



COMUNICON2018
congresso internacional
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

Dockless Bike: O Modelo de Compartilhamento de Bicicletas Próprio do Sistema Neoliberal¹

Ana Cirne Paes de Barros²

UFPE/ IFRN

Resumo

O compartilhamento é entendido como processo em que uma rede de indivíduos, com ou sem a intermediação de empresas, partilham bens e serviços. Neste artigo, intencionamos problematizar como o compartilhamento de bicicletas vem se estabelecendo, especialmente o modelo chamado de *dockless bike*. Trata-se de um sistema em que empresas comercializam bicicletas aos indivíduos por determinado tempo, sem que haja estações de retirada e devolução das *bikes*. Partindo de uma premissa crítica, evidenciaremos os efeitos que tal prática tem promovido. Para isso, apresentaremos as postulações teóricas acerca do acesso e questionaremos as razões que vinculam o compartilhamento temporário de bens e serviços à sustentabilidade e a um consumo menos materialista. Associamos o processo à retórica neoliberal que atribui ao indivíduo a responsabilidade de cuidar do mundo, mesmo quando as práticas provenientes do governo e das organizações não caminham na mesma direção.

Palavras-chave: *Dockless bike*; compartilhamento; acesso; bicicleta; neoliberalismo.

Introdução

Enquanto a posse foi historicamente considerada como algo mais vantajoso e mais barato, que permite a acumulação de capital e que provê a sensação de independência e segurança daquele que possui, o acesso, que é derivado dos aluguéis, foi estigmatizado como forma de consumo inferior, precária, que limitava a liberdade pessoal. Os locatários eram vistos como menos poderosos financeiramente e o acesso era entendido como algo que acontecia exclusivamente por motivações financeiras (BARDHI; ECKHARDT, 2012).

¹ Trabalho apresentado no Grupo de Trabalho 01 – Comunicação, cultura empreendedora e trabalho: consumo, narrativas e discursos, do 7º Encontro de GTs de Pós-Graduação - Comunicon, realizado nos dias 10 e 11 de outubro de 2018.

² Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia – IFRN, Campus Cidade Alta. Doutoranda em Comunicação pelo Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, com a orientação da Professora Dra. Karla Patriota. E-mail: anapaesdebarros@gmail.com.



COMUNICON2018
congresso internacional
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

No entanto, o momento atual, repleto de outras formas de acesso, tem alterado esse status. É possível participar de clubes ou grupos em que os produtos de empresa são compartilhados, a exemplo dos clubes de assinatura. Os mercados de redistribuição permitem acesso a bens de outras pessoas e há também os ‘estilos de vida’ colaborativos (BOTSMAN; ROGERS, 2011), em que indivíduos com interesses similares partilham tempo, dinheiro, espaço e habilidades sem serem julgados como praticantes de um ato de consumo inferior.

Um dos aspectos importantes que justifica o crescimento da frequência e do prestígio do acesso é que as empresas perceberam formas de monetizá-lo, ou melhor, de potencializar a monetização que já realizavam. Ao invés de vender uma única vez, um mesmo produto pode ser comercializado diversas vezes (GANSKY, 2010). Somado a isso, o desenvolvimento de tecnologias e o processo de digitalização contribuiu para o valor não estivesse atrelado exclusivamente a bens tangíveis. Além disso, na dita sociedade líquida (BAUMAN, 2008), em que as estruturas sociais são cada vez mais instáveis, aquilo que é de longo prazo deixa de ser referência para as pessoas.

Mesmo com tantos aspectos que contribuem e justificam o cenário, não é possível deixar de mencionar que a crise mundial também contribuiu para a popularidade do acesso, conforme resume Cheshire et al (2010 *apud* BARDHI; ECKHARDT, 2012, p.884, tradução nossa): “O aumento nos custos de aquisição e manutenção de propriedade ao longo do tempo, a instabilidade nas relações sociais, assim como as incertezas no mercado de trabalho tornaram a propriedade menos viável e o modo de consumo mais precário do que já foram³”.

Diante dos pressupostos que na atual era do acesso (RIFKIN, 2001), acumular passa a ser uma ação não muito valorizada, nos questionamos: há de fato uma inversão no sentido de dar prioridade ao acesso a bens e serviços em detrimento da efetivação de propriedades ou estamos diante de uma dinâmica que, ao oferecer aos indivíduos o serviço e não o bem, fortalece a acumulação do capital nas mãos das organizações?

Em contraposição a esta série de associações positivas que são feitas ao consumo baseado no acesso, pretendemos neste trabalho realizar uma discussão crítica sobre o compartilhamento. Utilizamos como objeto empírico para debate, os modelos de compartilhamento de bicicletas sem

³ “The increase in the costs of acquiring and maintaining ownership over time, the instability in social relationships, as well as the uncertainties in the labor markets have rendered ownership a less attainable and more precarious consumption mode than it once was” (CHESHIRE et al, 2010 *apud* BARDHI; ECKHARDT, 2012, p.884).



COMUNICON2018
congresso **internacional**
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

estação, que ao sugerir que os consumidores devem retirar e deixar as bicicletas em espaços públicos têm causado diversos problemas de mobilidade urbana, acúmulo de materiais, degradação de produtos e estimulando a produção de novos bens. Relacionamos tal problemática ao neoliberalismo e ao seu discurso de independência e liberdade dos indivíduos, bem como a sua defesa de que o bem comum apresenta-se como alternativa para resolver os problemas de acumulação de propriedade típicos do capitalismo.

O Compartilhamento de Bicicletas

As bicicletas prometem fazer uma revolução no modo de viver nas cidades. Ao se apresentar como meio de transporte e de lazer, esta alternativa pode trazer uma diminuição no número de carros, no tempo gasto no trânsito, na dimensão dos congestionamentos, na emissão de poluentes no ar, além de um aumento na qualidade de vida dos seus habitantes. Até o comércio de rua demonstra aumento de vendas relacionado ao maior trânsito de ciclistas. É o que diz uma pesquisa realizada em Nova York (ANDRADE, 2014). Provavelmente em busca destes benefícios, alguns países têm fomentado o uso da bicicleta: no Reino Unido o governo diminuiu os impostos daqueles que escolhem a bicicleta como meio de transporte para ir ao trabalho; na França, algumas empresas concedem 25 centavos para cada quilômetro percorrido de bicicleta no trajeto casa-trabalho (ANDRADE, 2014).

Na Holanda, país que assume a liderança na utilização de bicicletas (HOLMES, 2017), elas são o meio de transporte para 45% das pessoas que vão ao trabalho e para as crianças que vão à escola (ROMERO, 2016). Os demais países com maior inserção deste meio de transporte são: Dinamarca (29%), Suécia (19%), Japão (19%) e Alemanha (18%) (HOLMES, 2017). No entanto, para que o cenário de ampla participação se concretize, é preciso que se estabeleçam políticas públicas que dinamizem o trânsito e criem estrutura física que permita aos ciclistas percorrerem as cidades.

Em 2014, o Brasil contava com mais de 60 milhões de bicicletas, sendo metade delas utilizadas pela população para ir ao trabalho (ANDRADE, 2014). A Pesquisa Perfil do Ciclista realizada em 2015 com mais de 5000 ciclistas demonstra que a escolha deste meio de transporte se deve ao fato dele ser mais rápido e mais barato (PESQUISA, 2015).

Na China, os números impressionam: 78% das famílias possuem bicicletas, o que gera um montante de 450 milhões exemplares espalhados pelo território chinês (CHINA, 2016). Considerado



COMUNICON2018
congresso internacional
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

um dos produtos mais populares no país, a bicicleta representa para os chineses não só um modo de locomoção, mas um símbolo de uma sociedade mais igualitária (TRIGO, 2015).

Mas além do uso de um produto que é de sua propriedade, as bicicletas também vêm se destacando no chamado consumo colaborativo⁴ ou, como outros costumam nomear, na economia do compartilhamento. Prova disto é que quando perguntados sobre o tipo de consumo colaborativo provável ou muito provável de ser utilizado nos próximos 12 meses, 44% dos brasileiros pesquisados mencionaram o aluguel de bicicleta (MARKET, 2017).

Diferente do que acontece quando um consumidor compra e utiliza a sua própria bicicleta, o compartilhamento diz respeito a um acesso temporário ao produto que pode ser de outro indivíduo ou de uma empresa. A dinâmica normalmente é caracterizada por um conjunto de estações físicas espalhadas em locais estratégicos das cidades que agrupam as *bikes*. Os usuários, seja por meio de cartões de crédito, cartões exclusivos dos programas proponente da ação ou mesmo via aplicativos em smartphones, destravam as bicicletas e realizam o trajeto desejado e as devolve nas estações.

Em todo mundo há variações no que diz respeito as especificidades do funcionamento. No Brasil, por exemplo, os compartilhamentos de bicicletas com estações se dá por meio de termos de cooperação, de concessão ou permissão de uso de espaço público para a implantação, manutenção e operação de sistema de bicicleta pública ou de uso compartilhado (ITDP, 2016).

Se o uso de bicicletas, por si só, já traz expectativas de diversos benefícios ambientais e sociais, a sua utilização a partir de um sistema de compartilhamento, em teoria, exponencia estas esperanças. A promessa de uma menor utilização de novos recursos, já que um mesmo bem será partilhado entre diversas pessoas e o estímulo à maior participação de indivíduos que, em virtude do menor custo, podem mais facilmente ter acesso, são algumas das questões que fazem o compartilhamento de bicicletas serem normalmente associado a um processo positivo.

A Associação Nacional de Oficiais de Transporte Público diz que são necessárias apenas 4 viagens diárias por bicicletas compartilhadas para que elas se tornem um modelo sustentável. Por hora, as operadoras dos serviços dizem que o número não é alcançado nos Estados Unidos, tampouco

⁴ Não entendemos o consumo colaborativo como sinônimo de compartilhamento de bens. Em nossa pesquisa de doutorado, problematizamos o uso das referidas expressões. No entanto, como o intuito deste trabalho não está voltado para a discussão etimológica dos termos, fazemos apenas menção aos diversos modos pelos quais o fenômeno do uso temporário de bicicletas pode ser conhecido.



COMUNICON2018
congresso internacional
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

no Brasil (IANDOLE, 2017). O que veremos mais adiante é o que número de viagens por bicicleta não é suficiente para caracterizar um sistema de consumo como sustentável.

De todo modo, como evidência de um segmento em expansão, outras formas de compartilhamento estão sendo postas em prática. Em 2015 começou a funcionar na China um modelo de compartilhamento de bicicletas, conhecido como *dockless bike* ou bicicleta sem estação, que se diferencia dos modos de compartilhamento mais frequentes por não exigir que o consumidor devolva o produto em pontos específicos ou estações. Liberada através de um aplicativo, basta que o indivíduo cadastrado localize via GPS a bicicleta mais próxima, pague um valor determinado e a desbloqueie através de um *QR-code*. Após o uso, é possível deixá-la em qualquer lugar público. A economia com a criação das estações faz com que o sistema seja, normalmente, mais barato do que os compartilhamentos convencionais.

A Ofo, uma das maiores empresas do segmento, afirma que possui mais de 1 milhão de bicicletas pelas cidades chinesas. No mundo inteiro, o site oficial da empresa contabiliza mais de 8 bilhões de passeios realizados através de seu aplicativo. Em 2018, apenas nos três primeiros meses de atuação nos Estados Unidos, a empresa celebrou 1 milhão de utilizações (OFO, 2018).

Após poucas semanas de implantação do sistema *dockless*, grandes cidades na China estavam repletas de bicicletas deixadas por usuários em áreas públicas, conforme é possível verificar na figura 1. Uma quantidade impressionante de produtos formou montanhas de entulhos, muitas vezes, não mais possíveis de serem aproveitados em virtude da forma como foram acumuladas. Apenas na cidade de Hefei, na China, mais de 10 mil bicicletas já foram confiscadas por violarem regras de estacionamento ou por serem descartadas nas ruas (CRUZ, 2017).

Figura 1: Bicicletas empilhadas na China



Fonte: Disponível em: <<http://bike.bolegapakistan.com/china-bike-sharing-problem/>>. Acesso em 15 abr. 2018



O fato das pessoas que usam o serviço não estarem obrigadas a devolverem as bicicletas em locais específicos, faz com elas se ‘desvinculem’⁵ dos eventuais problemas que o seu estacionamento possa causar. Ainda no que diz respeito à atuação dos indivíduos, aqueles que se incomodam com a presença das bicicletas em locais não adequados têm promovido depredação das mesmas – ver imagem 2 -, uma postura que pode ser entendida como um descarte mal realizado ou até mesmo como protesto à forma como este tipo de consumo vem acontecendo.

O baixo custo de produção faz com que seja mais fácil para as empresas colocar outra bicicleta em circulação do que recolher e consertar as existentes, o que também contribui para o cenário descrito. Assim, além de prejudicar a mobilidade de pedestres pelas calçadas, as *bikes* também geram problemas relacionados ao descarte de toneladas de materiais retorcidos e a manutenção dos espaços públicos.

Imagem 2: Bicicletas depredadas na Austrália



Fonte: The Guardian⁶ (2017).

Afora os problemas mais aparentes e emblemáticos, há também questões relacionadas ao tipo de negócio que a *dockless bike* estabelece, bem como a regulamentação destes serviços. As empresas que ofertam o serviço não se responsabilizam em caso de acidente com os usuários que, ao aceitarem os termos, são responsáveis pela identificação de eventuais problemas no produto. Não há também

⁵ Colocamos o termo ‘desvincular’ entre aspas porque não entendemos que os consumidores devem ser responsabilizados pela acomodação e descarte dos bens. Como apresentaremos ao longo deste artigo, acreditamos a dinâmica do serviço de compartilhamento de bicicletas sem estações impõe ao consumidor agir deste modo. Mesmo com esta compreensão, no trecho acima intencionamos dar ao leitor a ideia de um processo que se finda, para o usuário, no momento em que ele chega ao seu destino final e não na entrega da bicicleta.

⁶ Disponível em: <<https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2017/sep/27/scores-of-obikes-fished-out-of-melbournes-yarra-river>>. Acesso em 12 abr. 2018.



COMUNICON2018
congresso internacional
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

determinação sobre a segurança dos dados dos usuários. A própria Plataforma Europeia para Sistemas e Compartilhamento de Bicicletas – PEBSS questiona se as cidades devem aceitar um sistema experimental com tamanhas fragilidades, mesmo que se proponham a implantar um modelo de negócio sustentável (IANDOLE, 2017).

Em geral, o poder público se mostra ausente e pouco atuante, alegando que a infraestrutura, operação e manutenção da atividade são de responsabilidade das empresas. Mas algumas iniciativas de regulamentação começam a ser vistas. Em São Paulo, o Comitê Municipal de Uso Viário autorizou o uso do modelo sem estação com as ressalvas impostas pela Resolução Nº 17, de 12 de dezembro de 2017. Segundo o documento, as bicicletas deverão ser deixadas pelos consumidores em locais previamente definidos e as Operadoras de Tecnologia de Transportes Credenciadas - OTTC – como o governo tem chamado as empresas que prestam o serviço - devem recolher as bicicletas que estiverem fora da localização estabelecida no prazo de 2 dias, assim como também devem assumir a responsabilidade sobre as bicicletas danificadas e abandonadas.

Nos Estados Unidos, uma parceria da Universidade de Washington com a prefeitura de Seattle realizou um projeto piloto por 6 meses para que as operadores de compartilhamento de bicicletas que operam na cidade demonstrassem a sua forma de atuação, enquanto a população foi pesquisada a respeito das suas impressões sobre o serviço. Tal iniciativa teve o intuito de entender o cenário para então projetar as regulamentações que o governo da cidade julga ser necessárias (LLOYD, 2018).

Embora o modelo de compartilhamento de bicicletas esteja inserido na atual dinâmica de acesso aos serviços facilitada pela internet e pelas tecnologias da comunicação, a sua versão ‘sem estação’ compromete ainda mais os quesitos de sustentabilidade e comunidade. Como visto nesta breve exposição, o fenômeno requer reflexões mais complexas que envolvam as repercussões de tal prática para aqueles que a usam, para a sociedade como um todo, para as empresas e para os governos.

A Retórica Neoliberal e o Compartilhamento

Na contramão do que o modelo de compartilhamento de bicicletas sem estação tem promovido, o acesso, em detrimento da propriedade, é considerado como algo positivo para a sociedade e até mesmo como uma alternativa aos danos causados pelo capitalismo. Dentre os brasileiros familiarizados com o conceito de consumo colabortivo, 91% o relaciona a um consumo



COMUNICON2018
congresso internacional
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

consciente ou sustentável e 84% acredita que a prática ajuda a poupar energia e outros recursos naturais (MARKET, 2017). Outro estudo também realizado em 2017 demonstra que 66% dos pesquisados concorda que poder utilizar é mais importante do que ter um produto (CNDL; SPC, 2017, p. 2)

Na chamada economia compartilhada, ou consumo colaborativo, ao invés de “ter”, o que importa é poder desfrutar dos benefícios de produtos e serviços pelo tempo que for necessário – se possível, impactando e mudando para melhor a vida de todos os envolvidos. Dividir, reciclar ou reutilizar, portanto, passam a ser alternativas ao ato de simplesmente acumular e comprar cada vez mais.

Dentre os produtos e serviços que os entrevistados mais têm interesse em alugar/compartilhar estão as bicicletas, com 48% de menções (CNDL; SPC, 2017).

Por compartilhamento entendemos: “o ato e processo de distribuir o que é nosso para os outros para seu uso e o ato e processo de receber ou pegar algo de outros para nosso uso”⁷ (BELK, 2013, p.2, tradução nossa). Junto com o aluguel e empréstimo, o compartilhamento é responsável por uma ‘divisão’ das práticas que resultam em uma propriedade, daquelas que permitem o acesso temporário a um bem ou serviço.

Historicamente, o acesso a bens acontecia mais frequentemente nas instituições sem fins lucrativos. A quase duas décadas, a forma como o acesso fez a sociedade repensar os tipos de vínculo tradicionalmente estabelecidos com o mercado fez Rifkin (2001) nomear a maneira diferente pela qual a sociedade concentrava o poder econômico de ‘era do acesso’. Para o autor, embora o acesso não seja sinônimo de uma sociedade igualitária, através da rede, os fornecedores podem exercer o controle sobre as condições e termos pelos quais as pessoas acessam: “The exchange of property between buyers and sellers—the most important feature of the modern market system—gives way to access between servers and clients operating in a network relationship”⁸ (RIFKIN, 2001).

Atualmente, ele é associado a um anti-consumo (OZANNE; BALLANTINE, 2010). Não que o mesmo seja um ato explícito de rebelião ou retaliação, mas já que a prática é algumas vezes

⁷ “The act and process of distributing what is ours to others for their use and-or the act and process of receiving or taking something from others for our use” (BELK, 2013, p 2).

⁸ “Na nova economia, fornecedores prendem à propriedade e arrendam, alugam ou carregam uma taxa da admissão, subscrição de quotas da sociedade para sua utilização. A troca de propriedade entre compradores e vendedores — a característica mais importante do sistema de mercado moderno — dá lugar ao acesso entre servidores e clientes operando em uma relação de rede” (RIFKIN, 2001, tradução nossa).



COMUNICON2018
congresso internacional
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

entendida como uma forma "fútil" de resistência ao mercado (RITSON; DOBSCHA, 1999 *apud* OZANNE; BALLANTINE, 2010), que dá aos consumidores não a possibilidade de não consumir, mas apenas a de consumir menos, uma vez que escolhem partilhar, ao invés de comprar e possuir bens (OZANNE; BALLANTINE, 2010).

Chega-se a afirmar que o direito de uso é o eixo de transformação social e política. É o que defendem Dardot e Laval (2017). Os autores entendem que a propriedade ameaça a vida comum, e que o combate a esta situação se dá por meio da instituição de uma política do comum: “Embora até agora o comum tenha sido concebido como a grande ameaça à propriedade, que era dada como meio e razão de vida, hoje é essa mesma propriedade que temos razões para ver como a principal ameaça à própria possibilidade de vida” (Ibid., p. 1).

A política do comum a que se referem, ataca em primeiro plano o absolutismo da propriedade e da soberania, isto é, se opõe a apropriação privada em todas as esferas da sociedade. Para se concretizar, uma nova forma de organização democrática coordenada por um autogoverno seria necessária. Não nos referimos a uma autogestão, que dá aos participantes a possibilidade de organizar e administrar as coisas, mas sim um “governo dos homens, das instituições e das regras que eles adotam para organizar suas relações”, afirmam os autores (Ibid., p. 485). Isto porque se “os Homens, ao contrário dos outros animais sociais, não se contentam em viver em sociedade, [mas] produzem sociedade para viver” (GODELIER, 1989 *apud* DARDOT; LAVAL, 2017, p. 488), então diz, Dardot e Laval (2017, p. 488, grifos do autor) é preciso “dar forma política democrática a essa *produção comum* da sociedade por si mesma”. É imprescindível, na visão dos autores, que se estabeleça politicamente a sociedade, criando instituições que tenham o comum como finalidade.

Tais condições poderiam reverter a *tragédia do não comum* (DARDOT; LAVAL, 2017, grifos do autor), ou seja, o cenário no qual nos encontramos em que grupos econômicos, classes sociais e castas políticas estendem a sua dominação para garantir que permaneçam com poderes e privilégios e com domínio sobre as propriedades, mesmo que isso provoque problemas econômicos e sociais.

A impossibilidade de continuar desconsiderando o caráter social e em rede da sociedade também é abordado por Han (2014). O autor lembra que o estímulo neoliberal à individualização associada a uma fictícia liberdade é algo que já foi tratado por Marx como um engano do capital. Para o coreano, a liberdade é relacional, ou seja, só se efetiva quando se está em comunidade e



COMUNICON2018
congresso internacional
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

quando se realiza mutuamente. “Ser livre significa estar entre amigos. ‘Liberdade’ e ‘amigo’ têm em indoeuropeu a mesma raiz” e continua “sente-se livre apenas em um relacionamento bem sucedido, em uma coexistência satisfatória”⁹ (HAN, 2014, p, 8). Ou seja, sozinho, o indivíduo não estabelece rede política.

No entanto, todo o enfoque dado à liberdade e a individualização tem uma razão: faz parte da psicopolítica (HAN, 2014), uma técnica de dominação própria do neoliberalismo que faz uso da programação e do controle psicológico dos indivíduos e tem na *psique* dos sujeitos submetidos a sua força de produção. Difunde-se uma ideia de todo mundo é livre para fazer o que quer, quando na verdade o sistema impõe uma lógica de competitividade e de acumulação de capital.

Ao que nos parece, a forma como o conceito de liberdade é estrategicamente tratado e a mudança que essa perspectiva provoca nos indivíduos, nas instâncias de produção e nas relações de poder, é a chave central da atuação neoliberal em nossa sociedade. Na verdade, o sujeito neoliberal é um refém de um sistema coercitivo que busca a maximização dos rendimentos e lhe impõe as responsabilidades e os deveres que são próprios do sistema (HAN, 2014).

Quando olhamos a lógica do consumo que ocorre através do acesso, percebemos que ao lado do potencial mais consciente e político, que poderia proporcionar a liberdade pensada dentro do comum, vemos que há, na prática, uma vertente muito comercial. Os “programas de compartilhamento comerciais”, como nos lembram Lamberton e Rose (2012 apud BELK, 2013) são definidos como sistemas comerciais que oferecem aos clientes a oportunidade de desfrutar os benefícios do produto sem a propriedade gerenciada.

O ‘consumo baseado no acesso’ é uma expressão utilizada por Bardhi e Eckhardt (2012) para diferenciar uma prática de consumo em que não há a transferência de propriedade do objeto, mas que ao mesmo tempo se diferencia do compartilhamento que também conota um sentido mais comercial e utilitarista. Segundo os autores, no compartilhamento não há distinção entre as pessoas que usam o objeto. Todas partilham a responsabilidade e ninguém possui débitos pelo uso do bem. Divide-se algo porque se confia no outro e se predomina uma sensação de reciprocidade. Já no que diz respeito ao acesso, o consumidor simplesmente ganha acesso para usar um objeto. As pessoas envolvidas não confiam umas nas outras e não há reciprocidade. Na verdade, elas evitam se identificar diante dos

“*Ser libre significa estar entre amigos. ‘Liberdad’ y ‘amigo’ tienen em el indoeuropeo la misma raiz*” e continua “*Uno se siente libre solo en una relación lograda, em uma coexistência satisfactoria*”⁹ (HAN, 2014, p, 8, tradução nossa).



COMUNICON2018
congresso internacional
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

materiais que estão acessando e não possuem sensação de propriedade sobre eles. A motivação não é social e nem altruísta, mas sim utilitária, normalmente por ser mais conveniente ou mais barata (BARDHI, 2014).

Isto posto, nos parece evidente que o ato de acessar um bem ou de possuí-lo como sua propriedade não são meras opções de consumo, mas sim típicos retratos da dinâmica social e econômica neoliberal na qual estamos inseridos que, como vimos brevemente, privilegiam o acúmulo de capital e a propriedade, mesmo quando argumentam que estão promovendo a sustentabilidade e a independência de cada indivíduo.

Considerações

A crença em um mundo melhor ou da solução dos nossos problemas a partir de uma mudança de hábito que privilegia o acesso em função da propriedade nos parece, no mínimo, um pensamento ingênuo. Não que desconheçamos e desmereçamos as forças que uma mudança representativa nos modos de consumo pode gerar. Mas entendemos que é preciso ter ciência da força da atuação do sistema capitalista e neoliberal presente em nosso cotidiano para, quando intencionarmos contrapor tais dinâmicas com a busca pela constituição de uma política do comum que ponha em protagonismo os indivíduos em rede, possamos ponderar as dimensões e intensidades de cada aspecto.

Enquanto uma das empresas líderes no segmento de compartilhamento de bicicletas sem estação, Ofo, contabiliza continuamente em seu site o número de milhas pedaladas, calorias perdidas e de árvores preservadas, as toneladas de bicicletas retorcidas, jogadas em parques, rios e estacionamentos do mundo inteiro só aumentam. Ou seja, o posicionamento como organização promotora de um consumo mais sustentável é completamente contraditório à lógica da descartabilidade e ao prejuízo econômico e ambiental que tem causado.

Tal cenário não é exclusivo da China ou da postura assumida por uma única marca. É inerente ao sistema no qual estão vinculadas diversas práticas de compartilhamento contemporâneas. Portanto, embora o presente trabalho esteja mais direcionado para o modelo de compartilhamento sem estações em virtude da potência dos efeitos que estão causando, as lógicas capitalistas e neoliberais não são exclusivas deste formato. Os casos de compartilhamento de bicicletas que possuem locais fixos de retirada e devolução das *bikes*, bem como as experiências de



COMUNICON2018
congresso internacional
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

compartilhamento fora do segmento aqui estudado – vestuário, hospedagem, dentre outros - também incorporam a relação de subserviência ao acúmulo de capital.

Isso não significa dizer que todas as propostas de consumo colaborativo baseadas no acesso estão condicionadas ao privilégio de poucos que continuam exercendo a sua força através da concentração de propriedades. Há casos que se contrapõem a esta dinâmica e colocam o indivíduo e a colaboração como prioridades do processo. O que queremos aqui destacar é o predomínio de uma lógica de rentabilização de poucos em função da maioria. Além de também argumentar que alterar a transação do consumo, fazendo com que as pessoas não comprem objetos e prefiram acessá-los de modo compartilhado, não se mostra como uma estratégia suficiente quando todo o sistema que nos cerca é pautado pelo capitalismo e pelo acúmulo de propriedades. Tampouco adianta criar um sistema de compartilhamento e basear-se em quantas vezes cada bicicleta é utilizada por dia. Mesmo que a prática remeta à ideia de comum, a lógica que se mostra imperativa ainda é a da concentração de riquezas. No caso em questão, por parte das empresas.

Este último aspecto, longe de ser apenas um detalhe, é por demais relevante a ponto de Belk (2013) entender que os processos que promovem o acesso a produtos que são de propriedade das organizações devem ser chamados de pseudo compartilhamento. A classificação se justifica pelo fato de não haver a essência do compartilhamento. Há uma falsa menção ao processo, quando na verdade o que se concretiza é a ausência do sentido de comunidade ou de rede política.

Se estivéssemos tratando de uma prática de consumo que privilegia o acesso aos bens a partir da formação de uma rede de indivíduos que disponibilizam os seus próprios produtos, provavelmente teríamos um cenário diferente. Mesmo que houvesse a motivação utilitarista por parte daqueles que buscam o bem, a prática não estaria contribuindo, ao menos não de modo tão discrepante, para a concentração de capital por parte das empresas.

A experiência da modelo *dockless* nos dá indício de que sempre que houver a possibilidade de atender o interesse individual, ele será privilegiado em função de questões coletivas. Não porque as pessoas sejam incapazes de pensar no comum, mas provavelmente porque há um estímulo para que cada um exerça a sua liberdade e busque a rentabilização máxima como forma de sobrevivência.

É possível dizer, portanto, que o modelo de compartilhamento sem estações agrava o cenário já existente e intensifica o direcionamento do acesso a bens e serviços à *tragédia do não comum*, anunciada por Dadot e Laval (2017). O fenômeno em questão ressalta a forma como o sistema



COMUNICON2018
congresso internacional
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

econômico, através das empresas que fazem a proposição do serviço, usa a sua força para ampliar e concentrar cada vez mais capital, enquanto impõe aos indivíduos a responsabilidade de dar a devida destinação aos objetos consumidos. A cada um dos usuários, é imposta a responsabilidade de pensar em uma política do comum que dê conta das bicicletas produzidas e comercializadas pela organização ou de estabelecerem sentimento de comunidade que impeça a entrega das *bikes* em locais inapropriados e a depredação das mesmas, quando na verdade, caberia as instituições – públicas e privadas - darem condições para que este cenário acontecesse.

O Estado, por sua vez, se mostra ausente e subordinado às leis de mercado, como anuncia os estudos críticos do neoliberalismo. A regulamentação, que deveria ser estimulada e orientada por um governo atuante, é um processo fundamental na definição dos limites de atuação e responsabilidades, mas, na prática, tem avançado pouco, como vimos ao longo deste artigo.

Desse modo, para o acesso ser, de fato, um sistema favorável à ideia de sustentabilidade e de menos consumo, é preciso que se reinventem as instituições de modo que as mesmas sejam voltadas para o bem comum. É necessário que se tornem conscientes dos prejuízos causados por suas ações e não atuem apenas concentradas no alcance indefinido por mais lucro.

O compartilhamento de bicicletas vigente também destaca a necessidade de se pensar sobre os espaços público e privado. Até que ponto é legítimo que uma organização privada com fins lucrativos estabeleça uma dinâmica de acordo com seus interesses e autorize os usuários de seus serviços a deixarem as bicicletas em qualquer espaço público? Como Estado, sociedade civil e empresas estão tratando dos ambientes e de que modo estamos construindo uma política do comum? Os indícios deste artigo nos fazem crer que aquilo que é público está indevidamente sendo utilizado de acordo com as leis de mercado e favorecendo aqueles que já possuem poder econômico. No entanto, maiores estudos serão necessários para tratar destas especificidades.

Por fim, se historicizamos que a propriedade conotava segurança e independência para aqueles que a possuíam, enquanto o acesso era vinculado a menos poder e menos liberdade, e contextualizamos que a ‘era do acesso’ poderia estar invertendo ou, ao menos, diminuindo a discrepância entre os dois processos, o que constatamos é que a lógica não foi alterada. A propriedade continua sendo valorizada e concentrada nas mãos de poucos. Mesmo que o acesso permita repensar o contrato social, continua a existir uma lacuna econômica e social profunda entre aqueles que possuem bens e os ‘despossuídos’, como chama Rifkin (2001). Na verdade, esta



COMUNICON2018
congresso internacional
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

distância agora se intensifica com discrepância entre os conectados – aqueles que podem ter acesso a rede aos modos de compartilhamento - e os desconectados.

Referências

ANDRADE, Wendy. **Incentivo ao uso da bicicleta**: uma tendência mundial. 09 Jul. 2014. SustentArqui. Disponível em: <<https://sustentarqui.com.br/urbanismo-paisagismo/incentivo-ao-uso-da-bicicleta-uma-tendencia-mundial/>>. Acesso em 11 abr. 2018.

BARDHI, Fleura; ECKHARDT, Giana M. **Acess-based consumption**: the case of car sharing. Journal of Consumption Research. Vol 39. Dez. 2012.

BARDHI, Fleura. Is the sharing economy reshaping consumption models? **Strategic Risk**. 19 ago. 2014. Disponível em: <<https://www.strategic-risk-europe.com/is-the-sharing-economy-reshaping-consumption-models/1409583.article>>. Acesso em 04 jan. 2018.

BAUMAN, Zygmunt. **Vida para o consumo**: a transformação das pessoas em mercadorias. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

BELK, R. **You are what you can access**: sharing and collaborative consumption. *In*: Journal of Business Research, 67(8): 1595-1600. 2013. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.jbusres.2013.10.001>>. Acesso em 01 ago. 2016.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O que é meu é seu**: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo. Porto Alegre: Bookman, 2011.

CNDL; SPC. **Consumo colaborativo no Brasil**. Ago. 2017.

CHINA'S BIKE SHARING INDUSTRY MINI REPORT. China Channel. Nov 2016. Disponível: <<https://chinachannel.co/mobike-ofo-bike-sharing-industry-report/>>. Acesso em 11 abr 2018.

CRUZ, Wiliam. **Vêm aí as bicicletas compartilhadas sem estação, em São Paulo**. Vadebike. Disponível em: <<http://vadebike.org/2017/12/bicicletas-compartilhadas-dockless-freefloating-vantagens-desvantagens/>>. Acesso em 12 abr. 2018.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **Comum**: ensaio sobre a revolução no século XXI. São Paulo: Boitempo, 2017.

GANSKY, Lisa. **The Mesh**: Why the future of business is sharing. New York. Portifolio Penguin, 2010. Disponível em: <<http://informationdj.files.wordpress.com/2012/01/future-of-business-is-lisa-gansky.pdf>>. Acesso em 2 jan. 2018.

HAN, Byung-Chul. **Psicopolítica**: neoliberalismo y nuevas técnicas de poder. Herder, 2014.

HOLMES, Anisa. **The top 5 cycling & motorcycling countries in the world**. 23 Mai. 2017. Dalia. Disponível em: <<https://daliaresearch.com/blog-the-top-5-cycling-motorcycling-countries-in-the-world>>. Acesso em 11 abr. 2018.



COMUNICON2018
congresso internacional
comunicação e consumo

6º SIMPÓSIO INTERNACIONAL
7º ENCONTRO DE GTS DE PÓS-GRADUAÇÃO
3º ENCONTRO DE GTS DE GRADUAÇÃO

IANDOLI, Rafael. **O 'uber para ciclistas' e seu impacto nas políticas públicas.** NEXO. 23 ago. 2017. Disponível em: < <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2017/08/23/O-uber-para-ciclistas-e-seu-impacto-nas-politicas-publicas>>. Acesso em 4 abr. 2018.

ITDP. **Sistemas de bicicletas compartilhadas em Belo Horizonte, Distrito Federal, Rio de Janeiro e São Paulo.** Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento. Jun. 2016. Disponível em: <<http://2rps5v3y8o843iokettbxny.wengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2016/06/2016-ITDP-relatorio-bike-share.pdf>>. Acesso em: 3 abr. 2018.

LLOYD, Sarah Anne. **What`s next for the city`s bike-share pilot?** Seattle Curbed. 8 jan. 2018. Disponível em: < <https://seattle.curbed.com/2018/1/8/16864966/seattle-dockless-bike-share-pilot>>. Acesso em 12 abr. 2018.

OFO. Disponível em: < <https://www.ofo.com/us/en>>. Acesso em 12 abr. 2018.

OZANNE, Lucie K.; BALLANTINE, Paul W. **Sharing as a form of anti-consumption?** An examination of toy library user. Journal of Consumer Behavior. 2010.

PESQUISA Perfil do Ciclista. ATIVO, Transporte. **Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta.** 2015. Disponível em: < <http://ta.org.br/perfil/ciclista.pdf>>. Acesso em 4 abr. 2018.

MARKET, Analysis. **Radar de Consumo Colaborativo 2017.** 2017. Disponível em: < <http://marketanalysis.com.br/wp-content/uploads/2017/06/20170526-Radar-de-Consumo-colaborativo-2017-Market-Analysis.pdf>>. Acesso 18. Abr. 2018.

RIFKIN, Jeremy. **Age of Access.** Can civilization survive when only the commercial sphere is left as the primary mediator of human life? São Paulo: Pearson Makron Books, 2001. Disponível em: < <https://dwij.org/forum/statesperson/rifkin.htm>>. Acesso em 16 de abr. 2018

ROMERO, Luiz. **A revolução das cidades – solução em duas rodas.** Super Interessante. 31 out. 2016. Disponível em: < <https://super.abril.com.br/ideias/a-revolucao-das-cidades-solucao-em-duas-rodas/>>. Acesso em 4 abr. 2018.

TRIGO, Virgínia. **A bicicleta na China.** Negócios. 23 nov. 2015. Disponível em: <https://www.jornaldenegocios.pt/opiniaovisto-por-dentro/detalhe/a_bicicleta_na_china>. Acesso em 12 abr. 2018.