



# MOBILIDADE URBANA EM SÃO PAULO: COMO CHEGAMOS ATÉ AQUI E POR QUE AINDA ESTAMOS SEGUINDO A LÓGICA RODOVIARISTA?

**EIXO TEMÁTICO: DISPUTAS DO/PELO PROGRESSO E DO/PELO MODERNO**

**TERZIAN, Ana Carolina Sevzatian Terzian**

Arquiteta e Urbanista; Mestranda na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP)  
anacterzian@gmail.com

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo tratar da lógica rodoviária no planejamento de mobilidade na cidade de São Paulo, buscando sobre suas origens e traçando hipóteses acerca dos motivos de essa lógica continuar sendo seguida. Para tal, inicialmente o artigo trata das origens da formação patrimonialista da sociedade Brasileira. Em seguida, retoma-se o surgimento do Rodoviarismo como uma “Escola” de pensamento, a partir da importação de ideias estrangeiras para o contexto brasileiro. Na sequência, trata das desigualdades de mobilidade, buscando relacionar os projetos de mobilidade urbana com o papel exercido pelo Estado com caráter patrimonialista e argumentando-se que os projetos de mobilidade urbana seriam um reflexo de toda uma sociedade com caráter patrimonialista. Por fim, levantam-se hipóteses que justificam a permanência da lógica rodoviária no planejamento urbano da cidade.

**PALAVRAS-CHAVE:** planejamento urbano; mobilidade; rodoviarismo; São Paulo.

## **ABSTRACT**

The present work aims to deal with car-centric logic in mobility planning in the city of São Paulo, seeking to understand its origins and outlining hypotheses about the reasons why this logic continues to be followed. To this end, the article initially deals with the origins of the patrimonialist formation of Brazilian society. Then, the article tackles the emergence of 'car-centrism' as a School of thought, from the importation of foreign ideals to the Brazilian context. Next, it deals with mobility inequalities, seeking to relate urban mobility projects with the role played by the State with a patrimonialist character, arguing that urban mobility projects reflect a society with this character. Finally, hypotheses are raised to explain the permanence of the car-centric logic in the urban planning of the city.

**KEY-WORDS:** *urban planning; urban mobility; car-centrism; São Paulo.*

## **RESUMEN**

El presente trabajo tiene como objetivo abordar la lógica centrada en el coche en la planificación de la movilidad en la ciudad de São Paulo, buscando sus orígenes y esbozando hipótesis sobre las razones por las que esta lógica continúa siendo seguida. Para ello, inicialmente el artículo aborda los orígenes de la formación patrimonialista de la sociedad brasileña. Luego, volvemos al surgimiento de la lógica centrada en el coche como una "escuela" de pensamiento, basada en la importación de ideales extranjeros al contexto brasileño. A continuación, se abordan las desigualdades en movilidad, buscando relacionar los proyectos de movilidad urbana con el papel patrimonialista del Estado, argumentando que los proyectos de movilidad urbana serían un reflejo de toda una sociedad con carácter patrimonialista. Finalmente, se plantean hipótesis que justifican la permanencia de la lógica centrada en el coche en el planeamiento urbano de la ciudad.

**PALABRAS CLAVE:** *Planificación urbana; Movilidad urbana; Transporte por coche; San Pablo.*

## INTRODUÇÃO

Doze anos após a instauração da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e a obrigatoriedade da elaboração de Planos de Mobilidade por municípios de até 20.000 habitantes, as condições de mobilidade ainda são precárias e desiguais em muitos municípios brasileiros.

Um dos poucos municípios a elaborar seu Plano de Mobilidade dentro do prazo previsto de 3 anos, o município de São Paulo ainda tem seus gastos públicos concentrados em políticas que beneficiam a parcela da população já historicamente estruturada e privilegiada por processos sociais que vão desde o período da escravidão entre os séculos XVI e XIX e das oligarquias do final do século XIX ao início do XX: a parcela economicamente mais abastada. Tendo em vista que essas parcelas possuem acesso à acumulação geracional de riquezas, são novamente privilegiadas por políticas de mobilidade urbana rodoviaristas, tratando-se da única parcela da população com poder aquisitivo de comprar automóveis. Além de se beneficiar por políticas públicas que promovem a circulação deste modal em detrimento das demais, por terem condições de residir nas regiões da cidade com maior oferta de empregos, serviços e comércios, despendem uma menor quantidade de tempo se deslocando e com maiores condições de conforto em relação àqueles que dependem dos transportes coletivos ou da mobilidade ativa para se deslocar.

Enquanto a circulação de automóveis estrutura a cidade, as condições de caminhabilidade e do sistema viário da cidade tornam-se locomover a pé, ou por veículos de tração humana, como a bicicleta, um grande desafio. Por meio desse breve artigo, busca-se trabalhar as seguintes questões: em termos de mobilidade, como chegamos até aqui e por que ainda estamos seguindo a lógica rodoviarista?

Para tal, retoma-se nesse artigo as origens do pensamento rodoviarista, que aparece como um reflexo de um Estado e de uma sociedade com caráter patrimonialista, nos quais os interesses de alguns prevalecem sobre os interesses da maioria da população. Em seguida, trabalha-se sobre a ascensão do pensamento do planejamento urbano com viés rodoviarista no município de São Paulo, focando no papel desempenhado por Prestes Maia em seu Plano de Avenidas e de Robert Moses, quando contratado pela Prefeitura para elaborar o Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo, bem como na expansão do pensamento rodoviarista como uma Escola, tendo em vista sua influência em múltiplas gerações de planejadores da cidade. Na sequência, trabalha-se a relação entre o patrimonialismo e alguns projetos de mobilidade urbana recentemente implementados na cidade de São Paulo. Por fim, na última seção do artigo, trabalham-se quatro hipóteses que explicariam o

motivo de essa lógica rodoviarista de planejamento continuar a ser seguida em muitos planos e projetos para a cidade.

## O ESTADO PATRIMONIALISTA

Uma das facetas que permeia a atuação do Estado é seu caráter, que, historicamente, se configura como patrimonialista. João Whitaker Ferreira (2017) argumenta que, diferentemente dos países centrais do capitalismo, que operaram sob o modelo *keynesiano* do Estado de bem-estar social e nos quais houve uma significativa mediação do Estado para amenizar as distorções de preços gerados por conflitos da terra, no Brasil, o Estado teria uma natureza bastante distinta e peculiar, sendo instrumentalizado pelas classes dominantes com perfil liberal, para servir aos seus interesses. Essa característica seria responsável pela desigualdade na oferta de infraestruturas, já que enquanto o principal interesse do Estado era o de estruturar os bairros nos quais se concentravam as elites, houve a negligência dos bairros pelos estratos menos abastados da população. Esse *Estado* patrimonialista seria reflexo de uma *sociedade* patrimonialista, na qual cada cidadão tende a reproduzir em sua esfera pessoal uma mesma lógica de dominação. No campo espacial, essa reprodução explicaria a predominância absoluta do direito à propriedade sobre qualquer outro e as diferentes aplicações dos limites muito tênues entre legalidade e ilegalidade, sendo um exemplo disso o diferente tratamento regulatório para ocupações de moradias em prédios irregularmente vazios e de grandes empreendimentos ou residências de alto padrão em zonas costeiras com mata atlântica.

Essa noção se relaciona com o que Florestan Fernandes chama de '*sociedade de elite*'. Segundo Csaba Deák e Sueli Schiffer (2007), a sociedade de elite seria distinta da burguesa por ter como base material a acumulação entravada, caracterizada pela divisão do excedente produzido em duas partes, sendo a primeira parte reinvestida para fins de ampliação da lucratividade de cada atividade capitalista, e a outra parte expatriada, seja por remessas de lucros enviadas por subsidiárias para suas empresas-mãe ou então para fins de pagamento da dívida externa (Deák, 1991). Essa lógica de acumulação imperou durante todo o período de desenvolvimentismo no Brasil, já que as empresas instaladas no Brasil, principalmente do meio automotivo, se constituíam como subsidiárias de empresas estrangeiras. Foi esse o caso da Ford 'do Brasil', da FIAT 'do Brasil' e da Volvo 'do Brasil', ligadas à matrizes nos Estados Unidos, na Itália e na Suécia, respectivamente (Deák; Schiffer, 2007).

A expatriação da maior parte do lucro gerado pela indústria brasileira ocasionou um efeito duplo. Além de gerar mais capital para o desenvolvimento dos países sede das empresas estrangeiras que atuam

no Brasil, fez com que o Brasil nunca adquirisse um capital sólido para seu próprio desenvolvimento, além de sempre ter seu 'desenvolvimento' atrelado à atuação de empresas estrangeiras e ao investimento de capital estrangeiro no país, gerando uma situação de dependência. Ao mesmo tempo, essas empresas estrangeiras também criaram uma dependência com os países 'emergentes' como o Brasil, já que passaram a depender dessas remessas expatriadas e da mão de obra barata para expandir seu capital, processo esse ao que Harvey (2005) atribui o nome de '*Imperialismo por espoliação*'.

Esse pensamento converge com o que Sampaio Júnior (1990) trabalha acerca do processo de formação da burguesia brasileira e de seu papel na condição de '*subdesenvolvimento*' do Brasil. O autor argumenta que o processo de formação da burguesia no Brasil ocorreu de uma maneira diferente quando comparada a formação dessa classe em países como Inglaterra e a França. Enquanto nesses dois países houveram revoluções "agrária, urbana, nacional, democrática e industrial" (p. 81), lideradas pela burguesia, o que possibilitou que essa classe repousasse sobre bases sociais e políticas do capitalismo, no Brasil, as revoluções burguesas foram atrasadas por terem suas direções políticas dominadas pelo pensamento ultraconservador que se consolida nessa classe entre as décadas de 1930 e 1970.

Na segunda metade do século XX, o Brasil não conseguira romper com a situação de dependência sem superar o próprio capitalismo, dado que não haviam atores capazes de impulsionar mudanças sociais significativas. Além disso, a burguesia começou a buscar a preservação dessa condição de dependência por vários motivos. O primeiro deles foi a possibilidade dessa classe de promover mudanças sociais e econômicas no Brasil fazendo com que o país se adaptasse às exigências do capital internacional. Além disso, a burguesia temia que a industrialização gerasse revoltas populares e era influenciada ideologicamente pela polarização internacional que existia entre as ideologias capitalistas e comunistas. Nesse sentido, ao optar por se aliar ao capital internacional, a burguesia no Brasil não promoveu nenhum tipo de revolução. Pelo contrário, a atuação da burguesia na luta de classes se configura como uma '*contrarrevolução*' e acaba sendo crucial para que o Brasil se mantivesse em condição de 'subdesenvolvimento' (ibidem).

Com a redemocratização do país, nos anos 1990, os ideais econômicos tomam uma guinada para o neoliberalismo por meio da importação de ideias estrangeiras que não se encaixam no contexto brasileiro. Enquanto na Europa o neoliberalismo surge como resposta à estagnação econômica da década de 1980, percebida pelas classes dominantes como resultante das políticas de bem-estar social das décadas de 1950 e 1970, no Brasil, nunca houve uma política consolidada de distribuição de

benefícios desse tipo para a população. Mesmo assim, nessa década imperam no Brasil a desestatização e o ‘entreguismo’, ou seja, a entrega de campos de atuação para o capital estrangeiro (Deák; Schiffer, 2007).

Com a diminuição das taxas de importação, o desemprego e a informalidade tornaram-se rampantes. Em relação à infraestrutura, a privatização de redes essenciais (energia e telecomunicações) fizeram com que a qualidade dos serviços decaísse. A lenta construção do metrô tornou o trânsito de automóveis calamitoso e a mobilidade urbana estagnada (ibidem).

Essa ascensão do neoliberalismo também se relaciona com uma mudança na gestão das cidades a partir da década de 1980. Conforme argumenta Harvey (1989), nos países capitalistas centrais, se inicialmente o Estado agia sob um viés de *gerenciamento* da cidade, a partir dessa década, o Estado passa a atuar sob o viés do ‘*empresariamento*’. Nesse novo modelo de atuação, o poder público volta-se a atuar mais na economia política das cidades do que no território. Assim, muitos projetos passam a ser implantados nas cidades com a finalidade de que promovessem a ‘regeneração urbana’ de tecidos urbanos deteriorados por diferentes motivos, dentre eles a desindustrialização. Nota-se o viés liberal dessas políticas pelo fato de contar com que a cidade preencha, por si só, as lacunas deixadas entre intervenções pontuais. Além disso, os poderes públicos locais iniciam a busca por novas fontes de financiamento para esses projetos, surgindo assim a noção da "parceria público-privada" (PPP). Uma das características desse tipo de parceria é que ela tanto sua concepção quanto sua execução são especulativas, o que, na prática, fazendo com que existam muitos riscos envolvidos nessas operações. Muitas vezes a “matriz de responsabilidades” desses riscos se traduz no poder público assumindo todo o risco e o mercado privado colhendo os frutos desses riscos (Harvey, 1989)<sup>1</sup>.

Na década subsequente, a partir dos anos 2000, os ideais de desenvolvimentismo acabam ressurgindo após a retomada do crescimento econômico no segundo mandato de Lula, após três décadas de estagnação. Se instaura a falácia de que o Brasil estaria vivendo um ciclo de desenvolvimento. Na prática, no entanto, o Brasil estava tentando adequar sua economia às demandas do capital financeiro, buscando conciliar crescimento econômico e equidade social, porém ignorando se tratavam de

---

<sup>1</sup> Exemplos de como o Estado assume esses riscos podem ser vistos na seção “os projetos de mobilidade urbana como reflexo de uma sociedade patrimonialista”.

aspectos intrinsecamente opostos, dado o padrão de acumulação que historicamente aconteceu no país. Assim sendo, Sampaio Júnior argumenta que o ‘neodesenvolvimentismo’ seria como um simulacro do desenvolvimento à medida que se estrutura pela dupla articulação da dependência externa e da segregação social (Sampaio Júnior, 2012).

Da mesma maneira que ideais liberais foram importados na década de 1990, outras ideologias importadas igualmente sem que se fosse levado em consideração o contexto brasileiro dizem respeito a modelos urbanísticos como o rodoviarismo.

## **A LÓGICA RODOVIARISTA NO PLANEJAMENTO URBANO E O RODOVIARISMO COMO ESCOLA**

Conforme vimos na seção anterior, o setor automobilístico se configurou como um dos pilares dos períodos de crescimento econômico do país sob a ideologia do desenvolvimentismo. Em decorrência disso e de outros ideais colocados em prática pelas políticas do Estado, inúmeras cidades brasileiras foram estruturadas em prol do rodoviarismo.

Se no início da urbanização de São Paulo havia o domínio do espaço urbano pelos pedestres que podiam circular livremente, a Segunda Revolução Industrial trouxe consigo a importação e a operação de ferrovias por empresas britânicas que passaram a operar em São Paulo a partir da segunda metade do século XIX. Financiado pela exportação do café e pelo aumento da dívida internacional, esse modal dominou o sistema de transportes até a década de 1920, quando o valor de venda do café diminuiu com a crise de 1929, não se recuperando até a Segunda Guerra Mundial e uma nova infraestrutura de transportes provou-se necessária. À medida que se tornou clara a impossibilidade de importar carros em quantidades suficientemente necessárias para atender às demandas de deslocamento da população, a implantação de subsidiárias tornou o Brasil a terceira maior produtora de automóveis até a década de 1970. Conforme a ‘*indústria do motor*’ se consolidava no país e os automóveis se popularizavam, toda a infraestrutura viária para viabilizar a circulação destes é construída em menos de 30 anos (Deák; Schiffer, 2007). Aos poucos, o automóvel foi tomando a maior parte do espaço urbano e se estabelecendo como elemento central da forma urbana. Como se deu essa hegemonia do automóvel no planejamento urbano?

Em linhas gerais, essa lógica de dominação do automóvel remonta a diferentes ideologias que surgiram a partir da década de 1920.

Segundo Vanderli Custódio (2004), na transição entre os séculos XIX e XX surgem novas correntes de pensamento nos países centrais do capitalismo, influenciando os modelos urbanísticos presentes nas cidades nas décadas subsequentes. Uma delas é a Escola de Chicago, que surgiu na década de 1920 e fez com que conceitos emprestados da biologia - como a competição, cooperação e simbiose - fossem utilizados para entender as cidades como organismos. Concomitantemente, na Europa, eclodia a Sociologia Positivista de Émile Durkheim, defendendo que a sociedade teria um padrão normal de funcionamento, cujo desvio seria patológico. Assim, as sociedades modernas começaram a ser vistas como doentes e vigora uma ideia de 'desordem urbana' em decorrência dos problemas existentes.

Com o desenvolvimento dessas novas ideologias, surgem duas correntes urbanísticas com discursos diametralmente opostos: a dos progressistas e a dos culturalistas. Os *urbanistas progressistas* operavam sob ideais iluministas, defendendo que um homem-tipo teria necessidades-tipo a serem atendidas por soluções padronizadas. Para eles, por meio da homogeneidade, lógica e ordem, se alcançaria o progresso. O maior expoente dessa ideologia foi George Eugène Haussmann, que quando prefeito de Paris entre 1853 e 1870, demonstrou enxergar o espaço urbano como um organismo funcional ao promover as políticas higienistas de demolições arrasa-quarteirões, a implantação de grandes avenidas em linha reta, a construção de grandes construções públicas e a ampliação de serviços públicos. Enquanto isso, os *urbanistas culturalistas* também prezavam pelo verde, higiene e limpeza, mas defendiam que as cidades deveriam voltar a ter limites precisos, que linhas assimétricas deveriam ser mantidas e que a cultura deveria ser exaltada, tendo como maior expoente o austríaco Camillo Sitte (1843-1903) (ibidem).

Em São Paulo, o turismo feito pela burguesia e a inauguração da Escola Politécnica, em 1893, onde lecionavam professores europeus, fez com que esses discursos se alastrassem por meio dos projetos de Camillo Sitte (1843-1903), Joseph Stübben (1845-1936) e Eugène Alfred Hénard (1849-1923). A influência desses dois últimos, expoentes da corrente *progressista*, foi essencial para a estruturação da escola do rodoviarismo em São Paulo. Enquanto Stübben pensava a expansão urbana em termos de circulação, higiene, estética e edificações, com ênfase nos fluxos e transportes e priorização do uso das linhas retas, Hénard criou a Teoria Geral da Circulação, concebendo o perímetro de irradiação, constituído pela interceptação do fluxo pesado e redistribuição por ruas secundárias antes da irradiação para o centro da cidade. Foi utilizando-se de conceitos de ambos que Prestes Maia se inspira para conceber seu famoso Plano de Avenidas, na década de 1930 (ibidem).

Nesse plano, Prestes Maia propôs um perímetro de irradiação envolvendo a Praça da Sé, o Parque D. Pedro II, o Vale do Anhangabaú e a Praça da República. Além disso, propôs o ‘Sistema Y’, com a construção das atuais avenidas 9 de julho e 23 de maio. O plano ainda envolvia a abertura de novas vias radiais, a remodelação dos parques da cidade e a canalização dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí, utilizando as suas áreas de várzea para linhas ferroviárias e largas avenidas para a circulação de automóveis. Com a proposta do plano de avenidas, torna-se nítido que se abandonou o aspecto sanitário, predominando apenas o aspecto viário. Os ideais de Prestes Maia foram continuados por sucessivos encarregados de projetos para a cidade, argumentando-se, assim, que ele tenha criado uma ‘Escola’ rodoviária, cujos efeitos podem ser observados até os dias atuais, a exemplo das frequentes inundações observadas nas avenidas construídas nos fundos de vale (ibidem).

Concomitantemente, a empresa anglo-canadense Light, detentora do monopólio da operação dos bondes, perde interesse pelo sistema e o transfere para a prefeitura em 1946, que, por sua vez, o encerra em 1968 (Nobre, 2010). Assim, os ônibus ascendem como opção de transporte coletivo por serem considerados mais flexíveis e econômicos. Apesar de em um primeiro momento essa mudança representar um aumento substancial de velocidade para os usuários do transporte coletivo, posteriormente, com a proliferação dos automóveis, a fluidez de circulação dos ônibus se tornou prejudicada. Assim, à medida que a classe média passou a ter acesso a maiores velocidades em decorrência da utilização dos automóveis e, conseqüentemente, passou a usufruir de menores tempos de deslocamento, o usuário dos transportes coletivos permaneceu estagnado em uma mesma tecnologia, ficando sujeito a tempos de deslocamentos cada vez maiores (Rolnik; Klintowitz, 2011).

A partir das décadas de 1940 e 1950, a política de aproximação com o governo dos EUA (iniciada com o advento da II Guerra Mundial e intensificada pela Guerra Fria) e a instalação de empresas automotivas na Região Metropolitana de São Paulo fizeram com que o urbanismo em prol do rodoviarismo se intensificasse. A partir da década de 1950, os automóveis passaram a ser considerados e vendidos como “bens de consumo de primeira necessidade” (Nobre, 2010, p. 4), fazendo com que cada vez mais políticas públicas surgissem para viabilizar sua utilização como meio de transporte. Consolida-se assim o um modelo urbanístico pautado pelo trinômio automóvel, via expressa e subúrbio residencial (Nobre, 2010).

Um outro fator que facilitou a importação desses ideais para São Paulo foi a contratação de Robert Moses pela Prefeitura de São Paulo em 1949 com o objetivo de elaborar o Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo. Previamente, Moses havia sido coordenador do

Departamento de Obras de Nova Iorque, onde promoveu reformas arrasa-quarteirão para a construção de inúmeras vias expressas. Sua contratação pela Prefeitura de São Paulo se deu por meio do *IBEC – International Basic Economy Corporation*, uma instituição fundada por Nelson Rockefeller para viabilizar “negócios competitivos em países em desenvolvimento” (Nobre, 2010, p. 4). Em sua proposta para São Paulo, recomendou um sistema de vias expressas radiais, bem como um anel viário ao longo dos rios Tietê e Pinheiros dando acesso às rodovias Anchieta, Anhanguera e Dutra. Essa proposta acabou promovendo a conurbação de São Paulo com os municípios vizinhos e em muito se assemelha com os ideais do Plano de Avenidas, funcionando como um complemento que o adequa à condição metropolitana da cidade (ibidem).

No final da década de 1960, o modelo rodoviarista de planejamento já estava consolidado e foi considerado em todos os planos urbanísticos do período. Em 1968, o Grupo Executivo de Integração de Políticas de Transporte (GEIPOT) ligado ao Ministério do Transporte propôs dois anéis viários usando Marginais dos rios Tietê e Pinheiros como vias expressas de ligação. Além disso, o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado (PMDI) voltava-se a um sistema de radiais e anéis perimetrais metropolitanos e à descentralização do emprego terciário. E, por último, o Plano Urbanístico Básico (PUB) fugia do modelo radioconcêntrico, mas propunha 815 km de vias expressas em uma malha retangular. O modelo rodoviarista de planejamento pode ser visto em todas as décadas seguintes nos planos da SIURB (Secretaria Municipal de Infra-Estrutura Urbana e Obras), EMURB (Empresa Municipal de Urbanização) e DERSA (Desenvolvimento Rodoviário S.A). Durante a década de 1980 e 2000 foram construídos os Túneis Ayrton Senna, Tribunal de Justiça, Jânio Quadros, Sebastião Camargo e sob o Vale do Anhangabaú; o Complexo Viário João Jorge Saad; a Extensão da Avenida Faria Lima; a Abertura da Avenida da Água Espraiada (atual Jornalista Roberto Marinho); o Rodoanel; e foi feita a adequação viária da Marginal Tietê (com a construção de três novas faixas de rolamento em cada sentido, 4 novas pontes, 3 novos acessos) (ibidem).

Uma das consequências práticas da adoção do modelo rodoviarista e do declínio dos transportes sob trilhos pelo planejamento urbano de São Paulo é a expressiva desigualdade nos tempos de deslocamento, duplamente gerada e intensificada pela segregação urbana.

Conforme argumenta Villaça (2011), em São Paulo, a segregação urbana se manifesta com a concentração das residências, empregos e comércios/serviços dos estratos mais abastados economicamente da população no quadrante sudoeste da cidade. Como os estratos menos abastados da população também necessitam frequentar esse quadrante para acessarem seus empregos e não

têm condições financeiras de habitarem nesse perímetro, despendem uma maior quantidade de tempo se deslocando.

Conforme as ações por parte do Estado e os investimentos públicos foram sendo utilizados em prol dos automóveis de forma exclusiva, sem que fossem viabilizadas maneiras de outros modos de transporte compartilharem da mesma infraestrutura viária, os deslocamentos utilizando a mobilidade ativa, isto é, a pé ou por bicicleta, foram bastante impactados no que diz respeito à qualidade e segurança (Vasconcellos, 2016).

## **OS PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA COMO REFLEXO DE UMA SOCIEDADE PATRIMONIALISTA**

Toda essa desigualdade nas condições de mobilidade urbana é reflexo de as ações do Estado possuírem um caráter patrimonialista. A partir da constatação de que o Estado patrimonialista é o reflexo de uma sociedade patrimonialista e que sua atuação é de extrema relevância na formação do espaço urbano, podemos analisar as políticas de mobilidade e perceber que estas também estão embebidas nessa lógica.

O carro, bem de consumo individual, necessita do sistema viário para sua circulação, que se configura como uma infraestrutura planejada, construída e mantida com dinheiro público. O predomínio do interesse de alguns – as elites, que dominam a maior parte dos recursos financeiros e as esferas sociais, intelectuais e políticas – sobre o interesse da maioria, faz com que o tecido urbano seja dilacerado pela expansão de faixas para automóveis nas marginais dos rios – que não mais servem para transporte e lazer, mas principalmente para circulação de veículos motorizados individuais – e por “espaguete viários” – que acabam gerando espaços residuais amorfos, mal cuidados e muitas vezes mal iluminados – as condições de caminhabilidade e do sistema viário da cidade tornam-se locomover a pé, ou por veículos de tração humana, como a bicicleta, um grande desafio. Tampouco é favorável a situação para a maior parte da população, que depende do sistema de transporte público para se locomover<sup>2</sup>.

Mesmo se a desigualdade socioeconômica não ocasionasse em uma minoria ter acesso aos automóveis, não há espaço urbano e viário suficiente para a utilização desse modal por todos.

---

<sup>2</sup> De acordo com a Pesquisa Origem Destino do Metrô de 2017, 36,4% das viagens na Região Metropolitana de São Paulo são realizadas por transporte coletivo (ônibus, metrô ou trens), sendo esta a categoria mais expressiva na divisão modal da cidade, seguida de veículos particulares (30,9%) e viagens utilizando modais ativos (32,7%).

Atualmente, a frota de automóveis existentes na cidade de São Paulo torna impossível sua utilização simultânea, já que a área ocupada por todos os automóveis se aproxima de metade das vias asfaltadas<sup>3</sup>. A demanda atual se demonstra insustentável, sendo os engarrafamentos uma constante na cidade. Em 2023, São Paulo chegou a registrar seu recorde de congestionamento, com 1.349 km de lentidão (Martins, 2023).

Talvez essa condição de assemelhe do que o ecologista Gerret Hardin (1968) chama de *‘tragédia dos comuns’*<sup>4</sup>, na qual a utilização de um mesmo recurso por muitas pessoas ao mesmo tempo faz com que sua utilização aconteça em uma condição abaixo do ideal.

Toda essa situação se agrava ao considerar que as mesmas pessoas com o privilégio de ter um carro são aquelas que conseguem se manter habitando no quadrante sudoeste da cidade, que possuem as maiores faixas de renda e que gastam menos tempo se deslocando. Essa concentração espacial dos proprietários de automóveis pode ser observada no mapa abaixo elaborado a partir de dados da Pesquisa Origem Destino do Metrô de 2017 (Figura 1). Nota-se que as zonas OD localizadas nos distritos de Pinheiros, Jardim Paulista e Moema estão dentre alguns dos distritos com maior número de veículos por habitantes, bairros estes também providos de rede metroviária. Assim, enquanto os estratos da população mais abastados acumulam opções de deslocamento, os estratos que não possuem acesso aos automóveis se concentram fora do alcance do metrô.

Em termos orçamentários, os investimentos no sistema viário representam a maior parte dos gastos com mobilidade. A ampliação do sistema viário das últimas quatro décadas soma o investimento de quase R\$ 30 bilhões. Caso esse mesmo montante fosse utilizado para financiar os sistemas de transporte coletivos, seria possível construir 150 km de metrô (Nobre, 2010). Em 2023, a priorização do transporte individual aparece nos orçamentos de políticas públicas de mobilidade da cidade de São Paulo novamente. Enquanto 1,3 bilhões são dedicados ao recapeamento de vias, a prefeitura desiste de entregar os quatro terminais de ônibus (em São Mateus, Itaquera, Itaim Paulista e Jardim Miriam)

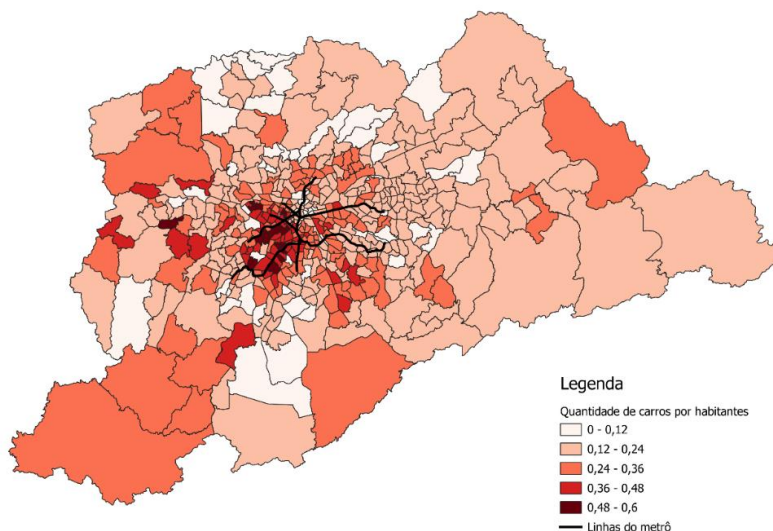
---

<sup>3</sup> De acordo com o IBGE, a população de São Paulo possui 9.150.267 automóveis (IBGE, 2023b). Considerando que cada 11m<sup>2</sup> para cada automóvel estacionado, a área ocupada por esses automóveis soma 100,63 km<sup>2</sup>. Enquanto isso, o município de São Paulo possui uma área total de 196 km<sup>2</sup> de vias asfaltadas (IBGE, 2023a; São Paulo, 2024).

<sup>4</sup> O termo *‘tragédia dos comuns’* foi popularizado por Gerret Hardin, ao apontar que quando existe algum recurso em comum para uma população, cada indivíduo busca maximizar seu ganho em detrimento dos efeitos negativos que seriam experienciados coletivamente. Essa lógica poderia ser vista em uma terra agrária pública, na poluição do mundo e no aumento da população mundial (Hardin, 1968).

e de inaugurar 2 corredores BRT (*Bus Rapid Transit*), conforme era previsto em seu Programa de Metas (Folha De São Paulo, 2023).

**Figura 1 – Concentração de automóveis por habitantes com sobreposição das linhas do metrô.**



**Fonte: Elaboração da autora por meio de dados da Pesquisa Origem-Destino do metrô (2017).**

Tratando do empresariamento do Estado, em São Paulo, esse novo papel que o Governo passou a desempenhar impactou nas políticas e financiamento de infraestrutura dos transportes coletivo e para bicicleta na cidade de São Paulo, principalmente por meio de PPPs.

Desde sua inauguração em 2010, a ViaQuatro opera a linha 4-Amarela. Nos anos seguintes, a ViaMobilidade passou a operar a linha 5-Lilás, bem como as linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda da CPTM. As linhas 6-laranja e 17-ouro também estão em obras financiadas e executadas por meios de PPPs. Além disso, entre abril e junho de 2023, o Governo do Estado sinalizou a intenção de realizar a privatização de todas as linhas do Metrô e da CPTM que ainda estavam sob gestão pública<sup>5</sup>.

No entanto, é notável que o serviço oferecido pelas concessionárias tem pior qualidade e é mais custoso que o de suas homólogas estatais. Apesar de as linhas privatizadas terem recebido repasses do Governo Estadual relativos ao Bilhete Único quatro vezes maiores que o Metrô e a CPTM em 2022<sup>6</sup>,

<sup>5</sup> Em junho de 2023, foi anunciada a intenção de conceder todas as linhas do metrô ainda operadas por empresas públicas (linhas 1-azul, 2-verde, 3-vermelha e 15-prata) para a iniciativa privada (Seto, 2023).

<sup>6</sup> Em 2022, a ViaMobilidade e ViaQuatro receberam conjuntamente 2 bilhões em repasses para transportar 500 milhões de passageiros. Enquanto isso, o metrô e CPTM receberam juntas R\$ 460 milhões para transportar 1,23 bilhão de passageiros (Sayuri, 2023).

devido à priorização contratual nos repasses para essas empresas, durante um ano de operação das linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda, foram registradas 166 falhas nessas linhas, incluindo descarrilhamentos e colisões entre trens (Sayuri, 2023).

Em relação à mobilidade por bicicleta, um exemplo seria a concessão para a iniciativa privada da ciclovia da margem leste do rio Pinheiros, após ser construída e mantida por 10 anos com quase R\$ 40 milhões, em valores corrigidos, de dinheiro público (G1, 2010; O Eco, 2012; Folha De São Paulo, 2012). Em contraste, sua concessão em 2020 para a empresa Farah Services previa apenas o investimento de R\$ 6 milhões nos 36 meses de concessão. Apesar de algumas melhorias realmente terem sido executadas, como a remoção de lombadas e arborização, é notável que o problema histórico de falta de acessos permanece, o que dificulta sua utilização para locomoção e a prevalência de seu uso por grupos de ciclismo esportivo.

Além disso, depois de a ciclovia ser concedida a iniciativa privada, alguns eventos e projetos completamente contrários à utilização das bicicletas para fins de mobilidade começaram a ocorrer, sendo uma delas a implantação de um bar flutuante com venda de bebidas alcoólicas, o que desconsidera que a bicicleta se trata de um veículo cuja condução não deve ser associada ao consumo de álcool (Estadão, 2023).

Ainda tratando-se dessa ciclovia, se considerarmos que ela possui trechos interditados há uma década para construção do trecho do monotrilho 17-Ouro que originalmente seria entregue na Copa do Mundo de 2014 ligando o Estádio Cícero Pompeu de Toledo (sede do São Paulo Futebol Clube, conhecido como “Estádio do Morumbi”) ao Aeroporto de Guarulhos, podemos estabelecer uma relação com a competição intercidades que Harvey (1989), Vainer (2007) e Nobre (2017) trabalham. Para os autores, com o *empresariamento* do Estado, diferentes cidades disputam entre si para o recebimento de investimentos internacionais. Muitas vezes essa disputa gera um legado urbanístico voltado para os Megaeventos que se demonstra negativo a longo prazo para as cidades, já que não atendem as demandas de deslocamento dos cidadãos em suas rotinas diárias. Esse é o caso da linha 18-Ouro, uma obra realizada como parte dos requisitos da FIFA para que São Paulo sediasse o jogo de abertura da Copa de 2014. A obra previa a conexão entre o Estádio do Morumbi até o Aeroporto de Congonhas. Devido a desentendimentos com a diretoria do time, o jogo de abertura foi transferido para a sede do Sport Club Corinthians, o “Itaquerão”, fazendo com que a obra fosse paralisada. Prevista para 2014, até hoje não foi concluída e segue bloqueando parte da ciclovia do Rio Pinheiros (Nobre, 2018; Guatelli, 2023).

A partir desses exemplos, torna-se inegável o papel do Estado na construção e manutenção das desigualdades de mobilidade: está presente na priorização e investimentos no sistema viário em detrimento dos sistemas coletivos ou ativos de mobilidade, está presente na concessão de linhas ferroviárias e da operação das linhas de ônibus e de ciclovias para iniciativa privada e está presente nas obras relativas aos Megaeventos esportivos, como a Copa do Mundo de 2014. Esse papel que o Estado desempenha para a desigualdade de acesso à mobilidade entre diferentes parcelas da população é um reflexo do patrimonialismo que permeia sua atuação, onde os interesses de alguns prevalecem sobre os interesses da maioria.

## **CONCLUSÃO E HIPÓTESES DO PORQUÊ AINDA ESTARMOS SEGUINDO A LÓGICA RODOVIARISTA**

Em decorrência da constatação do fracasso do rodoviarismo, é natural nos questionarmos o porquê de esse modelo ainda continuar a ser seguido. Pretendo nessa seção levantar quatro hipóteses que expliquem os motivos de ainda essa lógica prevalecer em muitas políticas da cidade de São Paulo.

### **Processo de formação social**

Conforme vimos, o patrimonialismo está arraigado no processo de formação da sociedade brasileira e sua lógica transborda nas ações do Estado. Tratando-se de um processo de base social construído ao longo de muitos anos, não poderia ser desconstruído da forma repentina.

Ferreira (2017) argumenta que, no Brasil, o Estado passou por um processo de instrumentalização para que sua atuação se desse de maneira favorável aos interesses das classes dominantes e ocasiona na desigualdade na oferta de infraestrutura.

Deák e Schiffer (2007) explicam a peculiaridade do processo de acumulação no Brasil, que se deu de forma entravada, com a expatriação de uma parte significativa dos lucros da industrialização, impedindo que houvesse capital para que o país se desenvolvesse de forma independente do capital internacional, além de ter sido responsável por gerar uma 'sociedade de elite' na qual não há equidade e que, novamente, gera a acumulação de privilégios pela parcela da população mais rica.

Plínio de Arruda Sampaio Júnior (1990) também teoriza sobre o processo de formação da burguesia no Brasil, que ao invés de ter exercido um papel revolucionário como na Inglaterra e França, no Brasil, se configurou em um processo de *contrarrevolução* permanente, se aliando ao capital financeiro internacional e buscando a preservação da dependência do país.

Todos esses processos de formação social resultaram em uma sociedade patrimonialista com um Estado instrumentalizado para agir de acordo com os interesses da elite. Esse caráter do Estado pode ser observado nas políticas de mobilidade urbana, com a má distribuição da infraestrutura viária e prevalência de interesses individuais nas soluções de mobilidade. Assim, torna-se naturalizada a utilização de recursos comuns como o orçamento público e destinação de espaços de uso comum para uma minoria da população, bem como de forma a beneficiar empresas do setor privado em detrimento do interesse público, sendo que, frequentemente, essas soluções de mobilidade individuais necessitam de infraestruturas públicas para sua utilização, como é o caso de os veículos motorizados individuais dependerem do sistema viário para circulação.

### **Rodoviarismo como Escola**

Sobrepondo-se aos processos de formação social brasileiros, é notável que a importação de ideais estrangeiros teve um papel crucial na instauração de políticas de mobilidade que priorizam os carros em detrimento dos demais modos de deslocamento na cidade de São Paulo.

Para Custódio (2004), o surgimento da Escola de Chicago na década de 1920 e a ascensão da Sociologia Positivista de Émile Durkheim na Europa foram responsáveis pelas correntes urbanísticas *culturalista* e *progressista*, influenciando Prestes Maia na elaboração do Plano de Avenidas, responsável por promover a implantação de grandes infraestruturas viárias e no sistema radioconcêntrico para rápida circulação de automóveis.

Essas novas infraestruturas rasgam a cidade, promovem seu espraiamento, dificultam as condições de caminhabilidade e tornam a circulação para pessoas utilizando quaisquer outros tipos de veículos lentas e dificultadas.

Além disso, a contratação de Robert Moses pela Prefeitura de São Paulo em 1949 também representou um fator importante para consolidação do pensamento rodoviarista no planejamento urbano, por ter sido responsável por dar continuidade à implantação de grandes rodovias para fora da cidade e promover sua metropolização.

A partir da década de 1960, a consolidação do modelo rodoviarista em muitos dos documentos de planejamento urbano tornam inegável que os ideais propostos por Prestes Maia contaminaram gerações de técnicos que continuam promovendo projetos rodoviaristas por décadas, configurando-se como uma ‘Escola’ de pensamento e podendo ser observada até os dias de hoje.

### **Gestões descontinuadas, Desvirtuação de instrumentos urbanísticos e Zonas de exceção**

Apesar de todo esse histórico da difusão do pensamento rodoviarista no Planejamento Urbano, deve-se admitir que alguns avanços foram feitos em relação à mobilidade ativa e aos transportes coletivos nos anos recentes, como a implantação de 699,2km de infraestrutura cicloviária ao longo dos últimos anos (São Paulo, 2023). Apesar da extensão da rede de transportes sobre trilhos ainda ser muito menos expressiva do que deveria ser, alguns avanços na rede de transportes coletivos também podem ser observados, desde a criação do Bilhete Único em 2004, por Marta Suplicy, até a ampliação da implantação de corredores de ônibus, a partir de 2013 durante a Gestão Haddad.

Nesse sentido, a publicação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) (Brasil, 2012) foi um marco para a viabilização de políticas de mobilidade para usuários de transportes coletivos, pedestres e ciclistas ao estabelecer que todos os municípios acima de 20 mil habitantes deveriam elaborar Planos de Mobilidade Urbana (PlanMob) com diretrizes que promoviam os transportes coletivos e ativos. O PlanMob de São Paulo de 2015 (São Paulo, 2015) fez com que houvessem vários avanços nesse sentido, à exemplo da implantação de 400km de infraestrutura cicloviária (São Paulo, 2016). Não obstante, a gestão seguinte, Dória-Covas, foi notável por não implantar novas ciclovias e ciclofaixas de forma significativa, adotando, inclusive um discurso contra as infraestruturas cicloviárias (Lopes, 2016). Essa mesma gestão entregou seu primeiro quilômetro de ciclofaixa apenas dois anos depois de assumir a gestão (Silva, 2018).

Fica evidente que as divergências existentes nas intenções das diferentes gestões dos órgãos governamentais acarretaram na descontinuidade das políticas públicas, sendo prejudicial para o interesse público.

### **Populismo e desvios**

Uma última hipótese para justificar a permanência da lógica rodoviarista nas políticas públicas da cidade de São Paulo é que frequentemente tomadores de decisão que ocupam cargos políticos agem apenas visando manter sua popularidade para se sejam reeleitos no mesmo cargos ou eleitos em outros. Dessa forma, não atuam de forma a representar o melhor interesse para a população, conforme pode ser observado pelo investimento municipal no recapeamento de vias ao invés da destinação de verbas para construção de terminais de ônibus e corredores BRT.

Além disso, no âmbito estadual, são notáveis os desvios de verbas em relação à construção de linhas de transportes coletivos, sendo um exemplo disso, o 'trensão', no qual formavam-se carteis para superfaturar valores de construção de linhas férreas, adquirir trens e para realizar a manutenção do sistema ao longo de 20 anos de governos do PSDB em São Paulo. O esquema acarretou em pelo menos US\$ 50 milhões de desvios das obras do Metrô e da CPTM (Rodrigues; Moura; Pardellas, 2013).

No âmbito federal, programas como o apresentado por Lula em maio de 2023 prevendo cortes nos impostos de aquisição de veículos até R\$ 120 mil caem no âmbito do populismo (Marchesini; Machado; Seabra, 2023). No caso desse programa, é notável a tentativa de viabilizar para que toda a população tenha acesso aos modos de vida das elites, ignorando o fato de que esses modos são falhos, pouco eficientes, consomem muitos recursos, promovem a degradação ambiental e, em termos de espaço urbano, são inviáveis que a totalidade da população os exerça por consumir muito espaço e prezar pelos interesses individuais em detrimento dos interesses coletivos. Nesse sentido, vai na contramão dos ideais das políticas de mobilidade que o próprio governo federal promoveu com a PNMU.

Assim, percebe-se que o interesse eleitoreiro e desvios podem ser observados na atuação de governantes nas mais diferentes esferas políticas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os motivos de o rodoviarismo continuar sendo seguido nos planos e projetos para a cidade remontam à lógica patrimonialista que permeia a sociedade e o Estado brasileiros, estando presente no processo de formação social do país e assim, não podendo ser desconstruídos abruptamente. Além disso, a importação das ideias que deram base às políticas rodoviaristas no município de São Paulo contaminaram a lógica de gerações de técnicos que continuaram e continuam projetando a cidade com a intenção de viabilizar a circulação de automóveis em detrimento dos demais modos de locomoção, sejam eles coletivos ou ativos. O fato de muitas gestões acabarem tendo suas políticas descontinuadas, além da desvirtuação de instrumentos urbanísticos e da criação de zonas de exceção tornam muito difícil que políticas de mobilidade para viabilizar a locomoção de pedestres, ciclistas e de usuários dos transportes coletivos sejam duradouras. Por fim, o populismo e os desvios de verbas destinadas a projetos de mobilidade não contribuem para a mudança desse quadro. Essas quatro hipóteses talvez justifiquem o motivo de o modelo fracassado do rodoviarismo continuar a ser seguido na cidade, apesar de beneficiar uma minoria, enquanto prejudica as condições de mobilidade dos demais.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 07 maio 2023.

CUSTÓDIO, V. Dos surtos urbanísticos do final do século XIX ao uso das várzeas pelo Plano de Avenidas. *Geosul*, v. 19, n. 38, p. 77-98, jul./dez. 2004.

DEÁK, C.; SCHIFFER, S. São Paulo: the metropolis of an elite society. In: SEGBERS, K. **The making of global city regions**: Johannesburg, Mumbai/Bombay, São Paulo and Shanghai. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2007. p. 85-112.

DEÁK, Csaba. **Acumulação entravada no Brasil e a crise dos anos 80**. Espaço e Debates, n. 32, p. 32-46, 1991.

ESTADÃO. Heineken lança bar flutuante em cima do rio Pinheiros, em São Paulo. *Estadão*. 30 set. 2023. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/paladar/radar/heineken-lanca-bar-flutuante-em-cima-do-rio-pinheiros-em-sao-paulo/>. Acesso em: 29 nov. 2023.

FERREIRA, J. S. W. "O urbano no contexto do subdesenvolvimento". In *Revista Cult*, São Paulo, maio de 2017.

FOLHA DE SÃO PAULO. Ciclovía do rio Pinheiros chega ao parque Villa-Lobos, em SP. **Folha de São Paulo**. São Paulo. 03 abril 2012. Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2012/04/1071040-ciclovía-do-rio-pinheiros-chega-ao-parque-villa-lobos-em-sp.shtml>. Acesso em: 29 nov. 2023.

FOLHA DE SÃO PAULO. Prefeito de SP tira R\$ 330 milhões de terminais de ônibus e destina a recapeamento. **Folha de São Paulo**. São Paulo. 21 jul. 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/07/prefeito-de-sp-tira-r-330-milhoes-de-terminais-de-onibus-e-destina-a-recapeamento.shtml>. Acesso em: 29 nov. 2023.

G1 Inaugurada ciclovía às margens do Rio Pinheiros. **G1**. 27 fev. 2010. Disponível em: <https://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL1508392-5605,00-INAUGURADA+CICLOVIA+AS+MARGENS+DO+RIO+PINHEIROS.html>. Acesso em: 29 nov. 2023.

GUATELLI, Caio. Ciclovias do rio Pinheiros perdem metade da extensão para canteiros de obras. **Folha de São Paulo**. São Paulo. 19 out. 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/blogs/ciclocosmo/2023/10/ciclovias-do-rio-pinheiros-perdem-metade-da-extensao-para-canteiros-de-obras.shtml>. Acesso em: 29 nov. 2023.

HARDIN, Garrett. The Tragedy of the Commons: the population problem has no technical solution; it requires a fundamental extension in morality. **Science**, [S.L.], v. 162, n. 3859, p. 1243-1248, 13 dez. 1968. American Association for the Advancement of Science (AAAS). <http://dx.doi.org/10.1126/science.162.3859.1243>.

HARVEY, David. From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. **Geografiska Annaler**. Series B, Human Geography, v. 71, n. 1, p. 3-17, 1989.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. 2. ed. São Paulo, SP: Loyola, 2005. 201 p. ISBN 8515029715.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE Cidades**: São Paulo - Panorama. São Paulo. 2023a. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/panorama>. Acesso em: 29 nov. 2023.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE Cidades**: São Paulo – Pesquisa: Frota de veículos. São Paulo. 2023b. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/pesquisa/22/28120>. Acesso em: 29 nov. 2023.

LOPES, Nathan. Ciclovias de Haddad foram feitas como se coloca orégano em pizza, diz vice de Doria. **UOL – Universo Online**. São Paulo. 16 out. 2016. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2016/10/16/ciclovias-de-haddad-foram-feitas-como-se-coloca-oregano-em-pizza-diz-vice-de-doria.htm>. Acesso em: 15 nov. 2023.

MARCHESINI, Lucas; MACHADO, Renato; SEABRA, Catia. Governo Lula anuncia corte de impostos para carros populares; valor pode cair até 10,96%. **Folha de São Paulo**. São Paulo. 25 mai. 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2023/05/governo-lula-anuncia-corte-de-impostos-para-ampliar-acesso-a-carros-populares.shtml>. Acesso em: 02 dez. 2023.

MARTINS, Livia. Com 1.349 km, cidade de SP bate recorde anual de trânsito nesta quinta, segundo novo método de medição da CET. **G1**. 14 set. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao->

paulo/noticia/2023/09/14/com-1349-km-cidade-de-sp-bate-recorde-anual-de-transito-nesta-quinta-segundo-novo-metodo-de-medicao-da-cet.shtml. Acesso em: 29 nov. 2023.

NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. A atuação do poder público na construção da cidade de São Paulo: a influência do rodoviarismo no urbanismo paulistano. 2010, Anais. Vitória: UFES, 2010. Acesso em: 01 dez. 2023.

NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. The 2014 FIFA World Cup in Brazil: hosting a sport mega-event in a BRIC context in: **Sports mega-events and urban legacies: the 2014 FIFA World Cup, Brazil**. Tradução. New York: Springer Berlin Heidelberg, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-44012-5>. Acesso em: 21 nov. 2023.

O ECO. Mais do que ciclovias, ciclistas exigem respeito em SP. **O Eco**. 6 mar. 2012. Disponível em: <https://oeco.org.br/noticias/25817-mais-do-que-construcao-de-ciclovias-ciclistas-exigem-respeito-em-sp/>. Acesso em: 29 nov. 2023.

RODRIGUES, Alan; MOURA, Pedro Marcondes de; PARDELLAS, Sérgio. O esquema que saiu dos trilhos. **Isto é**. São Paulo. 19 de jul. 2013. Disponível em: [https://istoe.com.br/315089\\_O+ESQUEMA+QUE+SAIU+DOS+TRILHOS](https://istoe.com.br/315089_O+ESQUEMA+QUE+SAIU+DOS+TRILHOS). Acesso em: 02 dez. 2023.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados**, [S. l.], v. 25, n. 71, p. 89-108, 2011. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/10600>. Acesso em: 29 jun. 2023.

SAMPAIO JUNIOR, Plínio de Arruda. **Entre a Nação e a Barbárie**: os dilemas do capitalismo dependente. Editora Vozes, 1990. v. 1.

SÃO PAULO (Estado). METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo. Secretaria dos Transportes Metropolitanos. **Pesquisa Origem Destino 2017**: Relatório síntese. 2019. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino/resource/b3d93105-f91e-43c6-b4c0-8d9c617a27fc>. Acesso em: 10 out. 2024.

SÃO PAULO (Município). CET - Companhia de Engenharia de Tráfego. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. **Mapa de Infraestrutura Ciclovária**. 2023. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-ciclovitaria.aspx>. Acesso em: 09 nov. 2023.

SÃO PAULO (Município). **Recape**. São Paulo, 2024. Disponível em: <https://recape.prefeitura.sp.gov.br/recape/>. Acesso em: 07 jun. 2024.

SÃO PAULO (Município). Secretaria Municipal de Transportes: **PlanMob/SP 2015**: plano de mobilidade de São Paulo. São Paulo: Secretaria Municipal de Transportes: 2015. 201 p. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp\\_v072\\_\\_1455546429.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf). Acesso em: 07 maio 2023.

SAYURI, Juliana. Linhas privadas ganham 4 vezes mais, mas transportam menos que Metrô e CPTM. **UOL – Universo Online**. 27 nov. 2023. Disponível em: Veja mais em

<https://tab.uol.com.br/noticias/redacao/2023/11/27/privatizacoes-privilegiadas-onus-ao-estado-bonus-a-iniciativa-privada.htm>. Acesso em: 29 nov. 2023.

SCHWARZ, R. As ideias fora do lugar – in: \_\_\_\_\_. **Aos vencedores as batatas**. 4ª. Ed. São Paulo: Editora Duas Cidades, 1992.

SETO, Guilherme. Tarcísio quer conceder todas as linhas do metrô de SP e reforçar marca privatista. **Folha de São Paulo**. São Paulo. 22 jun. 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/painel/2023/06/tarcisio-quer-conceder-todas-as-linhas-do-metro-de-sp-e-reforcar-marca-privatista.shtml>. Acesso em: 29 nov. 2023.

SILVA, Thiago. Após 2 anos e em caráter de teste, gestão Doria/Covas inaugura primeira ciclofaixa. **PLAMURB**. São Paulo. 28 dez. 2018. Disponível em: <https://plamurblog.wordpress.com/2018/12/28/apos-2-anos-e-em-carater-de-teste-gestao-doria-covas-inaugura-primeira-ciclofaixa/>. Acesso em: 02 dez. 2023.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**, 4ª. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão**. In: BALBIN, Renato et. all. (orgs.). Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: Ipea.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: Segregação urbana e desigualdade. **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, p. 37-58, 2011. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/10597/12339>. Acesso em: 26 jun. 2023.