



CRISE DA MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE SÃO PAULO URBAN MOBILITY CRISIS IN SÃO PAULO CITY

Flávia Ulian¹

Resumo

O texto aborda a crise da mobilidade urbana no município de São Paulo a partir de considerações sobre sua forma e rede hidrográfica. O relevo e os rios contribuíram para a ocupação do sítio urbano fragmentado e influenciaram o traçado do sistema viário urbano. Ruas e estradas tortuosas que datam do início da ocupação da cidade dificultam a circulação. Na urbanização construíram-se avenidas de fundo de vale que, quando alagadas, tornam os deslocamentos ainda mais complicados. O desenvolvimento econômico e o crescimento demográfico rápido da cidade engendraram aumento dos fluxos. O espraiamento da mancha urbana decorrente, entre outros, do processo de especulação imobiliária e a localização da população de forma espalhada pela cidade demandam um sistema de transportes público que possa oferecer deslocamentos de boa qualidade e diminuição do uso do automóvel. Estes fatores, entre outros apontados, ainda que não desenvolvidos neste texto, levam-nos à compreensão das dificuldades de circulação no espaço urbano e dos congestionamentos enfrentados pela população cotidianamente.

Palavras-Chave: Mobilidade urbana. São Paulo. Urbanização. Transportes urbanos. Sistema Viário.

Abstract

The text approaches the urban mobility crisis in São Paulo city from considering its shape and hydrography. The landscape and the rivers have contributed to the fragmented urban situation and have influenced the road urban system. Winding streets and avenues dated from the early occupation of the city make circulation difficult. During the urbanization of the area, avenues were constructed in the valleys and, when they flood, the flows are more complicated. The urban sprawl took place because of the speculation and the population localization in the city demands a public transport system that can offer good quality dislocations and less automobile use. These events, in between others, that are pointed but not discussed in this text, take us to the comprehension of the circulation difficulties in the urban area and about the congestion that people face every day.

Key Words: Urban mobility. São Paulo. Urbanization. Urban transport. Road system.

INTRODUÇÃO

No cotidiano da metrópole de São Paulo tem sido cada dia mais difícil de movimentar pelo espaço urbano. Uma verdadeira crise de mobilidade instaurou-se e isso é rapidamente observado por quem se desloca pelas cidades que compõem a metrópole. Através do reconhecimento do sítio urbano onde se situa a cidade de São Paulo e arredores, e ainda de como se deu o crescimento do espaço urbano, o artigo busca mostrar que a fragmentação da mancha urbana da metrópole paulistana é fator importante ao entendimento da crise de mobilidade vivenciada nestas cidades.

Apointa também outros elementos correlatos aos congestionamentos, como o planejamento urbano que privilegia o transporte motorizado rodoviário, principalmente os automóveis e, ainda, o papel da indústria automobilística nesses planos urbanos.

A observação da configuração física onde a urbanização ocorreu, evidencia diversos elementos bastante influentes na mobilidade urbana, que são apresentados logo no início do texto. Tais fatores, o relevo e a hidrografia, contribuíram com a configuração urbana, desde os primeiros arruamentos até a mancha urbana atual.

Certamente o meio físico não é, sozinho, o principal responsável pela crise da mobilidade. Há outros aspectos ainda a serem considerados e que também serão discutidos neste artigo, como a posição que o Brasil ocupa no cenário internacional. País periférico na economia capitalista teve rápido crescimento populacional urbano relacionado ao crescimento industrial. Porém, a classe trabalhadora mal remunerada forçosamente ocupou áreas menos valorizadas, como várzeas de rios, encostas íngremes e regiões periféricas da cidade, o que também interfere na mobilidade urbana sustentável, já que são áreas alagáveis, ou de risco, e ainda áreas distantes. Com isso, a problemática da circulação amplia-se.

Sob a linha metodológica de análise da realidade, pautada sobre os fenômenos empíricos, se utiliza, na pesquisa que redundou na redação deste artigo, as quatro categorias do método geográfico de análise do espaço: forma, função, estrutura e processo. A análise do sítio urbano proporciona o conhecimento da forma. O crescimento populacional decorrente das atividades econômicas que se desenvolvem no espaço urbano leva ao entendimento da função. As políticas que determinam o uso do solo e a infraestrutura viária, que influem na qualidade dos fluxos de passageiros, compuseram a dimensão da categoria de análise

estrutura. O *processo* histórico permeou toda a pesquisa. Fazendo uso dessas categorias analíticas, procurou-se compreender a crise da mobilidade urbana na cidade de São Paulo.

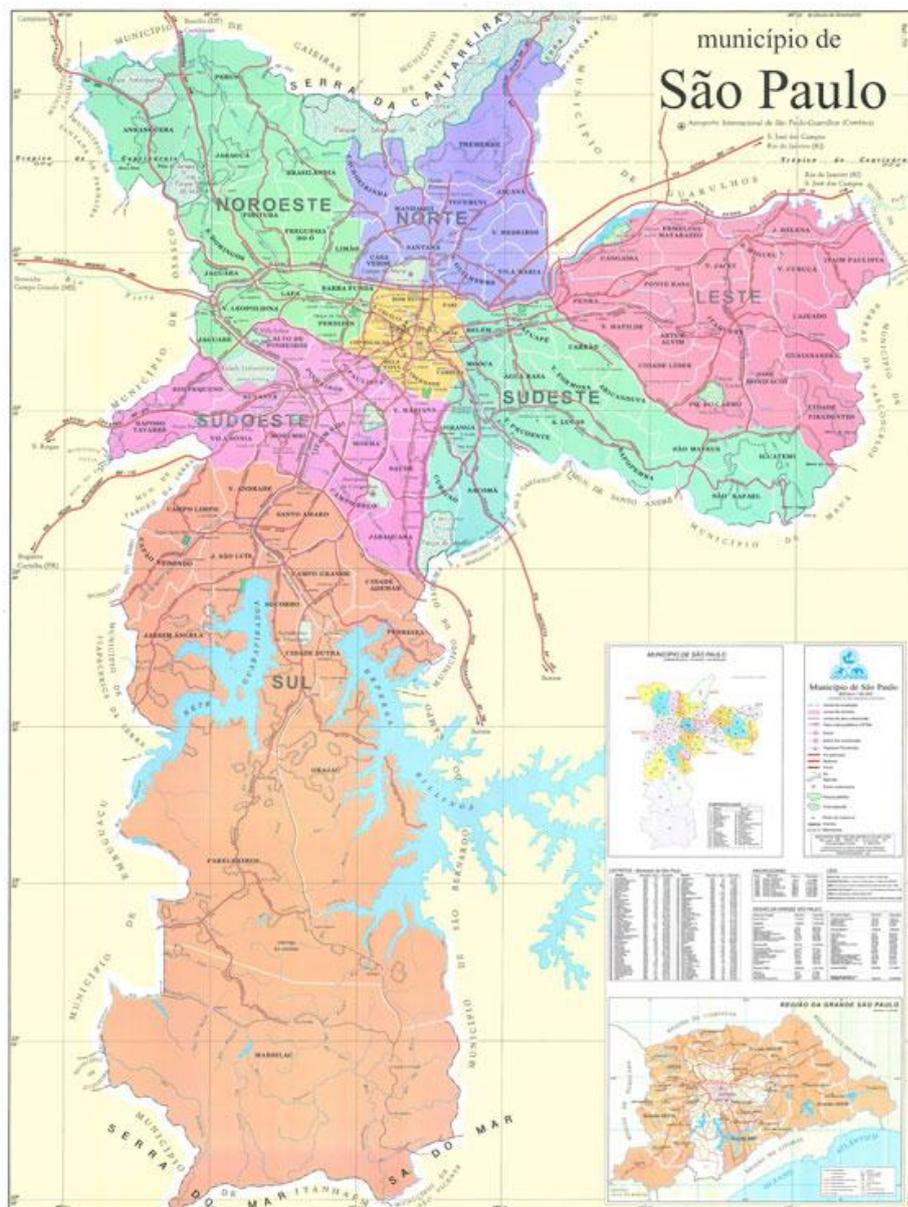
1 O sítio urbano e a influência da rede hidrográfica

São Paulo situa-se dentro de uma bacia sedimentar terciária localizada nos Planaltos e Serras do Atlântico Leste-Sudeste, entre o prolongamento da Serra da Mantiqueira e da Serra do Mar, com uma altitude média de 860 metros e atravessada, entre outros, pelo rio Tietê no sentido Leste-Oeste, conforme mostra a Figura 1, na qual se pode observar o sítio urbano e a rede hidrográfica do município.

Os rios afluentes, Tamanduateí e Pinheiros, tiveram um papel importante na história da cidade, já que a ocupação urbana se deu primeiramente nas encostas dos vales. Depois de ocupadas as partes mais altas, a área urbana expandiu-se para as várzeas. O interflúvio que separa as duas bacias hidrográficas forma uma espinha dorsal que foi integrada ao espaço urbano no final do século XIX. No trecho mais elevado, dos bairros do Paraíso ao da Consolação, foi construída a Avenida Paulista. A utilização mais tardia dos fundos de vale, frequentemente mais úmidos, e a realização de deslocamentos para o centro exigiu a construção de pontes e viadutos, como o Viaduto do Chá, sobre o Vale do Anhangabaú (1938) e o Viaduto Dona Paulina (1948).

Monbeig (1953) classificou os rios, riachos e várzeas como elementos que desempenharam papel fundamental na escolha da localização urbana, sob condições históricas diferentes. Assim, para os primeiros habitantes da região, antes mesmo da vinda dos conquistadores europeus, logicamente os rios eram uma referência importante para a localização das aldeias indígenas: significavam possibilidade de aquisição de alimentos, nos próprios rios e em suas férteis várzeas, e ainda para o deslocamento. Algum tempo depois, também foi significativa, às entradas e bandeiras, a existência dos rios, concretizando a possibilidade de utilizá-los para sua locomoção ao interior do continente. Para a vila que se desenvolveu ao redor do colégio dos jesuítas, local da fundação da cidade, continuaram a ter essa mesma importância. Porém, com o espraiamento da mancha urbana, os rios passaram a atrapalhar a circulação: ou porque alagam, ou simplesmente porque estão no meio do caminho, sendo necessário construir pontes por cima deles.

Figura 1 – Município de São Paulo político, com rede hidrográfica.



Fonte: Mapas Regionais

A estrutura radial da cidade começou a ser delineada desde o início da colonização portuguesa. A construção de estradas tortuosas pelos bandeirantes em seus trajetos para o interior paulista, tendo como apoio o rio Tietê, foi mais uma contribuição para esse esquema radial. Para ilustrar, cita-se o exemplo da Estrada Velha de Campinas, que ligava São Paulo a esta cidade, composta por muitas avenidas que hoje integram o perímetro urbano paulistano,

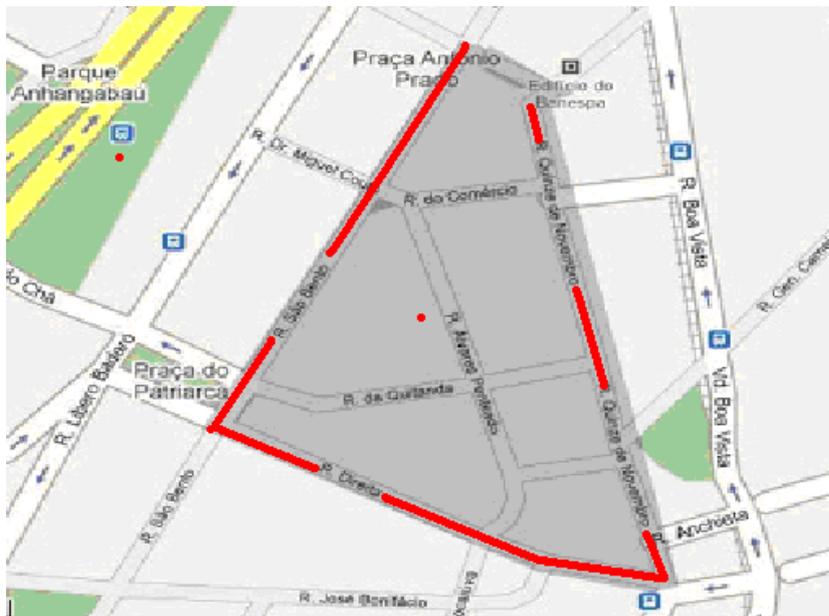
como a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, localizada no bairro de Pirituba, extremo norte do município de São Paulo.

O mesmo padrão radial ocorreu também com a construção da rede ferroviária, a partir da segunda metade do século XIX. Segundo Ab'Saber (*apud* Souza, 1994, p. 177),

O sistema de colinas que asilou o organismo de São Paulo influenciou profundamente na forma de expansão e no arranjo geral das ruas, avenidas e radiais da metrópole. Preferidas para a localização de habitat urbano, através de todas as épocas da história da cidade, as colinas de São Paulo caracterizam sobretudo a paisagem metropolitana.

O núcleo tradicional financeiro, formado pelo “triângulo” das ruas Quinze de Novembro, Direita e São Bento fez crescer em seu entorno o primeiro centro de São Paulo. Próximo ao Pátio do Colégio (local da fundação), fica o Centro Histórico, lugar onde chegavam e partiam inúmeras linhas de ônibus que circulavam pela cidade, e também confluência das duas maiores linhas de metrô, na estação Sé, as linhas Azul e Vermelha. O relevo acidentado serviu de obstáculo a um arruamento regular e nivelado desde a fundação da cidade. As ruas tortuosas e estreitas que contornam as colinas nasceram espontaneamente e são comuns no centro de São Paulo. Tendo acompanhado a sua conformação geográfica, a cidade foi assumindo uma forma irregular e fragmentada. As ruas estreitas e irregulares também podem ser responsabilizadas pelas dificuldades de deslocamento rápido entre locais distantes na metrópole. A Figura 2 mostra o núcleo inicial da fundação da cidade de São Paulo e algumas dessas ruas curtas e sinuosas.

Figura 2 - Ruas XV de Novembro, São Bento e Direita.
 Marcam o começo do centro velho e estão presentes desde a fundação da cidade.



Fonte: Conheça São Paulo
 Adaptado pela autora

Nas primeiras décadas do século XX, na capital, muitos espaços vazios ainda existiam, como no começo da Rua Augusta e vizinhanças, entre as avenidas Brigadeiro Luís Antônio e Liberdade e também no bairro do Cambuci. Estas áreas correspondiam àquelas de topografia irregular, nas cabeceiras de ribeirões afluentes da margem esquerda do rio Tamanduateí, como o Lavapés, Anhangabaú, Saracura etc. São Paulo reportava “a idéia (sic) de pequeninas cidades sucessivas formando vários blocos, mas logo preenchidos por novas construções.” (PETRONE, 1955).

Muitas ruas e avenidas foram posteriormente construídas sobre o ravinamento de rios, como a Vergueiro, a Liberdade e a Brigadeiro Luís Antônio, que estão sobre as ravinas do rio Anhangabaú. Sobre o vale deste rio existe uma região crítica, constantemente inundada. Há túneis na região que costumam ser interditados devido às cheias, de modo que a circulação Norte-Sul é dificultada nos dias de altos índices pluviométricos.

O sítio urbano no qual se localiza a cidade de São Paulo é propício à formação de uma cidade fragmentada e com problemas de mobilidade. A existência dos rios Tamanduateí, Anhangabaú, Tietê e Pinheiros, além de outros afluentes menores, e de suas várzeas inundáveis, é um fator que acarreta problemas de circulação tanto pelas cheias quanto pela divisão que provocam na cidade.

As várzeas naturalmente inundáveis e ocupadas pelas construções, mesmo com obras de canalização dos rios, estão sujeitas a alagamentos com consequentes problemas de circulação e congestionamentos que se desdobram por toda a cidade. Essas áreas, no decorrer do processo de expansão urbana, tenderam a aumentar, pois as construções de casas, edifícios, estacionamentos e ruas diminuíram enormemente a área permeável do solo urbano. Assim, as águas das chuvas, quando canalizadas para os esgotos de água pluvial, chegam rapidamente aos rios, que transbordam e inundam as áreas vizinhas. A permeabilidade do solo foi drasticamente comprometida, ocasionando o imediato transbordamento dos rios em dias de chuvas, mesmo que modestas.

O processo de retificação e canalização dos rios e córregos urbanos deu-se em meio à política de saneamento e higienização das cidades (MELLO, 2000). Grandes vias de circulação rodoviária foram construídas nos fundos de vale, que foram terraceados e retificados, tornando as vias próximas propícias a alagamentos, que foram intensificados com a impermeabilização do solo. De um modo geral, as obras sempre procuravam unir a questão do tráfego com o saneamento e a canalização de córregos e rios para resolver os problemas das inundações. A opção por construir vias em fundo de vale** devia-se ao fato de serem aquelas que tenderiam a receber recursos federais para saneamento.

O município de São Paulo, ao receber muitas intervenções para prover a cidade de circulação para a “arrancada modernizadora”, teve sua urbanização acelerada. Nas palavras de Mello (2000, p. 89), foi promovida uma “política de macrodrenagem urbana, associada a uma política viária completamente desconectada de uma política de transporte público, porém fortemente conectada ao transporte individual”. A população usuária de automóveis recebeu bem esta “política viária” de construção de vias de fundo de vale, que veio junto com a desfavelização de áreas junto a cursos d’água. Esta política de suprimir as várzeas desconsiderou que elas poderiam abrigar paisagens vegetais importantes no processo de redução das ilhas de calor, além de funcionarem como espaços de lazer e práticas esportivas da população, representando melhor qualidade do espaço urbano.

2 Outros aspectos da fragmentação urbana

** Marginais dos rios Pinheiros e Tietê, que se situam em um contexto de maior amplitude; outras avenidas de fundo de vale: Aricanduva, Eliseu de Almeida, do Estado, Inajar de Souza, Inácio de Anhaia Mello, Águas Espraiadas, Jaguaré, entre outras.

A fragmentação do espaço urbano é aumentada, entre outros, em decorrência dos próprios congestionamentos. A necessidade de mobilidade por conta da localização distante e não planejada de domicílios, locais de trabalho, comércio, serviços e lazer congestionam os trajetos, principalmente em horários de pico, pela manhã e ao final da tarde.

Os limites de ocupação da cidade (Cantareira ao Norte, Serra do Mar ao Sul, Jaraguá à Oeste e vale do Tietê à Leste) acomodam uma grande extensão urbana, interferindo também no fato de que uma metrópole abriga um número excessivo de atividades e pessoas, motivando intensa circulação no espaço e favorecendo a ocorrência de congestionamentos.

O crescimento acelerado da população que vive nas cidades é característico dos países capitalistas dependentes, pois restringe os locais onde o trabalhador pode vender sua força de trabalho, restando a este a opção da mobilidade da força de trabalho em direção às áreas que ofertam vagas. Esse fato ocorre também no Brasil e o baixo poder aquisitivo da classe trabalhadora forçou sua instalação em locais de menor valorização imobiliária, onde podem adquirir lotes mais acessíveis para construir suas moradias. Os locais periféricos, muitas vezes, não têm a mínima infraestrutura, inclusive no que tange à mobilidade das pessoas, como no que se refere ao provimento de linhas de ônibus. Desse modo, a forma extensa do espaço urbano, conurbado a outros municípios e repleto de terrenos vazios, que aguardam valorização, é fator que dificulta a mobilidade dessas camadas de população que habita as periferias.

De acordo com Rodrigues; Seabra (1986), foi na década de 1930, quando havia em São Paulo aproximadamente um milhão de habitantes distribuídos em 130 km², que se iniciaram linhas de ônibus servindo bairros periféricos e subúrbios vizinhos, refletindo a tendência à dispersão: de um lado havia oferta de terrenos mais baratos em loteamentos periféricos e, de outro, a possibilidade de utilização de ferrovias e ônibus para a mobilidade urbana. A seguinte citação explica esse processo:

Os ônibus, neste caso, constituíam (até hoje o são) o único meio de transporte coletivo existente, e como tal propiciaram a ocupação dos loteamentos servidos, processo que se desenvolveu durante a década de 1930 através da construção de casas operárias, ora esparsas, ora mais concentradas (LANGENBUCH, 1971, p. 159).

Na década de 1940 já existiam congestionamentos no centro da cidade. Desde então, abriram-se avenidas e alargaram-se ruas. Todas as obras que foram executadas na cidade, no sentido de melhorar o tráfego, não foram suficientes para a solução dos congestionamentos.

Este tipo de solução nunca será possível se a política de transportes for apenas o investimento no sistema viário, negligenciando a melhoria de qualidade do transporte público. Os fluxos crescem à medida que, na ocupação do espaço, muitas áreas de lazer distanciaram-se de áreas residenciais operárias, de modo que, normalmente, áreas de concentração de empregos estão distantes de zonas residenciais de baixa renda, assim como zonas comerciais junto a ruas estreitas dificultam a circulação de veículos.

Com relação ao espraiamento da mancha urbana, a cidade cresceu de maneira espalhada, “[...] intercaladas às áreas ocupadas com grandes espaços vazios, convidativos à especulação [...]” (SANTOS, 1990, p. 24). Esse fato vem ocorrendo desde as primeiras décadas do século XX. A cidade expande seus limites deixando grande quantidade de terrenos vazios.

[...] surgindo como surgiram, ao acaso das conveniências ou oportunidades da especulação, não são (os bairros), em regra, contínuos, sucedendo-se ininterruptamente, como seria em uma cidade planejada: espalham-se por aí à toa, fazendo de São Paulo, nestes setores mais afastados do centro, uma sucessão de áreas urbanizadas, com interrupção de outras completamente ao abandono, onde, muitas vezes, nem ao menos uma rua ou caminho transitável permite o acesso direto. (PRADO JR., 1983^{††}, *apud* SANTOS, 1990, p. 25-26).

Esta citação evidencia perfeitamente que o processo do crescimento da mancha urbana se mostra fragmentado desde o princípio, havendo segregação espacial das atividades e segregação social, instalando as classes populares em bairros periféricos. Isso porque a renda do solo urbano é calculada pela sua localização, não havendo estreita relação com benfeitorias que eventualmente se fazem sobre as construções. Assim, há lugares onde o mercado imobiliário está disposto a pagar mais pela terra urbana, “em função da acessibilidade aos locais relevantes da cidade (local de trabalho, compras, lazer) e serviços de infraestrutura” (SOUZA, 1994, p. 156).

Santos (1990) afirma que o “modelo BNH” (Banco Nacional de Habitação) também foi desarticulador da cidade, construindo conjuntos habitacionais distantes do centro, em expansão radial, deixando terrenos vazios e abrindo novas oportunidades de especulação fundiária. Isso acontece porque há necessidade de instalação de serviços públicos nesses conjuntos habitacionais periféricos, como adução de água, esgoto, eletricidade, calçamento e provimento de linhas de ônibus. Esses serviços, ao serem estendidos para a periferia,

^{††} PRADO JR, Caio. **A cidade de São Paulo, geografia e história**. São Paulo: Brasiliense, 1983. Reprodução de artigos publicados na Revista *Estudos Brasileiros* em 1939 e 1941/42.

valorizam os terrenos deixados vazios, o que é chamado de especulação imobiliária, ou seja, os terrenos ficaram “esperando” maior valorização, que é obtida após o provimento desses serviços. O fato do BNH contribuir para o processo de especulação reafirma a ação governamental existente no processo de fragmentação da cidade. O loteamento da periferia, a venda dos lotes a preços baixos e a construção de casas pelos próprios moradores em seu tempo livre também são fenômenos que incitam a especulação imobiliária.

Desta forma, passou-se de uma fragmentação natural para aquela construída pelo homem e legitimada pelo Estado capitalista, que procura tirar o máximo valor possível da terra.

O crescimento desenfreado de São Paulo, conduzido pelo crescimento industrial, demográfico, de comércio e serviços, forçou uma situação inusitada de deslocamentos de pessoas e mercadorias que lotam as vias de circulação da cidade. Além disso, a verticalização contribuiu para o adensamento do espaço urbano. Todos esses fatores levaram a intensas transformações no cotidiano dos moradores da cidade. Já na década de 1950, o Centro Histórico não comportava mais todas as atividades comerciais e financeiras e serviços ali instalados. A cidade estava enclausurada naquelas ruas tortuosas e ladeiras próximas, totalmente inadequadas à circulação de coletivos. Hoje, mais de cinquenta anos depois, a cidade está saturada, proporcionando situações desumanas de deslocamentos impostas a uma grande parcela da população nela residente.

Figura 3 – Congestionamento na Avenida 23 de maio, no dia 23 de maio de 2014.



Fonte: SÃO PAULO registra novo recorde de trânsito, 2014.

3 O planejamento de uma metrópole para o transporte individual

Os responsáveis pelo caminho que as transformações tomaram no espaço urbano de São Paulo preocuparam-se com as novas necessidades de circulação decorrentes da intensa divisão social e territorial do trabalho, que se acentuou de maneira incrível com o crescimento industrial e de serviços ocorridos na metrópole paulistana, o que acarretou grande desenvolvimento do sistema de transportes e de comunicação. A evolução do sistema de transporte urbano privilegiou o transporte sobre pneus motorizados: os ônibus e, sobremaneira, os automóveis particulares.

A política desenvolvimentista sobrepõe o crescimento econômico ao desenvolvimento social, caracterizando uma ideologia expansionista e uma das faces desse desenvolvimento foi a produção automobilística. Esta, por sua vez, trouxe muitas transformações tanto em nível econômico, relacionados à industrialização propriamente dita, como uso de matérias-primas, cada vez mais qualificadas, penetração do capital e da tecnologia estrangeira, entre outros, mas, “sobretudo, o processo de dependência cultural, pois o automóvel e a ideologia do transporte individual que se propaga entre nós passou a definir cada vez mais novos padrões de consumo e hábitos de vida.” (SCARLATO, 1981, p. 44).

O planejamento urbano, efetuado desde o início do século até este período de crescente industrialização automobilística, foi desenvolvido em consonância com este projeto de priorização do transporte individual, fenômeno que não pode ser deixado de lado quando se investigam os problemas de circulação urbana. Os efeitos da industrialização e do planejamento não serão tratados neste trabalho, dada sua complexidade e relevância, o que extrapolaria o escopo deste artigo. Porém, frisa-se sua relevância.

Considerações finais

Pelo que apresentamos nesta oportunidade, a fragmentação do espaço urbano paulistano é um dos fatores que levam às dificuldades de circulação. Os problemas de mobilidade decorrentes de um sítio entrecortado por colinas e rede hidrográfica densa são fenômenos que não podem ser desconsiderados quando investigamos a qualidade dos deslocamentos da cidade de São Paulo.

Fatos históricos decorrentes da forma como se deu a ocupação do núcleo urbano também foram observados. Consideramos, por exemplo, o trajeto dos bandeirantes e a construção das ferrovias, ambos de estrutura radial, como processos intrínsecos ao entendimento da mobilidade urbana.

O rápido crescimento populacional e a especulação imobiliária, o crescimento da área urbanizada, horizontal e verticalmente, as atividades industriais, de comércio e de serviços, os planos urbanos configuram a necessidade de investimentos no setor de transportes. A característica básica do desenvolvimento urbano do município e Região Metropolitana de São Paulo é, acentuadamente neste período técnico-científico, calcada no processo especulativo, que expulsa a população para a periferia, aumentando a mancha urbana. Assim, grandes contingentes de população vão habitar áreas periféricas, distanciando-se de seus locais de trabalho e intensificando a demanda de transportes públicos, que precisam ser definitivamente priorizados.

Releva-se a necessidade do transporte coletivo para assegurar a mobilidade da população na área urbana. O transporte é, então, uma imposição do espaço urbano, e quem não pode usufruir da mobilidade está excluído dele, possuindo pouco acesso à cidade.

Outros assuntos pertinentes que se pretende abordar em outros trabalhos são importantes para entender a complexidade da crise de mobilidade urbana, como a

interferência da indústria automobilística nos rumos que a metrópole tomou em relação ao privilégio concedido ao transporte individual e os diversos planos urbanos realizados na metrópole. Cabe discutir ainda a distribuição desigual dos empregos e moradias na metrópole como um fator de incremento das dificuldades de mobilidade vividas pelos cidadãos desta metrópole.

REFERÊNCIAS

- AB'SABER, Aziz. Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo. **Boletim**, São Paulo, n. 219, FFCL/USP, 1957, p. 15.
- CONHEÇA São Paulo. Disponível em <<http://conhecasp.blogspot.com.br/2009/09/triangulo-historico.html>>. Acesso em 21-04-2013.
- KOVARICK, Lucio. **A espoliação urbana**. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1993.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da Grande São Paulo**. Estudo de Geografia Urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.
- MAPAS REGIONAIS. Município de São Paulo. Disponível em <<http://www.geomapas.net.br/mapa-regionais.html>>. Acesso em 28-04-2013.
- MELLO, Karla Reis Cardoso. **Transporte urbano de passageiros: as contradições do poder público**. 1998. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - USP. São Paulo.
- MELLO, Karla Reis Cardoso. **Transporte urbano de passageiros: as contradições do poder público**. São Paulo: Café Ed. Express, 2000.
- MONBEIG, Pierre. **La croissance de la ville de São Paulo**. Grenoble: Institut de Revue Alpine, 1953.
- _____. Os modos de pensar na Geografia Humana. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo: AGB São Paulo, n. 68, p. 45-50. 1955.
- PETRONE, Pasquale. A cidade de São Paulo no século XX. **Revista de História**, v. 10, n. 21/22. p. 127-170. São Paulo, 1955. Disponível em <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/issue/view/2982>.
- PRADO JR, Caio. **A cidade de São Paulo, geografia e história**. São Paulo, Brasiliense, 1983. (Reprodução de artigos publicados na Revista Estudos Brasileiros em 1939 e 1941/42.).
- RODRIGUES, Arlete M.; SEABRA, Manoel. Habitação e espaço social na cidade de São Paulo. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo: AGB São Paulo, n. 64. p. 19-58. 2º. sem., 1986.
- SÃO PAULO registra novo recorde de trânsito, 2014. Disponível em: <http://noticias.band.uol.com.br/transito-sp/noticia/100000685041/sao-paulo-registra-novo-recorde-de-transito.html>. Acesso em 25-09-2014.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada**. O caso de São Paulo. São Paulo: Nobel/Secretaria do Estado da Cultura, 1990.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. 4. ed. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SCARLATTO, Francisco Capuano. **A indústria automobilística no capitalismo brasileiro e suas articulações com o crescimento espacial da metrópole paulista**. 1981. Dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - USP. São Paulo.

SCHIVARTCHE, Fabio. Trânsito de SP é lento como bonde de 1901. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 06.10.1997. Caderno São Paulo. p. 3.

SOUZA, Maria Adélia de. **A identidade da metrópole**. São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1994.

ULIAN, Flávia. **Sistemas de transportes terrestres de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na Região Metropolitana de São Paulo**. 2008. Tese de Doutorado, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. São Paulo.

_____. **Transporte e cidadania na cidade de São Paulo**. Inserção e Exclusão no Espaço Urbano. 1999. Dissertação de Mestrado, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo. São Paulo.