

INICIATIVAS SOCIAIS NA SUPERAÇÃO DA CRISE DE MOBILIDADE URBANA EM ÁREAS SEGREGADAS: O CASO DA JAUBRA NA BRASILÂNDIA, SÃO PAULO, BRASIL

SOCIAL INITIATIVES TOWARD THE CRISIS OF URBAN MOBILITY IN PERIPHERAL REGIONS: THE CASE OF JAUBRA IN BRASILÂNDIA, SÃO PAULO, BRAZIL

Dayana Brainer da Silva Furtado 1

Cristiano Capellani Quaresma 2

Edson Aparecida de Araújo Querido Oliveira 3

Diego de Melo Conti 4

Jane da Cunha Calado 5

Resumo: A crise de mobilidade urbana na cidade de São Paulo afeta de maneira mais pronunciada os habitantes de áreas segregadas, nas quais prevalecem as más condições de infraestrutura urbana, implicando no aprofundamento das desigualdades socioespaciais existentes. Tais áreas, sobretudo devido à problemas de criminalidade elevada, também se encontram excluídas do acesso aos novos serviços de transporte, possibilitados pelas novas tecnologias da informação e comunicação, à exemplo do transporte individual privado por aplicativo, tal como o Uber. A falta de mobilidade física de tais habitantes implica em dificuldades de mobilidade socioeconômica, ampliando as desigualdades existentes. Diante da falta de soluções eficientes por parte do poder público, iniciativas simples, advindas da própria população local, emergem como importantes alternativas ao combate deste miasma urbano. A partir do contexto apresentado, o objetivo da presente pesquisa foi estudar a iniciativa de impacto social desenvolvida no Distrito Brasilândia, denominada Jaubra, buscando descrever suas características, estrutura, funcionamento, dificuldades e estratégias futuras por parte de seus organizadores. Um estudo exploratório foi realizado a partir de levantamento bibliográfico e de entrevistas juntos aos fundadores da Jaubra. Os resultados permitem destacar os potenciais da iniciativa social em estudo para a melhoria do acesso de áreas segregadas aos novos serviços de transporte urbano dependentes das novas tecnologias da informação e comunicação.

Palavras-chave: Segregação Socioespacial. Uber. OTTC's. Transporte. Acessibilidade.

Abstract: The crisis of urban mobility in the city of São Paulo affects the inhabitants of segregated areas, in which the poor conditions of urban infrastructure prevail, leading to the deepening of existing socio-spatial inequalities. Such areas, especially due to high crime issues, are also excluded from access to new transport services, enabled by new information and communication technologies, such as individual private transport by application such as Uber. The lack of physical mobility of such inhabitants implies difficulties in socioeconomic mobility, widening existing inequalities. Faced with the lack of efficient solutions by the government, simple initiatives from the local population emerge as important alternatives to combat this urban problem. From the presented context, the objective of this research was to study the social impact initiative developed in the Brasilândia District, named Jaubra, seeking to describe its characteristics, structure, operation, difficulties and future strategies by its organizers. An exploratory study was conducted from a literature review and interviews with the founders of Jaubra. The results highlight the potential of the social initiative under study to improve access of segregated areas to new urban transport services dependent on new information and communication technologies.

Keywords: Social Segregation. Uber. Transport. Accessibility.

Mestre em Cidades Inteligentes e Sustentáveis (UNINOVE). Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6325598872435009>. E-mail: dayanabrainer@gmail.com 1

Doutor em Geografia (UNICAMP), docente e pesquisador do Programa de Pós-graduação em Cidades Inteligentes e Sustentáveis (UNINOVE). Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9287861770521337>. E-mail: quaresma.cristiano@gmail.com 2

Doutor em Engenharia Aeronáutica e Mecânica (ITA), docente e pesquisador da Universidade de Taubaté. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4598083077175084>. E-mail: edsonquerido@terra.com.br 3

Doutor em Administração (PUC-SP), docente e pesquisador do Programa de Pós-graduação em Cidades Inteligentes e Sustentáveis (UNINOVE). Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2098643827162361>. E-mail: diegoconti@uol.com.br 4

Mestre em Cidades Inteligentes e Sustentáveis (CIS) - Linha de Pesquisa: Mobilidade Urbana (acessibilidade) - Universidade Nove de Julho; Graduação em Engenharia Civil - Universidade Nove de Julho (2016) e graduação em Letras - Licenciatura Plena - Universidade Guarulhos (2002). Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4390455438925155>. E-mail: jane.ccalado@gmail.com 5

Introdução

Segundo a Rede Nossa São Paulo (2018a), o tempo médio gasto pelo paulistano no deslocamento diário para a realização de sua atividade principal, no ano de 2018, foi de uma hora e cinquenta e sete minutos.

Questões como esta têm levado pesquisadores da área de Planejamento Urbano e Desenvolvimento Regional à afirmarem que a cidade de São Paulo apresenta um estado historicamente estabelecido de crise de mobilidade urbana. Diante deste estado, novas soluções baseadas sobretudo no uso de tecnologias da informação e comunicação têm surgido com vias a proporem soluções ou a minimizarem os efeitos negativos desta crise. Nesse contexto, as Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas [OTTCs], como são classificadas em São Paulo as empresas Uber, Cabify e a Easy Táxi, surgem como soluções tecnológicas que visam oferecer serviços de transporte individual por meio de aplicativos, os quais permitem a motoristas cadastrados ofertarem serviços de transporte privado, mediante a cobrança de um custo de utilização (RIBEIRO, DEL FIACO, SOUZA SILVA, LEOBONS, & BARRETO, 2016).

Em São Paulo, onde a crise da mobilidade urbana prejudica principalmente a população de menor renda, usuária do transporte coletivo (ROLNIK & KLINTOWITZ, 2011), verifica-se que nem todas as regiões da cidade são atendidas por essas soluções tecnológicas de mobilidade, à exemplo do Distrito Brasilândia, localizado no extremo norte da cidade de São Paulo e que sofre com problemas históricos de exclusão, falta de infraestrutura e informalidade.

A carência no oferecimento deste tipo de serviço reside nas altas taxas de violência e criminalidade que acometem o Distrito, sendo este considerado como área de risco, tanto por taxistas, como pelos motoristas de OTTC's.

Segundo Sposito (2013) a ausência de mobilidade física implica em obstáculos à mobilidade socioeconômica, uma vez que o cidadão 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 (QUARESMA et al., 2017).

O Distrito Brasilândia já sofre há décadas com a ausência de transporte público e a falta de acesso aos serviços de mobilidade modernos, como os proporcionados pelas OTTC's, amplia a exclusão e as desigualdades socioespaciais que acometem esta região.

Diante disso, moradores da Brasilândia, impactados diretamente por tais problemas, utilizaram a criatividade para a criação de um sistema informal de transporte alternativo e exclusivo para os moradores da região denominado Jaubra. Tal sistema funciona como uma central informal de taxis composta por motoristas que são moradores familiarizados com a realidade local.

Afim de contribuir para o melhor entendimento do potencial transformador de tal iniciativa de impacto social, a presente pesquisa buscou identificar problemas socioespaciais existentes no Distrito Brasilândia que incentivaram a criação da Jaubra, bem como descrever suas origens, características e seu potencial para proporcionar melhorias das condições de acessibilidade e mobilidade urbana local. Espera-se que os resultados permitam também destacar o potencial de adoção de iniciativas semelhantes em outras áreas urbanas segregadas que enfrentem problemas semelhantes de mobilidade.

Desigualdade e vulnerabilidade social na cidade de São Paulo

A pesquisa Síntese de Indicadores Sociais 2017 [SIS], realizada pelo IBGE (2017), revela que o Brasil é um país profundamente desigual, com destaque para a distribuição de renda. De acordo com o Relatório de Desenvolvimento Humano do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento [PNUD], em 2017, o Brasil caiu da posição de 10º para 9º lugar dentre os países com maior desigualdade de renda do planeta, em comparação aos mais de 140 países considerados (OXFAM BRASIL, 2018).

A região sudeste é apontada como a de maior desigualdade no território nacional. Em tal região, 46,4% da população que apresenta algum tipo de rendimento são constituídos por negros ou pardos, os quais, no entanto, possuem participação de apenas 16,4% entre os 10% da população que possuem maiores rendimentos (IBGE, 2017).

A desigualdade de renda se reflete também no número de pessoas vivendo em favelas ou aglomerações subnormais. Assim, de acordo com IBGE (2010b), cerca de 11,4 milhões

de brasileiros residem em tal situação, representando cerca de 6% da população total. Considerando a Região Metropolitana de São Paulo [RMSP], 11% da sua população total vive em aglomerações subnormais. Sendo que 59,6% dos domicílios particulares ocupados em aglomerações subnormais na RMSP estão concentrados em regiões periféricas, distantes das áreas centrais (IBGE, 2010a).

A Rede Nossa São Paulo, desde 2012, elabora e divulga anualmente o Mapa da Desigualdade, que é considerado uma valorosa ferramenta para a gestão e para o planejamento municipal, uma vez que pode auxiliar os tomadores de decisão a identificarem prioridades, carências e necessidades das populações residentes nos Distritos de São Paulo. Tal mapa apresenta dados fornecidos por órgãos municipais e mostra grandes diferenças entre os 96 Distritos paulistanos, no que concerne à desigualdade no acesso aos serviços públicos e à qualidade de vida. Para tanto, utilizam-se 38 indicadores de diversas áreas, como cultura, educação, saúde e violência. De acordo com os estudos realizados, comparando-se os indicadores dos 96 Distritos da capital paulista, relacionados ao percentual de domicílios em favelas, constatou-se um percentual de 0,08% para Pinheiros e 49,15% para Vila Andrade. Estes dados revelam uma desigualdade de cerca de 605 vezes entre as realidades dos dois Distritos mencionados (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2018b).

Deste modo, os dados demonstram que, apesar de ser a cidade mais rica da América Latina, São Paulo é extremamente desigual, pois não consegue distribuir sua riqueza igualmente entre os seus moradores (BARDON, 2017).

Em relação ao tamanho dos aglomerados subnormais, verifica-se que, no Município de São Paulo, ocorre o predomínio de aglomerados subnormais menores, os quais estão localizados, principalmente, nas regiões da zona sul, zona norte, junto à Serra da Cantareira, e próximo aos limites com os Municípios de Guarulhos, Ferraz de Vasconcelos e Mauá, na zona leste. No geral, são poucos os aglomerados subnormais maiores, como o caso de Paraisópolis (13.071 domicílios ocupados) e de Heliópolis (12.105 domicílios ocupados) (IBGE, 2010b).

Maricato (1996) destaca que o crescimento acelerado das periferias pobres de São Paulo se contrapõe às zonas de crescimento exclusivo das classes dominantes e conforma uma metrópole dividida entre a cidade formal e a informal.

Hughes (2004) reforça que as periferias sofreram com a ausência da ação do Estado, o que propiciou uma estrutura urbana precária, com equipamentos, como escolas e postos de saúde insuficientes, além de déficits em melhorias urbanas essenciais, como saneamento básico, comprometendo a qualidade de vida, mobilidade e acesso da população aos serviços e ao mercado de trabalho.

Tal estrutura urbana precária que caracteriza as áreas excluídas e periféricas também se reflete em suas péssimas condições de segurança, dados os altos indicadores de violência.

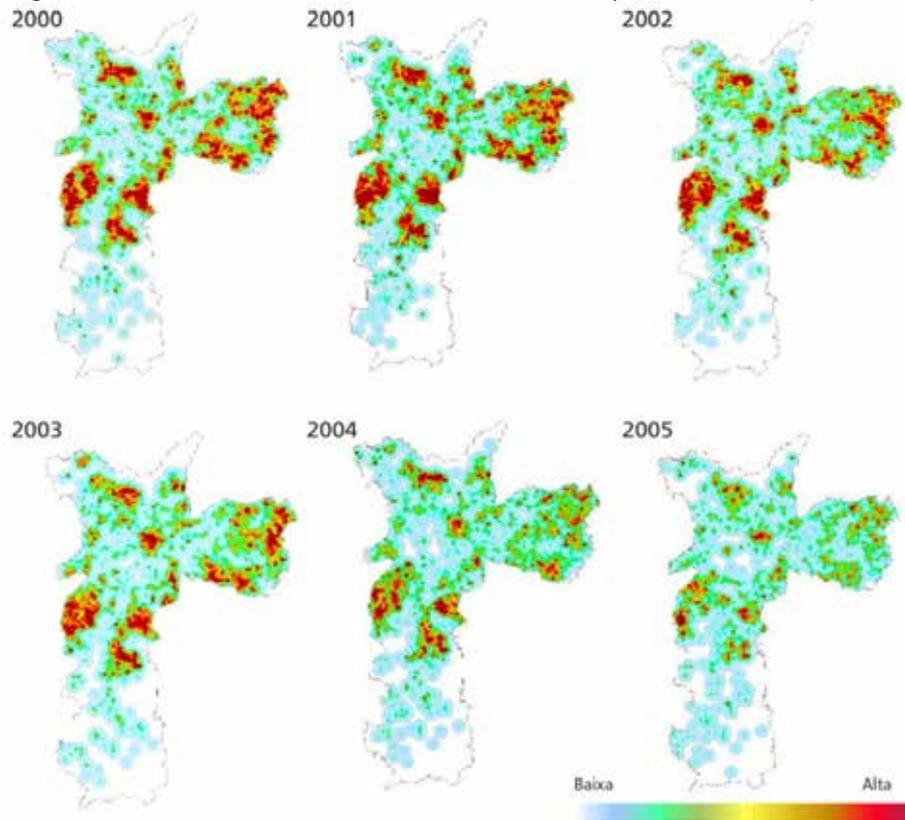
Exemplo deste quadro, pode ser citado o estudo de Adorno e Nery (2019) para os quais, analisando-se os dados do Registro Civil, houve aumento no número de ocorrências de óbitos de natureza violenta no Brasil entre os anos de 1974 e 2016, sendo a maior gravidade deste crescimento nos grandes centros urbanos, especialmente na cidade de São Paulo.

Tais autores expõem que, entre os anos de 1974 e 1990, a taxa de mortalidade no estado de São Paulo, por violência, cresceu aproximadamente 30%, passando de 44,4% por 100mil habitantes para 57,6% o que correspondia a cerca de 38 mil mortos a mais, se comparados o primeiro e o último ano do período.

Ainda segundo os mesmos autores, nos últimos anos da década de 1990, a RMSP e a cidade de São Paulo, em particular, figuravam como os lugares mais violentos do País, e alguns dos centros urbanos mais violentos do mundo, com taxas sempre superiores a 80 mortos por grupo de 100 mil habitantes.

Com base na sequência de mapas, ilustrando a densidade de homicídios dolosos, no município de São Paulo, no período de 2000 a 2005, é possível verificar uma relação visual entre tais ocorrências e as áreas periféricas da cidade (Fig. 1).

Figura 1. Densidade de homicídios dolosos no município de São Paulo (200 – 2005)



Fonte: Infocrim/SSP-SP. In: Adorno e Nery (2019).

Considerando os dados de homicídios para os Distritos da cidade de São Paulo, Hugues (2004) observa os altos índices que afetam a população juvenil, a saber, aquela de faixa etária entre 15 e 29 anos. Segundo o referido autor, a maioria dos Distritos periféricos de São Paulo apresenta altos índices de morte juvenil por homicídio, ou seja, de 40 a 79,99 mortes por 100 mil habitantes. As mortes desses jovens muitas vezes são motivadas principalmente pela violência e exposição ao crime associado ao tráfico de drogas.

O indicador socioeconômico relativo às desigualdades do Estado de São Paulo é o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social [IPVS] organizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada [IPEA], em parceria com a Fundação Seade, dentre outras instituições. A partir dos dados obtidos pelo Censo Demográfico em faixas de vulnerabilidade social, o Índice de Vulnerabilidade Social [IVS] trata-se de um importante indicador socioeconômico para possibilitar a análise das informações e direcionar ações específicas (IPEA, 2015).

O Índice Paulista de Vulnerabilidade Social [IPVS] que considera variáveis de renda, educação e ciclo de vida familiar, baseia-se na combinação entre as dimensões socioeconômicas e demográficas do Município. Os setores censitários com pelo menos 50 domicílios particulares permanentes foram classificados em 6 categorias: onde 1 representa nenhuma vulnerabilidade social e 6, uma vulnerabilidade social muito alta. No contexto da RMSP, o Município de São Paulo representa a concentração de mais de 85% das pessoas residentes em áreas consideradas de baixíssima vulnerabilidade (SEADE, 2010b)

Quase 70% da população do Município de São Paulo reside em áreas de baixíssima, muito baixa ou de baixa vulnerabilidade social. O grupo que reside em áreas de baixíssima vulnerabilidade em São Paulo corresponde a 1,5 milhão de pessoas. A população que se encontra distribuída entre os grupos 5 (vulnerabilidade alta) e 6 (vulnerabilidade muito alta) do IPVS, estão localizados nas periferias do Município de São Paulo, onde estão concentrados os maiores problemas socioeconômicos. A evolução da vulnerabilidade no Município de São Paulo obedece a uma dinâmica espacial centrífuga, ou seja, aumenta à medida em que se distancia do centro expandido da cidade, motivo pelo qual os 52,8% dos domicílios localizados em áreas de

baixíssima ou muito baixa vulnerabilidade, grupos 1 e 2 do IPVS, estão localizados em regiões próximas ao centro. (SEADE, 2010b). Os dados de renda média e de número de pessoas em situação de vulnerabilidade, por Distrito paulistano relacionados com base nos dados do Censo Demográfico (IBGE, 2010a), reforçam que os Distritos localizados nas periferias de São Paulo são os que concentram a maior população em situação de alta e muito alta vulnerabilidade. (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2017).

Devido aos baixos salários e a quantidade insuficiente de empregos uma parte considerável da população não tem condições de comprar uma casa no mercado imobiliário formal. Em busca de formas variadas para sobreviver, essa população concentra-se em áreas irregulares, de forma desordenada, promovendo assim a segregação socioespacial e a sua consequente marginalização. Assim, revela-se a crise urbana em que se encontra a cidade de São Paulo, situação em que o poder público não teve e não tem controle sobre o uso e ocupação do solo e permite a produção de um urbanismo informal. O território se torna mercadoria e existe um preço pela localização (MARICATO, 2015).

É evidente a ausência de iniciativas de planejamento urbano vinculado às políticas estratégicas de gestão do território, que revertam a fragmentação urbana e encontrem soluções para os problemas de infraestrutura e reestruturação do espaço (SPOSITO, 2013).

Mobilidade urbana e desigualdade

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.

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.

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 fenômeno Uber

Apesar do compartilhamento de viagens existir há muito tempo, sua grande explosão ocorreu com o advento dos smartphones, mais especificamente quando as novas tecnologias da informação e comunicação passaram a permitir a utilização das funções de geolocalização presentes em tais aparelhos móveis, com vias a conectar motoristas a passageiros (DILLS E MULHOLLAND, 2018).

Deste modo, o surgimento de aplicativos de compartilhamento de viagens, baseados

no uso de smartphones, revolucionou o mercado de aluguel de carros, tendo em vista a sua facilidade de uso, preços flexíveis e mais baixos, bem como pelos tempos de espera mais curtos em comparação ao uso de táxi. Além disso, a possibilidade da realização de pagamentos automáticos tornou este tipo de serviço muito mais conveniente (DILLS E MULHOLLAND, 2018).

Binenbojm (2016) também destaca o papel dos aplicativos na revolução do mercado de transporte individual, uma vez que estes permitem a requisição de um automóvel com motorista, sem que se faça necessária a realização de uma ligação telefônica para centrais de atendimento, ou uma ligação direta para o taxista, ou ainda a sinalização manual do pedestre em via pública.

Os aplicativos como o desenvolvido pela empresa Uber têm proporcionado grandes transformações socioeconômicas ao possibilitar, mediante remuneração, a prestação de serviços de transporte por motoristas particulares às pessoas que fazem uso do aplicativo (PEREIRA & FREITAS, 2017).

Assim como o Uber, os prestadores de serviços de transporte individual de passageiros como EasyTaxi, 99Taxi, Cabify; Willgo; Fleety; Televo, T81, entre outros, representam um fenômeno denominado disruptivo. De acordo com Mello (2016, p. 781), os fenômenos disruptivos significam a capacidade de certas inovações tecnológicas revolucionar uma determinada área da economia, oferecendo uma melhor performance frente aos agentes econômicos tradicionais. O público consumidor adere voluntariamente a essas inovações e valorizam as vantagens oferecidas sem se preocupar com os efeitos negativos que a migração causa aos setores tradicionais. Por isso as inovações disruptivas dificilmente são contidas e sempre provocarão resistência.

Ao permitir que o usuário visualize o perfil dos motoristas, aceite ou recuse a corrida, avalie os serviços prestados, monitore os deslocamentos do veículo por meio de tecnologia GPS, acesse a precificação antecipada da corrida e o pagamento por meio eletrônico cadastrado na própria plataforma, as empresas responsáveis por esse tipo de serviço podem aumentar a segurança do mesmo e criar mecanismos de auto-regulação privada para conhecer a reputação de bom prestador de serviços, conceder descontos, e assim ampliar a concorrência com outros prestadores do mesmo segmento (ESTEVES, 2015). Conforme explica Binenbojm (2016), a construção de uma boa reputação pelo motorista devido o sistema de credenciamento, permite que os motoristas credenciados pelas empresas de aplicativo sejam incentivados a prestar melhor o serviço de transporte uma vez que seu desempenho é avaliado pelos usuários.

O Uber, a maior plataforma de compartilhamento de viagem, com sede em São Francisco, rapidamente se expandiu em uma escala sem precedentes. Em 2015, o serviço estava disponível em mais de 60 países e 300 cidades, com uma estimativa de proporcionar atendimento de transporte a 2 milhões de passageiros por dia. No final de 2015, o valor de mercado do Uber foi estimado em 62,5 bilhões de dólares (PARK, KIM e LEE, 2016).

Contudo, destaca-se a necessidade de supervisão governamental adequada para proteger os passageiros de viagens compartilhadas contra erros por parte dos motoristas ou contra falhas nas peças dos veículos utilizados, bem como contra a violência por parte de motoristas e passageiros.

Dados obtidos nos Estados Unidos, entre os anos de 2007 e 2015, visaram investigar se a introdução do serviço de compartilhamento de viagens estaria associada a alterações em acidentes fatais de veículos e a crimes. Neste caso observaram que a introdução do Uber reduziu a taxa de acidentes fatais. Em algumas especificações, também observaram declínios de prisões por agressão e conduta indevida. Entretanto, apontaram para um aumento nos roubos de veículos (DILLS E MULHOLLAND, 2018).

Percebe-se também que o advento e a expansão dos serviços de compartilhamento de viagens podem afetar os acidentes de trânsito. Primeiramente, tais serviços levam ao aumento no número de veículos nas ruas, ampliando os congestionamentos, bem como a probabilidade de colisões. Os acidentes também tendem a crescer em número, tendo em vista a distração causada pelos passageiros aos motoristas, ou ainda devido a necessidade do manuseio do aplicativo por parte destes (CARNEY et al, 2015).

As precárias exigências legais em relação à capacitação dos motoristas e à qualidade de

seus veículos, em comparação àquelas adotadas para serviços tradicionais como os de taxi, também surgem como um item importante que amplia as chances de ocorrência de acidentes.

De acordo com Park, Kim e Lee (2016), em Nova Iorque, é possível perceber o crescimento na ocorrência de casos de agressão sexual relacionada com o desenvolvimento das plataformas de compartilhamento de viagens.

Park, Kim e Lee (2016) citam o site BuzzFeed, que publicou capturas de tela vazadas do sistema de atendimento ao cliente da Uber, relatando números elevados de notificações, por parte dos clientes, para agressão sexual (6.160), estupro (5.827), agressão (3.524), entre outras.

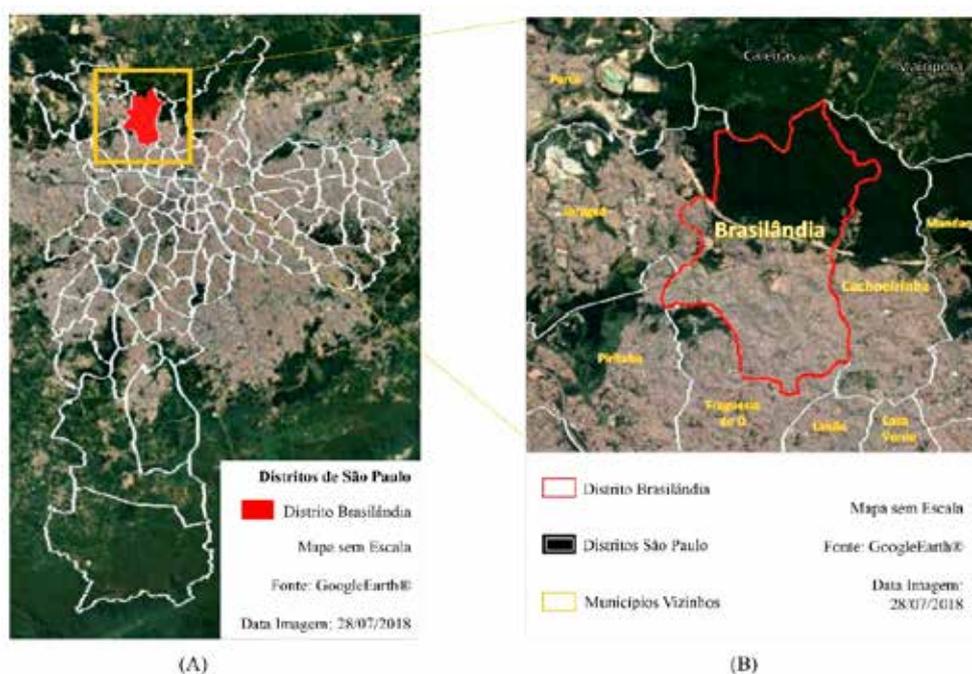
Usando dados abrangentes sobre captadores e incidentes de estupro do Uber, Park, Kim e Lee (2016) demonstraram que a plataforma de compartilhamento de viagens, especificamente o Uber, foi negativamente associada à probabilidade de incidentes de estupro em Nova York, considerando o período de janeiro a março de 2015. Além disso, o efeito dissuasor do Uber sobre agressão sexual foi inteiramente motivado pelas áreas escassas de táxi, principalmente fora de Manhattan, na cidade de Nova York.

Outro aspecto a ser observado em relação ao Uber se trata do fato de tal tecnologia se basear em redes e, como as redes associam-se à exclusão socioespacial (SANTOS, 2002), trata-se de um serviço seletivo, que não permite o acesso à todas as partes de um território, quer seja pela ausência de sinal digital ou ainda pelas altas taxas de criminalidade existentes em certas partes dos territórios urbanos e que afugentam os motoristas cadastrados na prestação de tal serviço (FURTADO, 2019).

Distrito Brasilândia

Conforme Figura 2, o Distrito Brasilândia está localizado no extremo norte da cidade de São Paulo e possui área aproximada de 21,0 km². Conforme dados do Censo Demográfico (IBGE, 2010a) é o Distrito mais populoso da zona norte paulistana. A região é composta basicamente por área de densa urbanização com vias pouco arborizadas e carência de praças e jardins residenciais, característicos da periferia do Município (SANTOS, RODRIGUES & SILVA, 2015).

Figura 2. Localização do Distrito Brasilândia no Município de São Paulo.



Legenda: Localização do Distrito Brasilândia no Município de São Paulo.

Fonte: Adaptado de “Google”, 2018.

A partir da Figura 2, é possível observar que o Distrito Brasilândia em parte é composto pelo Parque da Cantareira, área verde que avança para os Municípios de Caieiras e Mairiporã. Dentro do Município de São Paulo, o Distrito Brasilândia faz divisa com os Distritos do Jaraguá, Pirituba, Freguesia do Ó e Cachoeirinha.

A Brasilândia se originou na década de 1930, onde alguns sítios e chácaras de cana-de-açúcar foram transformados em núcleos residenciais terras do antigo sítio de Brasília Simões (PMSP, 2008). A área foi loteada em 1946, mesmo sem infraestrutura básica, pela família Bonilha que era proprietária de uma grande olaria na região. A facilidade de pagamento e doação de tijolos estimulou a construção de residências na região (PMSP, 2009a). Em seguida, a instalação sede da empresa Vega-Sopave, que oferecia moradia aos seus empregados, incentivou a ocupação da região Brasilândia 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, além de famílias vindas do interior do Estado de São Paulo em busca de oportunidades de trabalho e famílias que se afastavam dos altos aluguéis do centro, devido as obras de saneamento na região central (PMSP, 2009a). Assim, a Brasilândia se enquadra no padrão de segregação caracterizado por Caldeira (2000) pelo aumento das distâncias físicas e sociais entre as classes, na qual os mais pobres são “expulsos” para a periferia desequipada, o que gera o modelo baseado na relação centro-periferia.

A Subprefeitura Freguesia Brasilândia em que está inserido o Distrito da Brasilândia apresenta o maior número de habitantes da zona norte e possui segundo maior número absoluto de domicílios com famílias em extrema pobreza, ou seja, aquelas com renda per Capita de até 1/8 do salário mínimo (801 famílias) (PMSP, 2015a). A região encontra-se entre as dez Subprefeituras com maior concentração de domicílios em situação de alta ou muito alta vulnerabilidade segundo o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social [IPVS] (SEADE, 2010b), ou seja, a Freguesia-Brasilândia está entre as Subprefeituras 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] (PMSP, 2015a).

A população residente na região norte de São Paulo, onde está inserida a região da Brasilândia, gasta mais de 150 minutos diários no deslocamento dentro da cidade de São Paulo para chegar ao trabalho ou a outros destinos, de acordo com a pesquisa do Dia Mundial sem Carro realizada pelo IBOPE (2017) para a Rede Nossa São Paulo. 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).

Procedimento Metodológico da Pesquisa

O presente estudo, com vias a atingir seu objetivo, baseou-se em na 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). Quanto ao objetivo a metodologia pode ser classificada como descritiva e exploratória de forma a proporcionar maior familiaridade com o tema (GIL, 2007). Para descrever as características do fenômeno Jaubra, optou-se como estratégia de pesquisa a realização de entrevistas semi-estruturadas com os fundadores da iniciativa, o que segundo COLLIS & HUSSEY (2005), constitui modelo adotado em pesquisas de caráter descritivo e exploratório.

O procedimento metodológico utilizado no presente estudo baseou-se em reportagens, levantamento bibliográfico, visita a campo e realização de entrevistas semi-estruturadas. Por se tratar de uma iniciativa recente, muitas informações sobre a Jaubra foram obtidas por meio

de reportagens de sites de notícias, compreendendo os anos de 2017 e 2018, para complementação das entrevistas realizadas em visita ao local em julho de 2017. A descrição dos principais pontos observados e apresentados a seguir partiu da análise de conteúdo das entrevistas realizadas com os dois fundadores da Jaubra, denominados Sócio 1 e Sócio 2.

Resultados obtidos

A descrição das características da Jaubra se baseou na análise dos pontos de vista de seus fundadores. O mesmo se aplica à descrição de sua estrutura, funcionamento, dificuldades e estratégias futuras para esta iniciativa. Para tanto os seguintes pontos foram observados: demanda específica da região que não é atendida por empresas de OTTC's, estrutura física da central de atendimento improvisada, processo de alteração do nome, horário de atendimento, formas de pagamento, motoristas moradores da região, dificuldades para regularização do serviço, incentivos e investimentos externos, aplicativo Jaubra, parcerias com OTTC's, principais dificuldades e objetivos futuros. Quanto aos benefícios que a iniciativa trouxe para região, foram apontados como principais pontos: a redução de assaltos a motoristas, realização de trabalhos sociais, apoio popular e político, opção de emprego e renda, inclusão e empreendedorismo social, aprendizados e parcerias e qualidade do serviço prestado.

O Sócio 1 trabalhou por aproximadamente 4 meses para a Uber e começou a receber muitas solicitações na região da Brasilândia para realizar corridas particulares, solicitadas por pessoas conhecidas, sem o uso do aplicativo do Uber. No início de 2017, após a distribuição de 500 cartões pelas ruas da Brasilândia a demanda aumentou, fato que ocorreu simultaneamente ao veto da Uber à prestação dos serviços na região. O alto índice de criminalidade é o que determina o não atendimento das OTTC's em regiões periféricas da cidade, incluindo a Brasilândia.

De acordo com o relato do Sócio 2, a Uber vetou o atendimento na região em comunicado feito via internet e bloqueou 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 Jaubra, em outras localidades, como é o caso de alguns bairros do Município de Guarulhos.

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. Após a realização da entrevista seguida o escritório se transferiu para a sala da 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 (OLIVEIRA, 2018). A então Ubra (primeiro nome da empresa) foi notícia na BBC Brasil em 2017, que mostrou a central telefônica da *startup* e o espaço onde os motoristas aguardavam por serviço (F. SOUZA, 2017).

A central telefônica era composta por uma mesa onde se localizava o computador, a partir do qual era calculado o valor do itinerário, e no caderno eram anotados os chamados para viagens. Do início até o momento em que foi realizada a visita ao local, em julho de 2017, o serviço ainda era improvisado.

O serviço iniciou com o nome Ubra (União da Brasilândia) e era inspirado no nome da empresa Uber em conjunto com o nome Brasilândia. Em janeiro de 2018 a *startup* passou a se chamar Jaubra. Segundo o Sócio 1 a alteração do nome buscou transmitir a ideia de um serviço instantâneo "já + Ubra". Para tanto foi criado um novo logotipo, conforme representado pela Figura 4 (B).

Figura 3. Logotipos utilizados pela empresa. (A) Primeiro logotipo Ubra. (B) Segundo logotipo Jaubra



Fonte: Adaptado de Marcos (2018) e Jaubra (2018).

A Figura 3 (A) apresenta o logotipo utilizado para representar o primeiro nome utilizado pela empresa Ubra (União da Brasilândia). O atual logotipo apresentado na Figura 3 (B) pretende representar a agilidade do serviço, ao unir as palavras “já” e “Ubra”.

Na central de atendimento, dois profissionais recebiam 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 das viagens eram determinados a partir de mapas na internet e as 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 direto é considerado o maior diferencial da plataforma por aplicativo, classificada por ele como “mecânica”.

O pagamento podia ser realizado por meio 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.

Os primeiros motoristas a trabalhar na Jaubra, na maioria, eram amigos dos fundadores, e não trabalhavam com aplicativos. 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 (OLIVEIRA, 2018).

Atualmente, no site da Jaubra é possível realizar o pré-cadastro de passageiros e motoristas (Jaubra, 2018). Segundo MARCOS (2018), em meados de 2018 a empresa apresentava 400 motoristas cadastrados e uma frota de aproximadamente 60 carros ativos. Desses, cerca de 20 trabalham apenas para a Jaubra e os demais também dirigem para outros aplicativos de transporte. Segundo o Sócio 1 apenas 10 motoristas são mulheres.

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. Semelhante aos serviços oferecidos por outras empresas de aplicativos, são exigidos como critérios de qualidade e controle, o ano de fabricação do veículo e seguro para o cliente.

No momento da realização da entrevista em 2017 os sócios estavam aguardando uma reunião com a Prefeitura. Devido a pressão que sofria da Prefeitura por estar sujeito a fiscalização, em dezembro de 2017 o negócio conseguiu a regularização, e passou a operar formal-

mente por meio da infraestrutura do aplicativo que ganhou de uma empresa. Com a legalização tornou-se concorrente da Uber e outras OTTC's. Conforme Oliveira (2018), atualmente a empresa é considerada uma *startup*.

A partir de reportagens veiculadas na internet durante o ano de 2018 foi possível identificar dois tipos de investimentos que a Jaubra recebeu. No início de 2018 a Jaubra recebeu um investimento semente do programa *Ford Fund Lab*: Inovação e Mobilidade, programa que incentiva negócios de impacto social (FORD FUND LAB, 2017). Este investimento serviu para melhorar a interface digital, que passou a operar por uma nova plataforma e assim aumentar a capacidade de atendimento que se concentra atualmente na Brasilândia, regiões vizinhas e na região central de São Paulo (MARCOS, 2018).

No final de 2018 a Jaubra recebeu mais um investimento, a bolsa VAI TEC que permitiu estruturar um lugar comercial melhor para instalação da central de atendimento (SEBRAE, 2018c). O Programa VAI TEC é uma iniciativa que apoia jovens empreendedores de regiões periféricas da cidade de São Paulo no aprimoramento de ideias inovadoras e no desenvolvimento de negócios tecnológicos de forma sustentável. O programa VAI TEC promovido pela Agência São Paulo de Desenvolvimento, ADE SAMPÁ, em cooperação com a Secretaria Municipal de Trabalho e Empreendedorismo, SMTE, e em parceria com a Fundação Telefônica Vivo (VAI TEC, 2018).

Na ocasião da entrevista em 2017, um aplicativo estava em fase de desenvolvimento e ainda não havia sido liberado para os clientes. A partir dos incentivos que receberam a empresa que possuía um aplicativo terceirizado, em 2018 conseguiu um aplicativo próprio e trocou o nome para Jaubra (SEBRAE, 2018c).

No início dos serviços 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 realizada em 2017, o primeiro 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 existe um aplicativo que 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 (OLIVEIRA, 2018).

O aplicativo da Jaubra possui uma interface considerada simples para *Android*. No modo *offline* o aplicativo funciona na Brasilândia, uma vez que o conhecimento do motorista sobre o bairro vale mais que a informação do GPS. No aplicativo, que funciona no sistema *Android* o nome ainda continua Ubra. (MARCOS, 2018).

Os fundadores 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.

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.

Para o Sócio 1, a principal dificuldade é fidelizar o cliente. Para tanto é preciso apresentar opções para negociar com o cliente, iniciativa que em muitos momentos era questionada e gerava polêmica entre os parceiros de trabalho. Aos domingos por exemplo faltam carros. Ainda existem locais inóspitos que é difícil de trafegar. O Distrito Brasilândia é conhecido como um aglomerado de bairros do "fundão da zona norte" por isso ainda existem lugares difíceis de

acessar (SEBRAE, 2018b).

Os próximos objetivos da iniciativa é atender as áreas centrais e outras periferias da cidade. Pessoas que estão na área central, que são moradoras do bairro e querem retornar já utilizam o aplicativo. Assim além de oferecer o serviço aos moradores que desejam retornar para a região, os motoristas que utilizam outros aplicativos podem utilizar o Jaubra, pois estiverem trabalhando na região central podem disponibilizar mais esse serviço (ABRANET, 2018).

Para Sócio 1, o aprendizado mais importante foi não desistir e não perder a esperança nos momentos de dificuldade. O objetivo agora é aprimorar o conhecimento e levar para outras periferias e, quem sabe, para todo o Brasil (SEBRAE, 2018c).

Segundo os fundadores, o projeto Jaubra traz diversas contribuições para a região, como a redução no índice dos assaltos a motoristas. O Distrito Brasilândia é composto por diversos bairros, portanto os motoristas costumam atuar, preferencialmente, nos bairros onde residem. O projeto também se tornou uma nova opção de transporte na região. Na Brasilândia, o transporte público é, em sua maioria, realizado por lotações e considerado pelos entrevistados um transporte precário. Segundo o Sócio 2 grande parte da região é atendida por lotações.

Ambos os fundadores da Jaubra nasceram e cresceram na região da Brasilândia e, a partir do trabalho que realizam, também promovem 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 Jaubra na região. O serviço deve-se a uma relação de confiança com a comunidade local.

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.

A oportunidade de trabalhar na região em que moram é uma vantagem para os motoristas da Jaubra. Os primeiros motoristas a trabalhar na Jaubra, na maioria, eram amigos dos fundadores e não trabalhavam com aplicativos. No momento da entrevista em 2017, em dias de muita demanda, a Jaubra contava com 46 motoristas familiarizados com a região.

A frota aumentou e em meados de 2018 a empresa apresentava 400 motoristas cadastrados e uma frota ativa de aproximadamente 60 carros (MARCOS, 2018). Segundo o Sócio 1 muitos motoristas dependem da Jaubra pois trabalhar na empresa tornou-se o único meio sustento e renda para essas pessoas (SEBRAE, 2018c).

A implantação do novo aplicativo facilita a prestação do serviço pois agiliza a chamada, porém o diferencial do serviço da Jaubra é que permite que pessoas que não sabem ler ou escrever, ou que relutam em utilizar o aplicativo, possam realizar as chamadas por mensagens de voz ou telefone fixo. Portanto a Jaubra pretende continuar com uma central de atendimento por telefone porque muitos clientes não têm familiaridade com a internet (Marcos, 2018). Mesmo assim, os profissionais da Jaubra incentivam a utilização do aplicativo para agilizar o atendimento (ABRANET, 2018).

O empreendedorismo social baseia-se em negócios inovadores com a preocupação de melhorar a qualidade de vida de uma população de baixa renda. Os empreendedores como os fundadores da Jaubra focados em uma demanda local possuem potencial de gerar impacto social em larga escala. Nesse sentido surge a aplicação dos seguintes conceitos: “a comunidade atendendo a comunidade”, “a importância da relação de vizinhos” e “o princípio de consumir transporte localmente”. (SEBRAE, 2018a).

Para tanto, segundo o Sócio 1, o projeto baseia-se em 3 pontos: clientes, motoristas e Jaubra. O projeto impacta tanto os moradores que necessitam de novas alternativas de mobilidade na região em que estão inseridos, quanto os motoristas que encontram nessa alternativa a possibilidade de trabalhar no bairro que residem, se utilizando do conhecimento que possuem sobre a na região (SEBRAE, 2018c).

Para o Sócio 1 o projeto também se tornou uma oportunidade de aprendizado sobre novos assuntos como, por exemplo, *startup*, impacto social e mobilidade urbana. Parcerias apareceram para estruturar melhor o trabalho incentivado principalmente pela exposição na

mídia. Hoje eles aprenderam a não ter mais medo e começaram a aceitar parcerias mais capacitadas que aparecem para orientar assuntos sobre os quais não possuíam conhecimento (SEBRAE, 2018c).

Sobre a prestação dos serviços alguns usuários reclamam principalmente do tratamento dos motoristas que são considerados mal-educados por alguns clientes. Os usuários ainda informam que muitas corridas são canceladas. Porém para obter uma visão mais consistente da população local sobre o serviço da Jaubra e para identificar o real impacto local, seria necessário extrapolar a visão sobre o serviço para além dos fundadores e conhecer o que pensam os usuários do serviço da Jaubra. Assim, como sugestão para uma nova pesquisa, um novo instrumento para entrevistas deverá ser elaborado para acessar uma quantidade suficiente de usuários do serviço e assim medir o impacto efetivo do serviço na região.

Considerações Finais

O estudo desenvolvido trouxe a luz o problema socioespacial enfrentado em regiões periféricas, as deficiências de mobilidade urbana e a ausência das tecnologias de transporte urbano nessas regiões. A partir desse cenário, o potencial de uma iniciativa local desponta como uma solução para transformação dessa realidade, ampliando o acesso e facilitando a mobilidade dessa população segregada. O caso da Jaubra mostra que muitas soluções podem surgir da própria sociedade, ou seja, por outros caminhos que não dependam exclusivamente das ações do poder público.

Com relação a mobilidade urbana, a Política Nacional de Mobilidade Urbana e seus desdobramentos na cidade de São Paulo buscam por respostas aos problemas enfrentados em grandes cidades brasileiras. Para tanto a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587, 2012) pretende favorecer a redução das desigualdades e promoção da inclusão social. Para atingir tais premissas as ações de planejamento e mobilidade urbana devem considerar as diversidades e limitações encontradas em todas as regiões da cidade para garantir a utilização do espaço por todos os cidadãos, sem restrições.

Para superar a crise de mobilidade urbana é preciso estar alinhado com os desafios deste século e atento ao momento atual. Nesse contexto as tecnologias devem ser consideradas pois estão presentes no cotidiano das cidades, incluindo suas regiões periféricas, como a Brasilândia. Porém, apesar do potencial das OTTC's, que ao se utilizarem de novas tecnologias da informação e comunicação, permitem a ampliação do acesso, bem como a redução dos problemas de mobilidade urbana, tais serviços podem se tornar limitadores e excludentes, uma vez que não conseguem superar os problemas socioespaciais existentes na configuração das cidades. Tal consideração permite apontar a necessidade de maior atuação do Poder Público no combate as desigualdades socioespaciais, por meio dos instrumentos urbanísticos existentes.

Nesse sentido as tecnologias poderiam auxiliar no aprimoramento da coleta e processamento de informações para o fornecimento de respostas de acordo com os eventos disruptivos, como os representados pelas OTTC's, especialmente no que diz respeito as implicações diretas ou indiretas no dia a dia das cidades cujo serviço é crescente e tornou-se essencial.

A partir do trabalho desenvolvido, foi observado também que o processo de criação de iniciativas como o da Jaubra possui como base a oferta de um serviço de transporte mais adequado as características locais de uma região que historicamente sofre com as consequências de uma urbanização acelerada e desigual. Para tanto foram inicialmente identificados índices altos de vulnerabilidade social na Brasilândia, o que reforça a preocupação quanto à segurança e criminalidade na região, tornando-se o principal fator para restrição de acesso a serviços que são normalmente prestados no restante do Município de São Paulo.

Referências

ABRANET. **Jaubra conecta periferia ao transporte por aplicativo**. 2018. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=9bFNPcKgq4E&list=PLQ29d-r9k2D2VdnOTXAvZY9TsNclu7xko&index=2&t=0s> Acesso em: 10 de fev. 2019.

Adorno e Nery (2019) ADORNO, Sérgio; NERY, Marcelo Batista. **Crime and violences in São Paulo: theoretical-methodological retrospective, advances, limits and future perspectives.** Cadernos Metr pole, v. 21, n. 44, p. 169-194, 2019.

BARDON, Júlia. **Jovem tem 17 vezes mais chances de morrer no Brás que na Vila Matilde.** Folha de S. Paulo. 2017. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/10/1929620-morador-dos-jardins-vive-24-anos-a-mais-que-o-do-jardim-angela.shtml> Acesso em: 01 de jun. 2018.

BINENBOJM, Gustavo. **Novas tecnologias e muta es regulatórias nos transportes públicos municipais de passageiros: um estudo a partir do caso UBER.** Revista de Direito da Cidade, v. 8, n. 4, p. 1690-1706, 2016.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segrega o e cidadania em São Paulo.** Editora 34, 2000.

CARNEY, Cher et al. **Using naturalistic driving data to assess the prevalence of environmental factors and driver behaviors in teen driver crashes.** 2015.

COLLIS, Jill; HUSSEY, Roger. **Pesquisa em administra o: um guia prático para alunos de gradua o e p s-gradua o.** Bookman, 2005.

DILLS, Angela K.; MULHOLLAND, Sean E. Ride-sharing, fatal crashes, and crime. **Southern Economic Journal**, v. 84, n. 4, p. 965-991, 2018.

ESTEVES, Luiz Alberto. **Uber: o mercado de transporte individual de passageiros—regula o, externalidades e equilíbrio urbano.** Revista de Direito Administrativo, v. 270, p. 325-361, 2015.

FORD FUND LAB. **Inova o e Mobilidade.** 2017. Disponível em: <https://www.artemisia.org.br/fordfundlab/> Acesso em: 05 de fev. 2019.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo, v. 5, n. 61, p. 16-17, 2007.

HUGHES, Pedro Javier Aguerre. **Segrega o socioespacial e violência na cidade de São Paulo: referências para a formula o de políticas públicas.** São Paulo em Perspectiva, v. 18, n. 4, p. 93-102, 2004.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010. 2010a.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/sp/sao-paulo/panorama> Acesso em: 20 de mai. 2018.

IPEA. ÍNDICE PAULISTA DE ECONOMIA APLICADA. **Atlas da vulnerabilidade social nas regiões metropolitanas brasileiras.** 2015. Disponível em: http://ivs.ipea.gov.br/images/publicacoes/lvs/publicacao_atlas_ivs_rm.pdf Acesso em 18, jan. 2019.

JAUBRA. **Novo site da Jaubra.** 2018. Disponível em: <https://jaubra.com.br/> Acesso em: 05 de fev. 2019.

MARCOS, Marcela. **O que aconteceu com o “Uber” da periferia paulistana? Conseguiu regulariza o e, agora, enfrenta o gigante.** Portal Projeto Draft. Se o Startup. 2018. Disponível em: <https://projetodraft.com/o-que-aconteceu-com-o-uber-da-periferia-paulistana-conseguiu-regularizacao-e-agora-enfrenta-o-gigante/> Acesso em: 05 fev. 2019.

MARICATO, Ermínia. **Metr pole na periferia do capitalismo.** São Paulo, Hucitec/Série Estudos Urbanos. 1996.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana**. CaderNAU, 8(1), 11-22. 2015.

MELLO, Cláudio Ari. **O futuro da mobilidade urbana e o caso uber** / The future of urban mobility and the uber case. Revista de Direito da Cidade, [S.l.], v. 8, n. 2, p. 775-812, abr. 2016. ISSN 2317-7721. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/22029>>. Acesso em: 20 mar. 2019.

OLIVEIRA, Felipe. (2018). **Empresário cria app de corridas da Brasilândia**. Folha de São Paulo. 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/05/empresario-cria-app-de-corridas-da-brasilandia.shtml> Acesso em: 8 fev. 2019.

OXFAM BRASIL (2018). **Relatório anual 2018: “País Estagnado: um retrato das desigualdades brasileiras 2018”**. 2018. Disponível em: https://www.oxfam.org.br/sites/default/files/arquivos/relatorio_desigualdade_2018_pais_estagnado_digital.pdf Acesso em: 01 jun. 2018.

PARK, Jiyong; KIM, Junetae; LEE, Byungtae. **Are uber really to blame for sexual assault?: evidence from New York city**. In: Proceedings of the 18th annual international conference on electronic commerce: e-Commerce in smart connected world. ACM, 2016. p. 12.

PEREIRA, Ricardo Utrabo; FREITAS, Paulo Henrique de Souza. **A regulamentação dos serviços prestados pela startup UBER no Brasil: o transporte privado individual de passageiros em conformidade com os preceitos de acessibilidade de um estado democrático**. Direito da Cidade, v. 9, n. 4, 2017.

PMSP. Prefeitura do Município de São Paulo. **Secretaria Municipal de Cultura**. Departamento do Patrimônio Histórico. Divisão de Preservação. Programa de Valorização do Patrimônio Cultural nas Subprefeituras. 2008. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/Freguesia_web_1392056779.pdf Acesso em: 03 de fev. 2019.

PMSP. Prefeitura do Município de São Paulo. Prefeitura Regional Freguesia Brasilândia. **Conheça um pouco da História dos bairros da Freguesia do Ó e Vila Brasilândia**. 2009a. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/regionais/freguesia_brasilandia/historico/index.php?p=142 Acesso em: 20 de mai. 2017.

PMSP. Prefeitura do Município de São Paulo. 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**. 2015a. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/0B5SKZyY9PS3YMnJWNmU1eWRBSjA/view> Acesso em: 20 de mai. 2018.

QUARESMA, Cristiano Capellani; FERREIRA, Maurício Lamano; SHIBAO, Fábio Ytoshi; RUIZ, Mauro Silva; OLIVEIRA, Geraldo Cardoso. **A crise de mobilidade urbana brasileira e seus antecedentes socioespaciais**. In: CORTESE, T. T. P.; KNISS, C. T., MACARI, E. A. (Orgs.), Cidades Inteligentes e Sustentáveis. (1a ed., Cap. 2, pp. 21-36). São Paulo: Manole. 2017.

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

RIBEIRO, Filipe Batista et al. **Transporte individual de passageiros por carona remunerada: contextualização e aplicação de ferramenta para análise de viabilidade econômica de negócio**. Recuperado em, v. 20, 2017.

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

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. Edusp, 2002.

SANTOS, Denise Dias; RODRIGUES, Marcela Andrezza Moraes; SILVA, Marcella Halcsik. **Análise da evolução das áreas verdes no distrito da Brasilândia**, São Paulo (SP), Brasil. XV Encuentro de Geógrafos de América Latina. 2015. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal15/Nuevastecnologias/Teledeteccion/27.pdf> Acesso em: 20 de jan. 2019.

SEADE. FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS. IPVS **Principais Resultados Versão 2010**: Índice Paulista de Vulnerabilidade Social. 2010a. Disponível em: http://www.iprs.seade.gov.br/ipvs2010/view/pdf/ipvs/principais_resultados.pdf Acesso em: 18 de jan. 2019.

SEBRAE. Sebraecast. **Startups Jaubra**. Bloco 1. 2018a. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=nJ8vTevwb34> Acesso em: 10 de fev. 2019.

SEBRAE. Sebraecast. **Startups Jaubra**. Bloco 3. 2018c. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ggKyOnV50jE> Acesso em: 10 de fev. 2019.

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

VAI TEC. **Fábrica de Negócios VAI TEC. 2018**. Disponível em: <http://adesampa.com.br/vaitec3/index.php/fabrica/> Acesso em: 10 de fev. 2019.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **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.

Recebido em 20 de fevereiro de 2020.

Aceito em 26 de fevereiro de 2020.