

## POSIÇÕES DISCURSIVAS NO SISTEMA TECNOLÓGICO DE MOBILIDADE SOB O OLHAR DA ANÁLISE DE DISCURSO - O INGRESSO DO UBER NA CIDADE DO RECIFE

Anderson Diego Farias da Silva, Nelson da Cruz Monteiro  
Fernandes e Osiris Fernandes

**Resumo** O objetivo do presente estudo reside em compreender as posições discursivas estabelecidas em torno do sistema tecnológico *E-hailing* Uber na Cidade do Recife (PE) sob o olhar da Análise de Discurso Foucaultiana (ADF). Para tanto, buscamos compreender três posições discursivas sobre a referida proposição: uberistas, taxistas e o poder público. Nos procedimentos metodológicos, o arquivo, foi construído com dados extraídos de entrevistas e documentos. Na delimitação do presente arquivo, levou-se em consideração o início da operação do Uber na Cidade do Recife: 3 de março de 2016. Os resultados indicam que a partir do anúncio da vinda do Uber para a Cidade do Recife, constituíram-se três posições discursivas: uma favorável, uma oposicionista, e outra negociada.

**Palavras-chave:** Posições discursivas; arqueologia do saber; análise de discurso foucaultiana; sistema tecnológico *e-hailing* uber; táxi.

**Abstract** The objective of the present study is to understand the discursive positions established around the Uber E-hailing technological system in the city of Recife (PE) under the perspective of Foucauldian Discourse Analysis (ADF). Therefore, we seek to understand three discursive positions on this proposition: Uberistas, taxi drivers and the public power. In the methodological procedures, the file was constructed with data extracted from interviews and documents. In the delimitation of the present file, the start of Uber's operation in Recife City was considered: March 3, 2016. The results indicate that from the announcement of Uber's arrival in the city of Recife, three discursive positions: one favorable, one oppositional, and another negotiated.

**Keywords** Discursive positions; archeology of knowledge; foucaultian discourse analysis; uber e-hailing technological system; taxi.

## INTRODUÇÃO

O Uber é um sistema tecnológico *e-hailing* desenvolvido por uma empresa norte-americana do Vale do Silício, conecta passageiros a motoristas por meio de um aplicativo, introduzindo um modelo disruptivo de transporte conhecido como carona remunerada.

Fundamentalmente, a discussão político-econômica que se propaga a partir do lançamento do Uber se baseia em dois modelos de negócios concorrentes: 1) os taxistas, que funcionam mediante o regime de permissão e no pagamento da chamada “praça” que torna possível a realização do serviço privado de transporte de passageiros, além de recolherem tributos ao Estado; 2) e os uberistas, que ainda não possuem (pelo menos no Brasil) uma legislação específica que regulamente plenamente o funcionamento do serviço. Operam a partir da disponibilidade de um automóvel e o respectivo cadastro no aplicativo (*App*) realizado pelo motorista (Hill, 2015; Dargains, 2016; Farias, 2016; Pelzer et al., 2019).

Em 3 de março de 2016, o sistema tecnológico Uber iniciou sua operação na Cidade do Recife (PE), sob protestos de outro modelo de negócio já consolidado no município: os táxis tradicionais, que questionam a legalidade e constitucionalidade desse novo serviço de transporte privado de passageiros (G1, 2016; JC ONLINE, 2016).

No campo econômico, especificamente, na microeconomia, a discussão que permeia o Uber é abordada pela concepção da Economia da Partilha, uma articulação estabelecida em comunidade por meio da subutilização de recursos físicos e humanos visando atingir determinadas finalidades econômicas (Aigrain, 2012; Bond, 2015; Mumby et al., 2017). Essa discussão sobre a nova economia, acaba tratando do papel do político estabelecido nas relações sociais, sobretudo, quando no bojo dessas relações estão pautadas relações de poder e batalhas discursivas dos atores imersos nessa disputa (Laclau; Moufee, 2001; Hardt; Negri, 2004; Silva; Baptista, 2015; Sitrin, 2017).

São justamente essas correlações de forças múltiplas que se formam os embates discursivos que serão o objeto que se pretende abordar sob uma lógica crítica possibilitada pela análise do discurso presente na epistemologia foucaultiana. Segundo Mumby et al. (2017) o sistema tecnológico *e-hailing* do Uber pode ser visto como um modelo de negócio ou modelo organizativo emergente, fruto da incorporação de sistemas de gestão cada vez mais distribuídos, descentralizados e hiperconectados. Esse procedimento particular de gestão esbarra com os antigos valores, regulações e modelos de negócio, o que tem provocado lutas particulares num esforço para subverter a racionalidade adversária para justificar a sua existência. Pois, em seus estudos, Foucault (2014) enfatiza o condicionamento histórico, a contingência e a abertura como elementos que permitem descortinar os discursos em disputa e compreender as posições discursivas que são viabilizadas.

Para Foucault (2014, p. 132-133), o discurso é “um conjunto de enunciados, na medida em que se apoiem na mesma formação discursiva”. Formação discursiva é entendida como práticas discursivas em meio a outras práticas discursivas representando o saber/poder de um determinado tempo. Assim, neste estudo, busca-se apresentar as formações discursivas estabelecidas com a chegada do sistema tecnológico Uber na Cidade do Recife (PE).

A abordagem foucaultiana considera o contexto de transformação político-social atrelado a disputas de significados. Essas disputas se materializam nas relações de poder, resistências e confrontos que se refletem nos sujeitos, dispositivos, manobras, táticas e técnicas para manter o poder de um lado e levar o adversário a desistir de lutar. Assim, como esforço investigativo, buscou-se analisar o “sistema tecnológico *E-bailing* Uber na Cidade do Recife” como um exemplo de mudança que emerge no interior do sistema capitalista em mutação e, dessa forma, catalizadora de possibilidades de disputas políticas, econômicas e sociais. Trazer essa abordagem foucaultiana é um esforço para superar a ortodoxia funcionalista. Aqui a questão política será fundamental, uma vez que na área de administração tem sido negligenciada. Nessa lógica, como forma de delimitar a questão norteadora da pesquisa, propomos o seguinte questionamento: **como tem se estabelecido as posições discursivas em torno do Sistema Tecnológico *E-bailing* Uber na Cidade do Recife?**

Esse estudo problematiza o fenômeno do Uber a partir de uma perspectiva crítica, questionando não apenas sua inserção no mercado, mas também as implicações sociais e políticas dessa transformação. Ao analisar a tensão entre regulamentação e inovação, este trabalho contribui para o debate sobre como as plataformas digitais impactam o trabalho, o poder e a estrutura institucional das cidades. A abordagem pós-estruturalista de Foucault permite problematizar não apenas as disputas narrativas, mas também as relações de poder que determinam a inserção desse modelo econômico na sociedade.

## REFERENCIAL TEÓRICO

Ao fazer uma incursão por alternativas epistemológicas, teóricas e metodológicas para a construção do conhecimento sobre os fenômenos emergentes, pretende-se inserir no debate crítico sobre os estudos organizacionais. Desse modo, isto representa a oportunidade de ultrapassar as fronteiras da ortodoxia funcionalista de Burrell & Morgan (2005) presente ainda no nosso campo de estudo. A causalidade reducionista do paradigma funcionalista, a adoção de uma ontologia realista, epistemologia positivista e uma perspectiva não-holística da natureza humana (Burrell; Morgan, 2005) resultaram num período em que as problemáticas nos estudos e pesquisas organizacionais privilegiavam a racionalidade e a ordem como objetivos interpretativos. Mais importante ainda, Clegg & Hardy (1996) enfatizam que a abordagem funcionalista leva a uma acumulação de projetos de pesquisa que buscam a maximização da performance administrativa buscando o consenso e a coerência organizacional no lugar dos embates e disputas.

Sendo os estudos organizacionais um terreno historicamente contestado (Reed, 1996) a quebra da hegemonia funcionalista abre espaço para trazer visões críticas e reflexivas para temas, como o caráter relacional do poder no âmbito intra e interorganizacional, ou elucidar a contingência fundamental dos discursos que pretendem manter o controle sobre a narrativa organizacional (Laclau; Mouffe, 2001; Hardt; Negri, 2004). Segundo Paes & Dellagnelo (2015), nos Estudos Organizacionais, a partir dos anos 1970, começam a emergir a contestação da hegemonia de estudos proporcionados por abordagens positivistas, que defendem

a concepção do homem racional e autônomo, reduzido a um indivíduo que se comporta e responde a estímulos; por meio da emergência de estudos críticos, caracterizados por abordagens advindas do marxismo, teoria crítica, pós-estruturalismo e psicanálise, que fazem a leitura a partir do entendimento de que o homem se constitui na e pela linguagem, por meio de influências socioculturais e libidinais, que o tornam um ser faltante, ou seja, não possuidor de uma identidade fixa, linear.

Ao observarmos a mudança na vida cotidiana das pessoas e, diferentemente de como se articulavam na Revolução Industrial, as transformações históricas e reinterpretções da tradição que ocorrem no cotidiano social não se processam de maneira regular e homogênea. Para ilustrar esse argumento, podemos mencionar as transformações em torno da organização do trabalho, demarcada pela reestruturação das atividades produtivas e materializadas no declínio dos espaços de trabalho tradicionais (como no caso das indústrias) em decorrência de diversos fatores, como as transformações no âmbito do consumo e as inovações dos serviços, além do surgimento de outras formas de ocupação, sobretudo, no âmbito das indústrias culturais, fazendo emergir novas formas de organização do trabalho, como no caso do “empreendedorismo cultural” (Rifkin, 2004; Guerra, 2015).

A Economia da Partilha hoje é fruto da sociedade de base informacional em que as interconexões irrestritas entre pessoas e organizações faz emergir negócios do tipo em que pessoas ganham um dinheiro extra emprestando um bem ocioso a outra interessada e disposta a pagar pelo acesso/uso temporário na forma de serviço em oposição ao antigo modelo de compra na forma de propriedade (Bond, 2015; Riles, 2020). Essa lógica se alinha ao conceito da nova economia definida por Herzenberg, Alic & Wial (2018), ou seja, o proprietário mantém a posse dos bens, e emprestadores pagam pelo bem enquanto usam. É exatamente nos termos como ocorre o *e-bailing* definido por Soares et al. (2020), ou seja, um serviço de prestação de caronas que opera articulando motoristas que oferecem o serviço de transporte pago a passageiros que precisam deslocar-se pela cidade. Todo esse fluxo é devido a emergência da internet e os negócios digitais aproximando vendedores e compradores.

O estudo da McGill-Queen's intitulado *Digital Play: The Interaction of Technology, Culture, and Marketing*, desenvolvido por Kline et al. (2003), por exemplo, aborda o modo como os jogos digitais são trabalhados como uma forma de artefato simbólico do capitalismo pós-fordista em um território considerado criativo – o Vale do Silício [*Silicon Valley*], assim como os automóveis e eletrodomésticos eram formas ideais do capitalismo no receituário fordista. Este estudo investigou os jogos digitais, substituindo a visão de uma abordagem influenciada pelo determinismo tecnológico por uma abordagem mais histórico-cultural, pois, os autores se propuseram a analisar o cruzamento e os conflitos existentes no circuito que abrange a Tecnologia, o Marketing e a Cultura. Assim, procuraram desvelar que o discurso hegemônico produzido pelo determinismo tecnológico, de que supostamente vive-se em um período de amplas escolhas democráticas e de libertação, nos impõe um ambiente extremamente controverso, em decorrência dos baixos salários, das desigualdades de gênero e etnia, além da desvalorização da mão de obra estrangeira observadas no caso investigado do Vale do Silício. Dessa maneira, a tecnologia não necessariamente produziria

esse ambiente pleno de libertação, mas, ao invés de nivelar poderá aprofundar as diferenças culturais (DUSEK, 2009). Nas próximas seções, busca-se problematizar, por meio da análise de discurso presente na epistemologia foucaultiana, as relações entre tecnologia e sociedade, conforme os exemplos aqui sintetizados.

## A PROBLEMÁTICA DO DISCURSO EM MICHEL FOUCAULT

Michel Foucault é considerado um dos principais filósofos pós-estruturalista dedicado a investigações sobre o processo de subjetivação vinculado aos campos de saber (WILLIAMS, 2012). Para Foucault (2014) os saberes são dinâmicos, ou seja, o autor se preocupa com a questão tempo x espaço, e sobre como se estabelecem as regras de determinados domínios. Em seu primeiro ciclo teórico, Foucault (2014) busca compreender: Como é possível saber? Como o saber é estabelecido? Em que condições o saber se torna possível?

A noção de episteme em Foucault (2014) é definidora do seu campo de análise arqueológica, sobretudo, no que diz respeito à formação de práticas discursivas e de como os discursos se viabilizam (Rondon Filho, 2015). Assim, pode-se compreender que a episteme em Foucault possui a característica de configurar saberes, tendo como pano de fundo, a configuração que a verdade adquire numa determinada época, ou seja, que balizam as maneiras como as verdades são apresentadas em cada época.

A episteme foucaultiana se viabiliza no trabalho arqueológico, pois, tem o objetivo de identificar os traços na história que retratam as formas de possibilidades do saber, em que podem ser descortinadas os modos como os saberes foram construídos. Esse trabalho arqueológico se articula por meio da análise das práticas discursivas emergentes de um discurso ou de uma contingência histórica.

Na perspectiva foucaultiana, o discurso surge como objeto de estudo, pois o autor procura analisar como cada discurso se viabiliza, ou seja, como determinados discursos se sobressaem em relação a outros discursos estabelecendo conceitos de verdades (Guimarães et al., 2017). A preocupação central de Foucault não é com o discurso em si, como uma expressão de linguagem, “mas enquanto suas condições de possibilidade, o que o autor denomina como as condições da formação discursiva” (Vandresen, 2010, p. 2).

O termo “discurso” é definido por Foucault (2014, p. 114) como “um conjunto de enunciados, na medida em que se apoiem na mesma formação discursiva”. O autor ainda argumenta que um enunciado só se viabiliza a partir da existência de condições discursivas que o constituam, e que o discurso se manifesta por meio dos enunciados que nele se estabeleçam.

Os enunciados são caracterizados como um átomo do discurso, sua unidade mais básica. Além de ser definido como um elemento último do discurso, indecomponível e suscetível de ser isolado. Assim, afirma-se que o enunciado é aquele que possibilita dizer se há ou não uma frase, uma proposição ou um ato elocutório. Um enunciado não se viabiliza sozinho, mas, precisa ser correlacionado com outros enunciados (Siqueira, 2015). São princípios

fundamentais dos enunciados (Figura 1): raridade (apesar de sua plethora de significação); exterioridade (como critério de neutralidade a um cogito); e o acúmulo (sem fundamento último ou ato constitutivo).

Figura 1 - Princípios Fundamentais do Enunciado



Fonte: Adaptado de Foucault (2014).

Na construção de cada enunciado se estabelece como base a função enunciativa. Essa função é composta por quatro critérios fundamentais, que são: referencial: possibilidade de existência para os objetos enunciados e para as relações que ali se encontram firmadas ou negadas; sujeito: lugar vazio e variável, ou seja, uma posição que pode e deve ocupar qualquer indivíduo para que assuma condições de produzir enunciados. É considerado uma posição exterior, uma posição no discurso; campo associado: espaço que fornece condições de relações possíveis entre enunciados, posto que esses não são gerais, livres, neutros ou independentes. Além disso, é considerado como o domínio epistêmico que permite a formulação de enunciados; materialidade: define possibilidades de reinscrição e transcrição dos enunciados; de produzi-los (campo de utilização) e repeti-los (campo de estabilização).

As análises das formações discursivas em Michel Foucault produzem conceitos, temas e objeto para as ciências humanas (Araújo, 2007; Silva; Baptista, 2015). Elas são entendidas como um conjunto de saberes que definem o objeto, “uma vez que tal objeto está sujeito ao acontecimento, à sistematização e à relação que esse objeto, enquanto enunciação, estabelece com os domínios de memória e do acontecimento” (Vendovato; Lenz, 2013, p. 3). Assim, a constituição de formações discursivas está fundamentada na capacidade de reunir temas incompatíveis ou de introduzir um mesmo tema em conjuntos diferentes, isso pelo fato de essas formulações serem consideradas heterogêneas.

O intuito de Foucault reverbera na crítica a suposta unidade no tratamento de um objeto que pode não se viabilizar, em última análise, a ser concebido como objeto único e que, portanto, comportaria as mesmas características em todos os discursos presentes no mesmo objeto (Vendovato; Lenz, 2013).

As regras de formação compõem a base das formações discursivas. Para tanto, Foucault (2014, p. 43) argumenta que “as regras de formação são condições de existência (mas também de coexistência, de manutenção, de modificação e de desaparecimento) em uma dada repartição discursiva”. As regras de formação são constituídas pelos seguintes fundamentos: objeto (lugares, delimitações e especificações dos enunciados); modalidade (estilo, à maneira como os sujeitos, a partir de sua posição, proferem enunciados; conceito (sentido atribuído a certas noções é sempre delineado num campo enunciativo; e estratégia (como o discurso é guiado por certas ideias, temas, teorias, que determinam seus pontos de difração e revelam as escolhas do que foi integrado ao discurso e as funções desse discurso sobre um campo de práticas) (Leão et al., 2016).

A arqueologia é considerada uma técnica de investigação desenvolvida, na perspectiva foucaultiana, com o objetivo de analisar o que se designa como o “sujeito”, as formas e as modalidades da relação em si. Desse modo, a arqueologia acaba por suscitar saberes, sendo estes, saberes locais que são delimitados temporariamente.

Entretanto, a arqueologia do saber voltada para determinar um dado saber, transita por diferentes perspectivas conceituais, vinculadas a diferentes saberes. O trabalho arqueológico, na perspectiva do método, se viabiliza por meio dos seguintes objetos: o discurso, o enunciado e o saber. Assim, Giacomoni e Vargas (2010, p. 122) afirmam que “a Arqueologia é o método para desvendar como o homem constrói sua própria existência”. Nesta lógica, os sujeitos e objetos não existem a priori, são construídos discursivamente sobre o que se fala sobre eles.

A partir dessas perspectivas teóricas, este estudo emprega a Análise de Discurso Foucaultiana (Leão et al., 2016) para examinar as relações de poder e disputa discursiva que emergem na chegada do Uber em Recife. A metodologia utilizada permite compreender como os enunciados são formados e como as posições discursivas são construídas, contribuindo para uma reflexão crítica sobre as dinâmicas institucionais e os processos de legitimação do Uber enquanto um modelo de negócio disruptivo. Ou seja, com base na Análise de Discurso Foucaultiana, este estudo não apenas examina as disputas discursivas, mas também busca compreender como os sujeitos envolvidos constroem e reproduzem regimes de verdade sobre a legalidade e legitimidade do Uber. A estrutura discursiva analisada permite identificar o modo como os discursos são constituídos, sustentados e mobilizados estrategicamente pelos diferentes agentes sociais envolvidos.

## **PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

O presente estudo é considerado de natureza qualitativa por julgarmos adequado para estudos críticos à luz de corrente pós-estruturalista. Conforme Creswell (2010,

p. 26), esse tipo de pesquisa é “um meio para explorar e para entender o significado que os indivíduos ou os grupos atribuem a um problema social ou humano”. Nesse sentido, acredita-se que a questão epistemológica se relaciona ao conhecimento e como ele poderá ser apreendido. Assim, será adotada uma investigação de caráter indutivo baseada numa linha epistemológica definida, no qual, especificamente, utilizaremos uma dada teoria a partir dos resultados e discussões a serem promovidas com o andar das análises (Leão et al., 2009).

Em se tratando do método, optou-se pela Análise de Discurso Foucaultiana (ADF), empregada pelo estudo de Leão et al. (2016) à luz da base analítica arqueológica de Michel Foucault (2014). Ou seja, essa perspectiva visa à descoberta das condições de possibilidade de certos saberes. Assim, busca-se verificar os discursos e as formações discursivas constituídas no âmbito do sistema tecnológico Uber na Cidade do Recife (PE), por meio da identificação dos enunciados estabelecidos.

Nesse contexto, o campo empírico considerado para explicar os posicionamentos discursivos serão as disputas sociais que marcaram a chegada do sistema tecnológico Uber na cidade do Recife no ano de 2016. Contando com o suporte de um arquivo que traduz um conjunto de práticas discursivas que viabilizaram o surgimento dos enunciados que evidenciam posições favoráveis, negociadas e opositoras que possibilitaram a compreensão de movimentos que se orientam para a superação de certas lógicas e das relações sociais por ela constituídas (Misoczky; Flores, 2009; Sykes; Treleaven, 2009).

Nesse estudo, pretende-se elucidar as posições discursivas estabelecidas, os saberes em disputa que emergem a partir das novas práticas culturais, como no caso do surgimento da plataforma tecnológica *e-hailing* do Uber na Cidade do Recife. Os enunciados que darão suporte a esse estudo deverão surgir no bojo de um conjunto dessas práticas discursivas, denominado de arquivo (Rondon Filho, 2015; Leão et al., 2016).

No procedimento que envolve a utilização dos dados na análise de discurso, Foucault (2014) os intitula de arquivo. Assim, compreende-se o arquivo como um conjunto de práticas discursivas que viabilizam o surgimento dos enunciados (Leão et al., 2016). A seleção dos dados para a constituição do arquivo do presente estudo foi realizada levando em conta a noção de representatividade do corpus de pesquisa em relação ao objeto investigado, ou seja, a partir da realização de entrevistas semiestruturadas, realizadas com representantes do Sindicato dos Taxistas de Pernambuco (Sinttaxi-PE) [E1], Sindicato dos Motoristas de Transporte Privado Individual de Passageiros por Aplicativo do Estado do Pernambuco (Simtrapli-PE) [E2]; e dados documentais extraídos de jornais, redes sociais, documentários, delimitados a partir da seguinte proposição: “Uber começa a operar no Recife dia 3 de março de 2016”.

Os entrevistados foram selecionados por meio de amostragem intencional, considerando sua relação direta com o sistema Uber. O número de entrevistados foi definido com base na saturação teórica, garantindo diversidade de perspectivas. As entrevistas seguiram um roteiro semiestruturado, explorando percepções sobre legalidade, concorrência e impactos na mobilidade urbana. As entrevistas foram conduzidas presencialmente e

tiveram duração média de 40 minutos. Todas foram gravadas e posteriormente transcritas para análise. O roteiro semiestruturado abordou questões como percepções sobre a legalidade do Uber, concorrência com os taxistas e impactos na mobilidade urbana. Os dados foram analisados a partir da Análise de Discurso Foucaultiana, identificando padrões nos discursos dos participantes e mapeando a estrutura argumentativa de cada grupo.

As análises foram organizadas em três categorias: o discurso do governo, observando as práticas discursivas referentes aos agentes públicos; o discurso dos taxistas, observando as práticas discursivas dos agentes vinculados aos serviços de transporte privado de passageiros – táxis comuns; o discurso dos uberistas, observando as práticas discursivas dos agentes vinculados ao [novo] serviço de transporte de passageiro, na perspectiva adotada pelo sistema tecnológico Uber. Na interpretação dos dados, fez-se uso de técnicas de validade e confiabilidade visando constituir uma descrição mais elucidativa do fenômeno estudado por meio da convergência (Patton, 2002). Portanto, conforme argumentam Paiva Júnior, Leão e Mello (2011, p. 196) “a triangulação é uma estratégia de pesquisa de validação convergente tanto de métodos múltiplos quanto de multitratamentos dos dados relativos a um mesmo fenômeno”. Nos procedimentos de triangulação, foram utilizadas: a) a triangulação de fontes de dados, baseada na utilização de diversas fontes de informação; b) e a triangulação de investigadores, que sugere que mais de um pesquisador possa analisar os mesmos dados (Denzin, 2009). Esta pesquisa contou com o apoio de pesquisadores que compõem o Lócus de Investigação em Economia Criativa e do Círculo de Estudos de Fãs, Mídia e Entretenimento da UFPE.

## **ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS**

Nessa seção, serão apresentados os resultados obtidos ao longo do presente estudo. Aqui, procuraremos descrever os enunciados, as funções enunciativas e as regras de formação. Além disso, com base nas descrições anteriores, apresentaremos as formações discursivas que foram encontradas.

### **OS ENUNCIADOS, FUNÇÕES ENUNCIATIVAS E REGRAS DE FORMAÇÃO EM TORNO DAS POSIÇÕES DISCURSIVAS NO SISTEMA TECNOLÓGICO UBER**

O grupo de elementos constitutivos dos enunciados que compõem o arquivo deste estudo representam as relações entre os enunciados e percebem o modo como eles significam, constroem, produzem sentidos com respeito a tal acontecimento. Ao todo, foram identificados onze enunciados, conforme descrição no Quadro 1.

Esses enunciados (quadro 1) e funções enunciativas (quadro 2) mostram, nos termos de Laclau (2005), uma operação performativa que edifica e constrói sentidos em torno da temática emergente do sistema tecnológico Uber na Cidade do Recife. Nessa lógica, certos significados aqui construídos são originários de certos mecanismos retóricos, isto é, os

agentes identificados nesse estudo, mediante os relatos, relações construídas e negações realizam um trabalho retórico que é fundamental para a administração dos conflitos para a significação do Uber. Especificamente, a retórica os convida a dar um sentido social e dinâmico ao ato de falar, abordando o ato discursivo como uma manobra argumentativa e persuasiva em um contexto dialógico. Ou seja, o ato de solicitar um táxi por meio de um celular, em vez do método tradicional, representa uma nova prática cotidiana, uma descontinuidade, que faz com que o processo organizativo não cesse de elaborar novas disputas (Carrieri, 2014; Mumby, 2017; Guimarães et al., 2017).

A chegada do Uber desafia os modelos tradicionais de transporte ao introduzir novas dinâmicas de mercado e concorrência. Enquanto os taxistas operam sob um sistema regulado há décadas, os motoristas de aplicativo emergem como agentes de um modelo flexibilizado, sustentado por plataformas digitais. Essa transformação gerou disputas intensas, especialmente no campo regulatório, onde diferentes discursos tentam legitimar ou deslegitimar o Uber.

Esse fenômeno exemplifica um conflito típico da transição para um regime de acumulação flexível (Harvey, 1989), onde plataformas digitais reduzem custos trabalhistas e desafiam estruturas regulatórias tradicionais. A economia de compartilhamento, promovida como alternativa inovadora, frequentemente mascara processos de precarização do trabalho (Scholz, 2016). Além disso, a valorização da livre iniciativa e do empreendedorismo de plataforma legitima novas formas de controle sobre os trabalhadores, operando dentro de uma lógica de poder disciplinar (Foucault, 1977).

Os enunciados analisados neste estudo emergem de práticas discursivas específicas, refletindo disputas em torno da regulação do Uber. Cada enunciado possui uma **função enunciativa**, que define sua posição dentro do discurso. As **regras de formação** delimitam as condições de possibilidade desses enunciados, estruturando os argumentos utilizados por cada ator social. Por exemplo, a noção de que ‘o Uber representa inovação’ está inserida dentro de uma formação discursiva que associa tecnologia à modernização, enquanto a ideia de que ‘o Uber opera de forma clandestina’ pertence a um discurso que enfatiza a necessidade de regulamentação estatal. A seguir, apresentamos um quadro síntese que ilustra a relação entre esses elementos e sua aplicação na análise.

## Quadro 1 - Enunciados identificados

Enunciados identificados nos discursos do governo (oficial) e dos taxistas

- ✓ **O fim do modal de transporte público “Táxi comum”** – Argumenta que o sistema tecnológico Uber pode acabar com o modal de transporte público chamado táxi. No procedimento analítico, observou-se que tanto o governo quanto os taxistas veem o Uber, nas condições legais atuais, como uma ameaça a classe dos táxis comuns.

Enunciados identificados no discurso do Governo (oficial)

- ✓ **O Uber pode causar um aumento do número de carros nas ruas** – Afirma que o sistema tecnológico Uber, por meio dos carros de aluguel (a economia partilhada), pode aumentar o número de veículos na cidade, impactando no trânsito.
- ✓ **O funcionamento sem regulamentação do Uber prejudica outras categorias** – Entende que o sistema tecnológico Uber chega sem mecanismos legais estabelecidos para viabilizar o seu funcionamento. O que pode acarretar uma concorrência desleal.

Enunciados identificados no discurso dos taxistas

- ✓ **O Uber surge com o vácuo deixado no serviço prestado pelos taxistas** – Compreende que o Uber se viabilizou a partir da ausência de reciclagem por parte dos taxistas, no oferecimento de um serviço compatível com as demandas dos clientes conectados do século XXI.
- ✓ **O Uber é um sistema clandestino de transporte** – Tentativa de criar amarras legais para inviabilizar o funcionamento do Uber e demais aplicativos com esta finalidade, conforme o Projeto de Lei 5.587/2016, que trata do transporte considerado clandestino promovido através de meios tecnológicos.
- ✓ **Os taxistas recolhem tributos ao Estado, o Uber não** – Enquanto é estabelecida uma lei que regulamenta o funcionamento dos táxis, onde é estipulado um conjunto de critérios que precisam ser preenchidos, inclusive, o recolhimento de tributos em favor do Estado, por parte dos uberistas está não seria uma realidade.

Enunciados identificados no discurso dos uberistas

- ✓ **O sistema tecnológico Uber é uma forma de empreendedorismo privado** – Baseado na concepção de transporte individual privado de passageiros, que os motoristas vinculados ao sistema tecnológico Uber têm garantido o direito de atuar por meio de liminares expedidas no âmbito da justiça.
- ✓ **O Serviço prestado pelo Uber é melhor que o do Táxi comum** – Concepção de que o preço praticado pelo Uber é mais vantajoso, o acesso a identidade do motorista que realizará a corrida via App gera segurança do usuário, são alguns dos fatores atribuídos como vantajosos na relação entre uberistas e taxistas.
- ✓ **O Uber não é táxi, é um App E-hailing** – Argumento de que o Uber não é uma empresa de táxi, mas, uma instituição prestadora de serviços eletrônicos na área de transporte privado urbano.
- ✓ **O Uber contribui para melhoria da mobilidade urbana** – Acredita que o Uber incentiva as pessoas a, por meio da chamada carona remunerada, diminuir o uso de seus automóveis no trajeto ao trabalho, estudo ou espaços considerados de lazer. Ou seja, o Uber é interpretado como promotor de uma mobilidade urbana mais eficiente.
- ✓ **Diminuição no número de taxistas no Recife** – Alega que uma parcela significativa dos táxis comuns do Recife não é dirigida pelos respectivos taxistas. Ou seja, são considerados prestadores autônomos de serviços vinculados a empresas detentoras de frotas de carros.

Fonte: dados do autor (2017).

Quadro 2 - Funções enunciativas identificadas

- ✓ **Comprovar que o Uber funciona de maneira clandestina** – Possui a função de desqualificar o sistema tecnológico Uber, por funcionar sem amparo legal. Em nossa análise, essa questão se evidencia no momento em que o Uber começa as suas atividades na Cidade do Recife e uma onda de protestos dos taxistas começa a ocorrer, reivindicando o cumprimento de uma legislação municipal que regulamenta o serviço de transporte de passageiros no Recife.
- ✓ **Demonstrar que o funcionamento do Uber é uma ameaça aos taxistas** – Estabelece a função de expor a concorrência desleal provocada pelo funcionamento do Uber. Tal função representa os enunciados que afirmam que, enquanto os taxistas recolhem tributos ao Estado e padronizam os automóveis, dentre outras ações, os uberistas praticam preços abaixo do mercado e não recolhem tributos, usufruindo dessa suposta vantagem na melhoria do serviço oferecido ao usuário, com a disponibilidade de alimentos e bebidas dos seus veículos, além possuírem veículos considerados mais novos e com mais conforto, o que afetaria a categoria táxi comum.
- ✓ **Consolidar a ideia de que o Uber não é uma empresa de táxi, mas, de tecnologia** – Exerce a função de ressignificar o conceito de táxi, apresentando o Uber como uma inovação, fomentada por meio do empreendedorismo privado. Em nossos achados, essa função dialoga com os enunciados que preconizam a tecnologia como algo bom e que melhora a vida das pessoas. Além disso, apresenta o Uber como um “novo sistema de transporte” baseado num regime de acumulação flexível, intitulada de carona remunerada.
- ✓ **Diferenciar o serviço prestado pelo Uber do conceito de táxi tradicional comum** – Executa a função de demonstrar as vantagens do Uber em relação ao táxi comum. Dialoga com os enunciados que estabelecem o Uber como promotor de uma mobilidade urbana mais eficiente, pela suposta diminuição dos automóveis nas vias. Além disso, apresenta o Uber como uma fonte/instrumento para geração de renda para indivíduos difusos nas camadas sociais (um(a) engenheiro(a), administrador(a), advogado(a), dona(o) de casa pode ser um motorista cadastrado no *app* Uber).

Fonte: dados do autor (2017).

O posicionamento institucional do poder público vai no sentido de colocar em prática enunciados antagônicos aos Uberistas e favorável aos taxistas ao defenderem normas e regulamentos calculados para atender aos taxistas. A linguagem do empreendedorismo usada pelos Uberistas representa uma ética poderosa e uma crítica forte aos arranjos institucionais vigentes. Segundo ilustram Pelzer et al. (2019), a atuação dos Uberistas dialoga com a concepção dos empreendedores institucionais, definidos como agentes que adotam estratégias e processos para promover mudanças institucionais que quebram o *status quo* em um dado campo de atividade, o que pode resultar na transformação de instituições vigentes (a exemplo do modelo de táxi, tal qual conhecemos) ou na criação de novas instituições (a exemplo do modelo de negócio do Uber, a carona remunerada via *App*). O vocabulário do empreendedorismo também articula e fornece diretrizes para uma análise racional da prática dos usuários do aplicativo. Ou seja, auxilia no entendimento dos aspectos da sua vida social, econômica e pessoal que justificam as suas escolhas. Para Rose (2011) o empreendedorismo designa não só uma forma de organização social em que unidades competem entre si, mas fornece um arquétipo de práticas organizativas que são incentivadas em todos os aspectos da vida social. Ao mesmo tempo, o discurso do empreendedorismo sempre coloca em evidência a fraqueza e fragilidade das práticas que não a adotam e promove a

utilização das capacidades empreendedoras por todos estimulando a eficiência, a excelência e a competitividade (Rose, 2011).

No entendimento foucaultiana, as emergências de fenômenos como o Uber desestabilizam e quebram pensamentos totalizantes vigentes e estruturas sociais (Os taxistas recolhem tributos ao Estado, o Uber não) que mesmo sendo determinados pela história, ao mesmo tempo são estruturas que deixam margens de manobra (o Uber surge com o vácuo deixado no serviço prestado pelos taxistas) que abrem novas possibilidades de ação (Foucault, 2014). Por exemplo, entre os uberistas, localiza-se uma função enunciativa produzindo uma nova posição subjetiva que abre a oportunidade para o surgimento de um sistema organizativo rival delimitado a partir das novas plataformas tecnológicas que estão mudando o transporte nas cidades.

Nessa lógica, as diferentes posições discursivas que os agentes identificados no estudo ocupam ao falar revelam não uma unidade, mas uma dispersão de lugares enunciativos (Foucault, 2014). Assim, o esforço de resgatar esses enunciados é um modo de descrever a posição que pode e deve ocupar os agentes citados para serem sujeitos de seu dizer. No Quadro 2, apresenta-se os elementos constitutivos das *funções enunciativas*. Para tanto, indica-se essas funções por orações que iniciam por verbos no infinitivo, com o objetivo de demonstrar as ações relacionadas aos enunciados que estão vinculadas, além de expomos a sua definição conceitual e a referência empírica estabelecida na pesquisa.

O próximo conjunto de elementos a serem explicitados, dizem respeito ao agrupamento constitutivo das *regras de formação*, a serem expostos no Quadro 3. Para tanto, apresentaremos, os seus elementos constitutivos observados no estudo, que são: objetos, conceitos, modalidades e estratégias.

#### Quadro 3 - Regras de formação

##### Objetos

- ✓ **Recurso** – Diz respeito à chegada do Uber e o efeito econômico-social causado no setor de transporte individual de passageiros do Recife com as taxas praticadas.
- ✓ **Segurança** – Envolve a percepção dos usuários acerca dos benefícios trazidos pelo sistema tecnológico Uber na disponibilização da identidade via *app* e opção de escolha do uberista a transportá-lo.
- ✓ **Legalidade** – Indica a forma de atuação dos agentes públicos, nos domínios legais estabelecidos, acerca da constitucionalidade do Uber.
- ✓ **Trânsito** – Faz referência aos impactos na mobilidade urbana do Recife com o início das atividades do Uber.
- ✓ **Virtualidade** – Diz respeito à condição de possibilidade com o início das atividades do Uber no Recife, como a criação de negócios semelhantes [a exemplo do *app* T81, criado por uma empresa semelhante ao Uber].
- ✓ **Posição** – Expressa a posição de indignação da classe dos taxistas com o início das atividades do Uber no âmbito do formato legal atual.

##### Conceitos

- ✓ **Eficiência** – Evidencia o suposto diferencial competitivo apresentado pelo Uber por meio da criação de um *app* que conecta o motorista de transporte individual de passageiro cadastrado ao usuário também cadastrado na plataforma, possibilitando ganhos em termos de segurança, agilidade, pontualidade, comodidade.

- ✓ **Informação** – Revela o papel que a tecnologia da informação exerce na sociedade atual, sobretudo, no âmbito da Cidade do Recife, considerada um polo das novas TIC (Tecnologias da Informação e Comunicação), o que a torna propensa a uma maior receptividade a modelos de negócios advindos dessas atividades, a exemplo do Uber.
- ✓ **Competência** – Demonstra o papel exercido pelos atores sociais diretamente envolvidos no âmbito das atividades do transporte individual de passageiros na Cidade do Recife, a perspectivas desses com os problemas da cidade, inclusive, com as implicações a partir do início das atividades do sistema tecnológico Uber.

#### Modalidades

- ✓ **Mobilidade** – Difunde a concepção de que o Uber é uma alternativa para a melhoria do trânsito do Recife, por supostamente contribuir para a diminuição do número de veículos nas vias. Além disso, afirma que seus usuários vêm abdicando do uso de seus automóveis em função do alinhamento com a proposta promovida pela instituição.
- ✓ **Conhecimento** – Exprime os benefícios que a tecnologia permite para melhoria de vida das pessoas no âmbito das cidades, vinculados a uma agenda da sociedade do conhecimento.
- ✓ **Des]regulamentação** – Transmite o modo como o Uber iniciou suas atividades na Cidade do Recife e as supostas “brechas” legais encontradas pela instituição visando contrapor o argumento exprimido por seus opositores acerca de sua inconstitucionalidade.

#### Estratégia

- ✓ **Gestão Municipal** – Acusa o sistema tecnológico Uber de funcionar sem um marco legal, supostamente prejudicando as categorias que funcionam dentro da lei, como os taxistas.
- ✓ **Fonte de Renda** – Afirma que o Uber é uma forma legal de trabalho, inclusive, uma alternativa de trabalho para indivíduos ociosos, além de [re]discutir o formato a ser estabelecido nas relações de trabalho.
- ✓ **Melhoria do Serviço** – Enaltece o diferencial promovido pelo serviço prestado pelo Uber, em comparação ao táxi tradicional.
- ✓ **Brechas legais** – Denuncia que o Uber não possui um marco legal e que funciona com base em liminares expedidas no âmbito da justiça.
- ✓ **Comprovar que o Uber funciona de maneira clandestina** – Possui a função de desqualificar o sistema tecnológico Uber, por funcionar sem amparo legal. Em nossa análise, essa questão se evidencia no momento em que o Uber começa as suas atividades na Cidade do Recife e uma onda de protestos dos taxistas começa a ocorrer, reivindicando o cumprimento de uma legislação municipal que regulamenta o serviço de transporte de passageiros no Recife.
- ✓ **Demonstrar que o funcionamento do Uber é uma ameaça aos taxistas** – Estabelece a função de expor a concorrência desleal provocada pelo funcionamento do Uber. Tal função representa os enunciados que afirmam que, enquanto os taxistas recolhem tributos ao Estado e padronizam os automóveis, dentre outras ações, os uberistas praticam preços abaixo do mercado e não recolhem tributos, usufruindo dessa suposta vantagem na melhoria do serviço oferecido ao usuário, com a disponibilidade de alimentos e bebidas dos seus veículos, além possuírem veículos considerados mais novos e com mais conforto, o que afetaria a categoria táxi comum.
- ✓ **Consolidar a ideia de que o Uber não é uma empresa de táxi, mas, de tecnologia** – Exerce a função de ressignificar o conceito de táxi, apresentando o Uber como uma inovação, fomentada por meio do empreendedorismo privado. Em nossos achados, essa função dialoga com os enunciados que preconizam a tecnologia como algo bom e que melhora a vida das pessoas. Além disso, apresenta o Uber como um “novo sistema de transporte” baseado num regime de acumulação flexível, intitulada de carona remunerada.
- ✓ Diferenciar o serviço prestado pelo Uber do conceito de táxi tradicional comum – Executa a função de demonstrar as vantagens do Uber em relação ao táxi comum. Dialoga com os enunciados que estabelecem o Uber como promotor de uma

mobilidade urbana mais eficiente, pela suposta diminuição dos automóveis nas vias. Além disso, apresenta o Uber como uma fonte/instrumento para geração de renda para indivíduos difusos nas camadas sociais (um(a) engenheiro(a), administrador(a), advogado(a), dona(o) de casa pode ser um motorista cadastrado no *app* Uber).

Fonte: dados do autor (2017).

Quadro 4 - Elementos constitutivos das regras de formação identificadas

- ✓ **Tecnologia de Gestão** – Baseada no regime de acumulação flexível difundido globalmente, no âmbito das discussões que permeiam a sociedade do conhecimento, essa regra reverbera na resignificação que o conceito de “táxi” vem sofrendo em função da chegada do Uber e semelhantes formas de negócios no Recife.
- ✓ **Desenvolvimento Econômico-social** – Essa regra se baseia na chegada do sistema tecnológico Uber a Cidade do Recife, se apresentando como uma fonte alternativa de renda. Em contraste, causando impactos negativos ao modelo de negócio tradicional “táxi comum”.
- ✓ **Marco Legal** – A regra demonstra que o embate em torno do estabelecimento do Uber se concentra na esfera político-legal, onde os atores sociais envolvidos procuram expressar suas posições embasadas nas implicações legais emergentes a partir da vigência do sistema tecnológico Uber.
- ✓ **Dependência Tecnológica** – A regra esclarece a maneira como a sociedade atual justifica o uso da tecnologia para resolver os problemas atuais, como a questão da mobilidade urbana e o aumento no número de desempregados.
- ✓ **Regime de Monopólio** – A regra visa expor como movimentos opositores ao Uber no Recife estão se articulando com instituições e contornos políticos, visando influenciar a conduta no mercado de transporte individual de passageiros do município.

Fonte: dados dos autores (2017).

Nesse momento, após a exposição das regras de formação (Quadro 3), serão apresentadas as regras de formação e as relações com os seus elementos constitutivos, expostos na figura 2.

Figura 2 - Relação das Regras de Formação e os seus Elementos Constitutivos

	Objetos					Conceitos			Modalidades		Estratégias					
	Recurso	Segurança	Legalidade	Trânsito	Virtualidade	Oposição	Eficiência	Informação	Competência	Mobilidade	Conhecimento	[Des]regulamentação	Gestão Municipal	Fonte de Renda	Melhoria do Serviço	Brechas Legais
<b>Tecnologia de Gestão</b>	■	■			■		■				■				■	
<b>Desenvolvimento Econômico-social</b>	■				■			■	■				■	■		
<b>Marco Legal</b>			■								■					■
<b>Dependência Tecnológica</b>		■		■	■		■	■			■				■	
<b>Regime de Monopólio</b>						■					■		■			■

Fonte: produção própria (2017).

Enquanto os enunciados e suas funções são baseados na experiência, o reconhecimento das regras de formação compreende em novas considerações sobre as evidências (Foucault, 2009), aqui baseada nas posições discursivas em torno do Sistema Tecnológico *E-hailing* Uber na Cidade do Recife. As regras Tecnologia de Gestão, Desenvolvimento Econômico-Social, Marco Legal, Dependência Tecnológica, Regime de Monopólio seguem os princípios comuns de regularidade possíveis de serem definidas a partir das posições discursivas dos uberistas, taxistas e o poder público.

Essas regras expostas, para Foucault (1995), têm o objetivo de estabelecer uma moral, ou seja, determinar princípios e regras para expressar as práticas discursivas possíveis, no sentido de nomear e, desse modo, fundamentar, fazer existir o sistema tecnológico do Uber (Laclau, 2005). Ou seja, as regras aqui expostas traduzem o lugar de encadeamento do que se diz e do que se faz, das regras que se impõe e das razões que se dão, dos projetos e das evidências. Então, não foi uma análise do Sistema Tecnológico do Uber *per se*, mas sim, as práticas que institucionalizam esse conceito (Foucault, 2010). Desse modo, na exposição da figura 2, podemos observar a frequência de relação das regras de formação, que tornaram possível a existência do objeto sistema tecnológico Uber, com cada um dos seus elementos constitutivos identificados.

## FORMAÇÕES DISCURSIVAS DO SISTEMA TECNOLÓGICO UBER NO RECIFE (PE)

Apresentados os enunciados, as funções enunciativas e as regras de formação e seus critérios, far-se-á nesta seção, a exposição das formações discursivas observadas em torno do Sistema Tecnológico Uber na Cidade do Recife (PE), baseada nos achados do presente estudo. Nossas análises levaram à identificação de duas formações discursivas. Três regras de formação se alinham a uma perspectiva favorável ao início das atividades do Uber na Cidade do Recife e veem as atividades do *App* como uma contribuição a questão da mobilidade urbana, geração de renda e a segurança do usuário dessa modalidade de transporte. Duas formações não são favoráveis por entenderem que o Uber funciona de maneira clandestina, ou seja, sem um marco legal estabelecido, além de afetar - com sua prática comercial - o funcionamento de outras categorias, como ocorre no caso do táxi tradicional comum. Isso corrobora com o conceito de tecnologia disciplinar de Foucault (2014), ou tecnologia de gestão antagônica, nesse caso em estudo, que aqui se originam da incapacidade dos agentes de alinharem seus interesses com certas práticas que identificam como sendo responsáveis por seu fracasso.

A tecnologia não apenas possibilita o funcionamento do Uber, mas também se configura como um instrumento de controle sobre os motoristas. Como aponta Stewart Clegg (1994), a governança corporativa baseada em tecnologia impõe novas formas de poder organizacional. O uso de avaliações por estrelas, metas gamificadas e desativação automática de motoristas com desempenho abaixo do esperado reforça um modelo de governança algorítmica, onde a disciplina é exercida de forma invisível, mas eficaz. Assim, a relação entre motoristas e plataforma reflete um tipo de tecnologia de poder (Foucault, 1977), onde o controle se dá pela internalização de normas e pela vigilância constante.

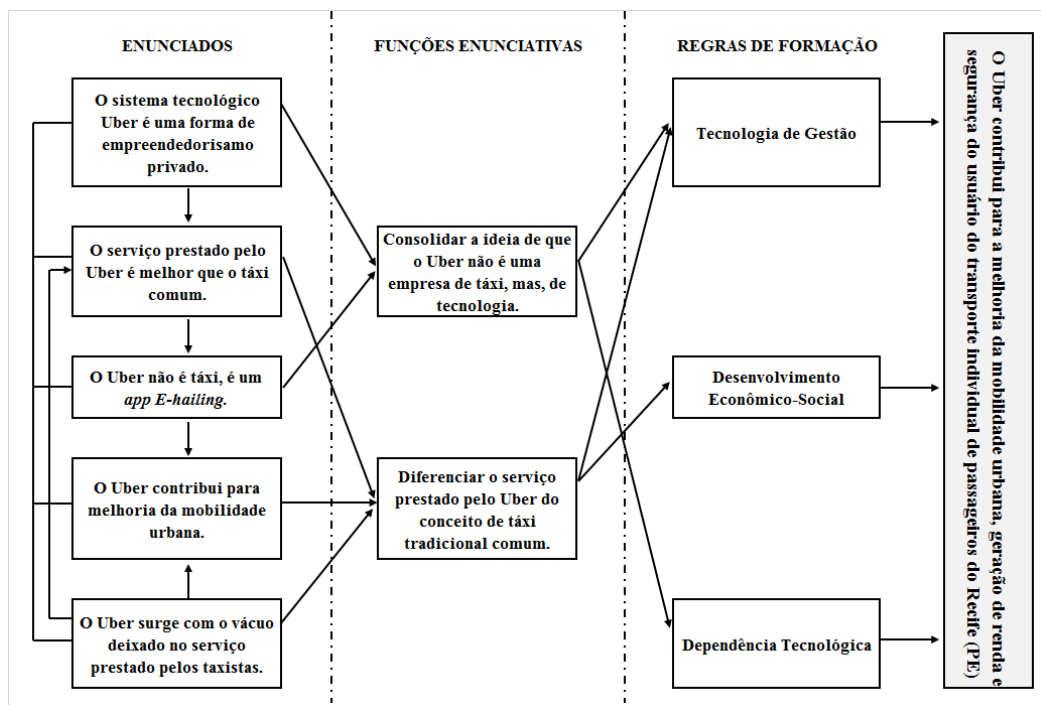
A seguir, serão expostos os principais relatos que dialogam com os feixes de relações provenientes das formações discursivas expostas anteriormente. Também será demonstrado o feixe apresentando a formação discursiva, a regra de formação e a função enunciativa, que conterà um ou o conjunto dos enunciados presentes, inclusive, ilustrando possíveis variações existentes.

### O UBER CONTRIBUI PARA A MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA, GERAÇÃO DE RENDA E SEGURANÇA DO USUÁRIO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS DO RECIFE (PE)

Essa formação entende que o Uber não é uma empresa de táxi, mas sim, de tecnologia. Portanto, está vinculada a concepção de que a tecnologia contribui ou pode ser considerada a solução para os problemas da sociedade do conhecimento ou da informação, uma vez que essa concepção entende que a sociedade funciona a partir da construção de redes e a difusão do conhecimento.

Apresentaremos a seguir, o mapa de relações constituído por meio da primeira formação discursiva identificada (Figura 3).

Figura 3 – Mapa das relações constituído na primeira Formação Discursiva



Fonte: dados dos autores (2017).

No mapa de relações (Figura 3) é possível observar que existe uma relação direta entre os enunciados 2 e 5, mas, todos os enunciados estão relacionados um ao outro, pois, contribuem para a formação discursiva que afirma que o Uber contribui para melhoria da mobilidade urbana, a geração de renda e a segurança dos usuários dessa modalidade de transporte. O enunciado 1, que afirma que o Uber é um modelo de negócio empreendedor, está baseando seu argumento no princípio constitucional da livre iniciativa, que diz que “a ordem econômica deverá ser pautada na valorização da livre iniciativa”, ou seja, a iniciativa privada tem a liberdade de empreender e de atuar, dentro dos limites legais, sem a figura do Estado interventor. Esse argumento no âmbito da regulação, radicaliza com relação aos princípios do liberalismo econômico (Aigrain, 2012; Mumby et al., 2017; Fleming, 2017), contrapondo as posições discursivas contrárias ao Uber e que se utilizam do mesmo artifício (Brasil, 1988, art. 170).

Os enunciados 2 e 5 estão sintonizados, na medida em que o Uber se viabiliza na Cidade do Recife a partir de um suposto hiato deixado pelos serviços prestados pelo táxi comum, por ter um modelo de negócio ainda não sintonizado com as novas exigências dos clientes conectados, conforme trecho de uma entrevista cedida por um taxista que afirma: “o tempo passou e não houve reciclagem da categoria. Quase ninguém se preocupa em atender bem o cliente” (R7, 2017, p. 1).

Em sua estratégia de mercado, o Uber procura apresentar como diferencial competitivo a alternativa para o usuário que acessa via *App* a suposta comodidade e segurança pela escolha do veículo Uber mais próximo para realizar a corrida, o diferencial das taxas praticadas, a disponibilidade de serviços complementares no interior do veículo, dentre outros aspectos destacados por Dargains (2016) e que também podem ser observados no discurso do representante do Simtrapli-PE:

Na perspectiva de a gente olhar o Uber como sendo um veículo vai diferenciar na qualidade do atendimento, na forma como os passageiros são tratados, vai diferenciar na forma como ele pode solicitar no aplicativo, porque ele não precisa dar a mão na rua, ele simplesmente precisa ter um *smartphone* conectado à internet, ele faz lá uma solicitação e o veículo que está em uma melhor condição, mais próxima, vai atendê-lo. Além disso, o nível intelectual, de modo geral, dos motoristas do Uber é mais elevado e aí entra a questão social, o atendimento acaba ganhando com isso porque são pessoas que conversam as mesmas coisas, que de certa forma tem um relativo nível intelectual semelhante e também um relativo nível socioeconômico parecido (E2, 201-212).

O enunciado 3 afirma que o Uber não é um táxi, mas, um *App E-hailing*. Esse argumento se aproxima das questões supracitadas sobre os enunciados 2 e 5, entretanto, o diferencial nesta questão é que além da conotação legal, é acrescentado o argumento tecnológico, de que o Uber não apresenta o carro para o desenvolvimento da atividade de transporte individual de passageiros, mas desenvolve tecnologias que permitem contribuir para que qualquer indivíduo disposto a conseguir um recurso extra possa se cadastrar na plataforma e usufruir desse benefício ao se conectar com outro usuário interessado em utilizar o serviço de carona remunerada oferecido, mediante o pagamento de um valor acordado

via aplicativo. Nos termos de Rose (2011) e Pelzer et al. (2019), o Uber é uma tecnologia humana que oferece um conjunto de regramentos e condutas estruturados por uma racionalidade prática governada pelos interesses dos usuários.

Quando questionado, o entrevistado 2 argumenta que o Uber não é um táxi

É uma ferramenta que funciona no celular, quando você vê no mapa um veículo se deslocando é a simbologia do aplicativo que está funcionando no telefone celular, e muita gente confunde, acha que o Uber é o carro, não, o Uber não é o carro, é um aplicativo que conecta pessoas que querem oferecer caronas e pessoas que querem receber caronas e aí quando ele conecta essas pessoas a gente simbolicamente entende que a pessoa que tá oferecendo carona vai vir com um carro né, e aí se materializa no que a gente conhece visualmente como sendo o Uber, mas o Uber é o aplicativo, e a empresa também né (E2, 187-197).

O significado simbólico dessa mudança representa o esforço discursivo para reorganizar a realidade e os processos de socialização ou, nos termos foucaultiano, visa a constituição de um novo espaço de prática disciplinar (Foucault, 2014). Quando o entrevistado 2 afirma que a relação é entre quem oferece e pega carona, essa tática representa uma reestruturação de relações históricas no comércio da mobilidade (passageiro e taxista) passando a desafiar o *status quo*, as relações de força existentes e permitindo novas subjetividades, significados e formas de organização social, econômica e política (Hardt; Negri, 2004; Hill, 2015; Sitrin, 2017; Fleming, 2017). Representa um desafio ao modelo fordista de produção a partir da economia do compartilhamento (Aigrain, 2012) e está associada a formas criativas de criação de novos negócios otimizadas em termos “*multitude*”, “*democracia radical*”, “*hacktivismo*”.

No que diz respeito ao enunciado 4, percebe-se que o argumento sustentado está relacionado a uma possível justificativa que ratifique a vinda do Uber para a Cidade do Recife com o intuito de demonstrar os benefícios trazidos por esse tipo de serviço de transporte de suporte tecnológico, como o argumento utilizado pelo entrevistado 2:

O aplicativo funciona realmente como uma ferramenta extremamente interessante na perspectiva de transportar pessoas, de melhorar a mobilidade nos grandes centros urbanos, e a gente já percebe que em alguns lugares as pessoas já pararam de utilizar o carro, elas já passaram a utilizar o transporte privado de passageiros através do Uber (E2, 165-170).

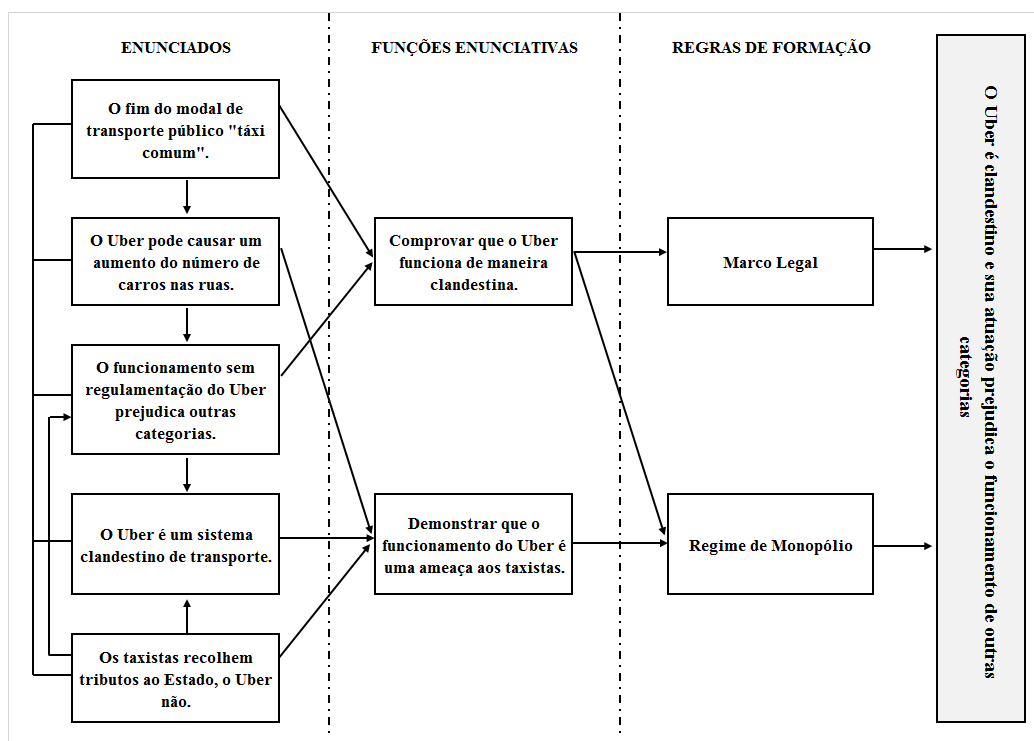
Nas funções enunciativas, pode-se observar que os enunciados se estabeleceram em duas frentes, a primeira afirmando que o Uber não é uma empresa de táxi, mas, de tecnologia, alicerçados nas regras de formação que apresentam as categorias *tecnologia de gestão* e a *dependência tecnológica*, ambas dialogam com concepções que possuam como base principal: o capital intelectual, ou seja, estão centradas no indivíduo e no seu potencial de construção de redes, negócios, e novos conhecimentos. A segunda, visando ressignificar a ideia do que seria um táxi, e quais benefícios poderiam estar associados com o modelo de negócio expresso no sistema tecnológico Uber, portanto, mais vinculado a perspectiva do desenvolvimento econômico-social, num sentido de bem-estar social e qualidade

de vida. Essas táticas descritas nas funções enunciativas acabam conduzindo a vida organizada dos uberistas, em termos parecidos aos do estudo de Costa & Leão (2017) junto à comunidade de fãs de Harry Potter que desvelou as práticas organizativas desses sujeitos em suas comunidades. De forma semelhante, os uberistas constroem suas subjetividades ao se submeterem à ordem dos argumentos da empresa detentora do aplicativo, ao cânone, aderindo a seu corpo de saberes e seus efeitos e assegurando, desse modo, a manutenção de seu trabalho.

### O UBER É CLANDESTINO E SUA ATUAÇÃO PREJUDICA O FUNCIONAMENTO DE OUTRAS CATEGORIAS

A segunda formação discursiva (Figura 4) se reverbera no entendimento de que o Uber opera em meio à clandestinidade, ou seja, não existindo um marco legal que dê viabilidade ou delimite as condições regulatórias necessárias a seu funcionamento. Igualmente, essa formação absorve tanto o discurso do funcionamento ilegal do Uber quanto sua relação com enunciados que o tratam como prática comercial irregular. Essas ações têm, supostamente, gerado o aumento no número de taxistas ociosos que deixam de recolher tributos ao Estado e veem um mercado cada vez mais limitado, no contexto da mobilidade urbana.

Figura 4 – Mapa das relações constituído na segunda Formação Discursiva



Fonte: dados do autor (2017).

No mapa de relações (Figura 8), existe uma relação específica entre os enunciados 3 e 5, uma vez que estão situados na função enunciativa que aponta o Uber como uma instituição que funciona clandestinamente, ou seja, sem um *marco legal* estabelecido. Esse argumento é defendido nas palavras da gestão local, conforme nota divulgada recentemente na imprensa, onde a gestão da Prefeitura do Recife afirma que:

Condena as agressões feitas por alguns taxistas, mas reafirma que a Lei Federal 12.468/2011 já trata do assunto em questão, ao determinar, em seu artigo 2º que “É atividade exclusiva dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros”. Dessa forma, o serviço Uber é ilegal em todo o Brasil. Existe uma lei municipal que trata do uso de aplicativos utilizados por taxis em que a legislação federal é citada. Ainda de acordo com a prefeitura, há fiscalização para coibir o serviço, porém nem sempre é fácil flagrar os motoristas de Uber em ação, já que os veículos não são identificados visualmente (JC ONLINE, 2016, p. 1).

Ou seja, observando a nota, percebemos a existência de um indício que tende a manutenção do *status quo*, inclusive, no que diz respeito às atividades referentes ao transporte individual de passageiros do Recife (PE) ou de, pelo menos, a defesa dos interesses de uma classe que se sentiu prejudicada pelo início das atividades do Uber. Aqueles vislumbram a rápida aceitação no mercado das alterações promovidas pelo Uber e a absorção de uma parcela significativa de usuários adeptos do *App*. Essas mudanças na racionalidade prática da mobilidade substanciam os argumentos de Bond (2015) e Mumby et al. (2017) para quem essas práticas ratificam o compartilhamento de recursos ociosos promovidas pela nova economia.

No enunciado 1, pode-se constatar que existe uma preocupação presente nos discursos do governo (oficial) quanto dos taxistas, no que diz respeito as implicações trazidas com o início das atividades do Uber no setor de transporte individual de passageiros. Esse argumento está presente nos discursos das representações dos taxistas, o Sindtaxi – Sindicato dos Taxistas de Pernambuco, conforme trecho da entrevista abaixo:

Fizemos uma grande mobilização com 1.500 carros. Fomos à CTTU [Companhia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife], ao Ministério Público de Pernambuco, à Secretaria de Governo e entramos na Justiça com a documentação pedindo a saída da Uber (G1, 2016, p. 1).

O enunciado 2 dialoga com a função enunciativa que aborda as implicações que o Uber apresenta a classe dos taxistas. Esse enunciado afirma que o Uber representa um aumento no número de automóveis nas vias, visando contrapor o argumento presente nos discursos dos uberistas de que o Uber contribuiria para a melhoria da mobilidade urbana. O enunciado 4 trata da atuação ilegal do Uber, sustentada pelos discursos de setores do governo (oficial) e, principalmente, da classe dos taxistas. No aspecto do governo (oficial), a Prefeitura do Recife instituiu a lei municipal nº 18.176/2015, regulamentada por meio do decreto nº 29.558/2016, em consonância com a lei federal 12.468/2011, para tratar do

funcionamento das empresas via aplicativos de transporte de passageiros na cidade, onde as instituições deverão possuir um registro prévio e funcionarem mediante autorização prévia da prefeitura (Recife, 2016).

Os enunciados 1 e 2 dialogam com a função enunciativa “demonstrar que o funcionamento do Uber é uma ameaça aos taxistas”, vinculada a regra de formação “regime de monopólio”. Conforme observado nas exposições dos referidos enunciados, a formação discursiva que trata das implicações com o início das atividades do Uber reuniu um conjunto de critérios que elucidam as posições discursivas em torno do sistema tecnológico Uber exercida pelo governo local (oficial) e pelos taxistas, alinhados, provisoriamente, no sentido de manutenção da situação atual. Na elocução de Misoczky & Flores (2009) e Sykes & Treleaven (2009) se trata de articulação no sentido de manutenção das práticas culturais e relações sociais já instituídas.

É curioso observar que os sujeitos envolvidos nas disputas relatadas acima podem ser separados de acordo com as posições discursivas evocadas diante dos questionamentos propostos por esse estudo. Os favoráveis ao Uber são os usuários do aplicativo que veem nesse serviço uma possibilidade de geração de renda extra ao dar carona a anônimos e os contrários são os taxistas que o percebem como uma ameaça ao seu modelo de negócio e usam a retórica legalista para justificar a sua erradicação. Mas, isso está longe de ser regra, uma vez que as posições dos sujeitos não são blocos homogêneos, mas, em vez disso, trata-se apenas de regularidades encontradas nos enunciados (FOUCAULT, 2014). Essas regularidades nos levaram as Formações Discursivas. Os taxistas foram mais enfáticos, críticos, apegados ao código civil vigente e entrelaçam seus discursos com os discursos dos favoráveis e negociados, que apelam para as mudanças inexoráveis trazidos pelo novo paradigma da inovação tecnológica, pela modernidade e pelo liberalismo econômico.

Poder-se-ia trazer para o debate a voz dos diplomados da academia, das principais lideranças políticas da cidade ou os principais gestores públicos que lidam com essa temática e poderiam ter seus olhares particulares sobre a discussão. Mas, deliberadamente, optamos pelos discursos cotidianos em situações dos agrupamentos direta e indiretamente envolvidos para que se pudesse ver os desdobramentos desses movimentos nas verdades desses grupos. Ou seja, a partir daqueles que diretamente impactados por essas transformações tecnológicas e que apresentam opiniões próprias a respeito do tema.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo compreender as posições discursivas estabelecidas em torno do sistema tecnológico *E-hailing* Uber na Cidade do Recife sob o olhar da Análise de Discurso Foucaultiana (ADF). Para tanto, criou-se um arquivo, embasado em dados documentais e na realização de entrevistas semiestruturadas com atores sociais envolvidos no referido objeto, propondo como questão central a seguinte indagação de pesquisa: **Como tem se estabelecido as posições discursivas em torno do Sistema Tecnológico *E-hailing* Uber na Cidade do Recife?**

No estudo, foram observadas três posições discursivas: as centradas nos discursos do governo (oficial); dos uberistas e dos taxistas. Esses se viabilizaram a partir de duas formações discursivas, quais sejam: “O Uber contribui para a melhoria da mobilidade urbana, geração de renda e segurança do usuário do transporte individual de passageiros do Recife (PE)” e “O Uber é clandestino e sua atuação prejudica o funcionamento de outras categorias”. Essas formações permitem identificar como os atores sociais locais [expresso nos enunciados] têm se articulado para viabilizar os seus propósitos, seja pela manutenção do *status quo*, seja pela mudança na legislação vigente no sentido de regulamentar o funcionamento do Uber.

Os enunciados recortados para o estudo revelaram uma construção social e política significativa que acaba revelando “posições de sujeito” com que se identificam os taxistas, uberistas e o poder público. E aqui é útil resgatar o ensinamento de que deve existir uma distinção entre as posições de taxistas, uberistas e Estado (aqui chamados de posições de sujeito dentro da formação discursiva sistema tecnológico *E-hailing* Uber) e as subjetividades políticas que refletem a atuação prática desses sujeitos/agentes (Howarth, 2000; Laclau, 2005; Foucault, 2014). Ou seja, a comunicação de cada posição discursiva articula os meios e os fins de acordo com os processos sociais em ação, e a decisão sobre o futuro da mobilidade na cidade pertence à razão de cada sistema autodirigido.

Essa distinção é fundamental e representa a riqueza teórica e conceitual da ADF. Ao se dar um passo além da ortodoxia funcionalista presente nos estudos organizacionais, este estudo se beneficiou dessa riqueza ao evidenciar que os posicionamentos sociais como favoráveis, negociada e oposicionista são também posicionamentos discursivos e, desse modo, as identidades são construídas nessas tensões e disputas entre equivalência e diferença (Foucault, 2014; Guimarães et al., 2017). Essas tensões aparecem também nas práticas organizativas entendida como um corpo de saber/poder disseminado pelas redes e relações de sujeitos e que possibilitaram as disputas em torno do sistema de transporte de passageiros na Cidade do Recife.

Não se pode deixar de mencionar a influência dos discursos que dão conta da concepção de economia do compartilhamento que surge no âmbito da microeconomia, visando descrever a transição que ocorre no âmbito da economia proprietária para a economia compartilhada, onde os indivíduos passam a se organizar e a empreender em redes e a difundir conhecimentos, recursos, com o objetivo de atingir os seus propósitos, fenômeno já denunciado por autores como Fleming (2018). Entretanto, essa concepção não apresenta [ou não compreende] as relações de poder que estão imersas nesse tipo de modelo de sociedade. Assim, vislumbra-se uma lacuna teórica a ser explorada, numa perspectiva crítica, que à luz das concepções teórico-metodológica de Michel Foucault expôs particularidades presentes nas posições discursivas que se estabeleceram em torno do sistema tecnológico Uber. Nessa mesma linha, poderia ser explorada o fenômeno recorrente de resistência dos motoristas do Uber a certas formas de exploração/precarização que a ordem da empresa Uber (e outras empresas dominantes da economia compartilhada) impõem nas suas relações. Essas resistências podem representar formas de subversão das relações de poder instituídas pela organização, desafiando as relações de poder-saber e abrindo novas possibilidades de subjetividades, construções identitárias e agenciamentos.

Destaca-se que o estudo teve como limitação o recorte temporal promovido, para que se tornasse possível a sua construção. A pesquisa iniciou o processo de coleta de dados no recorte temporal de início das atividades do Uber na Cidade do Recife, inclusive, compreendendo os períodos de protestos e posicionamentos estabelecidos pelos atores sociais envolvidos na questão. Como sugestão de pesquisas futuras, pode-se promover uma maior aproximação da temática do Marketing com o Capitalismo da Partilha, a partir do aprofundamento de estudos em torno das empresas emergentes que utilizam as Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC) para manter as metas de engajamento dos seus clientes/usuários, para se manterem conectadas nas plataformas, para moldar o comportamento e percepção dos seus clientes/usuários e incentivar estes a compartilharem com os seus amigos, fazendo-os utilizar as plataformas, a fim de promover um crescimento sustentável do negócio. E, finalmente, pode-se considerar formas de monetizar em cima dos dados dos clientes/usuários, como oferecer suas plataformas para publicidade e propaganda de outros empreendimentos.

## REFERÊNCIAS

- AIGRAIN, P. *Sharing: Culture and the Economy in the Internet Age*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2012.
- ARAÚJO, I. L. Formação discursiva como conceito chave para a arqueogenealogia de Foucault. *Revista Aulas*. Dossiê Foucault, n. 3, 1-24, 2007. Disponível em: <http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/aulas/article/viewFile/1924/1385>. Acesso em: 16 jan. 2017.
- BOND, A. T. An App for That: Local Governments and the Rise of the Sharing Economy. *Notre Dame Law Review*, [s.l.], v. 90, n. 2, p. 77-96, 2015.
- BURRELL, G.; MORGAN, G. *Sociological paradigms and organizational analysis: elements of the sociology of corporate life*. Hants: Ashgate Publishing Limited, 2005.
- BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília-DF: Brasil, 1988.
- CARRIERI, A. P. As gestões e as sociedades. *Farol – Revistas de Estudos Organizacionais e Sociedade*, [s.l.], v. 1, n. 1, p. 18-57, 2014.
- CLEGG, S. R.; HARDY, C. Organizations, Organization and Organizing'. In: CLEGG, S. R.; HARDY, C.; NORD, W. (ed.). *Handbook of Organization Studies*. London: Sage, 1996. p. 1-27.
- CRESWELL, J. W. *Projeto de Pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto*. 3. ed. Porto Alegre: Artmed/Bookman, 2010.
- COSTA, F. Z. N.; LEÃO, A. L. M. S. Dispositivo de Potterheads: Organização Pautada na Ordem do Cânone. *Revista de Administração Contemporânea (RAC)*, [s.l.], v. 21, n. 4, 2017.
- DARGAINS, S. (2016). Uber: uma inovação com potencial infinito para polêmicas. *Revista Brasileira de Casos de Ensino em Administração*, [s.l.], v. 6, n. 2, doc. 14, p. 1-8, 2016.

DENZIN, N. K. *The research act: a theoretical introduction to Sociological methods*. New Brunswick: Transaction Pub, 2009.

DUSEK, V. *Filosofia da tecnologia*. São Paulo: Edições Loyola, 2009.

FARIAS, F. M. V. *Avaliação da Percepção de Qualidade da Prestação de Serviço de Transporte Individual de Passageiros do Distrito Federal: Táxi e Uber*. Dissertação (Mestrado em Transportes) –Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2016.

FLEMING, P. The human capital hoax: Work, debt and insecurity in the era of Uberization. *Organization Studies*, [s.l.], v. 38, n. 5, p. 691-709, 2017.

FOUCAULT, M. *A arqueologia do saber*. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2014.

FOUCAULT, M.; MOTTA, M. B. (org.). *Estratégia, poder-saber*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010.

FOUCAULT, M. Sobre a genealogia da ética. Uma revisão do trabalho. In: RABINOW, P.; DREYFUS, H. *Michel Foucault*. Uma trajetória filosófica: para além do estruturalismo e da hermenêutica. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995.

FOUCAULT, M. *Microfísica do poder*. 24. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014.

GIACOMONI, M. P.; VARGAS, A. Z. Foucault, a arqueologia do saber e a formação discursiva. *Veredas online, análise do discurso*, [s.l.], v. 2, p. 119-129, 2010.

GUERRA, J. R. F. *O Filme ao Redor: o Empreendedorismo Cultural na produção de cinema em Pernambuco*. Tese (Doutorado em Administração) –Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015.

GUIMARÃES, J. A. C.; NASCIMENTO, F. A.; PINHO, F. A. The Metaphorical Dimension of Lgbtq Information: challenges for its Subject Representation. *Informação & Sociedade: Estudos*, João Pessoa, v.27, n.3, p. 49-57, set./dez, 2017.

G1. Taxistas fazem carreata contra o Uber no Recife e vão para a prefeitura. *G1 PE, Recife*, 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2016/09/taxistas-fazem-carreata-contra-o-uber-no-recife-e-vaio-para-prefeitura.html>>. Acesso em 24 jan. 2017.

G1. Uber chega ao Recife com promessa de preço até 40% menor que táxi. *G1 PE, Recife*, 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2016/03/uber-chega-ao-recife-com-promessa-de-preco-ate-40-menor-que-taxi.html>>. Acesso em 05 jan. 2017.

HARDT, M.; NEGRI, A. *Multitude: War and democracy in the age of empire*. New York: Penguin, 2004.

HERZENBERG, Stephen A.; ALIC, John A.; WIAL, Howard. *New rules for a new economy: Employment and opportunity in post-industrial America*. Ithaca, Nova York: Cornell University Press, 2018.

HILL, S. *Raw deal: How the 'Uber economy' and runaway capitalism are screwing American Workers*. New York, NY: St. Martin's Press, 2015.

HOWARTH, D. *Discourse*. London: Open University Press, 2000.

JC ONLINE. Pré-candidatos a prefeito do Recife falam sobre Uber e serviço de táxi na cidade. *Jornal do Comércio*, Recife, 2016. Disponível em: <http://jc.ne10.uol.com.br/blogs/pingafogo/2016/04/27/15628/>. Acesso em: 26 jan. 2017.

JC ONLINE. Uber começa a funcionar no Recife. *Jornal do Commercio*, Recife, 2016. Disponível em: <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/03/03/uber-comeca-a-funcionar-no-recife-224037.php>. Acesso em: 05 jan. 2017.

KLINE, S.; DYER-WITHEFORD, N.; DE PEUTER, G. *Digital play: The interaction of technology, culture, and marketing*. McGill-Queen's Press-MQUP, 2003.

LACLAU, E.; MOUFFE, C. *Hegemony and Socialist Strategy*. London: Verso, 1985.

LACLAU, E. *On Populist Reason*. London: Verso, 2005.

LEÃO, A. L. M. S.; FERREIRA, B. R. T.; GOMES, V. P. M. Um “elefante branco” nas dunas de Natal? Uma análise pós-desenvolvimentista dos discursos acerca da construção da Arena das Dunas. *Revista de Administração Pública*, [s.l.], v. 50, n. 4, p. 659-688, 2016.

LEÃO, A. L. M. S.; MELLO, S. C. B.; VIEIRA, R. S. G. O papel da teoria no método de pesquisa em administração. *Organizações em Contexto*, [s.l.], v. 5, n. 10, p. 1-16, 2009.

MISOCZKY, M. C.; FLORES, R. K. A práxis-crítica na tradição do pensamento social brasileiro. *Cadernos EBAPE. BR*, [s.l.], v. 7, n. 3, Rio de Janeiro, set., p. 517-524, 2009.

MUMBY, D. K.; THOMAS, R.; MARTÍ, I.; SEIDL, D. Resistance redux. *Organization Studies*, [s.l.], v. 38, n. 9, p. 1157-1183, 2017.

PAES, K. D.; DELLAGNELO, E. H. L. O Sujeito na Epistemologia Lacaniana e sua Implicação para os Estudos Organizacionais. *Cadernos EBAPE.BR*, [s.l.], v. 13, nº 3, Artigo 7, Rio de Janeiro, jul./set, 2015.

PAIVA JÚNIOR, F. G.; LEÃO, A. L. M. S.; MELLO, S. C. B. Validade e Confiabilidade na Pesquisa Qualitativa em Administração. *Revista de Ciências da Administração (RCA)*, Florianópolis, SC, v. 13, n. 31, p. 190-209, set/dez, 2011.

PATTON, M. Q. *Qualitative research and evaluation methods*. 3. ed. London: Sage Publications, 2002.

PELZER, P.; FRENKEN, K.; BOON, W. Institutional entrepreneurship in the platform economy: How Uber tried (and failed) to change the Dutch taxi law. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, [s.l.], February, p. 1-12, 2019.

RECIFE. *Lei municipal nº 18.176/2015*. Dispõe sobre a operação, administração ou uso de software aplicativo destinado à oferta, contratação ou intermediação de serviço individual de transporte de passageiro no Município do Recife. Diário Oficial, Recife, 2016. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pe/r/recife/decreto/2016/2955/29558/decreto-n-29558-2016-regulamenta-a-lei-n-18176-de-28-de-outubro-de-2015-que-dispoe-sobre-a-operacao-administracao-ou-uso-de-software-destinado-a-oferta-contratacao-ou-intermediacao-de-servico-individual-de-transporte-de-passageiros-no-municipio-do-recife>. Acesso em 20 jan. 2017.

REED, M. I. Rediscovering Hegel: the ‘new historicism’ in Organization and Management Studies. *Journal of Management Studies*, [s.l.], v. 33, Issue 2, p. 139-158, 1996.

RIFKIN, J. *O fim dos empregos: o declínio inevitável dos níveis dos empregos e a redução da força global de trabalho*. São Paulo: M.BOOKS, 2004.

RILES, A. Building Platforms for Collaboration: A New Comparative Legal Challenge. In: COMPAGNUCCI, M. C. et al. *Legal Tech and the New Sharing Economy*. Singapore: Springer, 2020. p. 15-20.

RONDON FILHO, E. B. A Episteme em Foucault: ataques e defesas. *Revista Jurídica da Universidade de Cuiabá e Escola da Magistratura Mato-Grossense*, [s.l.], v. 2, p. 65-80, 2015.

R7. Taxista em Recife dá a receita para encarar Uber. *Portal TNH1*, Maceió, 2017. Disponível em: <http://www.tnh1.com.br/noticias/noticias-detalle/brasil/taxista-da-a-receita-para-encarar-uber/?cHash=2bc036e2def26232d8c56a5c75ef0bab>. Acesso em: 28 jan. 2017.

SILVA, A. D. F. *O processo regulador na [Re] conversão de um Arranjo Produtivo Local: o caso do Portomídia – Centro de Empreendedorismo e Tecnologia da Economia Criativa*. 2014. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

SILVA, A. R.; BAPTISTA, D. M. Abordagens de Análise de Discurso na Ciência da Informação: panorama dos estudos brasileiros. *Informação & Sociedade: Estudos*, João Pessoa, v. 25, n. 2, p. 89-103, maio/ago, 2015.

SIQUEIRA, V. *Qual a definição de enunciado para Foucault? – Arqueologia do Saber*. Mauá: Colunas Tortas, 2015. Disponível em: <http://colunastortas.com.br/2015/12/28/definicao-de-enunciado/>. Acesso em: 16 jan. 2017.

SITRIN, M. *The New revolutions*. Berkeley, CA: University California Press, 2017.

SOARES, J. L., CHRISTINO, J. M. M., GOSLING, M. D. S., VERA, L. A. R., & CARDOZO, É. A. A. Acceptance and use of e-hailing technology: a study of Uber based on the UTAUT2 model. *International Journal of Business Information Systems*, [s.l.], v. 34, n. 4, p. 512-535, 2020.

SYKES, C.; TRELEAVEN, L. Critical action research and organizational ethnography. *In: YBEMA, S.; YANOW, D.; WELS, H.; KAMSTEEG, F. (ed.). Organizational ethnography: Studying the complexities of everyday life. London: Sage, 2009. p. 215-230.*

VANDRESEN, D. S. O discurso na arqueologia e genealogia de Michel Foucault. *Educadores*. Toledo: Universidade do Oeste do Paraná, 2010. Disponível em: [http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/2010/artigos\\_teses/FILOSOFIA/Artigos/Daniel\\_Salesio\\_Vandresen.pdf](http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/2010/artigos_teses/FILOSOFIA/Artigos/Daniel_Salesio_Vandresen.pdf). Acesso em: 16 jan. 2017.

VENDOVATO, L.; LENZ, C. O Conceito de Formação Discursiva: Múltiplos Olhares. *In: SEAD - Seminário De Estudos Em Análise Do Discurso, VI. Porto Alegre. Anais eletrônicos...* Porto Alegre: SEAD, 2013. Disponível em: <http://analisedodiscurso.ufrgs.br/anaisdosead/6SEAD/PAINEIS/OConceitoDeFormacaoDiscursiva.pdf>. Acesso em: 17 jan. 2017.

WILLIAMS, J. *Pós-Estruturalismo*. Rio de Janeiro: Editora Vozes Limitada, 2012.