



ALTERNATIVAS A CRISE DA MOBILIDADE URBANA EM REGIÕES PERIFÉRICAS SEGREGADAS. O caso da JAUBRA na Brasilândia - São Paulo - Brasil

Autores:

Dayana Brainer da Silva Furtado - UNINOVE - dayanabrainer@gmail.com

Jane da Cunha Calado - UNINOVE - janeccalado@gmail.com

Cristiano Capellani Quaresma - UNINOVE - quaresmacc@uni9.pro.br

Resumo:

A crise da mobilidade em São Paulo prejudica principalmente a população de menor renda, usuária do transporte coletivo. Os problemas de transporte e mobilidade que afetam áreas periféricas, implicam no aprofundamento das desigualdades sociais e prejudicam o desenvolvimento socioeconômico dessas regiões. Iniciativas que se utilizam de Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC's), como as Operadoras de Tecnologias de Transporte (OTTC's), podem se tornar limitadoras e excludentes, pois vão contra as especificidades locais e as desigualdades sociais e espaciais de áreas urbanas segregadas. A partir da estratégia local desenvolvida na Brasilândia, em São Paulo, Brasil, frente a ausência de serviços de mobilidade fornecidos por táxis e tecnologias de transportes, realizou-se um estudo exploratório baseado em entrevistas com moradores locais e os responsáveis pela JAUBRA, levantamento bibliográfico, análise documental análise e estudo de caso.

ALTERNATIVAS A CRISE DA MOBILIDADE URBANA EM REGIÕES PERIFÉRICAS SEGREGADAS

O caso da JAUBRA na Brasilândia – São Paulo – Brasil

INTRODUÇÃO

São Paulo consolidou-se como metrópole econômica e industrial, geradora de grande número de postos de trabalho, a partir do século XX. Tal cenário de expansão e progresso estimulou a migração de parcela da população rural e estrangeiros de diversas nacionalidades, para o centro urbano paulistano, em busca de oportunidades de trabalho nas indústrias, desencadeando uma aglomeração desordenada. (MARICATO, 2015).

A acelerada concentração populacional sofrida pela cidade de São Paulo deparou-se com a insuficiência de habitações para atender aos tantos moradores. Transformações urbanas como o surgimento de loteamentos irregulares nas imediações do centro, assinalaram nova dinâmica espacial na cidade, caracterizada pela segregação. Conseqüentemente, a segregação também se fez presente nas dificuldades de mobilidade e de acesso de grande parcela da população aos serviços e oportunidades oferecidos, sobretudo pelos centros urbanos. (QUARESMA *et al*, 2017).

Como resultado desse fenômeno, a cidade de São Paulo, que possui área de 1.521 km², de acordo com o IBGE (2010), apresenta atualmente uma população absoluta de 11.253.503 habitantes e encontra-se na décima posição entre as áreas urbanas mais populosas do mundo (DEMOGRAPHIA, 2018). O crescimento acelerado das periferias pobres de São Paulo se contrapõe as zonas de crescimento exclusivo das classes dominantes, e a sua realidade conforma uma metrópole dividida entre a cidade formal e a informal (MARICATO, 1996).

O desenvolvimento heterogêneo ocorrido na esfera urbana em São Paulo compromete as suas condições de locomoção e acessibilidade e conseqüentemente a qualidade de vida da população. Carlos (2011), explica que as especificidades socioespaciais e a desigualdade transcende o aspecto espacial e se intensifica sob a vertente social. Assim, regiões periféricas são impactadas diretamente pelos obstáculos decorrentes da carência de mobilidade, especialmente as regiões limítrofes da cidade, que apresentam baixos índices de desenvolvimento humano (IDH) e altos índices de vulnerabilidade social, como é o caso do Distrito Brasilândia em São Paulo.

Nesse contexto, o objetivo do presente trabalho é discutir as dificuldades de mobilidade em regiões periféricas e segregadas a partir da observação da estratégia local,

denominada JAUBRA na Brasilândia, Distrito do Município de São Paulo, Brasil, frente os desafios decorrentes da precariedade do transporte público e, mais recentemente, com o advento das tecnologias de informação e comunicação (TIC's), a ausência de serviços fornecidos por táxis e tecnologias de transportes na região.

A CRISE DA MOBILIDADE URBANA

De acordo com Quaresma et al (2017), a mobilidade se coloca enquanto possibilidade, necessitando da conjugação favorável dos sistemas determinantes, ou seja, depende do conjunto formado pelos meios materiais (condições de infraestrutura, tais como sistemas viários), pelas regulações (normas e instrumentos urbanísticos) e pelos serviços (internet, transportes). Tais elementos, quando presentes em um determinado subespaço, e em condições favoráveis, garantem a acessibilidade e permitem a um agente urbano a efetivação de sua mobilidade.

Nesse sentido, com o objetivo de melhorar a acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território municipal, foram definidas as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sancionada pela Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que surgiu como um instrumento da política de desenvolvimento urbano. (Lei n. 12.587, 2012).

O artigo quinto da mesma lei dispõe sobre os princípios que fundamentam a Política Nacional de Mobilidade Urbana e apresenta como diretrizes importantes: a prioridade dos modos de transporte ativos sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual; a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos (custos externos ou externalidades) dos deslocamentos urbanos, em especial do tráfego rodoviário; além do incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis menos poluentes. Propõe uma visão para a mobilidade urbana do município com metas de curto, médio e longo prazo. (Lei n. 12.587, 2012).

Frente aos problemas de mobilidade enfrentados pelos municípios com mais de 20 mil habitantes, destacam-se os objetivos dispostos no Artigo sétimo da Política Nacional de Mobilidade Urbana: I) reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II) promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; III) proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e IV) promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades. (Lei n. 12.587, 2012).

Conforme Castillo (2018) a mobilidade é observada a partir das vertentes espacial, geográfica, econômica, social e do trabalho. As variáveis geográficas que interferem na mobilidade espacial de cada indivíduo estão expressas em condições externas de infraestrutura, normativas e serviços. A mobilidade urbana faz parte do processo democrático de integração dos espaços públicos, assegurando a todos os cidadãos o direito de circulação, com eficiência e segurança.

Quanto às desigualdades geradas pela mobilidade, Sposito (2013) reforça que a ausência de mobilidade física implica em obstáculos à mobilidade socioeconômica, haja vista que aquele que não pode se locomover no espaço, por causa de limitações e condições materiais de acessibilidade, fica impossibilitado de se inserir e de usufruir dos serviços e das atividades da cidade. A mobilidade passa a ser tratada como um problema crítico e compromete a inclusão e convivência social, bem como a garantia do direito de locomoção. (SPOSITO, 2013).

Segundo pesquisa Dia Mundial sem carro, realizada pelo IBOPE (2017) a pedido da Rede Nossa São Paulo, o tempo médio de deslocamento do paulistano para realizar sua atividade principal do dia é de, aproximadamente, duas horas. Conforme Tabela 1, relacionada a Figura 1, que indica a localização dos bairros por regiões, os moradores de regiões periféricas, ou seja, das regiões extremo norte e leste da cidade, são os que levam mais tempo para realizar deslocamentos na cidade de São Paulo.

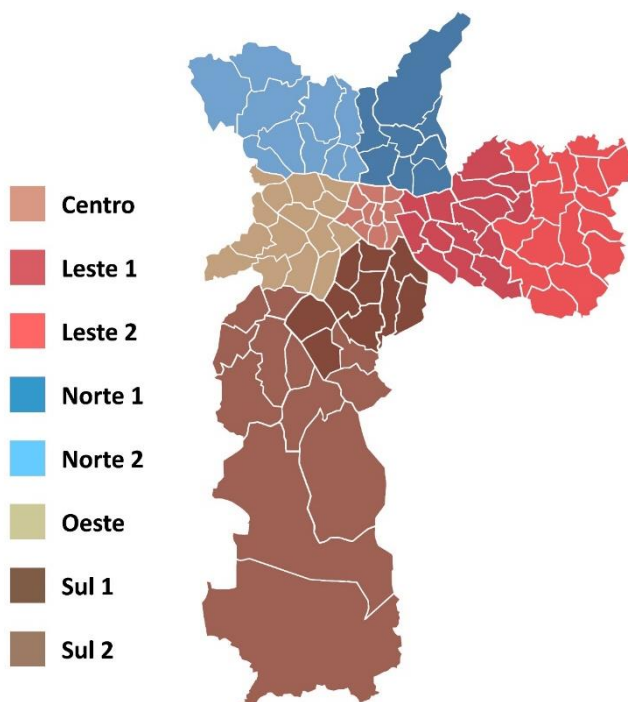
Tabela 1 - Tempo de deslocamento por região em São Paulo

	Total	Centro	Oeste	Norte1	Norte2	Leste1	Leste2	Sul 1	Sul 2
MÉDIA (Minutos)	173	133,2	142,7	163,6	154,7	160,4	206,7	185	180,9
Até 30 minutos	2%	1%	4%	5%	5%	2%	1%	2%	1%
Mais de 30 minutos a 1 hora	10%	16%	10%	8%	11%	7%	4%	16%	13%
Mais de 1 hora a 1 hora e meia	12%	14%	20%	8%	14%	5%	13%	13%	12%
Mais de 1 hora e meia a 2 horas	13%	23%	6%	13%	18%	15%	11%	13%	11%
Mais de 2 horas a 3 horas	24%	23%	31%	25%	13%	34%	26%	17%	21%
Mais de 3 horas a 4 horas	13%	13%	14%	10%	16%	9%	10%	14%	17%
Mais de 4 horas	12%	5%	5%	14%	9%	9%	17%	10%	17%
Não precisa sair de casa/não sai de casa	6%	2%	7%	5%	7%	8%	8%	9%	3%
Não sabe/ Não respondeu	7%	2%	3%	11%	8%	11%	10%	5%	5%

Fonte: Adaptado de “Rede Nossa São Paulo”, 2017.

Conforme pesquisa do Dia Mundial sem Carro, realizado pelo IBOPE (2017) para a Rede Nossa São Paulo, a população residente na região norte de São Paulo, onde está inserida a região da Brasilândia, se desloca mais de 150 minutos diários dentro da cidade de São Paulo.

Figura 1 - Mapa das regiões de São Paulo.



Fonte: Adaptado de “Rede Nossa São Paulo”, 2017.

Segundo Rolnik e Klintowitz (2011), a crise da mobilidade em São Paulo prejudica principalmente a população de menor renda, usuária do transporte coletivo. Apesar dos investimentos ocorridos no metrô e na modernização do sistema de trens e ônibus na última década, não há demonstração de políticas públicas que procurem criar um novo padrão de tempo e conforto para os passageiros de regiões periféricas. O ônibus é o que mais concentra viagens dentre os modos de transporte coletivo.

De acordo com Vasconcelos (2016), as distâncias entre origens e destinos dependem do local de residência e renda das pessoas. Na maioria das cidades brasileiras, as pessoas de classes sociais desfavorecidas moram afastadas das áreas centrais e se deslocam, diariamente, por grandes distâncias. Isso significa que pessoas de classes sociais desfavorecidas possuem mobilidade prejudicada e o acesso às oportunidades de educação, trabalho e serviços públicos são igualmente reduzidos. Assim, o intenso fluxo diário de pessoas nos grandes centros urbanos brasileiros afeta principalmente a população que habita as áreas pobres e periféricas, implicando no agravamento das desigualdades sociais, prejudicando o desenvolvimento socioeconômico dessas regiões e agravando a crise de mobilidade urbana brasileira.

O DISTRITO BRASILÂNDIA

O Distrito Brasilândia está localizado no extremo norte da cidade de São Paulo, possui área aproximada de 21 km² e se originou na década de 1930, quando alguns sítios e chácaras de cana de açúcar foram transformados em núcleos residenciais (PMSP, 2009). A área foi loteada em 1946, mesmo sem infraestrutura básica, pela família Bonilha que era proprietária

de uma grande olaria na região. Em seguida, a instalação sede da empresa Vega-Sopave, que oferecia moradia aos seus empregados, incentivou a ocupação da área e trouxe mais famílias para a região.

O distrito também recebeu um grande fluxo de migrantes do nordeste do país, que fugiam da seca em seus Estados nas décadas de 1950 e 1960, famílias vindas do interior do Estado em busca de oportunidades de trabalho e famílias que se afastavam dos altos aluguéis do centro da cidade decorrentes das obras de saneamento (PMSP, 2009).

A Brasilândia iniciou sua formação no momento em que o Brasil passava por um significativo processo de industrialização e urbanização, incentivado pela crise econômica mundial e pela revolução política imposta pelo governo Getúlio Vargas. (NEGRI, 2008). Assim a Brasilândia se enquadra no padrão de segregação caracterizado por Caldeira (2000) pelo aumento das distâncias físicas e sociais entre as classes, onde os mais pobres são “expulsos” para a periferia desequipada, o que gera o modelo baseado na relação centro-periferia.

Considerado o distrito mais populoso da zona norte paulistana conforme dados do censo demográfico (IBGE, 2010), a Brasilândia possui a maior densidade demográfica da região norte (7.466 hab/km²) e supera a densidade de São Paulo, que é de 7.398,26 hab/km². O Distrito é administrado pela Prefeitura Regional Freguesia-Brasilândia, que possui o segundo maior número absoluto de domicílios com famílias em condição de extrema pobreza, ou seja, aquelas com renda per capita de até 1/8 do salário mínimo (801 famílias) (SÃO PAULO, 2015).

A região encontra-se entre as dez Prefeituras Regionais com maior concentração de domicílios em situação de alta ou muito alta vulnerabilidade segundo o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS) (SEADE, 2010), ou seja, a Freguesia-Brasilândia está entre as Prefeituras Regionais da cidade de São Paulo que reúnem o maior número de domicílios em setores censitários com IPVS 5 e 6, tornando-se assim foco da assistência social e servindo de referência para a oferta de cobertura do Cadastro Único para Programas Sociais (CADÚNICO) (SÃO PAULO, 2015).

O CADÚNICO, além de viabilizar o acesso aos Programas de Transferência de Renda (PTR), é referência para a priorização do atendimento da rede socioassistencial. Trata-se do instrumento que identifica e caracteriza famílias de baixa renda, com renda de até ½ salário mínimo per capita ou renda mensal total de até três salários mínimos. As informações são usadas na seleção de famílias para receber benefícios ou participar de programas sociais. Quanto ao Benefício de Prestação Continuada (BPC) para pessoa com Deficiência, a Prefeitura Regional de Freguesia/Brasilândia, possui número de beneficiários e quantidade de crianças e jovens inseridos no CADÚNICO acima da média do Município (SÃO PAULO, 2015).

Além da questão da mobilidade e precariedade do transporte público, a Brasilândia, bem como a maioria das regiões periféricas do Município de São Paulo, enfrenta problemas de violência e criminalidade e é considerada área de risco pelos taxistas e motoristas de Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas (OTTC's). As OTTC's, como são classificadas em São Paulo as empresas Uber, Cabify e a Easy Táxi, que, diferentemente dos taxistas, classificados como um meio de transporte público, representam soluções tecnológicas que visam oferecer serviços de transporte individual, por meio de aplicativos, na

qual os motoristas cadastrados ofertam o transporte privado mediante um custo de utilização (RIBEIRO et al, 2016).

Como consequência da ineficiência de transporte público e privado na Brasilândia, especialmente pela falta de segurança aos motoristas, moradores da região criaram um sistema informal de transporte, exclusivo para locomoção dentro e fora do Distrito. A opção, alternativa às OTTC's, tornou-se solução para a mobilidade local e funciona como uma central de taxis genérica, voltada exclusivamente aos moradores da Brasilândia.

O serviço que começou informalmente denominado inicialmente de UBRA (União da Brasilândia), atualmente possui o nome de JAUBRA e seu sistema de transporte é composto por motoristas que são moradores familiarizados com a realidade da região (FOLHA DE SÃO PAULO, 2018).

PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

O procedimento metodológico utilizado no presente estudo pode ser classificado como Estudo de Caso, que se baseou em visita a campo e realização de entrevistas semi-estruturadas. Quanto ao objetivo pode ser classificada como descritivo e exploratório de forma a proporcionar maior familiaridade com o tema (GIL, 2007).

Possui abordagem qualitativa por tratar-se de um método de investigação científica que produz dados a partir de observações extraídas do objeto analisado e estabelece interação direta para compreensão das particularidades do fenômeno estudado (YIN, 2015).

Para descrever as características do fenômeno JAUBRA, optou-se como estratégia de pesquisa a realização de entrevistas semi-estruturadas, o que segundo Collis e Hussey (2005), constitui modelo adotado em pesquisas de caráter descritivo e exploratório.

Foram utilizados os seguintes dados (Tabela 2) como fontes de informação da pesquisa:

Tabela 2 – Dados utilizados na pesquisa

Dados	Descrição dos Dados
Documentos	Levantamento bibliográfico e reportagens
Entrevistas semi-estruturadas	Fundadores da JAUBRA, motoristas e moradores da Brasilândia (realizado em 2017)
Observação direta	Visita a região realizada em 2017

Fonte: Elaborado pelos autores.

As entrevistas semi-estruturadas propiciaram a análise de dados primários realizada por meio de técnica de análise de conteúdo de documentos e entrevistas gravadas e

transcritas. A partir da análise de conteúdo, foi possível a categorização temática, que segundo Bardin (2002), corresponde a adoção de indicadores qualitativos.

Para o desenvolvimento dos instrumentos de pesquisas foram desenvolvidas questões de mensuração, conforme Cooper e Schindler (2003), para a identificação dos seguintes aspectos: perfil dos entrevistados, conhecimento sobre os serviços das OTTC's, conhecimento sobre os serviços da JAUBRA e percepção da criminalidade na cidade de São Paulo e na Brasilândia.

Foram elaborados três questionários para a realização das entrevistas semi-estruturadas. Para os fundadores foi elaborado um questionário de perguntas abertas para entendimento do processo de fundação da JAUBRA e contextualização da demanda pelo serviço prestado. Para os motoristas da JAUBRA e moradores foram elaborados dois questionários onde se utilizou questões que permitiam respostas “sim” ou “não”, com perguntas complementares de acordo com a resposta obtida e perguntas abertas. Para identificar a percepção da segurança e criminalidade na região da Brasilândia com o trabalho desenvolvido pelos motoristas, foram utilizadas para respostas de avaliação perguntas de escala tipo Likert. (DALMORO e VIEIRA, 2013)

RESULTADOS OBTIDOS

O acesso aos entrevistados se deu por meio de visita a sede inicial da JAUBRA, onde seus fundadores, motoristas e clientes foram contatados e entrevistados a partir dos questionários desenvolvidos. Os resultados foram fundamentados no conteúdo obtido a partir das entrevistas, visita ao local em julho de 2017 e complementadas com reportagens atualizadas.

A descrição dos principais pontos observados, organizados conforme Tabela 3, partiu da análise de conteúdo das entrevistas realizadas com os dois sócios-fundadores da JAUBRA, denominados Sócio 1 e Sócio 2, quatro motoristas e dois clientes. O conteúdo da descrição foi categorizado com o objetivo de caracterizar o fenômeno objeto de estudo.

Tabela 3 – Organização e categorização dos resultados

Demanda específica da região que não é atendida por empresas de OTTC's	O Sócio 1 trabalhou por aproximadamente 4 meses para a UBER. Iniciou seu trabalho na região da Brasilândia realizando corridas particulares, solicitadas por pessoas conhecidas, sem o uso do aplicativo do UBER. Após a distribuição de 500 cartões pelas ruas do distrito a demanda aumentou, fato que ocorreu simultaneamente ao veto da UBER à prestação dos serviços na região da Brasilândia.
O alto índice de criminalidade é o que determina o não atendimento das OTTC's em regiões periféricas da cidade.	De acordo com o relato do Sócio 2, a UBER vetou o atendimento na região em comunicado feito via internet e bloqueando o acesso ao aplicativo na região, sob a alegação de ser considerada região de alta periculosidade. Os entrevistados informaram que outras regiões periféricas como a Zona Sul de São Paulo, Guarulhos e Osasco também foram vetadas. Os sócios da JAUBRA confirmaram a existência de serviços

	semelhantes ao da UBRA, em outras localidades, como é o caso de alguns bairros do Município de Guarulhos.
Estrutura física da central de atendimento improvisada nas casas dos fundadores.	A sede inicial da JAUBRA se localizava em um imóvel de propriedade do Sócio 2, na Brasilândia. A estrutura física se organizou, inicialmente, com uma mesa e um computador doado pela filha do Sócio 1. Os motoristas disponíveis para o atendimento aos passageiros eram relacionados em um caderno. Na ocasião da realização da entrevista a estrutura física ainda era improvisada, mas com o aumento da demanda, havia planos para transferir a estrutura física do escritório da JAUBRA para um local maior. Atualmente o escritório é a sala de casa do Sócio 1, no piso térreo do sobrado onde ele mora com a família. A filha do Sócio 1 realizou investimento financeiro na empresa após sair do seu antigo emprego e passou a trabalhar definitivamente com o pai na administração do negócio (FOLHA SÃO PAULO, 2018).
Horário de atendimento definido conforme a demanda dos clientes da região.	Na central de atendimento, dois profissionais recebem pedidos feitos via WhatsApp ou telefone. Inicialmente, três pessoas, além dos sócios, especialmente familiares, organizaram a logística das chamadas. O horário de funcionamento informado era de domingo a quarta-feira, das 5h00 à 1h00. Entre quarta-feira e sábado não havia interrupção no serviço. Apesar da recessão financeira do Brasil, os sócios informaram haver demanda até nos períodos da madrugada.
Os valores determinados a partir de mapas na internet e formas de pagamento definidos conforme a possibilidade do passageiro.	Até o momento da entrevista realizada em 2017, a cobrança era determinada pela quilometragem do trajeto a ser percorrido (R\$ 2,00/km) com base em mapas da internet (GoogleMaps). Diferentemente do serviço de aplicativos de OTTC's, onde é possível solicitar o veículo mais próximo do local em que se encontra o cliente, quando o endereço de origem ultrapassa 5 km, cobra-se um valor adicional correspondente à distância percorrida para buscar o cliente. Segundo o Sócio 2, o atendimento era realizado diretamente com o cliente "corpo a corpo", o contato era o maior diferencial da plataforma por aplicativo, considerada por ele mecânica. O pagamento podia ser realizado através de cartões de crédito e débito. De acordo com os sócios, 90% dos pagamentos eram feitos em dinheiro. Quando o motorista não está com a máquina de cartão ou o cliente sem dinheiro, era possível negociar. Um exemplo dessa negociação é o cliente abastecer o carro do motorista como forma de pagamento.
Serviço composto por motoristas moradores da região.	No momento da entrevista em 2017, a JAUBRA contava com 46 veículos associados, especialmente em dias de muita demanda. Um ano depois, o serviço conta com 13.200 clientes cadastrados e 50 motoristas ativos, todos moradores locais. Outros 400 motoristas estão na fila de interessados em atender corridas (FOLHA DE SÃO PAULO, 2018). Os primeiros motoristas a trabalhar na JAUBRA, na maioria, eram amigos dos fundadores, que não trabalhavam com aplicativos. Atualmente, a maioria dos motoristas, segundo o Sócio 1, trabalharam ou trabalham com aplicativos como a UBER ou 99 Táxi.
Dificuldades para a regularização dos serviços e formação da Startup.	Os critérios para contratação de motoristas e automóveis devem ser seguidos rigorosamente. Adotou-se os mesmos padrões de aceitação de motoristas e veículos de outros aplicativos, como forma de garantir o padrão no serviço e possibilitar a regularização do serviço junto à Prefeitura. Da mesma forma que os serviços oferecidos por outras

	<p>empresas de aplicativos, são exigências: o ano de fabricação do veículo e seguro para o cliente, como critérios de qualidade e controle. A Prefeitura não informou os requisitos específicos para tanto. No momento da realização da entrevista em 2017 os sócios estavam aguardando uma reunião com a Prefeitura. Conforme a Folha de São Paulo (2018), atualmente a empresa é considerada uma Startup.</p>
<p>Redução dos assaltos a motoristas, inclusão e trabalho social.</p>	<p>O projeto da JAUBRA traz diversas contribuições para a região, como a redução no índice dos assaltos a motoristas. A Brasilândia é composta por diversos bairros, portanto os motoristas costumam atuar, preferencialmente, nos bairros onde residem. O transporte público realizado na região é realizado, em sua maioria, por lotações e é considerado um transporte precário, apesar de grande parte da região ser atendida por lotações. Segundo o Sócio 2, 98% a 99% da região é atendida por lotações.</p> <p>Ambos os sócios da JAUBRA nasceram e cresceram na região da Brasilândia e desenvolvem diversos trabalhos de inclusão social, especialmente com as crianças, há mais de 10 anos. Segundo o Sócio 1, o envolvimento com a sociedade foi fator decisivo para que conseguissem realizar o trabalho da UBRA na região. Trata-se de uma relação de confiança com a comunidade local.</p>
<p>Aplicativo doado para a JAUBRA</p>	<p>Na ocasião da entrevista em 2017, um aplicativo estava em fase de desenvolvimento e ainda não havia sido liberado para os clientes, somente para a UBRA. A informação sobre o endereço de destino era copiada do aplicativo de mensagens, inserida no aplicativo para monitoramento e rastreamento dos carros e para direcionamento dos clientes. Para o aplicativo entrar no ar, inicialmente, seria necessário cadastrar os carros. No momento da entrevista, o aplicativo se encontrava em fase de teste e cadastramento dos motoristas na plataforma. A estratégia inicial baseava-se em liberar o aplicativo para um determinado número de clientes, focando em regiões mais dinâmicas e com maior incidência de chamadas, como, por exemplo, restringir para 100 clientes e 25 carros, trabalhando como uma “cerca”, focando em itinerários da Brasilândia para fora e de fora para dentro da Brasilândia. Atualmente o aplicativo doado por uma empresa já se encontra disponível e em uso. As chamadas que são realizadas por telefones ou aplicativos de mensagens são cadastradas na plataforma do aplicativo pelos atendentes (FOLHA DE SÃO PAULO, 2018).</p>
<p>Apoio político e da população local</p>	<p>As vantagens trazidas para a região do trabalho desenvolvido pela JAUBRA são referência para o apoio da população local e de uma vereadora da região, filha de um antigo morador da Brasilândia que já assumiu diversos cargos na secretaria de transportes municipal durante muito tempo. Esse apoio político é considerado fundamental na representação do projeto da JAUBRA na Prefeitura.</p>
<p>Parceria com empresas de OTTC's</p>	<p>Os sócios da JAUBRA se reuniram com representantes do UBER, na Faria Lima, e receberam uma proposta de parceria, que segundo eles, possivelmente, resultaria em uma nova categoria de UBER, restrita somente para a região da Brasilândia (UBER-Brasilândia). Segundo o Sócio 2, o diretor da UBER sugeriu corridas com baldeação, onde a UBER transportaria o cliente até a região do Largo do Japonês e, a partir desse ponto, a JAUBRA transportaria até a casa do cliente.</p>

Até o momento da realização da entrevista os fundadores não mostravam interesse na proposta da UBER. Consideraram-na inviável pois, com o lançamento do aplicativo, eles poderiam ampliar sua área de atuação e, estando no centro da cidade, o cliente poderia optar por chamar um motorista da JAUBRA e assim ser transportado direto para o seu destino, evitando assim um serviço desigual e segregador.

Fonte: Elaborado pelos autores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em regiões mais afastadas da região central de grandes cidades como São Paulo, que enfrentam desafios inerentes à aglomeração de pessoas em situação de pobreza, a escassez de mobilidade torna-se uma característica marcante da segregação, o que resulta em impedimentos à mobilidade socioeconômica e limita o acesso aos serviços, atividades e convivência social.

Para superar a crise de mobilidade urbana é preciso estar alinhado aos desafios deste século e atento ao momento atual. As tecnologias estão presentes no cotidiano das cidades, incluindo suas regiões periféricas, como a Brasilândia. Apesar do potencial de iniciativas generalistas que se utilizam de TIC's, as novas tecnologias como as OTTC's podem se tornar limitadoras e excludentes, pois vão contra as especificidades locais e as desigualdades sociais e espaciais de áreas urbanas segregadas.

Em busca de respostas a esse tipo de problema, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587, 2012) busca favorecer a redução das desigualdades e promoção da inclusão social. Para atingir tais premissas o planejamento da mobilidade urbana deve considerar as diversidades e limitações encontradas em todas as regiões das cidades para garantir a utilização do espaço, sem restrições, a todos os cidadãos.

A partir do trabalho desenvolvido, observa-se que o processo de criação de iniciativas como o da JAUBRA baseou-se em oferecer um serviço de transporte mais adequado as características locais de uma região que historicamente sofre com as consequências de uma urbanização acelerada e desigual.

Nesse sentido torna-se necessário que os planejadores da mobilidade do futuro acompanhem estratégias locais como o da JAUBRA que surgem como adaptação as deficiências que a muitos anos vem sendo negligenciados, e realize parcerias entre o poder público, sociedade civil, academia, empresas e demais atores para atingir soluções inovadoras e mais adequadas a diversidade tão característico das grandes cidades.

REFERÊNCIAS

- BARDIN, Laurence. Análise de conteúdo (pp. 46-145). (L. A. Reto & A. Pinheiro, Trad.). Lisboa: Edições 70. 2002.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. Editora 34. 2000.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. Diferenciação socioespacial. *Cidades*, 4(6), 45-60. 2011.
- CASTILLO, Ricardo Abid. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. *GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)*, v. 21, n. 3, p. 644-649. 2018.
- COLLIS, Jill.; HUSSEY, Roger. Pesquisa em administração: um guia prático para alunos de graduação e pós-graduação (2a ed.). (L. Simonini, Trad.). Porto Alegre: Bookman. 2005.
- COOPER, Donald. R.; SCHINDLER, Pamela. S. Métodos de pesquisa em administração. Porto Alegre: Bookman. 2003.
- DALMORO, Marlon.; MENDES VIEIRA, Kelmara. Dilemas na construção de escalas tipo likert: o número de itens e a disposição influenciam nos resultados? *Revista gestão organizacional (RGO). Especial*, vol. 6 issue 3, p161-174. 14p. 2013.
- DEMOGRAPHIA. *Demographia world urban areas –14th annual edition: 2018:04*. 2018. Disponível em: <<http://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2016/05/demographia-world-urban-areas.pdf>>. Acesso em: 20 mai 2018.
- GIL, A. C. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.
- Pesquisa de opinião pública sobre mobilidade urbana (IBOPE). São Paulo. 2017. Disponível em: <<http://nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/pesquisa-tabelas-2017.pdf>> Acesso em 20 mai 2018.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Censo 2010. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/sp/sao-paulo/panorama>>. Acesso em: 20 mai 2018.
- FOLHA DE SÃO PAULO. Empresário cria app de corridas da Brasilândia. 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/empresario-cria-app-de-corridas-da-brasilandia.shtml>>. Acesso em: 10 out 2018.
- LEI, Nº. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
- MARICATO, Ermínia. MetrÓpole na periferia do capitalismo. São Paulo, Hucitec/Série Estudos Urbanos. 1996.
- MARICATO, Ermínia. Para entender a crise urbana. *CaderNAU*, v. 8, n. 1, p. 11-22, 2015.

NEGRI, Silvio Moisés. Segregação Sócio-Espacial: alguns conceitos e análises. Coletâneas do Nosso Tempo , v. 07, p. 129-153, 2008.

RIBEIRO, Filipe Batista; DEL FIACO, Reinaldo Moreira; SOUZA, Wesley Braytiner Souza; LEOBONS, Camila Maestrelli; BARRETO, Victor Lima. Transporte individual de passageiros por carona remunerada: contextualização e aplicação de ferramenta para análise de viabilidade econômica de negócio. 2016. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/311650757_TRANSPORTE_INDIVIDUAL_DE_PASSEIROS_POR_CARONA_REMUNERADA_CONTEXTUALIZACAO_E_APLICACAO_DE_FERRAMENTA_PARA_ANALISE_DE_VIABILIDADE_ECONOMICA_DE_NEGOCIO/download>. Acesso em: 15 novembro 2018.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (PMSP). Prefeitura Regional Freguesia Brasilândia. Conheça um pouco da História dos bairros da Freguesia do Ó e Vila Brasilândia. 2009. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/regionais/freguesia_brasilandia/historico/index.php?p=142>. Acesso em: 20 maio 2018.

QUARESMA, Cristiano Capellani.; FERREIRA, Maurício Lamano; SHIBAO, Fabio Ytoshi; RUIZ, Mauro Silva; OLIVEIRA NETO, Geraldo. Cardoso. A crise de mobilidade urbana brasileira e seus antecedentes socioespaciais. In: Tatiana Tucunduva Philippi Cortese; Cláudia Terezinha Knies; Emerson Antonio Maccari. (Org.). Cidades Inteligentes e Sustentáveis. 1ed. São Paulo: Manole, v. 1, p. 21-36. 2017.

REDE NOSSA SÃO PAULO. Mapa da Desigualdade de São Paulo. 2017. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/mapa-da-desigualdade-2017.pdf> Acessado em: 01 de jun, 2018.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. Mobilidade na cidade de São Paulo. Estudos avançados, v. 25, n. 71, p. 89-108. 2011.

SÃO PAULO (SP). Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social. Coordenadoria do Observatório de Políticas Sociais. Atlas socioassistencial da cidade de São Paulo / Coordenadoria do Observatório de Políticas Sociais – São Paulo: SMADS. 2015. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/0B5SKZyY9PS3YMnJWNmU1eWRBSjA/view>>. Acesso em: 20 maio 2018.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS (SEADE). Índice Paulista de Vulnerabilidade Social - IPVS. Principais Resultados (versão 2010). 2010. Disponível em: <http://indices-ilp.al.sp.gov.br/view/pdf/ipvs/principais_resultados.pdf>. Acesso em: 20 maio 2018.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Segregação socioespacial e centralidade urbana. A cidade contemporânea: segregação socioespacial. São Paulo: Contexto, p. 61-93. 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. in Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília: Ipea: ITDP, 2016.

YIN, Robert. K. Estudo de Caso: Planejamento e Métodos. Bookman editora, 2015.