE – Revista de Administração e Contabilidade da Unisinos, 12(1), 68-80.

MOREIRA, F. F. A CASA DA/NA TRANSITORIEDADE: EXPERIÊNCIAS NA MIGRAÇÃO PENDULAR DE ESTUDANTES UNIVERSITÁRIOS PARA O CAMPUS X - UEPA/IGARAPÉ-AÇU (PA). Revista formação (online), v. 2, p. 127-147, 2016.

SASTRE, P. T. N.; IKEDA, A. A. Reflexões sobre Consumo Colaborativo. Anais do Encontro da ANPAD, Rio de Janeiro, RJ, 36, 2012.

SCHOR, J. Debating the sharing economy. Great Transition Initiative, 2014. Disponível em: <http://greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>. Acesso em: 24 Out 2019.

SILVA, J. D. et al. Economia Colaborativa: uma análise da relação entre valores pessoais, formas de colaboração e efeito dotação. 9th Latin American Retail Conference, 2016.

SILVA, Raphael Andrade; PAIVA, Matheus Silva de; DINIX, Gustavo Saad. Desafios Jurídico-Regulatorios e Economia Compartilhada: Elementos para uma Reflexão Crítica. Scientia

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS
CIÊNCIAS AGRÁRIAS
COINTER - PDVAgro 2019

Iuris, Londrina, v. 21, n. 2, p. 98-125, jul. 2017. DOI: 10.5433/2178-8189.2017v21n1p98. ISSN: 2178-8189.

IV CONGRESSO INTERNACIONAL DAS **CIÊNCIAS AGRÁRIAS** COINTER - PDVAgro 2019

TAGORE, M.R.; SIKDAR, P.K. A new accessibility measure accounting mobility parameters. Universidade de New South Wales, Sydney, Austrália, 1995.

ZEN, Eduardo Luiz. Os jovens universitários e o trabalho: uma visão comparada entre Brasil e China. In: DWYER, Tom; ZEN, Eduardo Luiz; WELLER, Wivian; JIU Shuguang; GUO Kaiyuan. (Org.). Jovens universitários em um mundo em transformação: uma pesquisa sino-brasileira. 1ed. Brasília, Pequim: IPEA, SSAP (China), 2016, v. 1, p. 193-215