



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional

ISSN2175-9596



INVESTIMENTOS PÚBLICOS, DADOS PRIVATIZADOS: RELATO DE UMA INVESTIGAÇÃO JORNALÍSTICA

Inversiones públicas, datos privatizados: informe de una investigación periodística

Public investments, privatized data: report of a journalist investigation

Camila Montagner Fama^a

^(a) Mestranda em divulgação científica e cultural, jornalista da Rede Latino-Americana de Estudos Sobre Vigilância, Tecnologia e Sociedade.

Resumo

O trabalho tem como ponto de partida a investigação jornalística a respeito dos dados de GPS (Global Positioning System) dos ônibus do sistema de transporte público de Campinas, cidade do interior do estado de São Paulo que fica à 100 quilômetros da capital paulista. A partir do trabalho de pesquisa, das entrevistas e da participação em reuniões durante essa e outras apurações ao longo de anos de trabalho na cobertura de questões urbanas para veículos de comunicação, são feitas considerações a respeito da relação entre empresas de tecnologia e prefeituras no que diz respeito à gestão de dados em posse do poder público local. O artigo tem como objetivo observar os contornos e significados que são atribuídos e refletidos no modo como se dá a administração dessas informações.

Palavras-chave: Dados pessoais; Prefeitura; Transporte público; Campinas; São Paulo.

Resumen

El trabajo tiene como punto de partida la investigación periodística acerca de los datos de GPS (Global Positioning System) de los autobuses del sistema de transporte público de Campinas, ciudad del interior del estado de São Paulo que se encuentra a 100 kilómetros de la capital paulista. A partir del trabajo de investigación, de las entrevistas y de la participación en reuniones durante esa y otras constataciones a lo largo de años de trabajo en la cobertura de cuestiones urbanas para vehículos de comunicación, se hace consideraciones acerca de la relación entre empresas de tecnología y prefecturas en lo que se refiere a la gestión de datos en poder del poder público local. El artículo tiene como objetivo observar los contornos y

significados que son atribuidos y reflejados en el modo como se da la administración de esas informaciones.

Keywords: *Performative sensibility; Internet of things; Privacy.*

Abstract

The work has as its starting point the journalistic investigation regarding the GPS (Global Positioning System) data of the buses of the public transport system of Campinas, a city in the interior of the state of São Paulo that is 100 kilometers from the city of São Paulo. From the research work, interviews and participation in meetings during this and other assessments over years of work on coverage of urban issues for communication vehicles, considerations are made regarding the relationship between technology companies and prefectures in what management of data held by local public authorities. The article aims to observe the contours and meanings that are attributed and reflected in the way in which this information is administered.

Keywords: *Personal data; City hall; Public transport; Campinas; São Paulo.*

INTRODUÇÃO

A consolidação do modelo de negócio de empresas que gestam dados extraídos por meio da operação de serviços públicos que são concedidos para a iniciativa privada implica o interesse público em discussões que envolvem o acúmulo de capital que se vale dessas informações. Ao entrar em conflito direto com a reivindicação feita pelas empresas de que essas operações devem ser mantidas em sigilo para o bem da concorrência entre elas, a clareza sobre quais dados estão sendo extraídos, para quais corporações eles estão sendo repassados e as finalidades para as quais podem ser usados acaba sendo negada ao cidadão.

A capacidade fazer operações como gerenciar, armazenar, tratar, analisar e rastrear dados em hiperescala é conceitualizada por Zuboff (2015) como um modelo de operação característico do que ela chama de capitalismo de vigilância. Comum à grandes empresas de alta tecnologia como Google e Facebook, esse modelo se tornou um padrão para startups e companhias que atuam com base em aplicativos.

Surveillance capitalism thus qualifies as a new logic of accumulation with a new politics and social relations that replaces contracts, the rule of law, and social trust with the sovereignty of Big Other. It imposes a privately administered compliance regime of rewards and punishments that is sustained by a unilateral redistribution of rights. Big Other exists in the absence of legitimate authority and is largely free from detection or sanction. In this sense Big Other may be described as an automated coup from above: not *a coup d'état*, but rather *a coup des gens* (Zuboff, 2015, p. 83).

Para além da questão da configuração do capitalismo de vigilância como uma substituição de outra lógica ou uma emergência, que vai além do escopo do que pretendo abordar nesse artigo, sua abordagem evidencia que essa prática de acumulação capitalista pode ser considerada como uma agência contrária aos interesses das pessoas – ferindo princípios e práticas de autodeterminação – por redistribuir os direitos à privacidade, concentrando-os. A grande expansão dos dispositivos de rastreo, armazenamento e análise põe em cheque o que seria implicado na proteção da privacidade do indivíduo como sendo aquilo que a noção padrão de dados pessoais contempla abrangendo número de telefone residencial e celular, endereço, documento de identificação, etc. Como essa lógica ultrapassa as categorias tradicionais de abuso, uma vez que dizer que “o sujeito tem sua privacidade invadida” não dá cobertura para a extensão do problema, o indivíduo se vê destituído do controle sobre os seus dados. Interessa particularmente a esse trabalho a análise que Zuboff faz das novas relações sociais estabelecidas a partir desse novo modelo de negócios. Não se restringindo a fazer previsões de conduta, essa lógica de acumulação inclui a tentativa de modificar comportamentos futuros, colocando-os à prêmio. A autora acentua a assimetria dessas relações poder, oferecendo bases para a refutação de ideias até certo ponto ingênuas sobre as escolhas livres dos indivíduos. Os riscos e incertezas – que a autora considera como fundamentos dos contratos tradicionais – são esvaziados para uma das partes nas transações mediadas por dispositivos, o que impossibilita o que ela chama “relações de confiança entre entes hipoteticamente iguais”. Se o que diremos a seguir pode ser definido como o aprofundamento de questões sobre qual o papel do Estado nesse cenário de vulnerabilidade do indivíduo em relação aos seus dados é porque parto do pressuposto que nenhum cidadão tem condições de fazer frente à isso sozinho.

CONTEXTO

É possível encontrar expressões do descompasso entre a proteção dos dados dos cidadãos e os interesses que atravessam os fluxos dessas informações dentro da administração pública municipal de São Paulo mesmo nos canais de comunicação institucionais. Uma apresentação de slides¹ disponibilizada pelo órgão fiscalizador local – a Controladoria Geral do Município (CGM) – em seu

¹A publicação da Controladoria Geral do Município (CGM) da prefeitura de São Paulo foi feita em julho de 2016. [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/controladoria_geral/CGM_Protecao%20de%20Informacoes%20%20Dados%20Pessoais\(1\).pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/controladoria_geral/CGM_Protecao%20de%20Informacoes%20%20Dados%20Pessoais(1).pdf). Recuperado em 14 de novembro de 2017.

site oficial oferece pistas sobre o que o poder público municipal entende por proteção de dados pessoais.

A publicação é voltada para a prevenção da exposição de dados, ou seja, literalmente uma pessoa (não há menção à empresas ou operações sobre essas informações) sem autorização ter acesso à informações de circulação restrita e interna aos órgãos públicos. Esse acesso é frequentemente significado como violação, ou seja, invasão e/ou vazamento das informações de um determinado sistema. No que diz respeito a qual o tipo de informações que correm o risco de serem inadequadamente acessadas ou tornadas acessíveis e por isso devem ser protegidas, por sua vez, esse documento atribui um sentido com forte correspondência à noção padrão que define de dados pessoais de forma estática, abrangendo endereço, número de telefone residencial e celular, documento de identificação, etc. Esse entendimento sobre a proteção de dados pessoais encontrado no canal de comunicação da prefeitura encontra grande reverberação naqueles formulados em outros canais oficiais de administrações públicas de outros municípios.

Questionada sobre os objetivos da formulação e disponibilização do documento “Proteção de Informações e dados pessoais” no site oficial da prefeitura de São Paulo, a assessoria de imprensa da CGM respondeu que pretende “auxiliar os servidores que são pontos focais de e-sic (Sistema eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão). Disponibilizamos em nosso site por ser um material que pode despertar o interesse de outros servidores e também dos munícipes.”

A lei de acesso à informação (LAI) estabelece um fluxo de informações sensíveis, pois é regulamentada por um decreto (nº 53623/12) que prevê a garantia de proteção de dados pessoais em seu artigo 61. O e-sic, como canal de solicitação de informações da prefeitura que operacionaliza esse fluxo, recebe atenção especial nas recomendações para a proteção de dados pessoais disponibilizadas pela CGM. No entanto, esse não é o único fluxo de dados pessoais que a prefeitura opera – é apenas o único que está regulamentado e, por isso, tem algumas possíveis violações, assim como as penalidades cabíveis previstas legalmente. Um indicador mais apropriado desses fluxos talvez seja outro, também disponibilizado no próprio site da CGM: o “Catálogo Municipal de Bases de Dados”, que tem 554 bases catalogadas².

² Catálogo Municipal de Bases de Dados. Disponível em: <http://transparencia.prefeitura.sp.gov.br/administracao/Paginas/cmbd.aspx>. Recuperado em 14 de outubro de 2017.

Caso considere que seus dados estão sendo indevidamente expostos, o cidadão é orientado pelo documento citado a fazer uma denúncia por meio de formulário online – que é o mesmo usado para demandas gerais da Ouvidoria Geral do Município, que integra a CGM, ou – “dependendo da gravidade” – acionar a justiça em busca de indenização por danos morais. Um ponto importante do documento que sugere qual a definição de dados pessoais para a prefeitura é o trecho “informações que dizem respeito ao trabalho de servidores públicos não são consideradas informações pessoais passíveis de proteção”, o que também aponta para uma preocupação com a LAI. Segundo o oitavo artigo da LAI, essas informações são consideradas “públicas”. É possível observar, com isso, que as recomendações tem como função principal garantir segurança jurídica para a prefeitura. No entanto, como já foi dito, a legislação atualmente regulamenta uma parte muito pequena do atual fluxo de dados – mesmo quando falamos apenas dos dados geridos pelo poder público municipal – o que possibilita uma grande margem para manobras de interesse privado que se valem dessas informações.

Considerando que São Paulo não possui uma autoridade ou lei de proteção de dados pessoais que obrigue o reporte de abusos dessa natureza, ou mesmo em relação às violações que se encontram no estreito raio de abrangência das preocupações proclamadas no documento da CGM – cabe olhar para o modo como a imprensa aborda a questão em busca de registros que o poder público não mantém ou disponibiliza. Em relação ao histórico da prefeitura de São Paulo no que diz respeito à proteção de dados pessoais, destaco uma notícia de 2016³ que denuncia o livre acesso à dados pessoais de pacientes atendidos pela rede municipal de saúde. Na ocasião, a prefeitura alegou que as informações eram parte de um canal interno que havia sido desativado em 2013. Desde essa época essas informações estariam sob a tutela da Prodam (empresa de tecnologia da prefeitura) protegidas por “login e senha de acesso restrito”. É notável que a cobertura da imprensa ecoa a própria definição de proteção de dados pessoais dos canais de comunicação da administração pública, fazendo uma denúncia a partir da referência estática da possibilidade do acesso não autorizado e não, por exemplo, das possíveis ameaças aos direitos fundamentais dos titulares dessas informações colocadas em fluxo pela prefeitura.

³ Hernandez, Raphael. Gestão Haddad expõe na internet dados de pacientes da rede pública. Folha de S.Paulo, 6 de jul de 2016. Grupo Folha, São Paulo. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/07/1788979-gestao-haddad-expoe-na-internet-dados-de-pacientes-da-rede-publica.shtml>. Recuperado em 12 de outubro de 2017.

Em setembro de 2017 durante o VIII Seminário de Proteção à Privacidade e aos Dados Pessoais o gerente de tecnologia da Prodam, Felipe Modesto, disse que desde o início da gestão do prefeito João

Doria (PSDB) em janeiro, a empresa de tecnologia da prefeitura “mudou drasticamente”. Ele ressaltou o destacamento de cinco funcionários para a área de Business Intelligence (BI) – que antes tinha as suas atividades restritas à formulação de relatórios – tendo em vista “a valorização dos dados” e a realização recente de “cruzamentos para prever necessidades futuras da sociedade”.

De fato, iniciativas do poder público local que colocavam em risco a proteção dos dados pessoais em poder da administração municipal de São Paulo foram noticiadas com destaque em duas ocasiões desde o início da atual gestão. A primeira quando o prefeito João Doria anunciou em um vídeo institucional da proposta do Plano Municipal de Desestatização a venda dos dados dos usuários do sistema de bilhetagem do transporte público municipal, o Bilhete Único. A segunda quando o prefeito ofereceu para o setor privado os dados dos usuários do Wi-Fi público disponível em praças e parques como moeda de troca para concessão da manutenção dos parques da cidade. O projeto sancionado pelo prefeito em outubro prevê, entre outras coisas, a cessão dos dados e/ou possibilidade de extração de informações ainda não coletadas dos cidadãos como contrapartida aos serviços prestados pelas empresas que ficarão responsáveis pela gestão dos parques e também por aquelas que se encarregarem da operação do sistema de Bilhete Único.

O programa “WiFi Livre SP”, iniciativa da gestão anterior, já disponibiliza conexão com a rede sem necessidade de senha ou pagamento em algumas praças e parques de São Paulo. A lei que institui o programa “Wi-Fi Livre Sampa” – que visa dar continuidade e expandir o anterior – foi modificada pelo atual prefeito, João Doria, para incluir a possibilidade de exigência de um cadastro para a obtenção do acesso. Com isso, não só o cadastro, mas a navegação vinculada ao cadastro, se tornam passíveis de serem submetidos à criação de um perfil de usuário tendo em vista – conforme o próprio prefeito afirma na justificativa para a modificação do texto – a veiculação de propaganda refinadamente direcionada para atender aos interesses privados da empresa que assumir os custos previstos do programa como contrapartida pelos mesmos.

Já para poder usar um Bilhete Único nominal – que permite integrações gratuitas ou com desconto entre veículos do sistema de transporte local, garante a restituição de créditos ao usuário em caso de

perda ou roubo do cartão e é obrigatório para ter acesso aos subsídios especiais para estudantes, idosos e deficientes – o cidadão é obrigado a fornecer nome completo, RG, CPF e endereço; os itens opcionais incluem número de telefone residencial, número de celular e responder a uma pesquisa socioeconômica.

A proposta de concessão da operação do sistema de bilhetagem paulistano à iniciativa privada pode significar a venda de todos esses dados extraídos de cada titular de Bilhete Único, além de informações vinculadas que dizem respeito a horários e itinerários. Esse modelo de gestão privada de dados extraídos por meio da oferta de serviços públicos já é uma realidade no Rio de Janeiro. A empresa RioCard opera, por exemplo, o banco de reconhecimento facial dos usuários. Outro caso de gestão privada do bilhete único é o que acontece em Campinas, no qual a associação de concessionárias do transporte público local é responsável por contratar a operadora da bilhetagem e também pelo sistema de GPS dos coletivos.

CAMPINAS

O caso do agenciamento dos dados do transporte público de Campinas por atores privados desregulados foi o foco de uma apuração jornalística realizada em 2017, mas o primeiro contato que tive com uma das empresas envolvidas – a Cittati, que opera o sistema de GPS dos ônibus de Campinas e possui um aplicativo para celular, o CittaMob, que calcula o tempo de espera para a chegada do veículo com base nos dados de localização do usuário – foi na Virada da Mobilidade em 2016.

Na ocasião, representantes das empresas Scipopulis e Ônibus ao Vivo, além da própria Cittati, debateram suas operações comerciais. A mais antiga delas, a Ônibus ao Vivo, é de 2012 e começou com um aplicativo para Windows Phone que oferecia informações sobre o sistema de transporte público tendo a publicidade como principal fonte de recursos. Ao conseguir se aproximar das agências de transporte público de São Paulo, o desenvolvedor do aplicativo teria decidido fundar a CIS Transit Service. Em uma matéria sobre a sua empresa no CanalTech, Breno Assis conta que foi a partir de então que “teria começado a se preocupar com questões de monetização e escalabilidade”⁴.

⁴ Ver <https://canaltech.com.br/apps/Jovens-empreendedores-de-app-Onibus-Ao-Vivo-planejam-nova-versao-e-expansao/> Recuperado em 15 de outubro de 2017.

Entre os clientes que a CIS Transit Service exhibe hoje em seu site está a Magna Sistemas, uma empresa que presta serviços para a Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo (Prodesp), para a qual alega ter realizado “soluções de mobilidade urbana e projetos especiais para a CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos”. A Scipopulis iniciou suas atividades em 2012, utilizando dados abertos da prefeitura de São Paulo em um aplicativo de celular que estimava uma previsão de chegada do ônibus para o passageiro do transporte público e também desenvolveu o Painel do Ônibus, que tem como público-alvo os “gestores das cidades”, além de um sistema de compartilhamento de bicicletas.

No debate, os representantes da Scipopulis e Ônibus ao Vivo lamentaram a dificuldade em “atualizar” os bancos de dados do sistema de transporte que eram administrados pelo poder público com as informações provenientes de suas operações comerciais. Cesar Olmos, representante da Cittati, no entanto, deu a entender que esse não era um problema para a operação da empresa na qual trabalha, uma vez que ela tinha iniciado suas atividades dentro da garagem de uma concessionária do transporte público do Recife e desde então tinha ampliado a sua cartela de clientes cultivando relações análogas com outras firmas desse setor.

A investigação jornalística sobre o transporte público de Campinas teve como ponto de partida apurar quais eram os termos do contrato de prestação de serviço firmados com a Cittati que colocavam a empresa na posição de negar o acesso aos dados do GPS dos ônibus do sistema de transporte público a uma entidade da sociedade civil, a rede Minha Campinas, como ela vinha fazendo. Como o contrato em questão não era firmado diretamente com a administração municipal, mas com a Associação Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Campinas (Transurc), o primeiro passo foi entrar em contato com a Cittati.

Desde 2015 os ônibus públicos de Campinas contam com o sistema AVL (sigla em inglês para Localização Automática de Veículos), que envia informações de localização dos veículos a cada meio minuto para servidores na internet. Sistemas como esses podem ser utilizados por um conjunto diverso de atores. Por parte da administração, pode servir para gerir o sistema público da cidade; pela população, para planejar suas viagens; já a sociedade civil poderia fiscalizar a prestação de serviços pelo consórcio de empresas de transportes, que só em 2016 recebeu 95 milhões de reais em subsídios. No entanto, não é o que acontece.

O equipamento do sistema AVL embarcado nos ônibus faz parte de um acordo de comodato – continua pertencendo à Cittati, que recebe um pagamento mensal pela cessão do mesmo para a Transurc. Segundo o gerente de produto da Cittati, Igor Mosseri, ele foi configurado para o sistema da empresa de tecnologia. Mosseri diz que a disponibilização dos dados desse sistema para auditoria externa depende da autorização da Transurc, uma vez que a empresa foi contratada diretamente pela associação. Já a Transurc alega que é uma associação privada, e se nega a comentar seus contratos com outras empresas.

Além do sistema AVL, a contratação da Cittati pela Transurc também inclui a operação do GOOL System – um software de monitoramento de frotas (e motoristas) em tempo real que promete aumentar a eficiência operacional das empresas de ônibus – e o já citado CittaMobi. Ainda que a Emdec não faça parte do contrato, o Núcleo de Monitoramento de Transporte (NUMT), que opera com base no GOOL System, foi montado dentro de sua sede. A operação do núcleo teve início em 2015, quando foi anunciada em conjunto com a implantação do AVL, em um release⁵ que afirma que “seis profissionais da Emdec acompanham a operação e o cumprimento das ordens de serviço pelas 206 linhas municipais”.

Segundo Mosseri, os dois núcleos de monitoramento do transporte público de Campinas – o que está instalado dentro da Transurc e o que está instalado na Emdec – operam versões diferentes do GOOL System: “Quando a Emdec cria um quadro horário, que é como a gente chama uma programação horária, ela vai falar: a linha tem esse tracejado e tem essas viagens. Ela pensa só nas viagens, não tem que pensar a que horas o motorista vai almoçar. A empresa [concessionária] que tem o motorista como funcionário que tem que pensar nisso, em como vai ser a programação”.

A partir das configurações do software, a Cittati – que é uma empresa de tecnologia que se propõe a “aumentar a eficiência e reduzir custos”⁶ da operação das concessionárias de ônibus – estaria impondo, em nome da Transurc, limites e condições de acesso às informações sobre o transporte público. Pelo menos alguns desses limites se aplicam inclusive à Emdec. Segundo Mosseri, para ter acesso a informações de viagens realizadas há mais de seis meses, a Emdec precisa fazer uma

⁵ Campinas lança aplicativo para celular que prevê chegada do ônibus no ponto. Notícia da assessoria de imprensa da prefeitura de Campinas. Disponível em <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=noticias&pub=8937>. Recuperado em 13 de outubro de 2017.

⁶ <http://www.cittati.com.br>.

solicitação para obter a liberação da Cittati. A Cittati, por sua vez, contratou pelo menos outras duas empresas de armazenamento para guardar essas informações – a Amazon, nos Estados Unidos, e a Equinix, na região metropolitana de São Paulo⁷.

Entre o segundo semestre de 2014 e o fim de 2015, 1,2 mil cargos⁸ de cobrador (aproximadamente 75% do total) foram extintos do sistema do transporte público municipal de Campinas. Mesmo com a redução expressiva no número de funcionários na folha de pagamento, em janeiro de 2016 a tarifa subiu de R\$ 3,50 para R\$ 3,80, ainda que o ano tenha registrado um recorde no subsídio público. Desde janeiro de 2017 o valor pago pelo passageiro é de R\$ 4,50. Se a promessa de redução de custos de operação feita pela Cittati chegou a se concretizar, seu impacto não chegou aos cofres públicos nem ao usuário do serviço de transporte municipal.

Em 2015, o órgão público de fiscalização orçamentária Tribunal de Contas do Estado (TCE) anulou a concorrência do transporte público campineiro realizada em 2005, com prazo de vigência de 15 anos. Na tentativa de estabelecer bases mais rigorosas para essa concessão, a Rede Minha Campinas criou a campanha para pressionar o secretário municipal de transportes a incluir na licitação critérios que permitissem o controle social. Uma das reivindicações do grupo é um sistema de dados abertos para monitoramento por GPS, algo que permitisse aos cidadãos saber a localização de todos os ônibus simultaneamente, em tempo real. O co-fundador da Rede, André Bordignon, explica que o objetivo é verificar se os pontos da contratação pública são seguidos. “O ponto é fiscalizar se os 1,2 mil ônibus previstos em contrato estão rodando, considerando que tem mais veículos no horário pico e tudo mais. Não forneceram esses dados alegando problema de segurança”.

A justificativa para negar a abertura dos dados do transporte público de Campinas contrasta com a postura de outras administrações municipais, como a de São Paulo, por exemplo, que possui uma base de dados aberta com informações em tempo real do transporte público. Isso possibilita até mesmo a criação de plataformas digitais de divulgação semelhantes ao próprio CittaMobi.

⁷ A Equinix fica no bairro de Alphaville em Barueri, cidade localizada a 31 quilômetros da capital paulista. Sua economia baseia-se na arrecadação de impostos, em especial o ISS, proveniente da prestação de serviços. Alphaville é um dos maiores centros empresariais do país.

⁸ No Brasil, cobrador de ônibus é uma profissão de baixa remuneração que emprega uma massa de trabalhadores que têm como principal ocupação recolher dos passageiros dos sistemas de transporte público locais o valor da tarifa cobrada pelo serviço. Ver Está na hora de discutirmos o futuro da função de cobrador de ônibus. Outra Cidade, São Paulo, 26 de julho de 2016. Recuperado em 13 de outubro de 2017 de <http://outracidade.uol.com.br/esta-na-hora-de-discutirmos-o-futuro-da-funcao-de-cobrador-de-onibus>.

No release⁹ divulgado sobre a “parceria” da Cittati com o Google firmada em junho de 2017 consta que tanto a Emdec quanto a Transurc são parte da operação, como se formassem um consórcio. A Emdec também foi questionada, sem resposta; e o gerente de produto da Cittati não respondeu à solicitação sobre a contrapartida recebida da Google Transit. “Temos um GPS dentro de cada carro, temos um sistema que engloba todas as regras de negócio daquele lugar que é operado pelas equipes das garagens. Cada garagem tem um sistema 24 horas para garantir que a informação seja constante. Esse nível de informação é muito valioso para o Google”, disse Mosseri.

O formato cedido ao Google pela Cittati, segundo Mosseri, é o GTFS em tempo real¹⁰, uma especificação que define um padrão de troca de informações de transporte. Em um site¹¹ destinado aos seus “parceiros”, a Google Transit dá especificações e instruções com dicas de código e de programação para desenvolvedores formatarem seus dados para fornecer à empresa o que ela chama de “atualizações dinâmicas”. Como o GTFS é, por princípio, um padrão estático, a sua extensão “tempo real”, segundo a Google Transit, foi formulada por “desenvolvedores do transporte público” em conjunto com a empresa estadunidense. Apesar de não exibir a localização dos veículos para os usuários do aplicativo Google Maps, a empresa dirige aos seus potenciais fornecedores de dados o seguinte aviso: “recomendamos que você compartilhe esses dados, já que pretendemos adicionar esse recurso no futuro”. Procurada para falar sobre o assunto, a empresa não quis comentar sobre os termos de seu acordo com a Cittati.

Quando questionado sobre o formato cedido para o Google, Mosseri respondeu que “salvo engano, GTFS é o que a gente faz com o Google, mas não é aberto, é específico para o Google. Hoje ele consome GTFS, só que esse serviço não é aberto para os outros”. No site da Google Transit destinado aos parceiros não há menção a nenhum outro formato possível para fornecimento de informações além do GTFS estático e sua extensão para transferências de dados em tempo real.

⁹ Ver <http://www.cittati.com.br/?p=1656>. Recuperado em 15 de outubro de 2017.

¹⁰ O formato GTFS em tempo real comporta o repasse de informações sobre atualizações de viagem como atrasos e cancelamentos; alertas de serviço em caso de alterações no funcionamento do sistema; e posições dos veículos, incluindo localização e nível de congestionamento. Ao fornecer informações de localização atreladas ao horário de geração desses dados, em tese, seria possível saber se nos horários de pico o número máximo de veículos previstos no contrato de concessão estaria realmente em circulação.

¹¹ Ver https://support.google.com/transitpartners/answer/1335046?hl=pt-BR&ref_topic=1267790_ Recuperado em 15 de outubro de 2017.

Antes do acordo com a Google Transit, a Cittati tinha a vantagem de ser a única habilitada a fornecer uma previsão de chegada aos usuários do transporte público com base nos dados provenientes do sistema AVL (alguns aplicativos usam, por exemplo, a tabela de horários previstos para a realização das viagens). Com a parceria, a empresa divide a vantagem dessa exclusividade para o Google, que realiza um outro tipo de cálculo, a partir das informações de localização dos ônibus em tempo real. Ainda assim, o histórico de viagens e de horários de partida, por exemplo, continua nas mãos da empresa brasileira.

A Google Transit oferece atualmente na plataforma Google Maps um serviço parecido com aquele disponibilizado pelo CittaMobi. A Cittati acaba funcionando como uma atravessadora que entrega as informações para a Google Transit, em um formato que foi reclamado e negado a uma entidade civil local.

Assim como as informações fornecidas à Google Transit são consideradas algo “muito valioso”, a Cittati também é detentora de outros dados importantes. O cálculo da previsão de chegada no aplicativo CittaMobi, por exemplo, é feito mediante a cessão da localização do celular, e a extração dessa informação se dá independente de o usuário embarcar ou não nos ônibus do transporte público.

A atuação de um agente desregulado como a Cittati, mantendo relações opacas com grandes empresas privadas como a Google Transit, a partir de um sistema com dados fechados a respeito de um serviço de transporte público de massa, dá a ela a titularidade sobre a rentável possibilidade de extrair, analisar e repassar dados sensíveis da parte significativa da população que depende desse serviço para se locomover.

Cerca de 224 mil pessoas são transportadas por dia pelo sistema de transporte público de Campinas. Em 2016, a Emdec encomendou ao professor Miguel Juan Bacic, do Núcleo de Economia Social, Regional e Urbana (NESUR) da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) um estudo que apontou três problemas na operação do transporte público da cidade. Um deles é a falta de clareza nos dados gerenciais econômicos das empresas, que não isola a atuação no transporte público do município das demais atividades empresariais das concessionárias – o que poderia ser resolvido com o estabelecimento da constituição de uma sociedade de propósito específico pelas empresas como uma exigência da prefeitura.

Outros dois pontos do estudo dizem respeito especificamente aos fatores que comprometem a submissão do sistema de transporte coletivo a uma auditoria por parte do poder público: a primeira diz respeito ao fato de a bilhetagem também ser operada pela Transurc e a segunda alerta para a necessidade de a Emdec desenvolver um software de gestão que permita acesso em tempo real a todas as informações gerenciais das operações do transporte coletivo realizadas pelas empresas concessionárias.

A recomendação é que os parâmetros do contrato de concessão do transporte público sejam revisados a cada três anos, mas a licitação que substituirá aquela anulada em 2015 pelo TCE ainda não foi concluída.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A lógica econômica que visa maximizar a exploração de bens como veículos e imóveis não têm se limitado à promover o uso “compartilhado” de propriedades privadas em bases individuais como nos casos das plataformas Airbnb e Uber. Nesses casos quem escolhe por uma ou outra opção de transporte ou hospedagem faz um cálculo que se baseia mais em seu conforto e situação econômica pessoal sem poder dimensionar os efeitos coletivos – ainda que eles sejam marcantes desde já na realidade material, seja pelo aumento dos aluguéis para contratos de longo prazo que afeta diretamente a oferta de moradia acessível ou nos riscos envolvidos na operação de empresas de transporte por aplicativo quase integralmente transferidos ao motoristas que se submetem a longas e degradadas jornadas de trabalho ostensivamente controladas pelas mesmas via dispositivos conectados.

Propriedades que já serviam ao uso compartilhado de fato, como os ônibus do sistema transporte coletivo e a conexão wi-fi de acesso aberto, também estão no radar dessa lógica, uma vez que são vistas como uma oportunidade de centralizar as relações informacionais cultivadas por uma parcela significativa da população – as que dependem desses serviços públicos para realizar deslocamentos ou se conectar à rede sem contratar um pacote de dados particular das empresas de telecomunicação. Nesse sentido, o que essas plataformas oferecem não são respostas para os problemas notórios dos ônibus ou das redes de abertas. No caso específico abordado pela investigação jornalística que conduzi a respeito do sistema de GPS dos ônibus do sistema de transporte público de Campinas, o

objetivo declarado da Cittati é a redução das despesas de operação para as concessionárias do transporte público e uma das possibilidades apontadas pelo presidente da empresa, Edson Issao Kuwabara, é justamente “diminuir custos com logística e recursos humanos”. Os mesmos termos da competitividade colocados no mercado pelo Uber e suas declaradas vantagens em relação aos táxis, por exemplo, ou o Airbnb em relação aos hotéis aparecem apropriados no discurso sustentado pela Cittati e apontam para práticas menos regulamentadas na prestação do serviço público – que são desveladas na matéria – e acenam para um futuro de crescente degradação das condições de trabalho de motoristas e cobradores.

A atuação de agentes desregulados e pouco articulados entre si prefigurando um cenário de transformações na operação de um serviço público – que não são banais, visto que sinalizam a extinção da figura do cobrador¹², entre outras coisas –, nesse caso, não emergem de uma solução democrática formulada pela deliberação racional de forças sociais em favor de um bem comum. É preciso também levar em conta que a ação assimétrica e egoísta de atores econômicos em competição se valendo de monitoramento constante de rastros extraídos de dispositivos conectados acumulando uma massa de dados dos usuários de proporção gigantesca tem um potencial ainda pouco explorado em sua total dimensão. Uma pergunta ainda a ser respondida é se o Estado, ao se valer de dispositivos vários – além dos celulares que registram localização, chamadas e mensagens trocadas; leitores biométricos; câmeras de vigilância; dispositivos de monitoramento do corpo como medidores de frequência cardíaca – no exercício da administração de bens e serviços públicos está considerando os riscos aos quais os cidadãos estão sendo submetidos quando expostos a esse potencial ainda inculcado de conhecimento sobre indivíduos, grupos e sociedade.

¹² No site da empresa, o seu presidente escreve que “Ao longo deste período tenho conhecido empresários com visão estratégica que se anteciparam e investiram na qualificação de suas equipes, no redesenho de seus processos de controle de jornada de trabalho, de planejamento de escalas, no controle sistemático da manutenção e da operação através de indicadores de desempenho. Esses mesmos empresários apostam na disseminação do uso intensivo de bilhetes eletrônicos para aumentar a segurança no transporte e diminuir custos com logística e recursos humanos; nossa iniciativa de formar, a partir do CittaMobi, uma grande rede virtual de distribuição e recarga de créditos de bilhete eletrônico do transporte vai ao encontro desse movimento de retirada do dinheiro a bordo do ônibus.” A retirada do dinheiro a bordo, no caso, aponta para a extinção do cobrador de ônibus, que seria rifado da folha de pagamento das empresas. Ver http://www.cittati.com.br/?page_id=858. Recuperado em 15 de outubro de 2017.

REFERÊNCIAS

Zuboff, S. (2015). Big other: Surveillance capitalism and the prospects of an information civilization. *Journal of Information Technology*, n. 30, 75–89.