

MOBILIDADE E RODOVIARISMO: CAUSAS E CONSEQUÊNCIAS PARA A QUALIDADE DE VIDA NA CIDADE DE SÃO PAULO

Universidade Presbiteriana Mackenzie

Coordenadoria de Fomento à Pesquisa - Pró-Reitoria de Pesquisa e
Pós-Graduação

Rafael Vieira Cesar Almeida ¹
Apoio: PIBIC Mackenzie

Viviane Manzione Rubio ²

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) ¹
Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade
Presbiteriana Mackenzie²

<10389904@mackenzista.com.br>
<viviane.rubio@mackenzie.br>

RESUMO

O artigo analisa criticamente a consolidação do pensamento rodoviarista no planejamento urbano da cidade de São Paulo e seus efeitos na qualidade de vida urbana ao longo do século XX, articulando-o com o conceito de urbanismo corporativo. A pesquisa revela como a priorização da infraestrutura viária voltada ao automóvel, desde o Plano de Avenidas até as políticas da ditadura militar, contribuiu para a fragmentação espacial, a degradação de espaços públicos e a segregação socioespacial. Estudos de caso, como o Parque Dom Pedro II e o Elevado Presidente João Goulart, exemplificam os impactos físicos e simbólicos dessa lógica. Por fim, discute-se o esgotamento do modelo rodoviarista diante da crise da mobilidade urbana e a necessidade urgente de reorientar o planejamento para a qualidade de vida e justiça urbana.

Palavras-chave: rodoviarismo; urbanismo corporativo; mobilidade urbana; São Paulo;

ABSTRACT

This article critically analyzes the consolidation of the automobilist approach in urban planning in the city of São Paulo and its effects on urban quality of life throughout the 20th century, articulating it with the concept of corporate urbanism. The research reveals how the prioritization of automobile-oriented road infrastructure, from the Plano de Avenidas to the policies of the military dictatorship, contributed to spatial fragmentation, the degradation of public spaces, and socio-spatial segregation. Case studies, such as Parque Dom Pedro II and the Elevado Presidente João Goulart, exemplify the physical and symbolic impacts of this logic. Finally, the article discusses the exhaustion of the automobilist model in the face of the urban mobility crisis and the urgent need to reorient planning toward quality of life and urban justice.

Keywords: road planning; corporate urban planning; urban mobility; São Paulo;

1. INTRODUÇÃO

As transformações urbanas do século XX consolidaram uma ideologia de planejamento urbano fortemente orientado à compatibilização das cidades ao automóvel, que reconfigurou tanto a estrutura física quanto as dinâmicas sociais da metrópole, este ficou conhecido como rodoviarismo. Desde seu início a lógica rodoviarista esteve atrelada a interesses industriais e econômicos, sendo visto por planejadores como um símbolo de progresso e modernização. Contudo, a presença das grandes vias em centros urbanos gera impactos profundos quanto à urbanidade e à qualidade de vida da população como a fragmentação espacial e a segregação socioespacial, desvalorização dos espaços públicos e desigualdade no acesso à mobilidade (Rolnik, 2003).

Na cidade de São Paulo, essa realidade se configura pela concentração de grande parcela das demandas de serviços, comércio e mão de obra, com impacto direto na mobilidade metropolitana, quando os paulistanos necessitam chegar aos seus respectivos postos de trabalho e locais de consumo.

Os planos urbanísticos a partir da década de 1930 aspiravam pela modernização das cidades e acúmulo de capital, enquanto reproduziam a lógica rodoviarista na mobilidade urbana. Grandes vias como a Avenida do Estado, o Corredor Norte-Sul e a Ligação Leste-Oeste, resultantes do pensamento rodoviarista desenfreado do século XX, promovem a conexão de áreas periféricas com a zona central, tendo como prioridade a circulação de veículos particulares; promovendo assim a fragmentação dos bairros, tornando-se barreiras à integração social, contribuindo para a instauração de ambientes hostis e inseguros para os pedestres.

Este artigo pretende fazer uma análise crítica e histórica, sobre as origens do rodoviarismo, seu papel na urbanização da cidade de São Paulo, e quais foram seus impactos. Além disso, a pesquisa é complementada por estudos de caso: o Parque Dom Pedro II e o Elevado Presidente João Goulart, que representam consequências e como impactos espaciais, ambientais e sociais do modelo rodoviarista no tecido urbano da capital paulista.

2. DESENVOLVIMENTO DO ARGUMENTO

2.1. Rodoviarismo como símbolo de modernização de progresso

No início do século XX, a indústria de automóveis General Motors (GM) tinha o objetivo de ampliar a produção e para tanto promoveu um movimento que teve como resultado um processo de implantação de vias nas grandes cidades dos Estados Unidos, mudando o sistema de transporte público para veículos sobre rodas, eliminando os bondes convertendo as linhas existentes. Para isso, formam um grupo entre a maior operadora (Omnibus) e a maior fabricante de ônibus do país (Yellow Coach). Posteriormente, a GM usou a cidade de Nova Iorque como “campo de testes”, e entre 1926 a 1936, paulatinamente extinguíram as linhas de bondes elétricos, substituindo-as por linhas de ônibus. Após a motorização de Nova Iorque, a GM usou a cidade como propaganda para incentivar a automobilização de outras cidades dos Estados Unidos, chamando a motorização de “o evento mais importante da história do transporte comunitário” (Olson; Klein, 1996).

Após a “motorização” de Manhattan, empresas do ramo automobilístico e do petróleo, começaram a comprar, precarizar e sucatear sistemas de transporte públicos urbanos, sob o pretexto de que o uso de veículos automotores seria a modernização e o futuro das cidades americanas. Assim, as linhas e os bondes movidos a eletricidade desapareceram da noite para o dia. As cidades que anteriormente possuíam uma ampla malha de transporte sobre trilhos recorreram ao uso dos veículos, ganhando força ao mesmo tempo que os trilhos eram desativados. Porém, diferentemente do que se imaginava, os ônibus não eram tão eficientes quanto os bondes. As mesmas corporações, aproveitaram a extinção sistemática dos bondes, nas cidades, somado a um sistema de mobilidade urbana deficiente e passaram a vender o automóvel como o meio de transporte do futuro, tornando a automobilidade um retrato e sintoma da modernidade (Olson; Klein, 1996).

Durante a Feira Mundial de 1932, a fabricante de automóveis General Motors, em conjunto com o designer Norman Bel Geddes, promoveu uma exibição de um diorama que imaginava a cidade do futuro. A atração, chamada de “Futurama”, surgiu no contexto de que até o ano de 1960, haveria mais de 38 milhões de carros em circulação nos Estados Unidos (Olson; Klein, 1996). A General Motors argumentou que para comportar o crescimento do número de automóveis, a América precisaria implantar um complexo sistema de vias expressas em todo o país. A Futurama mostrava uma animação com rodovias rasgando cenários urbanos e rurais em um futuro utópico, quando as cidades seriam capazes de comportar o crescimento acelerado do número de

automóveis, vendendo a ideia do urbanismo rodoviarista para o público, como progresso e modernização, na promessa do fim das dificuldades com as grandes distâncias (Anelli; Seixas, 2008).



Figura 1: A cidade do futuro na Feira Mundial de 1939.

Fonte: Futurama, The Prototype of the American Highway-City - Senses Atlas. Disponível em: <https://www.sensesatlas.com/futurama-the-prototype-of-the-american-highway-city/> . Acesso em abril 2024

Em conjunto e apoiados pelo recém-criado movimento modernista, planejadores urbanos, no final da primeira metade do século XX, projetavam cidades cortadas por um amplo sistema de vias expressas e rodovias, capazes de compatibilizar a crescente automobilização com o desenho de novos centros urbanos (Jacobs, 1961). Com o urbanismo modernista, as cidades deveriam se tornar funcionais e racionais. Segregando os usos, os centros das cidades estariam destinados a indústrias e comércio, enquanto a região periférica, distantes do cotidiano conturbado da cidade, estaria destinada a moradias. Nesse mesmo período, as cidades passaram por um processo de espraiamento da ocupação urbana, promovendo a suburbanização, desconsiderando a escala humana, como se os automóveis fossem o meio mais eficiente de cruzar distâncias, já que o modelo urbano naquele momento dividia a vida cotidiana.

“Nossas cidades estão sendo replanejadas para a passagem de carros, não para residentes permanentes, e quanto mais carros puderem ser induzidos a congestionar as artérias de uma cidade e tornar a residência menos desejável, mais ‘progressista’ o planejamento será considerado.” (Mumford, 1963).

O processo de mudança no sistema de transporte público urbano veio acompanhado de um movimento de remoção dos moradores provocada pela necessidade de espaço para a construção de vias, levando as famílias para áreas distantes dos centros urbanos. Hall (1988) indaga: *que tipo de sistema viário seria esse?* Ainda em 1944 o Congresso Americano tenha aprovado a ideia de deslocar os moradores das cidades, deixando os centros somente como do lugar de trabalho. Esse movimento facilitaria a remoção de áreas deterioradas, melhorando o acesso das áreas de moradia, os subúrbios ao centro.

Harland Bartholomew e Robert Moses, tidos como *experts* em planejamento urbano (1944), afirmavam que as grandes vias deveriam penetrar no coração das cidades. Nas décadas de 1950 e 1960 um plano de remodelação urbana, seguia sendo preconizado, onde a principal ideia era “*a implantação de novos corredores de acessos vindo do centro urbano para os subúrbios*”.

“O boom suburbano alicerçou-se em quatro pontos principais a saber: as novas estradas que penetravam por terras situadas fora do alcance do velho trólebus e do transporte de interligação sobre trilhos; o zoneamento dos usos do solo, que produzia áreas residenciais uniformes com valores imobiliários estáveis; as hipotecas, que garantidas pelo governo, possibilitaram prazos longos e juros baixos absorvíveis pelas famílias de renda modesta; e a explosão de natalidade que ocasionou um súbito aumento de casas unifamiliares onde a petizada pudesse ser criada” (Hall, 1988).

No Brasil, um dos primeiros exemplos de planejamento urbano rodoviarista surge em São Paulo na década de 1930 com o Plano de Avenidas. Elaborado por Francisco Prestes Maia, o plano tinha como objetivo principal minimizar o problema de congestionamento no centro da cidade (Gouveia, 2016), com a implementação de grandes vias, que se contrapunham a quaisquer obstáculos físicos, atendendo aos interesses do mercado imobiliário e da crescente indústria automobilística (Rolnik, 2003).

2.2. O rodoviarismo como uma vertente do urbanismo corporativo

A chegada de indústrias no Brasil, no século XX, seguiu o padrão de industrialização de diversos países periféricos, este modelo é denominado por Lipietz (1989) de *Fordismo Periférico*¹. De acordo com o autor, esta ideologia combina elementos da acumulação fordista com especificidades das economias dependentes, caracterizando-se pela centralização do capital estrangeiro, pela importação de tecnologia e pela dualidade estrutural do mercado de trabalho. A industrialização periférica ocasionou uma intensa concentração e fluxo das atividades industriais, financeiras e comerciais nas grandes metrópoles dos países onde a economia passava por mudanças nas formas de produção de bens, tornando-se principalmente industrial.

O processo de urbanização nesses centros urbanos ocorreu de maneira acelerada e concentrada, acarretando na desigualdade socioespacial, onde regiões atendidas plenamente por infraestrutura completa e bens e serviços públicos, coexistindo comⁱ

¹ Lipietz (1989) define o Fordismo como uma ideologia industrial que busca o crescimento por meio da produção em massa, articulado por meio de regras institucionais estáveis, com mediação do Estado. O Fordismo representa um momento de relativa harmonia entre crescimento econômico, coesão social e desenvolvimento industrial.

áreas periféricas precarizadas, com baixa qualidade de vida (Lipietz, 1989). Assim, o desenvolvimento urbano nessas cidades se torna seletivo, a favor dos interesses do acúmulo de capital, levando ao fenômeno que se conhece como *Urbanismo Corporativo*.

Santos (1993), define o *Urbanismo Corporativo* como um modelo no qual o planejamento das cidades é estruturado para garantir a acumulação de recursos e o fluxo livre de mercadorias e informações, de modo que a produção do espaço urbano se torna orientada prioritariamente pelas exigências de setores privados, levando a segregação socioespacial. Em São Paulo, o crescimento econômico acelerado da cidade ocasionou num desenvolvimento urbano espraiado, marcado pela exclusão social e enfraquecimento do alcance das pautas do interesse coletivo (Somekh; Fregonezi; Del'Arco, 2024)

“O urbanismo corporativo está presente, então, quando a regulação urbana se descola das suas funções sociais; quando os planos e projetos urbanos figuram como instrumentos de flexibilização e exceção seletiva em prol da acumulação e não da redistribuição de capital; quando as intervenções no tecido urbano privilegiam o uso privado, como nas grandes obras viárias não prioritariamente destinadas à mobilidade coletiva e ativa ou quando os espaços públicos são negociados para gestão e exploração privadas sem se equacionar de forma justa os bônus para a sociedade.” (Somekh; Fregonezi; Del'Arco, 2024)

Para o urbanismo corporativo, o automóvel surge como um elemento de *diferenciação, distinção e exclusão para a parcela da população que acaba gastando mais tempo no deslocamento por meio do transporte coletivo* (Somekh; Balbim, 2023). Historicamente na cidade de São Paulo, o planejamento urbano foi orientado pelos interesses econômicos de alguns grupos, facilitando a desvalorização, a desocupação e o abandono de locais urbanos onde havia a concentração de equipamentos públicos e onde houve investimento em infraestrutura viária e transporte coletivo, porém, favorecendo o transporte individual (Campos; Somekh, 2002). Assim, o reflexo desse pensamento promoveu a formação de centros urbanos densamente construídos, com cada vez menos espaços públicos de qualidade, com a construção de obras viárias de grande porte, levando à uma intensa fragmentação do tecido urbano.

Seguindo a tendência do urbanismo modernista, a expansão espacial das cidades brasileiras gerou cada vez mais a necessidade do transporte motorizado, apoiado pelo crescimento econômico do país (Oliveira, 2023). Neste processo, a cidade de Brasília se torna o maior exemplo do urbanismo modernista: uma cidade planejada

para o automóvel. Na capital paulista, o urbanismo rodoviarista promoveu a implantação de diversos anéis e eixos viários, como símbolos de progresso, modernidade e estabilidade econômica. O principal objetivo desse complexo sistema viário era a interligação das diversas regiões, afastadas pelo crescimento espraiado da cidade, principalmente, entre os anos 1960 e 1970, durante o regime de governo militar.

O movimento rodoviarista se alicerçou no seguinte tripé de crescimento econômico: indústria petrolífera, indústria automobilística e a indústria de construção civil (Oliveira, 2023) e foi impulsionado globalmente nos anos 1950 com o crescimento do uso do transporte individual como principal modal. Para o rodoviarismo, desconstruir tecidos urbanos, destruindo regiões com valor ambiental e histórico, era sinônimo de futuro, em uma alegoria ao progresso, trazendo uma ideia de uma cidade sempre em movimento. Contudo, o urbanismo corporativo, *raptou o modo de se pensar as cidades* (Somekh, 2024), priorizando o lucro em detrimento da qualidade de vida, se manifestando fisicamente, nos centros urbanos, com o rodoviarismo facilitando a circulação de mercadorias e fluxos financeiros, para dentro e fora das cidades.

Compreende-se que o movimento rodoviarista funciona como uma vertente do urbanismo corporativo, impulsionando-o, mas ao mesmo tempo dividindo sistematicamente as metrópoles, entre áreas centrais modernizadas e áreas periféricas precarizadas. Além disso, é possível observar a influência do urbanismo corporativo nas políticas de mobilidade urbana onde, a curto prazo, é mais fácil e barato investir no melhoramento viário, do que investir na melhora e expansão do sistema de transporte coletivo, forçando a parcela de população, sem acesso a rede de mobilidade pública, a recorrer ao automóvel para o deslocamento. Contudo, o acesso ao modal não é universal criando um ciclo vicioso, como ocorre no Brasil, em que o carro se torna um símbolo de status social.

2.3. O caos planejado: evolução do planejamento rodoviarista em São Paulo

Em São Paulo, o rodoviarismo é importado na década de 1930 com o Plano de Avenidas, elaborado por Francisco Prestes Maia. O plano tinha como objetivo principal minimizar o problema de congestionamento no centro da cidade (Gouveia, 2016), com a implementação de grandes vias, que se contrapunham a quaisquer obstáculos físicos, atendendo aos interesses do mercado imobiliário e da

indústria automobilística (Rolnik, 2003). Prestes Maia também tinha como um dos seus intuitos “embelezar” e organizar a região central da capital paulista, que estava se desenvolvendo de forma desordenada.

Segundo Rolnik e Klintowitz (2011), o Plano de Avenidas contribuiu na forma como o espaço urbano era concebido, prevalecendo a lógica de suporte ao transporte individual a fim de gerar fluidez relativa, relegando os transportes coletivos, como os bondes, a um segundo plano. A implantação do chamado Perímetro de Irradiação, conjunto de vias que formava o primeiro anel viário ao redor do centro, também teve papel fundamental na reorganização do espaço central, favorecendo o crescimento espraiado de São Paulo e o surgimento de novas áreas de valorização imobiliária, como em Santana e Pinheiros. A expansão da malha rodoviária permitiu a expansão periférica por meio de loteamentos de baixa densidade e a especulação imobiliária em áreas até então de difícil acesso (Muzi, 2013).

Ao pensar no Plano de Avenidas, Prestes Maia se baseou no planejamento radiocêntrico de diversas cidades europeias como Paris e Berlim (Anelli 2007), porém o planejamento dessas cidades previa integrados na rede de mobilidade, anéis não somente viários, mas como ferroviários e hidroviários. Embora o Plano de Maia previsse linhas de bondes e um metrô, a prioridade permanecia sendo o automóvel, visto que na época eram o modal do futuro, e não o transporte em massa em si, “pulando” etapas importantes no desenvolvimento urbano integrado de uma cidade (Lores, 2023).

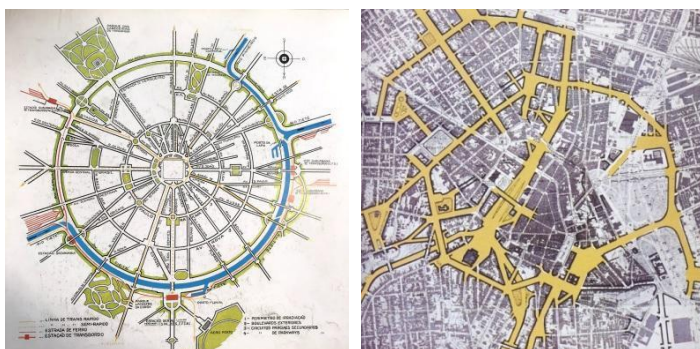


Figura 2: Esquema teórico do Plano de Avenidas. Fonte: Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo - Benedito Lima de Toledo, 1996. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>. Acesso em: 30/07/2025. Figura 3: Versão final do perímetro de irradiação. Fonte: Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo - Benedito Lima de Toledo, 1996. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>. Acesso em: 30/07/2025.

O Plano de Avenidas não se tornou lei, mas boa parte das propostas foram implantadas durante as gestões de Francisco Prestes Maia como prefeito (1938 - 1945

e 1961 - 1965). A nomeação de Prestes Maia abriu caminho para implantação do Perímetro de Irradiação, sendo que o primeiro eixo construído foi a Avenida Anhangabaú, atual Avenida Nove de Julho que seguia um modelo similar das parkways² que, na primeira metade do Século XX, foram os primeiros projetos de rodovias urbanas, populares nos EUA.

Em São Paulo, na década de 1950, o processo acelerado de urbanização de São Paulo e a ausência de um plano diretor efetivo, agravaram os problemas urbanos. A fim de contornar as deficiências apresentadas na capital, o prefeito Lineu Prestes (1950 - 1951) encomendou um estudo a consultoria técnica a *International Basic Economy Corporation* (IBEC)³. O chamado de “Plano de Melhoramento Públicos para a Cidade de São Paulo” que emitiu um relatório referente ao planejamento e recomendações de obras públicas como plano de zoneamento, sistema de artérias de tráfego, transporte coletivo, parques e praças, retificação de rios e urbanização das várzeas (IBEC, 1950). A equipe era composta por consultores americanos e engenheiros municipais, enquanto a direção foi confiada a Robert Moses (Campos; Somekh, 2002).

“Além de analisar o papel regional do sistema viário planejado, para a cidade, o estudo de Moses alterava o padrão das vias estruturais, introduzindo a via expressa com o tráfego separado das interferências da malha urbana” (Anelli; Seixas, 2008)

O papel do “Plano de Melhoramento Públicos para a Cidade de São Paulo”, comumente chamado de Relatório Moses, foi crucial para o pensamento rodoviarista dos planejadores paulistanos, pois muitas das ideias presentes alimentariam os projetos viários nos próximos anos. Um dos principais impactos desse relatório foi a segregação das vias de trânsito rápido. Essas avenidas seguiram os padrões das novas vias expressas americanas, incentivadas por Robert Moses, que descaracterizaram inúmeras regiões de valor ambiental e histórico (Anelli; Seixas, 2008). Em São Paulo, essas avenidas foram implantadas, principalmente, nos fundos de vale, nas margens dos rios que em inúmeras situações foram cobertos, deixando cicatrizes e criando barreiras no tecido urbano com a mesma promessa de modernização da cidade e símbolos de progresso.

² O conceito de parkways foi desenvolvido por Robert Moses, elas eram vias expressas arborizadas que integravam o traçado viário com o sítio natural, que criavam um cenário bucólico em conjunto aos subúrbios jardim. (Anelli; Seixas, 2008)

³ De acordo com Campos e Somekh (2002) a *International Basic Economy Corporation* (IBEC), era uma instituição americana que *prestava consultoria técnica a países em desenvolvimento*.

Embora o pensamento rodoviarista tenha sido importado nos anos de 1930, resultando no Plano de Avenidas, a década de 1950 foi um período decisivo para a consolidação dessa ideologia em São Paulo, com o Plano de Melhoramento Públicos para a Cidade de São Paulo e o início da construção das vias marginais.

O desenvolvimento econômico do país foi alavancado a partir da gestão de Juscelino Kubitschek (1956-1961), usando a indústria automobilística como um de seus principais alicerces (Oliveira, 2023)⁴. Paralelamente, o governo por meio de leis, como a Inquilinato de 1957 que indiretamente incentivava o crescimento espreado das capitais brasileiras, provocando o deslocamento de parte da população para áreas periféricas, o que, entre outros fatores, visava mitigar os problemas de congestionamento nos centros urbanos.

Os incentivos para o desenvolvimento da indústria automobilística, somada à Lei do Inquilinato⁵ e a uma rede de transporte público deficiente, criaram um ponto sem retorno e o cenário perfeito para a implantação definitiva do planejamento rodoviarista no Brasil (Lores, 2017).

O modelo rodoviarista continuaria a ser incentivado durante a ditadura militar (1964-1985), com a óptica de modernização do Brasil. Seguindo os fundamentos do Urbanismo Corporativo a construção e ampliação do sistema rodoviário do país, com a implantação das Rodovias dos Imigrantes (1974) e dos Bandeirantes (1978), aludindo a ideia de que economia estaria sempre em movimento, representando o milagre econômico que ocorria no Brasil.

Na década de 1960, a população de São Paulo era de quatro milhões de habitantes e o número de veículos alcançava 500 mil (Rolnik; Klintowitz, 2011). Em contrapartida o território urbano foi organizado sem um planejamento efetivo, denotando um crescimento acelerado e irregular da cidade. Naquele momento torna-se evidente a necessidade urgente da adoção de um planejamento urbano integrado para a capital paulista. Surge então, o Plano Urbanístico Básico (PUB) em 1969, no final da gestão do prefeito Faria Lima (1965 - 1969), que tinha como conceito principal

⁴ A indústria automobilística faz parte do tripé de desenvolvimento econômico do Brasil, acompanhada também das indústrias do petróleo e da construção civil, todas elas incentivadas pelo governo de Juscelino Kubitschek (Oliveira, 2023).

⁵ No geral, a Lei do Inquilinato de 1957 “reduzia a oferta de apartamentos pequenos e a possibilidade de maior número em áreas centrais”. O efeito desta lei, provocou o encarecimento do metro quadrado nas áreas centrais, levando a população, de baixa renda, para as periferias (Lores, 2024).

orientar o crescimento de São Paulo até 1990, e desse modo acompanhar o crescimento acelerado da capital, apoiado na identificação e solução das carências sociais, com o objetivo de *humanizar a São Paulo* (Campos; Somekh, 2002).

“Deveria orientar o crescimento da cidade até 1990. Segundo a apresentação assinada pelo prefeito, refletiria o objetivo de “humanizar” São Paulo - não só definir a construção de avenidas e viadutos, mas atender os setores de educação, cultura e saúde, parques e jardins e “quebrar o tabu do metrô”. (Campos; Somekh, 2002).

O Plano Urbanístico Básico encarava o crescimento acelerado de São Paulo como o causador principal dos problemas que a cidade apresentava, e idealizava a ampliação dos serviços públicos (Campos; Somekh, 2002), principalmente nas redes de transporte coletivo, que até então era composta majoritariamente por ônibus e algumas linhas de bondes, estas que iriam desaparecer nos anos seguintes. Assim, era necessário então “tirar do papel” o projeto do metrô, uma solução que estava prevista no planejamento urbano de São Paulo desde a década de 1930, porém foi arquivado inúmeras vezes (Lores, 2017). Embora a atenção do Estado voltada para ampliação das redes de transporte público transparecesse uma postura ideológica de superação do modelo rodoviarista, presente no desenvolvimento urbano de São Paulo desde o Plano de Avenidas, a ênfase no melhoramento das infraestruturas voltadas para a fluidez do transporte individual seguia ainda como foco principal.

A idealização do Plano de Avenidas e incentivadas pelo Relatório Moses, refletiram no planejamento viário presente no Plano Urbanístico Básico, seguindo a lógica de descentralizar a cidade. O plano previa 815 km de vias expressas, com a implantação de inúmeras rodovias urbanas que fragmentaram o tecido urbano de São Paulo (Campos; Somekh, 2002). A ampliação da Avenida 23 de Maio, interligada à Avenida Rubem Berta criou um corredor até o Aeroporto de Congonhas, e início das obras de canalização dos rios Pinheiros, Tietê e Tamanduateí, com a finalidade de construir vias expressas em suas marginais foram as principais obras do plano (Lores, 2017).

No fim da gestão de Faria Lima, o Plano Urbanístico Básico não foi transformado em lei e, portanto, as propostas não foram implantadas. Em 1971 o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado (PMDI), continuou com foco na implantação de infraestrutura, desconsiderando os apontamentos e reflexões do PUB, cuja ausência foi sentida. Na gestão seguinte, a implantação das obras viárias previstas no PUB foi efetivada (Campos; Somekh, 2002). A gestão de Paulo Maluf (1969 - 1971), deu

ênfase à ampliação e melhoramento da malha viária e do sistema de transporte, mas ainda tendo o automóvel como modal principal. A expansão rodoviarista em São Paulo durante o governo de Maluf alcançou o auge, fragmentando o território de maneira radical, desapropriando milhares de metros quadrados, tamponando os rios, tendo como prioridade a circulação de veículos, e suprimindo diversas áreas verdes, como as do Parque Dom Pedro II.



Figura 4: Complexo Viário José Roberto Fanganiello Melhem, inaugurado em 1972 para interligar as Avenidas Consolação, Doutor Arnaldo, Paulista e Rebouças. Fonte: Quando a Cidade - Disponível em: <https://in.pinterest.com/pin/70579919132041231/>

A gestão de Paulo Maluf continuou as obras e foi responsável pela construção da ligação leste-oeste, anteriormente proposta por Robert Moses, e de inúmeros nós viários na região central da cidade, acarretando na precarização dos espaços públicos, desconsiderando a circulação de pedestres e degradando as regiões do entorno (Lores, 2017).

2.4. Consequências do rodoviarismo exacerbado que fragmentou São Paulo:

Estudos de caso

2.4.1. Parque Dom Pedro II

Um dos exemplos mais emblemáticos da degradação do tecido urbano, pela implantação de extenso complexo viário, é a região do Parque Dom Pedro II, uma das áreas mais importantes para o desenvolvimento de São Paulo, durante as primeiras décadas do século XX.

Atualmente essa região se perde em meio a um enorme complexo viário, com avenidas expressas, viadutos, dois terminais de ônibus de grandes dimensões, um corredor de ônibus segregado, uma estação de metrô em estrutura elevada; tudo isso junto a um rio retificado, canalizado e poluído, sendo o desenho e a qualidade do espaço público perdidos, sem perspectiva de retorno. Aquele que foi um dos parques

mais belos da cidade, hoje se encontra fragmentado e precarizado. Aproximadamente 15% da área original permanece, mas que não pode ser classificada como um parque urbano voltado ao lazer, aos esportes, ou mesmo à contemplação e preservação ambiental.

A evolução territorial do Parque Dom Pedro II, localizado no centro de São Paulo, é diretamente vinculada aos processos de modernização urbana que se intensificaram ao longo do século XX. A região, antigamente conhecida como Várzea do Carmo, foi de grande importância comercial durante o início da formação da capital paulista, devido a presença do Rio Tamanduateí, que hoje, assim como grande parte dos cursos d'água de São Paulo se tornaram local de despejo do lixo e esgoto, transformando-se .um lugar caótico e insalubre (Gouveia, 2016).

A construção do Parque Dom Pedro II, foi uma forma de contornar a questão sanitária estabelecida há época, mas ao mesmo tempo, para urbanizar a área de várzea, transformando-a em uma grande área verde (Campos, 2002). Inaugurado em 1922, o projeto do parque tinha grande influência dos modelos de parques europeus, principalmente franceses. A implantação do parque considerava a criação de uma área de lazer, não apenas para a elite paulistana, mas também para a população dos bairros industriais do entorno, como Brás e Mooca (Bartalini, 2022).

Contudo, nas décadas seguintes, o Parque Dom Pedro II passaria por sucessivas intervenções com a construção e ampliação de infraestruturas que, somadas, levaram a sua destruição e o apagamento progressivo da memória histórica e cultural do território (Petrica, 2017). A primeira dessas interferências foi na década de 1930, com o Plano de Avenidas, que previa o alargamento das avenidas lindeiras ao parque, indiretamente iniciando um processo de priorização na circulação do automóvel naquela região, que ao longo dos anos ocuparia as áreas do parque.

As principais intervenções no parque ocorreram entre as décadas de 1960 e 1970, decorrentes da implantação de infraestruturas viárias previstas no PUB e PMDI (Campos; Somekh, 2002). Implantadas com a visão descentralizar São Paulo e compatibilizar o espaço da cidade ao uso crescente do automóvel, o planejamento urbano continuou a priorizar apenas um modal, ocasionando na construção de oito viadutos, uma via expressa, e a canalização do Rio Tamanduateí, além de equipamentos voltados para o transporte público, como terminais de ônibus e uma estação de metrô. O território, anteriormente concebido como espaço público de lazer,

passou a funcionar como nó de conexão metropolitana, atendendo sobretudo à fluidez do tráfego de veículos.



Figura 5: Mapa de São Paulo em 1930. Fonte: SARA Brasil / Figura 6: Imagem aérea de São Paulo em 1958. Fonte: Geoportal Memória Paulista / Figura 7: Imagem aérea de São Paulo em 2024. Fonte: Google Earth

De acordo com as condições observadas nas cartografias das figuras 3, 4 e 5, não houve falta de investimento público voltado para a infraestrutura urbana na região do Parque D. Pedro II, porém, foram todos direcionados para a suposta melhoria da mobilidade metropolitana. A evolução territorial do parque ilustra os efeitos da ideologia rodoviarista sobre os espaços centrais da metrópole. De lugar de memória e convívio, o parque foi transformado em um espaço fragmentado, um enclave, em meio a um complexo nó viário.

Ao longo do tempo essa estrutura implantada em pouco atendeu necessidades da mobilidade urbana, tanto no que diz respeito ao fluxo de veículos e de pessoas que afluem para as compras e ao trabalho, tampouco os equipamentos de transporte público implantados. O conjunto formado pelo Parque Dom Pedro II, o Mercado, e a Estação Dom Pedro II do metrô, somadas ao sistema viário complexo e ao poluído Rio Tamanduateí tornaram-se um espaço fragmentado, repleto de barreiras e provocando a consequente perda da qualidade urbana.

A reabilitação do Parque Dom Pedro II exige mais do que intervenções formais, exige uma mudança de paradigma no planejamento urbano, sendo necessário priorizar a transformação desses espaços públicos e urbanos da cidade, os quais sempre privilegiam o transporte individual em detrimento a qualidade de vida (Guatelli 2018).

2.4.2. ELEVADO PRESIDENTE JOÃO GOULART

Um dos frutos mais significativos da urbanização rodoviarista em São Paulo, foi a construção do Elevado Presidente João Goulart. A via elevada, popularmente conhecida como “Minhocão”, foi projetada entre os anos de 1969 a 1971, durante a gestão de Paulo Maluf, o qual sintetizou as ideologias de planejamento urbano da época, apoiada no modelo rodoviarista como símbolo de modernização da cidade.

O Elevado como via expressa, estava previsto no Relatório Moses, como parte de um sistema viário expresso que conectaria a Lapa até a Penha (Campos; Somekh, 2002), criando uma conexão de leste a oeste, pertencendo a uma rede de rodovias urbanas que desconsideravam condicionantes históricas e topográficas (Anelli; Seixas, 2008). A construção do Elevado criou uma cicatriz urbana, principalmente em função da proporção da calha viária que segue muito próxima às janelas dos apartamentos, dos edifícios lindeiros, criando índices intoleráveis de poluição sonora, visual e ambiental para os moradores. A proximidade das edificações com o Minhocão, provocou um esvaziamento dos apartamentos nas áreas adjacentes, iniciando um processo de deterioração da região.

A conexão leste-oeste, ao priorizar uma circulação mais fluida dos automóveis, não atendeu às demandas de mobilidade da capital paulista, uma vez que são observados inúmeros e frequentes congestionamentos, desde o dia da inauguração em 1971 (Anelli; Seixas, 2008). Ao priorizar o automóvel e excluindo o pedestre, o eixo viário teve o mesmo desfecho de outras grandes obras viárias em São Paulo, degradando as áreas em suas proximidades, e criando uma zona apenas de passagem.

“Com o Minhocão, a fantasia do “Futurama” norte-americano, que animava os sonhos de modernidade da classe média motorizada, mostrou sua face perversa quando implantada na cidade real. Um pesadelo que insiste em atravessar os anos como um monumento às decisões políticas que não hesitam em destruir a cidade existente em prol do modo individual de deslocamento pelo território da metrópole” (Anelli; Seixas, 2008).



Figura 8: Mapa de São Paulo em 1930. Fonte: SARA Brasil / Figura 9: Imagem aérea de São Paulo em 1958. Fonte: Geoportal Memória Paulista / Figura 10: Imagem aérea de São Paulo em 2024. Fonte: Google Earth

Nas cartografias apresentadas pelas figuras 7, 8 e 9 é possível observar a cicatriz urbana criada pela infraestrutura do elevado, e a proximidade com os edifícios. Os apartamentos localizados no nível abaixo da estrutura do Elevado Presidente João Goulart apresentam sinais evidentes de desvalorização imobiliária, isolamento e insegurança, com fachadas gradeadas e esvaziamento progressivo do uso residencial. Na parte inferior da estrutura, observa-se a presença constante de pessoas em situação de rua, evidenciando um cenário de vulnerabilidade social diretamente relacionado à fragmentação urbana provocada por essa infraestrutura viária.

Diversas intervenções propostas para a área têm se limitado à remoção dessa população, sem enfrentar as causas estruturais do problema, reproduzindo uma lógica higienista que marginaliza os grupos vulneráveis e reforça a segregação socioespacial (Rolnik, 2015). Em contraste, desde 2016, o nível superior da via tem sido convertido em parque nos finais de semana, criando uma zona de lazer e contemplação voltada aos setores médios urbanos, enquanto o espaço inferior permanece negligenciado pelo poder público e marcado pela degradação ambiental e social.

“Com escassas propostas que enfrentam o desafio de pensar o futuro do baixo do Elevado, temos uma desconexão entre um plano de cidade projetado para os frequentadores (e consumidores) do Minhocão como um importante espaço de sociabilidade da cidade e, por outro lado, uma ausência de projeto efetivo para uma população de presença não desejável para os projetos de renovação urbana e gentrificação da área da Vila Buarque.” (Silvia; et. al., 2017)

Campos e Somekh (2002) relatam que em São Paulo se consagrou um padrão de segregação socioespacial, facilitando a desvalorização, desocupação e abandono de locais urbanos que concentram equipamentos públicos onde houve investimento concentrado em infraestrutura viária e transporte coletivo, porém com uso enfático do transporte individual. Tal preferência e investimentos são contrastantes com o quadro de deficiências urbanas, sejam elas de qualidade ambiental, preservação do espaço e patrimônio público, e até mesmo acessibilidade, como ocorre na área do Elevado e nos bairros do entorno.

2.5. SÃO PAULO EM NOME DO PROGRESSO ATRASADO

A virada para o Século XXI foi marcada, mundialmente, por investimentos em reestruturações urbanas onde o automóvel não era mais o protagonista, e se afastando do planejamento rodoviarista, quando em muitas cidades se questionavam o papel das

rodovias urbanas, tornando-se funcionalmente obsoletas (Zhou; Bocarejo; Compte, 2013). Projetos como o “Big Dig”, em Boston e a restauração do Rio Cheonggyecheon, em Seoul, removeram vias expressas que segregaram e deterioraram seus respectivos centros urbanos, em favor de reconectar e requalificar o território, criando espaços de lazer para a população.

O transporte de massa e os pedestres ora figuram como protagonistas, com a finalidade de desestimular o uso do transporte individual e a expansão horizontal das cidades. Paralelamente, em São Paulo investimentos no transporte público com novas linhas de ônibus, expansão da malha metroferroviária, implantação do sistema de Ônibus de Trânsito Rápido (BRTs), e mais recentemente o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), surgem como uma novidade, porém os investimentos em mobilidade urbana ainda permanecem desequilibrados, com maiores valores para a infraestrutura viária, com o direcionamento de aproximadamente 80% dos recursos públicos (Vasconcellos, 2014)

As obras rodoviárias permanecem presentes em São Paulo, onde novos projetos, como a implantação de um túnel na Rua Sena Madureira e o prolongamento da Marginal Pinheiros, priorizando o fluxo de automóveis em detrimento de espaços verdes para a cidade. Tais projetos evidenciam um pensamento conservador no planejamento urbano, enquanto desconsideram soluções urbanísticas contemporâneas, os impactos ambientais, e as consequências socioespaciais para aqueles afetados diretamente (Calliari, 2024).

A implantação de novos projetos viários, acaba indiretamente incentivando cada vez mais o uso do transporte privado como principal meio de transporte da população. Um levantamento feito pela Folha de São Paulo, junto ao Detran, mostrou que nos primeiros nove meses de 2024 houve quase 340 mil emplacamentos de carros na capital paulista. Já a pesquisa Origem e Destino 2023, apresentou que 41,6% das viagens são feitas por transporte particular e que entre 2017 e 2023 a frota de automóveis cresceu 14%, além de apresentar que a população pretende usar mais o modal nos anos seguintes.

Nos últimos anos, o desenvolvimento urbano de São Paulo se mostrou cooptado pelo urbanismo corporativo, planos e projetos se tornaram instrumentos de flexibilização seletiva, principalmente voltadas ao mercado imobiliário, com intervenções no território que privilegiaram interesses econômicos e o acúmulo de capital, enquanto

empresas e espaços públicos foram negociadas para explorações privadas (Somekh; Fregonezi; Del'Arco, 2024). De acordo com Kiyoto (2016), as regiões com maior concentração de renda permanecem sendo sistematicamente privilegiadas, enquanto desconsideram as regiões carentes de infraestrutura, evidenciando um distanciamento entre aquilo que é apresentado em planos e o que é concretizado.

“É preciso que haja um volume constante de investimentos a longo prazo, durante algumas décadas. Atualmente, cada projeto depende de financiamentos pontuais, como parcerias público-privadas, cujos interesses reforçam a centralização da oferta de infraestrutura em áreas mais valorizadas e, portanto, onde é mais rentável. Desta forma é impossível garantir a execução de projetos futuros que ajudem a compor uma rede mais abrangente.” (Kiyoto, 2016)

A constante prioridade do automóvel, nos últimos anos, como principal modal vem trazendo um esgotamento do sistema viário, o qual não está sendo capaz de comportar o crescimento do número de carros nas ruas, tornando obsoleto o funcionamento dessas infraestruturas. As soluções com a ideologia rodoviarista, abraçada ao urbanismo corporativo, apresentam investimentos no melhoramento viário como uma solução barata e de curto prazo para a crise de mobilidade urbana, em detrimento da expansão do transporte coletivo, a qual seria uma solução de longo prazo e mais cara, atendendo os interesses de poucos e não o coletivo (Somekh; Fregonezi; Del'Arco, 2024).

3. CONCLUSÃO

Em suma, a ideologia rodoviarista em São Paulo não se esclarece apenas por escolhas técnicas de engenharia viária, mas por um conjunto de interesses econômicos e políticos que privilegiaram a automobilidade e a expansão imobiliária em detrimento da qualidade de vida e equidade espacial. No decorrer do século XX, instrumentos e planos urbanísticos, a partir do Plano de Avenidas com suas intervenções posteriores, atuaram como vertentes de um urbanismo corporativo que acarretou na fragmentação e desarticulação do tecido urbano, além de impactos ambientais, e transformação de equipamentos públicos em lugares hostis.

Os estudos de caso apresentados exemplificam os impactos da priorização do automóvel, no planejamento urbano. O Parque Dom Pedro II foi descaracterizado e transformou-se em um enclave no território, desaparecendo em meio a um nó viário, e a infraestrutura elevada do Elevado Presidente João Goulart, provocou a desvalorização, insegurança e abandono dos espaços em suas proximidades. Evidencia-se que soluções puramente viárias para a mobilidade urbana, indiretamente

incentivam o crescimento da frota de automóveis, as quais cada vez mais requerem espaços, enquanto planejadores são incapazes de compatibilizar as cidades ao uso do carro, corroborando a fala de Jacobs (1961) de que os carros são sintoma de problemas estruturais mais amplos.

A partir desse quadro, demonstra-se necessário uma mudança de paradigma no planejamento urbano, priorizando infraestruturas e uso do transporte coletivo de alta capacidade e outros modais de mobilidade, além de promover a requalificação de espaços públicos. Para isso, políticas devem combinar técnica e participação cidadã para evitar soluções fragmentadas e higienistas que apenas deslocam problemas sociais, e um constante volume de investimentos que analisem o desenvolvimento da cidade a longo prazo.

Infelizmente, o planejamento urbano atrelado ao urbanismo corporativo não tem permitido o planejamento, a implantação de novas formas e desenho, ao contrário, a lógica permanece legitimando a ocupação desses espaços pela circulação de veículos particulares como resposta imediata, em vez de promover a recomposição social e ambiental. Poucos projetos possibilitaram a apropriação pública efetiva dessas áreas, porém são articulados por motivações que frequentemente privilegiam a rentabilidade privada. Ainda que exemplos como o “Big Dig”, em Boston, e a restauração do Cheonggyecheon, em Seoul, evidenciam a viabilidade de transformar eixos viários em espaços de lazer e convivência, tais intervenções demandam vontade política, investimentos a longo prazo e processos participativos para garantir que a requalificação não reproduza formas de exclusão.

4. REFERÊNCIAS

4.1. Referências bibliográficas

- ANELLI, Renato. Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: Das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. **Arquitextos**, ano 07, n. 082.00, Vitruvius, 2007.
- ANELLI, Renato; SEIXAS, Alexandre. O peso das decisões: o impacto das redes de infra-estrutura no tecido urbano. ARTIGAS, Rosa; Mello, Joana; CASTRO, Ana Claudia (org.) **Caminhos do elevado: Memória e projetos**. São Paulo: Imprensa Oficial, 2008
- BARTALINI, Vladimir. **Parques públicos municipais de São Paulo: A ação da municipalidade no provimento de áreas verdes de recreação**. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, FAUUSP, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.
- BOCAREJO, Juan Pablo; LECOMPTE, Maria Caroline; ZHOU, Jiangping. **Vida e Morte das Rodovias Urbanas**. Rio de Janeiro: Embarq Brasil, 2013.
- GOUVEIA, Isabel Cristina Moroz-Caccia. A cidade de São Paulo e seus rios: uma história repleta de paradoxos. São Paulo: **Confins**, 2016. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/305718814>

GUATELLI, Igor. **Catástrofes Infraestruturais: de outras estéticas urbanas?** Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Mack Pesquisa, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX**. 4. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2016.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida das Grandes Cidades**. 3. ed. São Paulo: Wmf Martins Fontes, 2011.

LIPIETZ, Alain. Fordismo, fordismo periférico e metropolização. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 10, n. 2, p. 303–335, 1989.

LORES, Raul Juste. **São Paulo nas Alturas: A revolução modernista da arquitetura e do mercado imobiliário nos anos 1950 e 1960**. 1 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2024.

MUMFORD, Lewis. **The Highway and the City**. New York: Harcourt, Brace & World, 1963. v iii.

MUZI, Alessandro Moreno. **O papel contemporâneo do sistema de vias perimetrais da área central de São Paulo**. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAUUSP, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013

PETRICIA, Guilherme Barbosa. **Reabilitação do Patrimônio Cultural: A Casa das Retortas e a criação de eixo cultural no Parque Dom Pedro II**. Trabalho Final de Graduação - Curso de Arquitetura e Urbanismo, USJT, Universidade São Judas Tadeu, São Paulo, 2022.

ROLNIK, Raquel. Estatuto da Cidade e Conferência das Cidades: instrumentos para uma política urbana democrático-participativa. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 5, n. 1, p. 103-116, 2003.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. **(I)Mobilidade na cidade de São Paulo**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 25, n. 71, p. 89–108, 2011. Disponível em: <<https://revistas.usp.br/eav/article/view/10600>>

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SILVA, Isabela Oliveira Pereira da; KALIL, Álex; AMPARO, Amanda Gabriela Jesus; MARTINS, Ana Paula; ZEMANTAUKAS, Denise Santana; PEREZ, Robson; SANTOS, Vinicius. Espaço urbano, fluxos e direitos: percursos no Elevado João Goulart (Minhocão). **Alabastro: revista eletrônica dos discentes da Escola de Sociologia e Política da FESPSP**, São Paulo, ano 5, v. 1, n. 9, p. 64–74, 2017.

SOMEKH, Nadia; BALBIM, Renato. Urbanismo corporativo ou urbanismo social: Qual proposta para o Brasil? **Arquitextos**, São Paulo, ano 23, n. 276.00, Vitruvius, 2023.

SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido Malta (org.). **A Cidade Que Não Pode Parar: planos urbanísticos de São Paulo no século xx**. 2. ed. São Paulo: Editora Mackenzie, 2002

TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de Transporte no Brasil: A construção da mobilidade excludente**. São Paulo: Manoele, 2014.

4.2. Sites e páginas de jornal online

CALLIARI, Mauro. **Túnel da Sena Madureira, parque Jurubatuba, Raposo Tavares: quando o transporte destrói lugares**. 1 nov. 2024. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/colunas/mauro-calliari/2024/11/tunel-da-sena-madureira-parque-jurubatuba-raposo-tavares-quando-o-transporte-destroi-lugares.shtml>>

COMPANHIA DO METRÔ DE SÃO PAULO. **Pesquisa Origem e Destino 2023: relatório síntese**. São Paulo: Companhia do Metropolitano de São Paulo, 2025. Disponível em: <<https://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>>

KIYOTO, Marcos. **Transporte metropolitano em SP: muito mais do que crise de congestionamento**. LabCidade, 27 jun. 2016. Disponível em: <<https://www.labcidade.fau.usp.br/transporte-metropolitano-em-sp-muito-mais-do-que-crise-de-congestionamento/>>

OLIVEIRA, Sandro Barbosa de. Privatizações, urbanização rodoviarista e transporte público. **Le Monde Diplomatique Brasil**, 15 dez. 2023. Disponível em: <diplomatique.org.br/privatizacao-urbanizacao-rodoviarista-transporte-publico-tarcisio-de-freitas>.

PESCARINI, Fábio. **Ruas de São Paulo ganham mais de 1200 veículos novos todos os dias**. 21. out. 2024. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2024/10/ruas-da-cidade-de-sp-ganham-mais-de-1200-veiculos-novos-todos-os-dias.shtml>

TAKEN FOR A RIDE. Direção: Martha Olson; Jim Klein. New Day Films, 1996. 55 min. Documentário. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=p-I8GDklsN4>>