

**A SUSTENTABILIDADE COMO CONDIÇÃO PARA A CONSTRUÇÃO DA
EQUIDADE URBANA A PARTIR DO LEGADO FERROVIÁRIO DE BAURU/SP**

**SUSTAINABILITY AS A CONDITION FOR BUILDING URBAN EQUITY BASED
ON THE BAURU/SP RAILWAY LEGACY**

**LA SOSTENIBILIDAD COMO CONDICIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA
EQUIDAD URBANA A PARTIR DEL LEGADO DEL FERROCARRIL BAURU/SP**

 <https://doi.org/10.56238/arev7n12-327>

Data de submissão: 29/11/2025

Data de publicação: 29/12/2025

Fernando Jorge de Castro Ramos

Mestre pelo PPG em Mídia e Tecnologia

Instituição: Universidade Estadual Paulista (UNESP) – Campus de Bauru

E-mail: fernando.jc.ramos@unesp.br

Maria da Graça Mello Magnoni

Doutorado em Educação

Instituição: Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho

E-mail: mgm.magnoni@unesp.br

Maria Lucia de Azevedo

Doutora pelo PPG em Mídia e Tecnologia

Instituição: Universidade Estadual Paulista (UNESP) – Campus de Bauru

E-mail: maria.azevedo@unesp.br

RESUMO

O presente artigo propõe que a sustentabilidade, para além de sua dimensão ambiental, constitui um paradigma fundamental e condição indissociável para a realização plena dos direitos sociais e a edificação de uma equidade urbana substantiva. Partindo de uma abordagem teórica interdisciplinar, que articula a teoria crítica urbana, a economia política do espaço e os estudos sobre justiça ambiental, o trabalho analisa a cidade de Bauru-SP como um microcosmo das contradições e potencialidades do desenvolvimento brasileiro. O foco reside no legado ferroviário da cidade, compreendido não como mero relicário histórico, mas como um ativo estratégico para uma reconversão socioespacial sustentável. Argumenta-se que a revitalização tecnologicamente orientada desta infraestrutura, integrada a políticas públicas redistributivas — como o Sistema Único de Mobilidade (SUM) e a Tarifa Zero —, configura-se como um vetor catalisador para a superação de desigualdades socioespaciais, a democratização do acesso à cidade e a efetivação de direitos sociais como o transporte, a moradia e o meio ambiente ecologicamente equilibrado. Conclui-se que a sustentabilidade, longe de ser uma dimensão setorial, emerge como princípio ordenador de um novo pacto urbano, no qual progresso técnico, memória coletiva e justiça social se conjugam para a construção de cidades verdadeiramente inclusivas e humanizadas.

Palavras-chave: Sustentabilidade Urbana. Equidade Espacial. Justiça Ambiental. Mobilidade como Direito. Patrimônio Ferroviário. Planejamento Urbano Crítico.

ABSTRACT

This article proposes that sustainability, in addition to its environmental dimension, constitutes a fundamental paradigm and an inseparable condition for the full realization of social rights and the construction of sustainable urban equity. Through an interdisciplinary theoretical approach that articulates critical urban theory, political economy of space and studies on environmental justice, the work analyzes the city of Bauru-SP as a microcosm of the contradictions and potentialities of Brazilian development. The focus is on the city's railway legacy, understood not as a mere historical relic, but as a strategic asset for sustainable socio-spatial reconversion. It argues that the technological revitalization of this infrastructure, integrated with redistributive public policies—such as the Sistema Único de Movilidad (SUM) and the Tarifa Cero—is a catalyst for overcoming socio-spatial inequalities, the democratization of access to the city and the realization of social rights such as transport, housing and an ecologically balanced environment. It can be concluded that sustainability, despite being a sectoral dimension, emerges as the organizing principle of a new urban compact, in which technical progress, collective memory and social justice combine to build truly inclusive and humanized cities.

Keywords: Urban Sustainability. Spatial Equity. Environmental Justice. Mobility as a Right. Railway Heritage. Critical Urban Planning.

RESUMEN

Este artículo propone que la sostenibilidad, más allá de su dimensión ambiental, constituye un paradigma fundamental y una condición inseparable para la plena realización de los derechos sociales y la construcción de una equidad urbana sustantiva. A partir de un enfoque teórico interdisciplinario que articula la teoría urbana crítica, la economía política del espacio y los estudios sobre justicia ambiental, el trabajo analiza la ciudad de Bauru-SP como un microcosmos de las contradicciones y potencialidades del desarrollo brasileño. El enfoque se centra en el legado ferroviario de la ciudad, entendido no como una mera reliquia histórica, sino como un activo estratégico para una reconversión socioespacial sostenible. Se argumenta que la revitalización tecnológica de esta infraestructura, integrada con políticas públicas redistributivas —como el Sistema Único de Movilidad (SUM) y la Tarifa Cero—, se configura como un catalizador para la superación de las desigualdades socioespaciales, la democratización del acceso a la ciudad y la realización de derechos sociales como el transporte, la vivienda y un entorno ecológicamente equilibrado. Se concluye que la sostenibilidad, lejos de ser una dimensión sectorial, emerge como un principio organizador de un nuevo pacto urbano, en el que el progreso técnico, la memoria colectiva y la justicia social se combinan para construir ciudades verdaderamente inclusivas y humanizadas.

Palabras clave: Sostenibilidad Urbana. Equidad Espacial. Justicia Ambiental. Movilidad como Derecho. Patrimonio Ferroviario. Planificación Urbana Crítica.

1 INTRODUÇÃO

O conceito de sustentabilidade, cunhado no relatório *Our Common Future* (1987), transcendeu sua gênese ambientalista para se firmar como um princípio normativo multidimensional, articulando de forma interdependente os pilares econômico, social e ambiental. No entanto, a sua operacionalização no âmbito das políticas urbanas tem frequentemente privilegiado uma leitura reducionista, tecnocrática e desconectada de uma agenda substantiva de justiça social. Este artigo posiciona-se criticamente contra essa visão estreita, propondo que a sustentabilidade é, antes de tudo, uma condição estruturante para a garantia dos direitos sociais e a materialização concreta da equidade no espaço urbano. Sem inclusão socioespacial, participação democrática e distribuição equitativa dos benefícios e ônus do desenvolvimento, não há sustentabilidade possível, apenas a sua caricatura gestionária.

A cidade, enquanto "obra e ato perpétuos", na definição de Henri Lefebvre (2001), é o lócus privilegiado onde essa tensão fundamental se materializa. O processo histórico de urbanização brasileiro, marcado por profundas e persistentes assimetrias, produziu uma cidade cindida: de um lado, enclaves de alto padrão dotados de infraestrutura completa e serviços qualificados; de outro, vastas periferias marcadas pela precariedade dos serviços públicos, pela informalidade e pela negação sistêmica do direito à cidade. Nesse contexto, a mobilidade urbana emerge com destaque como um direito social balizador, conforme reconhecido pela Emenda Constitucional 90/2015 (BRASIL, 2015), cuja negação ou limitação severa atua como um obstáculo intransponível para o exercício pleno de outros direitos fundamentais — como o trabalho, a saúde, a educação e o lazer.

Para investigar essa tese, este estudo elege a cidade de Bauru-SP como caso paradigmático. A sua gênese, o seu apogeu econômico e a sua própria configuração espacial estão umbilicalmente ligados à ferrovia, símbolo máximo do projeto modernizador e integrador do estado de São Paulo. O seu posterior declínio e o sucateamento do seu complexo ferroviário encapsulam, de maneira emblemática, a crise de um determinado modelo de desenvolvimento extrativista e de curto prazo. A proposta contemporânea de sua revitalização, por meio da implantação de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), abre uma janela de análise singular e potente: como ressignificar uma infraestrutura herdada do passado, à luz dos imperativos incontornáveis de sustentabilidade e equidade do presente, para construir um futuro urbano mais justo e inclusivo? A investigação que se segue estrutura-se em três eixos analíticos profundamente interligados: primeiro, a fundamentação teórica da sustentabilidade entendida como justiça socioespacial; segundo a análise do potencial do legado ferroviário como vetor de reconversão urbana sustentável; e terceiro, a avaliação de políticas públicas

inovadoras, como o Sistema Único de Mobilidade (SUM) e a Tarifa Zero, enquanto mecanismos essenciais de financiamento equitativo e democratização do acesso.

1.1 MARCO TEÓRICO

A discussão proposta neste artigo ancora-se em três vertentes teóricas convergentes, que fornecem o arcabouço para uma compreensão crítica da relação entre espaço, poder e justiça. A primeira vertente é a teoria crítica urbana, centrada no conceito de direito à cidade. A obra seminal de Henri Lefebvre (2001) e sua releitura por David Harvey (2014) fornecem a base para entender a cidade não como um cenário neutro, mas como produto e arena de conflitos sociais, econômicos e políticos incessantes. O "direito à cidade", nessa perspectiva, vai muito além do simples direito de acesso à infraestrutura urbana. Ele é, sobretudo, o direito de mudar a cidade radicalmente, o direito de participar ativamente do processo da sua produção e de usufruir coletivamente de seus benefícios.

Assim, a sustentabilidade urbana deixa de ser uma meta técnica para se tornar um projeto político. Ela só se realiza quando o planejamento urbano abandona sua condição de técnica de gestão e controle das elites e se transforma em um processo democrático, conflitivo e participativo de construção do espaço comum. Essa sustentabilidade é, por definição, antagônica à segregação socioespacial e aos processos de "acumulação por despossessão" (Harvey, 2004) que caracterizam a urbanização sob o capitalismo neoliberal.

A segunda vertente é a dos estudos sobre justiça ambiental e equidade espacial. Originários dos movimentos sociais nos Estados Unidos, esses estudos demonstram de maneira irrefutável como os riscos, os danos ambientais e a degradação da qualidade de vida são desigualmente distribuídos no território, recaindo com muito mais força sobre populações pobres, racializadas e periféricas. No contexto urbano brasileiro, essa lógica perversa se manifesta de forma cristalina na localização preferencial de vias de tráfego intenso e poluente, de áreas de risco geológico, de instalações industriais potencialmente perigosas e na crônica ausência de espaços verdes e de lazer dignos nas periferias. Portanto, uma sustentabilidade verdadeira e substantiva é, intrinsecamente, redistributiva. Ela exige não apenas a mitigação de impactos globais, como as emissões de gases de efeito estufa, mas o confronto direto e a correção das iniquidades locais na exposição à poluição atmosférica e sonora, no acesso a sistemas de mobilidade de qualidade, a saneamento básico e a um espaço público seguro e acolhedor.

A terceira vertente é a da economia política da mobilidade. Neste marco, o transporte deixa de ser compreendido como um serviço técnico e neutro para ser revelado como um campo de poder que estrutura de maneira decisiva as oportunidades de vida dos indivíduos. Autores como Eduardo

Vasconcellos (2001) destacam como o modelo rodocêntrico predominante, ao subsidiar maciçamente o automóvel privado — através de investimentos em viárias, isenções fiscais e políticas de crédito — e negligenciar crônica e estruturalmente o transporte público, atua como um poderoso mecanismo de reprodução das desigualdades sociais. A mobilidade sustentável, sob esta ótica crítica, exige uma transição modal radical. Ela implica priorizar e investir massivamente nos modais coletivos (trens, VLTs, BRTs, ônibus), ativos (caminhada e ciclismo) e de baixa ou zero emissão. Mais do que isso, ela demanda que essa transição seja financiada por fontes tributárias progressivas, que façam com que os maiores beneficiários do modelo insustentável atual — sejam grandes empresas logísticas ou usuários de veículos individuais de alta renda — contribuam de forma justa para custear a construção de um sistema de mobilidade público, acessível e limpo.

1.2 BAURU: DO AUGE FERROVIÁRIO AO VAZIO ESTRUTURAL

A análise do caso concreto de Bauru ilustra com notável clareza a dialética histórica entre desenvolvimento, abandono e o potencial latente de reconversão, encapsulando os desafios urbanos brasileiros. A primeira fase é a da ferrovia como matriz urbana e violência fundiária. A cidade nasce e explode demograficamente a partir de sua condição de entroncamento estratégico das ferrovias Noroeste do Brasil (NOB), Sorocabana e Paulista. A majestosa Estação Central, inaugurada em 1939 como ícone do Art Déco paulista, é a materialização arquitetônica desse apogeu.

Contudo, é imperativo uma leitura crítica que reconheça que esse "progresso" foi erguido sobre a violência epistêmica e territorial contra os povos originários Kaingang e Guarani, como revela de forma contundente a contranarrativa do historiador indígena Irineu Nje'a (JORNAL DOIS, 2021). A ferrovia foi, assim, um artefato ambíguo: simultaneamente vetor de integração regional e modernização, e instrumento de um projeto nacional excludente e predatório, que relegou à marginalidade e ao apagamento as populações originárias. Esta análise crítica e desidealizadora do passado é fundamental para que qualquer projeto contemporâneo de revitalização não romantize a história, mas a enfrente em toda a sua complexidade e contradição, incorporando a justiça histórica como uma de suas premissas.

A segunda fase é a da crise do modelo e o sucateamento. O processo de desestatização das ferrovias na década de 1990 e a subsequente desativação dos trens de passageiros (em Bauru, efetivada em 1996) simbolizam o triunfo de uma lógica neoliberal que privilegiou exclusivamente a rentabilidade do transporte de cargas em detrimento do caráter de serviço público essencial. O outrora vibrante complexo ferroviário de Bauru transformou-se, nas décadas seguintes, em um "vazio estrutural", na expressão de Ribeiro (2020): 32.000 m² de área subutilizada, um patrimônio

arquitetônico de valor inestimável entregue à degradação, e uma infraestrutura linear ociosa que corta a cidade, constituindo um paradoxo urbano — central em sua localização geográfica, mas profundamente marginalizada em sua função e significado social.

A terceira fase, a atual, é marcada pelos dados de desigualdade e insustentabilidade que expõem as fissuras do modelo de desenvolvimento vigente. Os indicadores de Bauru são reveladores: uma frota de 303.695 veículos (IBGE, 2023) para uma população de aproximadamente 379 mil habitantes (IBGE, 2022), aproximando-se perigosamente da relação de um veículo por habitante; um sistema de transporte coletivo que atende apenas 22% da população (TRANSURB BAURU, 2024), operado majoritariamente por ônibus a diesel, com uma tarifa de R\$5,00 que representa um peso desproporcional no orçamento das famílias mais pobres; e uma classificação apenas intermediária no Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades (IDSC-SP, 2024), com desafios críticos e persistentes nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 1 (Erradicação da Pobreza) e 10 (Redução das Desigualdades). Este cenário configura um duplo fracasso: é socialmente injusto, pois cerceia o direito à cidade da maioria, e é ambientalmente insustentável, ao fomentar a poluição, o consumo de combustíveis fósseis e a ocupação dispersa do território.

1.3 A RECONVERSÃO SUSTENTÁVEL

Diante desse diagnóstico, a proposta de revitalização do complexo ferroviário de Bauru através da implantação de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) — ou, em análise comparativa, de um trem urbano — não deve ser compreendida como um mero projeto de engenharia ou uma obra de infraestrutura isolada. Ela se apresenta, antes, como uma estratégia integrada e multidimensional de reconstrução socioespacial sustentável. A sua viabilidade técnica, financeira e, sobretudo, o seu impacto transformador, dependem da articulação sinérgica de três dimensões indissociáveis.

A primeira é a dimensão infraestrutural-tecnológica. O projeto do VLT de Bauru, com seus 28,8 km de extensão total e 34 estações planejadas em três ramais distintos, demonstra de forma eloquente o potencial estratégico do aproveitamento de infraestrutura ociosa preexistente. Quando comparada à alternativa de abrir novos corredores viários ou de transporte sobre pneus em uma malha urbana já consolidada e saturada, esta opção apresenta vantagens decisivas: redução significativa de custos de implantação (evitando desapropriações em larga escala), minimização de impactos ambientais diretos e indiretos, e respeito à memória e à estrutura urbana histórica. A escolha pelo VLT — um modal elétrico, de média capacidade, silencioso e com boa capacidade de integração no tecido urbano — alinha-se de forma coerente com os princípios fundamentais da mobilidade sustentável de baixo carbono. Contudo, a tecnologia material dos trilhos e dos veículos deve ser necessariamente

acompanhada por inovação na gestão e na experiência do usuário. Sistemas de *Mobility as a Service* (MaaS), como a plataforma alemã *ioki*, que integram de forma transparente informação, pagamento e a oferta de múltiplos modais (VLT, ônibus alimentadores, bicicletas compartilhadas, táxis) em uma experiência de deslocamento única e simplificada, são componentes essenciais para garantir a eficiência operacional, a atratividade do sistema e a sua efetiva utilização pela população.

A segunda dimensão, crítica e não negociável, é a das Políticas Públicas Redistributivas: SUM e Tarifa Zero. De nada adianta uma infraestrutura moderna e tecnologicamente avançada se ela for operada sob um modelo tarifário excludente que a torna inacessível para amplas parcelas da população, perpetuando assim o ciclo da desigualdade. É neste ponto que emergem duas propostas políticas de caráter transformador. A primeira é o Sistema Único de Mobilidade (SUM), proposto pela PEC 25/2023 (BRASIL, 2023). Inspirado na lógica e nos princípios do Sistema Único de Saúde (SUS), ele propõe a elevação do transporte público coletivo à condição de direito social universal e gratuito no momento do uso. Seu financiamento seria garantido por fundos de âmbito nacional e por uma contribuição social específica sobre o uso do sistema viário (cobrada de proprietários de veículos e de empregadores). Trata-se, em essência, da institucionalização da mobilidade como uma política de Estado de caráter redistributivo, deslocando-a definitivamente da esfera da mercadoria e do lucro. A segunda proposta é a da Tarifa Zero, já em implementação experimental e bem-sucedida em municípios como São Caetano do Sul. Os dados dessa experiência são reveladores: após a implementação, a cidade registrou um aumento de 240% na demanda pelo transporte público, uma redução do custo médio por passageiro atendido (de R\$5,00 para R\$2,10) e uma maior eficiência na contratação do serviço, que passou a ser remunerado pelo serviço ofertado (quilometragem, frota) e não pelo número de passagens vendidas. Este caso desmonta o argumento convencional da inviabilidade financeira da gratuidade e revela o seu profundo poder inclusivo, democratizante e dinamizador da economia local, ao liberar renda familiar comprometida com o transporte e ampliar radicalmente o acesso a oportunidades de emprego, saúde, educação e lazer.

A terceira dimensão é a do desenvolvimento integrado e sustentável do território. A ferrovia revitalizada não deve funcionar como um corredor de passagem isolado, mas como o eixo estruturador de um novo desenho urbano, mais compacto, misto e justo. As áreas adjacentes aos trilhos e, especialmente, o entorno das novas estações, hoje frequentemente degradadas ou subutilizadas, devem ser objeto de uma requalificação urbana ambiciosa. Essa requalificação pode e deve incluir a construção de habitação social, a criação de parques lineares e praças, a implantação de redes de ciclovias integradas, e a instalação de equipamentos públicos de cultura, saúde e educação. Este processo, conhecido internacionalmente como *Transit-Oriented Development* (TOD) ou

Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável, promove um adensamento populacional e de atividades qualificado, combate ativamente a segregação espacial ao conectar diferentes estratos sociais, e cria cidades mais caminháveis, com menos necessidades de deslocamentos longos — que é um princípio máximo da sustentabilidade urbana e da qualidade de vida.

2 CONCLUSÃO

A análise teórica e empírica empreendida ao longo deste artigo permite concluir que o caso de Bauru sintetiza, de maneira potente e elucidativa, os desafios históricos e as potencialidades latentes de centenas de cidades brasileiras de médio porte que carregam consigo um legado infraestrutural subutilizado, frequentemente ferroviário.

A reativação sustentável do seu complexo ferroviário não é, portanto, um gesto nostálgico ou um resgate arqueológico, mas sim um ato contemporâneo de justiça histórica e prospectiva. Ela representa uma oportunidade ímpar e concreta de operar uma série de transformações profundas: primeiro, reparar uma dívida social e ambiental acumulada, oferecendo um sistema de mobilidade coletiva digno, eficiente e de baixo carbono, particularmente para as populações periféricas historicamente desassistidas; segundo, reconectar a cidade em suas dimensões física e simbólica, integrando bairros entre si e com o centro dinâmico, revitalizando áreas degradadas e ressignificando um patrimônio coletivo como elemento de identidade e futuro; terceiro, implementar um novo modelo econômico de provisão de serviços urbanos, baseado em financiamento solidário e progressivo (via SUM/Tarifa Zero) e em tecnologias que estejam a serviço da inclusão, e não da exclusão digital ou social; e quarto, alinhar de forma substantiva o desenvolvimento local aos compromissos globais da Agenda 2030 (ONU, 2015), contribuindo de maneira mensurável para o alcance dos ODS 10 (Redução das Desigualdades) e 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis).

Portanto, a sustentabilidade revela-se aqui em sua plenitude como o princípio articulador superior, o fio condutor que vincula de forma coerente a recuperação ambiental, a inovação tecnológica, a justiça social redistributiva e a preservação da memória coletiva. O "Projeto VLT Bauru", se concebido, planejado e implementado dentro desta visão ampla, crítica e integradora, pode e deve transcender sua função primária de sistema de transporte. Ele tem o potencial de se tornar um verdadeiro projeto civilizatório para a cidade no século XXI.

Tal projeto demonstra, em última instância, que é possível e necessário reinventar a cidade a partir de suas próprias cicatrizes e potencialidades adormecidas, transformando espaços de abandono e exclusão em alicerces sólidos para a construção de um futuro urbano verdadeiramente democrático, acessível, resiliente e equitativo. Neste sentido profundo, a sustentabilidade deixa de ser um adjetivo

ou um setor da administração pública para se afirmar como a própria condição de possibilidade para o exercício pleno e universal da cidadania no mundo urbano contemporâneo.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015. **Diário Oficial da União, Brasília**, DF, 15 set. 2015. Seção 1, p. 1.

BRASIL. Proposta de Emenda à Constituição nº 25, de 16 de maio de 2023. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2372445>. Acesso em: 15 abr. 2024.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: Do direito à cidade à revolução urbana**. Tradução de Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HARVEY, David. **Espaços de Esperança**. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2022 e Estatísticas de Frota de Veículos 2023**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 15 abr. 2024.

INSTITUTO CIDADES SUSTENTÁVEIS. **Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades – IDSC-SP. Perfil: Bauru-SP**. 2024. Disponível em: <https://idsc-sp.cidadessustentaveis.org.br/profiles/bauru-SP>. Acesso em: 15 abr. 2024.

JORNAL DOIS. **Por baixo dos trilhos: a história indígena bauruense**. Bauru, 19 abr. 2021. Disponível em: <https://jornaldois.com.br/por-baixo-dos-trilhos-a-historia-indigena-bauruense/>. Acesso em: 15 abr. 2024.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro Editora, 2001.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 15 abr. 2024.

RIBEIRO, Mauro. **Urbanização e Infraestrutura Obsoleta: o caso das ferrovias paulistas**. Campinas: Editora da Unicamp, 2020.

TRANSURB BAURU. ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE BAURU. **Associadas. Grande Bauru**. Bauru, 2024. Disponível em: <https://www.transurbbauru.com.br/associadas/grande-bauru>. Acesso em: 14 nov. 2024.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte Urbano, Espaço e Equidade: Análise das Políticas Públicas**. São Paulo: Editora Annablume, 2001.

WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT (WCED). **Our Common Future**. Oxford: Oxford University Press, 1987.