

**O REFLEXO DO UBER NOS ÔNIBUS URBANOS NA CIDADE
DE SÃO JOSE DOS CAMPOS/SÃO PAULO, BRASIL**

**UBER'S REFLECTIONS ON URBAN BUSES IN SÃO JOSE
DOS CAMPOS CITY/SÃO PAULO, BRASIL**

Elisa Maria Andrade Brisola¹ & Adelson Santos Da Silva²

¹ Mestre e Doutora pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Assistente Social. Professora do Curso de Serviço Social e do Mestrado em Desenvolvimento Humano da Universidade de Taubaté (UNITAU) e Professora do Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Humano do UNIS- MG. Endereço: Rua San Diego, 310, apto. 33 A , Jardim Califórnia, Jacareí, SP, Brasil. CEP 12305-650.
E-mail: elisabrisola@gmail.com

² Mestre em Desenvolvimento Humano pela Universidade de Taubaté (UNITAU). Servidor Público do Fórum de Guaratinguetá. Endereço: Rua Ângelo Luchesi, nº 16, Bairro: Parque São Francisco I, Guaratinguetá, SP, Brasil. CEP: 12.509-160.
E-mail: programadorfwh@gmail.com

Recebido 05 de Julho de 2019, aceito 30 de Junho de 2020

Resumo: O presente artigo é um recorte da dissertação de mestrado intitulada “A Mobilidade Urbana em um município do Vale do Paraíba paulista: reflexos do transporte *Uber*” em fase conclusiva do Mestrado em Desenvolvimento Humano, que teve como um de seus objetivos analisar se o transporte público coletivo por ônibus em São José dos Campos/SP apresentou quedas no número de passageiros como um reflexo da atuação do *Uber* na cidade desde sua implantação em meados de novembro de 2016. No presente artigo analisa-se o reflexo do *Uber* nesse modal de transporte considerando que o município possuía até o momento da implantação do *Uber*, uma grande frota. As análises longitudinais dos dados se basearam nas bilhetagens de passageiros que pagam

as tarifas com dinheiro em espécie diretamente ao cobrador, os demais passageiros e os índices de reajustes de tarifas, dos 383 ônibus urbanos em atividade na cidade, no período compreendido entre janeiro de 2016 a dezembro de 2018. Nos resultados constatou-se tendências de migrações de passageiros dos ônibus para o *Uber* logo após o início de suas atividades na cidade, caracterizando um reflexo. A tendência evidenciada gera preocupação tendo em conta a mobilidade urbana à qual é afetada pela mudança no comportamento dos usuários do transporte coletivo para transporte individual.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Ônibus. Transporte. *Uber*.

Abstract: This article is an excerpt from the master's thesis titled "Urban Mobility in a city in the valley of the Paraíba Paulista: Reflections of Uber Transport" in the conclusive phase of the master's degree in human development, which had as one of its objectives to analyze If public transport by bus in São José dos Campos/SP, presented falls in the number of passengers as a reflection of the performance of Uber in the city since its implantation in mid-november 2016. In this article we analyze the reflection of Uber in this transport modal considering that the city had until the moment of the implementation of Uber, a large fleet. The longitudinal analyses of the data were based on the passenger tickets that pay the fares with cash in kind directly to the collector, the other passengers and the rates of adjustments of tariffs, of the 383 urban buses active in the city, during the period from January 2016 to December 2018. In the results were found trends of bus passenger migrations to Uber shortly after the start of their activities in the city, characterizing a reflection. The trend evidenced raises concern, taking into account the urban mobility that is affected by the change in the behavior of the users of the collective transport for individual transport.

Keywords: Urban mobility. Bus. Transport. *Uber*.

INTRODUÇÃO

A análise histórica dos meios de transporte urbanos aponta que o transporte individual oferecido pelos automóveis, ganhou, ao longo do tempo, a preferência das pessoas, prevalecendo em relação ao transporte público coletivo oferecido por ônibus. Essa mudança por sua vez, influenciou a extinção do transporte por bondes elétricos que atuavam em cidades brasileiras no período compreendido entre 1930 e 1960 (BENEDET, 2015). Evidentemente, esse acesso foi limitado a determinadas classes sociais.

Um estudo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010) constatou que mais da metade da população brasileira vive em regiões urbanas, na busca por moradias, postos de trabalho, saúde e educação. Esse fenômeno por sua vez demanda meios de transportes que dependem da infraestrutura viária, dos serviços prestados, de uma variedade de equipamentos, de veículos e do gerenciamento do trânsito. Essas referências representam a mobilidade urbana que deve garantir que qualquer cidadão vá para o lugar que desejar. Dessa forma, a mobilidade urbana se transforma conforme o crescimento e o desenvolvimento das cidades (PAULA; BARTELT, 2016; BENEDET, 2015).

A constituição de uma cidade é consequência de vários fatores e agentes conjugados no tempo e no espaço, como o Estado e a dinâmica econômica e social. A mobilidade urbana se constitui um dos fatores principais do progresso e da expansão da cidade e, conseqüentemente, das políticas econômicas e habitacionais. Para Duarte, Libardi e Sánchez (2012, p.17), “*Somos pedestres. Estamos motoristas, estamos passageiros*”. A convivência social e como os caminhos são dispostos formam a cidade promovendo diferentes olhares relativos à sua estrutura de acordo com os meios de transportes utilizados por nós. Dessa forma, podemos vir “a *ser* pedestres, a *estar* motoristas ou *estar* passageiros” do serviço de transporte coletivo, estipulando-se uma escala vertical que reflète,

de maneira prioritária, um meio de transporte.

Ao longo do século XX e início do XXI as cidades passaram por densas mudanças como, aumento exponencial da população urbana, do número de transporte individual e do transporte coletivo, ainda que em menor escala, tendo em conta a demanda. Tais mudanças exigiram e ainda estão a exigir respostas dos poderes públicos no intuito de promover a mobilidade urbana.

Assim, no sentido de buscar um sistema mais eficiente, seguro e ágil, durante a última década, cidades americanas fizeram grandes avanços na implantação de vias exclusivas para bicicletas e ônibus, utilizando estratégias de projetos de ruas e sinalização de trânsito com o objetivo de tornar o fluxo de tráfego melhor, ampliar a segurança e dar prioridade ao transporte público: “Os corredores de ônibus melhoram as velocidades dos ônibus, eliminam o atrito que normalmente ocorre quando os ônibus saem das paradas de ônibus e ajudam a aumentar a visibilidade e a “legibilidade” do serviço de ônibus” (SCHALLER, 2018, p.27).

O Brasil por sua vez é considerado o país com a maior extensão de corredores de ônibus, somando mais de 840 quilômetros em cerca de 34 cidades com capacidade de atendimento a mais de 12 milhões de passageiros diariamente.

A cidade de Curitiba é apontada como pioneira na implantação de corredores exclusivos para ônibus desde 1974 contando com extensões superiores a 80 quilômetros. A implantação desses corredores em Belo Horizonte/BH, Brasília, Rio de Janeiro/RJ e os mais diversos projetos em andamento ilustram uma nova era do transporte público coletivo por ônibus (PAULA; BARTELT, 2016).

No município de São José dos Campos, por exemplo, são 14 o número de ruas e avenidas que possuem esses corredores e, segundo a Secretaria de Mobilidade Urbana local, as viagens tiveram um ganho de 30% no tempo total.

O transporte coletivo ganha importância por favorecer a mobilidade urbana

entendida como um direito a cidade, à qual permite a interação entre pessoas e espaços (FLORENTINO; BERTUCCI, 2016, p.1). Evidentemente, o transporte coletivo no contexto das relações capitalistas assume contornos complexos porque são atravessados por interesses empresariais e mercantis. Entretanto, cumpre destacar a premência, sobretudo nas cidades contemporâneas, de se privilegiar o transporte coletivo de forma a contemplar os interesses da maioria, além de minimizar os efeitos da poluição por gases tóxicos no meio ambiente.

Na atualidade, a mobilidade urbana, as interações com os espaços urbanos e as formas de comunicações passam por transformações profundas influenciadas pelo desenvolvimento informacional (CASTELLS, 1999; 2005). As mídias digitais transformam as áreas urbanas, os centros, as periferias, elevam as atividades do transporte público, tornando as cidades cada vez mais complexas: se em outros tempos conforme diz (ASCHER, 2010, p. 20-29), “a cidade foi configurada por forças religiosas e militares ou pela imposição das zonas homogêneas do urbanismo modernista” hoje é “redesenhada pelos eixos de grande e rápida circulação” (TEIXEIRA, 2015, p.1) como reflexo dos modos de vida da contemporaneidade. Nesse cenário, ações direcionadas à mobilidade urbana devem ser discutidas com estratégias vinculadas às tecnologias de informática.

Contemporaneamente as tecnologias móveis, especialmente os smartphones, estão provocando transformações nos espaços urbanos, nas formas de as pessoas se relacionarem e agirem, resultando em novos espaços urbanos (ARAÚJO, 2014; LEMOS 2010).

O *Uber* surgiu em 2009, na cidade de São Francisco nos Estados Unidos, e se expandiu gradativamente. Atualmente o serviço está presente em cerca de 700 cidades em 65 países (UBER, 2019), fato que merece reflexão levando-se em conta os impactos que tal fenômeno pode provocar na vida dos trabalhadores e das cidades.

No Brasil o serviço *UBER* contempla aproximadamente 100 cidades, entre elas São José dos Campos/SP, localizada no Vale do Paraíba Paulista e se constitui em serviço devidamente regulamentado pela Prefeitura Municipal local (UBER, 2019).

Nesse sentido, busca-se compreender em que medida a presença do *Uber* reflete na mobilidade urbana e, sobretudo, se gera reflexos no transporte coletivo por ônibus.

O Desafio da Mobilidade Urbana no Brasil

Para Dutra (2014, p.13), a mobilidade é um “atributo associado às pessoas e aos bens: corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas”. Conforme o processo de urbanização foi se consolidando no decorrer do século XX, os modos e as circunstâncias de locomoção nas cidades também foram se modificando. Em um contexto de grandes transformações sociais, econômicas e demográficas se constituiu um modelo particular de mobilidade urbana.

Nos últimos 20 anos, a temática da mobilidade urbana tem ocupado lugar crescente na discussão política e acadêmica, fazendo surgir questões sobre suas origens, suas diversas dimensões e sobre as soluções para os impasses de transporte urbano nas cidades brasileiras.

A maior parte dos problemas está associada às condições de deslocamentos cada vez piores. Os sérios problemas com transportes têm gerado, ao Brasil, um mal-estar social generalizado que é fruto direto do trânsito caótico e os longos períodos que se passa nele, principalmente nos percursos casa-trabalho-casa, além dos crescentes riscos de acidentes (PAULA; BARTELT, 2016).

Uma parcela dos problemas com transporte enfrentados pelos trabalhadores brasileiros atualmente é fruto do acelerado crescimento das cidades nos últimos 20 anos. Assim, cabe afirmar que o modelo de transporte urbano brasileiro é o resultado do desequilíbrio entre os investimentos em mobilidade urbana de massa e a urbanização descontrolada (CARVALHO, 2016).

A mobilidade urbana é vista como um problema na maioria das cidades brasileiras. A dependência do automóvel por parte de seus habitantes tem causado grandes transtornos no trânsito. Vinculado a esses transtornos, as políticas de crescimento e desenvolvimento urbano vão contra os incentivos aos meios de transportes sustentáveis (caminhar, andar de bicicleta ou fazer uso apenas de transportes públicos). O uso indiscriminado do automóvel nas cidades tem causado congestionamentos, excesso de ruídos e emissões de gases tóxicos (MAGAGNIN; SILVA, 2008).

Nesse sentido, todos os indivíduos, sobretudo aqueles que dependem do transporte público, os pedestres, os proprietários de carros e os ciclistas enfrentam o dia a dia dessa desorganização urbanística em prol do transporte individual por carro, o que resulta, na maioria das vezes, na constante “*imobilidade urbana*”. O reconhecimento de tal contexto é comum as pessoas, porém o que chama atenção é que mesmo vivendo o caos, nada muda no paradigma (PAULA; BARTELT, 2016, grifos nossos).

A Era da Informação

A era da informação caracteriza-se por uma enorme transformação na organização da economia e da sociedade. Trata-se de fenômeno mundial com enorme poder de transformações das atividades econômicas e sociais. A dita sociedade da informação, em diversos países, vem sendo constituída sob diferentes condições e projetos de desenvolvimento de acordo com estratégias e contextos.

Sociedade da Informação é um conceito que surge ao final do século XX e se encontra em constante mudança. Vem provocando transformações na sociedade contemporânea que tem como principais responsáveis as novas tecnologias de informática e de telecomunicações. Essa nova forma de organização da sociedade que faz uso da informação para geração de conhecimento é primordial para produzir riqueza e favorecer a qualidade de vida e o bem-estar dos cidadãos (CASTELLS, 1999).

Ela é fruto de acontecimentos de importância histórica, cujo início se deu por volta do final do século XX causando uma transformação no cenário da humanidade. A sociedade vive em um momento histórico que se caracteriza como a era da informação, na qual se defronta com a possibilidade de interação com novos aparatos tecnológicos, que estabelecem novas formas de comunicação entre as pessoas e das pessoas com coisas. Vive-se, conforme argumentam CASTELL; CARDOSO (2005, p.227) “uma revolução, que tem como elemento central a tecnologia da informação e da comunicação”.

Conversar através do telefone fixo ou celular, assistir televisão, controlar uma conta bancária pelo terminal ou pela internet, fazer compras, interagir com vídeos, fotos e mensagens com outros indivíduos em quase todas as partes do mundo, ficar atento às últimas notícias, são atividades comuns no dia a dia no Brasil e no mundo. As adaptações a essas novidades ocorreram de forma rápida e sem muitos questionamentos e compreensões claras. Segundo Takarashi (2000, p.3), passamos “a viver na Sociedade da Informação, uma nova era em que a informação flui a velocidades e em quantidades há apenas poucos anos inimagináveis, assumindo valores sociais e econômicos fundamentais”.

A sociedade da informação se destaca pelo compartilhamento de dados e pelo baixo custo do acesso a informação, no qual tudo é executado com grande velocidade (SILVA, 2007). Nesse sentido, as novidades das Tecnologias da Informação (TIC) deixaram de ser simples ferramentas no sentido técnico

tradicional, mas acervos de propriedades ativas. São algo tecnologicamente diferente e novo. As tecnologias ditas como tradicionais auxiliavam para ampliar o alcance dos sentidos (perna, audição, movimento etc.). Já as tecnologias novas amplificam a capacidade cognitiva do indivíduo (sua mente/cérebro) e permitem mixagens cognitivas complexas e cooperativas. Uma enorme quantidade de informação está disponível nas redes e na Internet. Uma grande quantidade de agentes cognitivos humanos pode conectar-se em um mesmo processo de produção de conhecimentos (ASSMANN, 2000).

As TIC's também promovem transformações nos meios urbanos, onde os indivíduos que constituem a sociedade vivem, deslocando-se e interagindo-se constantemente fazendo com que esses espaços, denominado cidades, enfrentem mudanças significativas quando o assunto é tempo e espaço.

O crescimento da velocidade de circulação e o aumento nos fluxos de pessoas, capitais e mercadorias contribuem para que essas cidades se encaixem de uma forma mais adequada no chamado ciberespaço que segundo Levy (1999, p.16) consiste no “novo meio de comunicação que surge da interconexão mundial dos computadores”. Várias redes são colocadas nesses espaços urbanos dando andamento em um processo de transformação da natureza sem fim. Surge, então, um novo cenário em meio a sociedade, das redes telemáticas, da cibercultura e pós-industrial. Cidade na cibercultura, refere-se às alterações provocadas pelas TIC's em âmbito urbano (MORAES, 2012). Todo esse processo de digitalização das cidades pertence a um extenso período de transformação urbana.

A cidade se constitui como um mecanismo no qual transportes, comunicações e interações ocorrem o tempo todo. Esse fenômeno é histórico, porém se torna mais intenso após 1970 quando a informática e as novas tecnologias se encontram, provocando um processo de transformação nas clássicas estruturas urbanas, sob influências da TIC's.

As empresas de transporte por aplicativo, utilizam-se das redes para se integrarem a atual sociedade em rede, pois ao solicitar um serviço pelo aplicativo, as informações, através das redes de internet, chegam até um motorista disponível que para atender ao chamado faz uso da rede de estradas, porém as redes de internet não atingem a todos, dando sustentação ao que Castells (1999; 2005) chama de exclusão digital.

A informação e o conhecimento transformaram-se em mais um produto do mercado globalizado. Pois esse “novo patamar tecnológico da acumulação capitalista está trazendo implicações para os padrões de emprego, contribuindo decisivamente para o alto grau de obsolescência dos empregos na indústria, e de forma mais aguda para o setor de serviços”. E com isso surgem “novos atores sociais, novas relações de trabalho, novas profissões” (CASTELLS, 1999, p.228).

Empresa *UBER*

A empresa *Uber* nasceu de uma necessidade. A ideia surgiu em 2008 em Paris na França, quando dois amigos, *Travis Kalanick* e *Garrett Camp*, ao saírem de uma conferência, precisaram de um meio de transporte e tiveram muita dificuldade para conseguir. Isolados e com frio, pois era uma noite de nevasca, imaginaram a seguinte situação: seria possível, por meio de um simples toque em nosso telefone celular, um carro com motorista particular, atender a nossa necessidade de deslocamento? A dupla então retornou a São Francisco, nos Estados Unidos onde viviam, até que em março de 2009 colocaram a ideia em prática fundando a empresa *UberCap*, nome fantasia inicial, que posteriormente passou a se chamar *Uber*. O que outrora parecia apenas uma brincadeira de amigos se transformou no “fenômeno *Uber*” como se conhece hoje (UBER, 2019, grifos nossos).

O aplicativo de transporte desenvolvido pela empresa que conecta motoristas parceiros a usuários cadastrados foi disponibilizado para uso geral em julho de 2010 primeiramente para *iOS* (Sistema *Apple*) e posteriormente para as plataformas *Android* (Sistema *Google*). De início, foram oferecidos apenas carros de luxo como *Cadillac* e *Mercedes-Benz* em formato *Sedan*. O desafio inicial foi o de conseguir fazer com que motoristas se tornassem parceiros da empresa *Uber* e, nessa questão, os brasileiros foram os que mais contribuíram. Mesmo sem dados estatísticos, em São Francisco o número de motoristas brasileiros é considerável e foram eles os primeiros a acreditarem na empresa (BINENBOJM, 2016; UBER, 2019).

No Brasil, o *Uber* começou a atuar em 15 de maio de 2014 no Rio de Janeiro/RJ, dias antes do evento mundial de futebol (copa do mundo) que teve início em 12 de junho de 2014. No mesmo ano, no final de junho, o serviço instalou-se em São Paulo/SP e em setembro em Belo Horizonte/MG. Em 2015, o *Uber* enfrentou diversas batalhas na justiça entre proibições e permissões, mas ao final com decisões favoráveis ao *Uber*. Em janeiro de 2016 o serviço chegou a Campinas/SP, primeira cidade do interior do estado e São Paulo a receber o serviço no Brasil, e em novembro do mesmo ano começou a atuar em São José dos Campos/SP no Vale do Paraíba Paulista (UBER, 2019).

O *Uber*, assim como outras empresas que oferecem serviços semelhantes, vem afirmando que seu objetivo é transformar os meios de transporte por automóvel algo obsoleto. Sua visão de provocar uma transformação nos sistemas de transportes envolve viagens compartilhadas como forma de substituir grande parte ou até todas as viagens pessoais feitas por veículos automotivos. Eles acreditam que o sistema de transporte será mais eficiente e com os futuros carros autônomos, seguros (SCHALLER, 2018).

O *Uber* possui diferentes categorias de serviços dependendo do país, da cidade ou da região em que atua. A (tabela 1) a seguir ilustra, quais são esses

serviços descrevendo-os, indicando a disponibilidade em outros países, no Brasil e em São José dos Campos/SP.

Quadro 1: serviços do Uber no mundo, no Brasil e em SJC/SP

Categoria	Descrição	Outros Países	Brasil	SJC/ SP
<i>UberSUV/ BLACK BAG</i>	Carros com mais lugares e conforto, do tipo <i>SUV</i>	X	X	
<i>UberLUX</i>	Carros de luxo para uma viagem com classe	X		
<i>UberPOP</i>	Carros compactos com preços melhores que a categoria <i>UberX</i>	X		
<i>Uber RUSH</i>	Serviço de entrega de mercadorias por bicicleta	X		
<i>Uber BUS</i>	Serviço de micro-ônibus por aplicativo visto como uma expansão do <i>Uber POOL/JUNTOS</i> , que comporta até 20 passageiros por carro. Em teste no Egito desde setembro de 2018 no Cairo e em Gizé.	X		
<i>UberX</i>	Carros compactos, com ar-condicionado e quatro portas. O preço é competitivo e uma opção ideal para locomover-se no dia a dia.	X	X	X
<i>Uber POOL/ JUNTOS</i>	Disponível em São Paulo e Rio de Janeiro, este serviço permite que você viaje em grupo, com usuários que estão em um trajeto parecido com o seu, acomodando mais pessoas em menos carros. O preço por usuário é melhor que o <i>UberX</i> , podendo gerar um tempo de deslocamento maior devido a adequações na rota	X	X	
<i>UberSELECT</i>	Carros mais confortáveis e espaçosos por um preço, em média, até 20% superior ao do <i>UberX</i>	X	X	X

<i>UberBLACK</i>	Carros do tipo <i>sedan</i> , como <i>Toyota Corolla, Ford Fusion, Volkswagen Jetta</i> e outros todos com bancos de couro e ar-condicionado	X	X	
<i>UberBAG</i>	Carros das modalidades <i>UberX</i> e <i>UberSELECT</i> com foco no porta malas	X		
<i>UberEATS</i>	Serviço que permite ao usuário solicitar refeições dos restaurantes mais renomados da cidade esteja onde estiver. Disponível, em fase inicial, apenas em São Paulo.	X	X	

Fonte: Portal da Uber (2019), elaborado pelos autores

MÉTODO

A presente pesquisa de abordagem qualitativa tendo em vista a análise de fatores relacionados ao reflexo que o serviço de transporte *Uber* pode ter trazido para o transporte público coletivo por ônibus em São José dos Campos/SP, após sua implantação. A cidade possui uma população estimada em 703.219 (IBGE, 2017), 435.309 veículos registrados sendo 300.781 do tipo automóveis e 383 ônibus urbanos conforme o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2019).

No sentido de atingir os objetivos foi utilizada a pesquisa documental que, segundo Gil (2002), possui diversas fontes que podem ser tanto documentos de primeira mão, sem um tratamento analítico (normalmente é encontrados em instituições privadas e órgãos públicos como sindicatos, prefeituras, museus, etc. podendo ser regulamentos, diários, boletins, etc.), bem como documentos de segunda mão (já passaram por análises como tabelas, relatórios de pesquisa, estatísticas, etc.). A pesquisa documental mostra muitas vantagens pelo fato de informação encontrada nos documentos ser fartas, estáveis, ter um custo bastante baixo e não necessitar de contato com pessoas.

Os dados documentais foram obtidos na Secretaria de Mobilidade Urbana de São José dos Campos/SP, via internet e por *e-mail*. Outros dados documentais também foram obtidos nos portais do IBGE, DENATRAN e Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), via internet.

Os dados obtidos através da pesquisa documental foram tratados e articulados pelo Pesquisador via planilha *EXCEL*, de forma quantitativa. Após organização dos dados, foram utilizados os gráficos de colunas vertical longitudinais, que teve por objetivo proporcionar uma melhor análise dos dados dispostos nessas colunas, de forma organizada. Ao final foram ilustradas tendências sobre determinado fenômeno em um tempo histórico, que possibilitou contextualizar os resultados.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

O serviço de transporte coletivo é um grupo de operações estruturadas através do poder público e posta à disposição da população em geral para proporcionar facilidades no deslocamento pessoal, a inclusão social, o desenvolvimento socioeconômico e o desenvolvimento humano além do uso racional do solo. O ônibus é apontado como o modal de transporte coletivo mais comum no mundo possuindo uma capacidade de transporte entre 22 e 45 passageiros sentados e uma quantidade semelhante em pé (BRUDEKI, 2007).

O transporte público coletivo de passageiros em São José dos Campos/SP é oferecido por ônibus, já que o município não dispõe de trens ou metrô, distribuídos por três empresas independentes, são elas: Viação *Sans Peña*, com um total de 33 linhas, CS Brasil, com um total de 33 linhas e Expresso Maringá, com um total de 37 linhas, totalizando 103 linhas ativas, com uma frota de 383 veículos (REDONDO et. al., 2014). Em meados de novembro de 2016, os ônibus

passaram a enfrentar concorrência com o *Uber* que, até dezembro de 2017 já contava com 4.000 carros atuando na cidade, segundo informações obtidas no portal da prefeitura municipal local (SMU, 2019). Outros modais de transporte não foram cobertos por esse artigo.

Nos (gráficos 1 e 2) a seguir, são ilustrados os totais de bilhetagens das catracas das três empresas de ônibus juntas, de modo longitudinal, de janeiro de 2016 a dezembro de 2018. Os números de bilhetagens de cada mês são referentes aos registros de pagamentos efetuados com dinheiro em espécie diretamente ao cobrador, como ilustrados no (gráfico 1), e as bilhetagens referentes aos usuários isentos (idosos maiores de 60 anos, portadores de necessidades especiais e funcionários das empresas de transporte coletivo), estudantes que usam cartão eletrônico com custo de meia passagem, vale transporte (fornecidos por empresas aos trabalhadores) e integração (passageiros que trocam de ônibus em um período de até 2 horas), como ilustrados no (gráfico 2).

Com esses dados, o objetivo é foi fazer análises comparativas através de um período histórico, para verificar se ocorreram comportamentos diferenciados nos números de bilhetagens, após o início das operações do *Uber* na cidade, em novembro de 2016 (SMU, 2019).

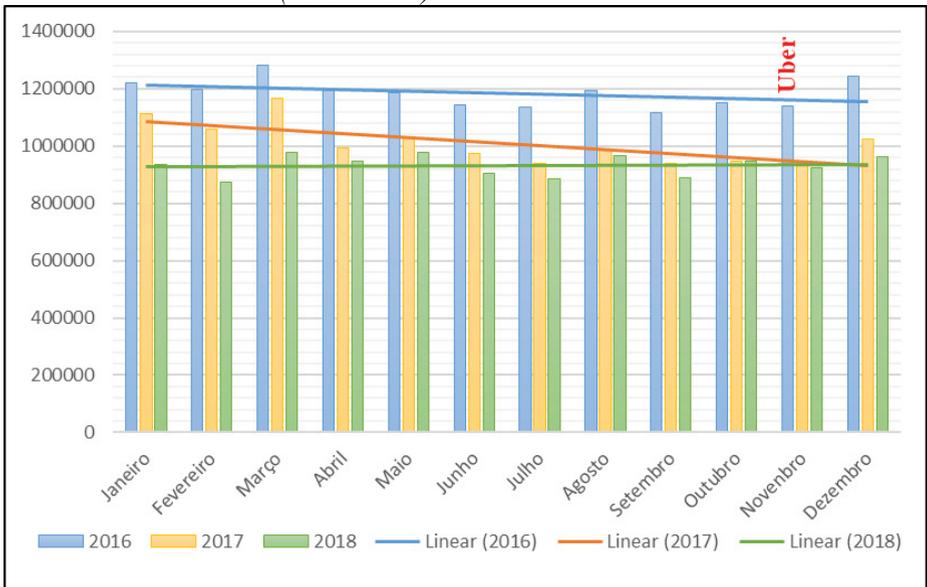
Diante dos dados expostos no (gráfico 1), é possível perceber durante o ano de 2016, uma variação entre perdas e ganhos dependendo do mês e da demanda que, no geral, demonstram uma leve inclinação de perdas conforme demonstrado pela linha de tendência azul. Tais demandas variam dependendo do mês (férias escolares retorno as aulas, épocas festivas, e outros).

Em 2017, de início já é possível constatar perdas em relação ao mesmo período do ano anterior na ordem de 110.071 bilhetagens. Mês a mês, se observa quedas constantes e gradativas até dezembro, chegando ao patamar

de 219.050 bilhetagens. Uma perda de (108.979) 99% superior, fenômeno que pode ser comprovado visualmente através da linha de tendência laranja. Esse fenômeno de perdas constante e gradativas ocorre durante todo ano 2017, período imediatamente após o início das atividades do *Uber* na cidade ocorrida em novembro de 2016. O ano 2018 começa com perdas na ordem de 176.477 bilhetagens em relação ao mesmo período de 2017, mas mantendo uma movimentação estável durante todo ano conforme mostra a linha de tendência verde.

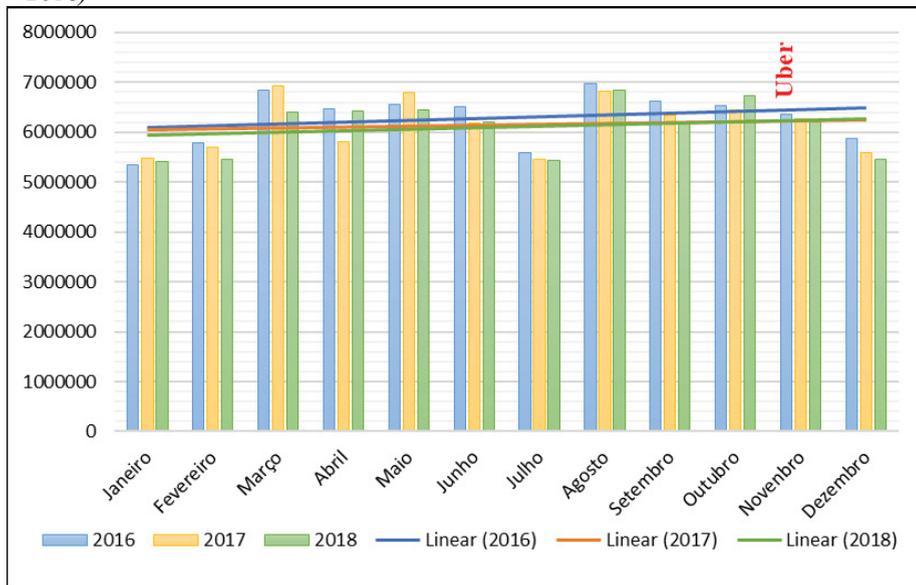
O fenômeno de perdas de bilhetagens, no transporte público coletivo por ônibus, percebido no (gráfico 1) que se destaca de janeiro a dezembro de 2017, possui boas possibilidades de ser um reflexo do *Uber*; uma vez que tal fenômeno se manifesta imediatamente após o início de seus serviços na cidade.

Gráfico 1: bilhetagens de passageiros que pagam ônibus com dinheiro em espécie diretamente ao cobrador (2016 – 2018)



Fonte: SMU (2019), elaborado pelo Pesquisador

Gráfico 2: bilhetagens dos demais passageiros que utilizam os ônibus urbanos (2016 – 2018)



Fonte: SMU (2019), elaborado pelo Pesquisador

No (gráfico 2), que representa a movimentação de bilhetagens da maior parte dos usuários, como estudantes, grande parte dos trabalhadores, idosos, pessoas com necessidades especiais, entre outros, é demonstrado um comportamento diferenciado em relação ao visto no (gráfico 1). Os anos de 2016, 2017 e 2018 seguem num ritmo equilibrado quando comparados um ao outro apresentando crescimento constante nos números de bilhetagens conforme sinalizam as linhas de tendências. Também se destacam, entre os gráficos, os meses de janeiro, fevereiro, junho e dezembro, grandes diferenças de demandas, uma vez que representam períodos de férias escolares.

Os (gráficos 1 e 2), quando comparados traz a lume um possível grupo de usuários dos ônibus que migrou para o *Uber*, tratando-se de pessoas com possibilidades de pagarem pelas tarifas com dinheiro em espécie, sinalizando que

essa nova modalidade de transporte é direcionada para um público específico, contradizendo o que o próprio *Uber* declara em seu portal quando afirma que sua forma inovadora de fazer mobilidade é para todos.

O sistema de bilhetagem eletrônica foi criado com o objetivo de tornar a estrutura tarifária mais flexível; minimizar a fuga de receitas; propiciar o controle geral dos usuários do transporte coletivo, pagantes e não pagantes, através de bilhetes (passagens) por catracas, menos para usuários com impossibilidade física que são isentos de tarifas por lei; propiciar maior segurança, na compra antecipada de bilhetes com descontos; possibilitar programação dos serviços e coleta de dados que apoie o planejamento do sistema de transporte coletivo; possibilitar a transparência das informações por parte das operadoras de serviços; produzir indicadores do transporte público coletivo para os gestores do sistema; entre outros (ASSUNÇÃO, 2012).

O dialogo relativo ao transporte público coletivo por ônibus é essencial para a população em geral e para economia das cidades em função de sua representatividade. No Brasil, esse modal de transporte representa 25% dos deslocamentos realizados levando em conta os ônibus metropolitanos e municipais, somando mais de 15 bilhões de viagens efetuadas por ano conforme dados da Agência Nacional de Transportes Públicos (ANTP 2018). Nesse vasto cenário de usabilidade a questão tarifária do setor se faz relevante, uma vez que sua incidência cai diretamente no orçamento de grande parte da população brasileira (JOTZ, 2017). Esses sistemas de transporte público coletivo enfrentam regulamentações do poder público que administra os preceitos operacionais e econômicos essenciais para seu funcionamento normal (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

De uma forma diferente dos outros setores, no entanto, “a tarifa é definida a partir de uma “política tarifária”, que possui diretrizes estabelecidas no mesmo

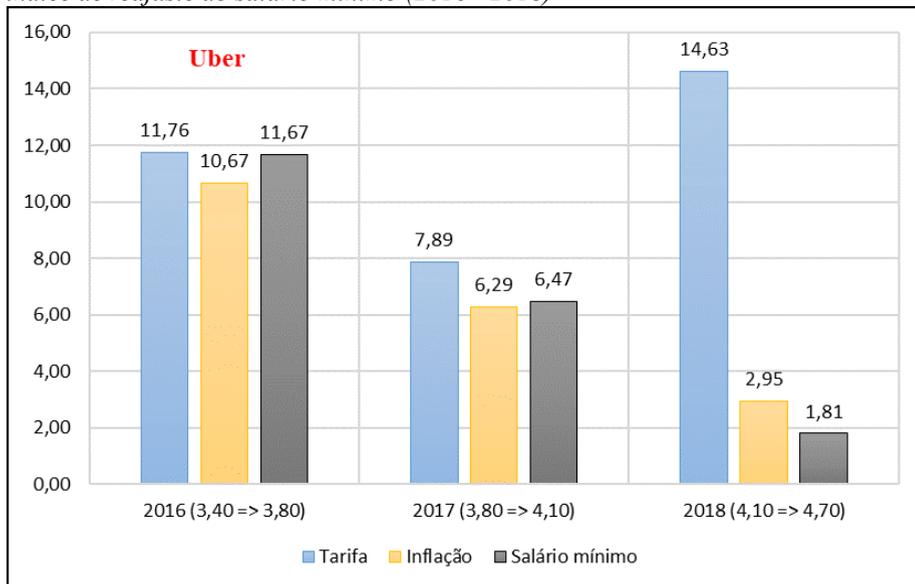
documento, no qual se estimula uma melhor eficiência dos serviços, integrações tarifárias, e modicidade no valor da tarifa” (JOTZ, 2017, p.2). Dessa maneira, o valor da tarifa do transporte coletivo urbano, não são estabelecidos baseados na demanda e na oferta, e, sim, por influências políticas advindas de diferentes atores do meio social.

Segundo Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011), os valores das tarifas dos ônibus urbanos foram reajustados próximo de 65% além da inflação divulgada pelo Índice Nacional de Preço ao Consumidor (INPC) desde a implantação do plano real em 1º de julho 1994. A elevação de tarifa causa queda na demanda que consequentemente causa mais reajustes nas tarifas, um fenômeno que pode estar ocorrendo em São José dos Campos/SP, sustentado pela *Uber*.

Pesquisas que vem sendo realizadas em algumas cidades dos Estados Unidos vêm associando as diminuições de passageiros nos metrô e nos ônibus urbanos, aos aplicativos de transporte como *Uber* e *Lyft* (SCHALLER, 2018). No Brasil, em algumas cidades, com destaque para São Paulo/SP, empresas de ônibus urbanos estão se reunindo para pressionar as autoridades municipais no sentido de tomarem alguma providência para que resolva o problema de perda de passageiros para o *Uber*. A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), já emitiu nota onde diz que a categoria está sendo vítima de concorrência desleal, pois segundo a entidade, os preços praticados pelo *Uber*, na curta distância, chegam a ser semelhantes aos preços cobrados pelos ônibus, provocando mudanças na preferência dos passageiros (NTU, 2018).

O (gráfico 3) ilustra a evolução dos índices de reajustes aplicados às tarifas do transporte público coletivo de passageiros por ônibus praticados pelas três empresas que prestam serviço em São José dos Campos/SP, de 2016 a 2018.

Gráfico 3: índice de reajuste das tarifas dos ônibus em SJC/SP, índice de inflação e índice de reajuste do salário mínimo (2016 - 2018)



Fonte: SMU (2019); IBGE (2018), CAGED (2019), elaborado pelo Pesquisador

Em 2016 o índice de reajuste de 11,76% mostrou equilíbrio em relação à inflação e salário mínimo. Em 2017 o índice de reajuste, embora discretamente maior que os outros índices, ainda demonstra equilíbrio. Já em 2018 o índice de reajuste dá um salto extremamente alto em relação à inflação e o salário mínimo dando sustentação ao reflexo de grande perda de bilhetagens em 2017 como demonstrado no (Gráfico 1) reforçando a tendência de reflexos da atuação do *Uber* na mobilidade urbana da cidade. Esse fenômeno fez com que o prefeito da cidade deixasse os preços das tarifas sem esse reajuste para os passageiros pagantes e autorizasse o reajuste apenas para as empresas que fornecem vale transporte a seus colaboradores.

As pesquisas, *Transportation: The Adoption, Utilization, and Impacts of Ride-Hailing in the United States* (CLEWLOW; MISHRA, 2017, p.24) e *The*

New Automobility: Lyft, Uber and The Future of American Cities (SCHALLER, 2018), realizadas nos Estados Unidos, associaram as quedas de passageiros nos Ônibus urbanos (-6%) e nos trens de pequeno porte (-3%), aos aplicativos de transporte como *Uber* e *Lyft*.

No Brasil, em algumas cidades, com destaque para São Paulo/SP, empresas de ônibus urbanos estão se reunindo para pressionar as autoridades municipais no sentido de tomarem providências em relação à perda de passageiros para o *Uber* e outros aplicativos de transportes semelhantes como 99, *Cabify*, etc. A NTU, já emitiu nota afirmando que a categoria está sendo vítima de concorrência desleal, mesmo discurso apresentado por taxistas, pois segundo a Associação, os preços praticados por esses aplicativos de transporte, na curta distância, chegam a ser semelhantes aos preços da tarifa dos ônibus, provocando mudanças na preferência dos passageiros (NTU, 2018).

O aumento nos preços das tarifas é outro fator determinante podendo refletir em perdas de bilhetagens que, conseqüentemente, causam ainda mais reajustes (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

O transporte público coletivo de passageiros por ônibus no Brasil atende as classes trabalhadoras, o que torna o valor das tarifas praticado pelo serviço extremamente importante no planejamento de políticas públicas de inclusão social e, também, no gerenciamento da mobilidade urbana. Vale dizer que com os reajustes sistemáticos e reais nas tarifas que vem ocorrendo todos os anos e sempre acima da inflação, como revelado no (gráfico 3), podem colocar o transporte público coletivo em São José dos Campos/SP em crise de demanda fazendo com que o sistema entre em colapso, fato gerador de preocupações para gestores privados e públicos no sentido de adequarem os planos de reajustes (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse artigo teve como objetivo avaliar se, após o início das atividades do *Uber* na cidade de São José dos Campos/SP, houve reflexo no tradicional serviço de transporte público coletivo por ônibus, entendendo-o como aquele que melhor atende às necessidades das classes trabalhadoras.

O estudo mostrou que o tradicional modal de transporte público coletivo por ônibus, que historicamente atendeu a maior parte da população de menor renda, em São José dos Campos/SP, vem enfrentando perdas gradativas nos números de bilhetagens após novembro de 2016, início das atividades do *Uber* na cidade, pois durante todo ano de 2017 houve quedas de bilhetagens referentes a passageiros que pagam as tarifas com dinheiro em espécie. O mesmo fenômeno tem se manifestado em outras localidades onde o *Uber* atua, de acordo com estudos recentes concluídos nos Estados Unidos.

No Brasil, as empresas de transporte público por ônibus têm reclamado perdas de até 5% dos passageiros em algumas cidades e estão se unindo e reivindicando providências para as gestões municipais, segundo afirma a NTU. Os fatos ilustram uma tendência de migrações de passageiros dos ônibus para *Uber* caracterizando um reflexo.

Em seu portal na internet, a empresa *Uber* diz acreditar que os desafios da mobilidade urbana, em cidades do interior e até mesmo em capitais, podem ser enfrentados oferecendo cada vez mais opções alternativas de mobilidade às pessoas, porém, de acordo com esse artigo, o serviço está minorando passageiros de ônibus, reflexo que vem provocando prejuízos aos mesmos e aumentos elevados nas tarifas.

Há no contexto contemporâneo a crença de que o *Uber* cria oportunidades para que motoristas atuem nesse serviço ainda que na informalidade, por outro

lado, destaca-se o caráter elitista dessa alternativa visto que há exigência de veículo do tipo automóvel de boa qualidade e habilitação profissional.

A questão que cabe reflexão no caso da implementação do *Uber* refere-se a aspectos do próprio sentido do conceito de mobilidade urbana, quer dizer, o direito a cidade, a interação entre pessoas e o espaço. Outra dimensão que merece reflexão se refere ao aumento de transporte individual promovendo mais trânsito e poluição ambiental. Por fim, e não menos importante é a constatação que o *Uber* amplia o trabalho informal, desprotegido.

Nesse sentido, entende-se que estudos relacionados ao *Uber* não podem prescindir de análises de totalidade acerca dos processos imbricados na sociedade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. Disponível em: <http://www.antp.org.br/>. Acesso em: 3 jun. 2018.
- ASCHER, F. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Editora Romano Guerra, 2010.
- ARAÚJO, P. A. A. **Análise da Mobilidade Urbana Através de Dados da Rede de Telefonia Móvel Celular. Dissertação**. Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2014. p.108. Disponível em: <http://tede.biblioteca.ufpb.br:8080/handle/tede/6115>. Acesso em: 10 mai. 2018.
- ASSMANN, H. **A Metamorfose do Aprender na Sociedade da Informação. Artigo. Ciência da Informação**. Artigo. Brasília, v. 29, n. 2, p. 07-15, Ago. 2000. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0100-19652000000200002&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 14 mai. 2017.
- ASSUNÇÃO, M. A. **Indicadores de Mobilidade Urbana Sustentável para a Cidade**

- de Uberlândia, MG.** Dissertação. Universidade Federal de Uberlândia/MG. 2012. Acesso em: 15 mai. 2017.
- BENEDET, R. **O Desafio da Mobilidade Urbana. Brasília, Centro de Documentação e Informação.** Edições Câmara, 2015.
- BINENBOJM, G. **Novas Tecnologias e Mutações Regulatórias nos Transportes Públicos Municipais de Passageiros: Um Estudo a partir do Caso Uber.** Artigo. Revista de direito da cidade, v. 08, n. 4. ISSN 2317-7721 p. 1690- 1706, 2016. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/26051/19157>. Acesso em: 21 jun. 2017.
- BRUDEKI, N. M. **Gestão de Serviços Públicos Municipais.** Curitiba/PR. Editora IBPEX, 2007.
- CAGED. **Ministério do Trabalho,** 2019. Disponível em: pdet.mte.gov.br. Acesso em: 5 mai. 2019.
- CARVALHO, C. H. R. **Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil.** Brasília, IPEA, 2016.
- CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede. São Paulo,** ed. Paz e Terra, 1999.
- CASTELLS, M.; CARDOSO G. **A Sociedade em Rede: Do Conhecimento à Ação Política.** Centro cultural de Belém, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 2005.
- CLEWLOW, R. R.; MISHRA, G. S.. **Disruptive Transportation: The Adoption, Utilization, and Impacts of Ride-Hailing in the United States.** University of California, Davis, Institute of Transportation Studies, Davis, CA, Research Report UCD-ITS-RR-17-07, 2017. Disponível em: http://usa.streetsblog.org/wp-content/uploads/sites/5/2017/10/2017_UCD-ITS-RR-17-07.pdf. Acesso em: 15 mai. 2019.
- DENATRAN. **Departamento Nacional de Trânsito.** 2019. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/index.php/estatistica/610-frota-2017>. Acesso em: 25 mai. 2019.
- DUARTE, F.; LIBARDI, R.; SÁNCHEZ, K. **Introdução a Mobilidade Urbana.** 3ed. 108p, ed. Juruá, Curitiba, 2012.

DUTRA, O. O. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. MINISTÉRIO DAS CIDADES, Brasília, 2004.

FLORENTINO, R.; BERTUCCI, J. **Os caminhos dos ciclistas em Brasília/DF**. In: **Mobilidade por Bicicleta no Brasil**. Proureb, UFRJ. p. 51-75. RJ, 2016.

GIL, A. C. **Como Elaborar Projeto de Pesquisa**. 4ed., Ed. Atlas S.A., São Paulo, 2002.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. 2010, 2017, 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-jose-dos-campos/panorama>. Acesso em: 25 mai. 2018.

JOTZ, M. B. **Análise dos Modelos de Reajuste Tarifário no Transporte Público por Ônibus em Cidades Brasileiras**. Artigo. Universidade Federal do Rio Grande do Sul/RS. UFRGS. 2017.

LEMOS, André. **Celulares, Funções Pós-Midiáticas, Cidade e Mobilidade**. Artigo. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v.2, n.2, p.155-166, 2010. Disponível em: <http://www.filosofiacienciarte.org/attachments/article/826/AR34-Andre'Lemos%20celulares-urbe-4469.pdf>. Aceso em: 4 jun. 2018.

LEVY, P. **Cyberculture**. 1ed., Editora 34 Ltda, São Paulo, 1999.

MAGAGNIN, R. C.; SILVA, A. N. R. **A Percepção do Especialista Sobre o Tema Mobilidade Urbana**. Artigo, v.16, n.1, p.25-35, junho 2008. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/13>. Acesso em: 13 jun. 2017.

MORAES, F. D. **A “Cidade Digital” de Porto Alegre (RS): Um Estudo sobre Espaço Urbano e Tecnologias de Informação e Comunicação a Partir da Apropriação do Estado e de Grupos (Ciber) Ativistas**. Dissertação. Instituto de Geociências. Porto Alegre/RS, 2012. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10183/56229>. Acesso em: 15 abr. 2018.

NTU. **Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos**. 2018. Disponível

- em: www.ntu.org.br. Acesso em: 1 dez. 2018.
- PAULA, M.; BARTELT, D. D. **Mobilidade Urbana no Brasil: Desafios e Alternativas**. Fundação Heinrich Boll. Rio de Janeiro. 2016.
- REDONDO, D. et al. **Atlas da Pesquisa Origem e Destino: Panorama da Mobilidade em São José dos Campos**. Editora Cubo. São Carlos. 2014.
- SCHALLER, B. **The New Automobility: Lyft, Uber and the Future of American Cities**. Artigo. Schaller Consulting. Nova Iorque. EUA. 2018.
- SILVA, A. M. C. F. F. **Sociedade da Informação**. Artigo, p.24, Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, 2007.
- SMU. **Secretaria de Mobilidade Urbana do município de São José dos Campos/ SP**. 2019. Disponível em: <http://www.sjc.sp.gov.br/secretarias/mobilidade-urbana/>. Acesso em: 25 abr. 2019.
- TAKARASHI, T. **Sociedade da Informação no Brasil**. Livro Verde. Brasília/DF, 2000.
- TEIXEIRA, L.M A. et al. Transporte e periferia: um estudo de caso no “Fundão” da M’Boi Mirim. Disponível em https://www.researchgate.net/publication/315444890_Transporte_e_periferia_um_estudo_de_caso_no_Fundao_da_M'Boi_Mirim. 2015.
- UBER. **Uber do Brasil Tecnologia Ltda**. 2019. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-R/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 14 mai. 2019.
- VASCONCELLOS, E. A.; CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M., **Transporte e Mobilidade Urbana**, CEPAL, IPEA. 2011.