

Gigantes do vale

Travessias que negam a prática estética da paisagem

SESSÃO TEMÁTICA ET2: DIMENSÃO HUMANA DO PROJETO, DO
PLANEJAMENTO E DA GESTÃO DA PAISAGEM

Ryller Chrystian de Andrade Veríssimo
Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
E-mail: ryllerverissimo@usp.br

Luciana Bongiovanni Martins Schenk
Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
E-mail: lucianas@sc.usp.br

RESUMO

Considerando a adoção de infraestruturas cinzas como alternativas para transpor paisagens modernas e contemporâneas, como os robustos viadutos concebidos segundo a lógica dos fluxos veiculares, este estudo busca refletir sobre as questões que emergem entre o atravessar e o permear, tal como se manifestam na experiência estética da paisagem sob a influência desses elementos. A discussão, inserida no contexto de muitas cidades brasileiras, dispersas e fragmentadas, molda-se a partir de um estudo de caso da realidade dos fundos de vale em Bauru, São Paulo, evidenciando essas percepções em uma dimensão local, buscando avaliar a amplitude dessa lógica nas cidades em geral. Do ponto de vista metodológico, a pesquisa fundamenta-se na observação direta, oriunda do palmilhar de um território e de sua paisagem, com especial atenção às travessias que caracterizam esses espaços livres. Essa abordagem fenomenológica, articulada ao aparato teórico por meio de fontes documentais e bibliográficas, encontra na fotografia de campo um meio para testemunhar percepções ocultas da paisagem ao longo de um percurso pelo Viaduto Falcão-Bela Vista — um “*Gigante do Vale*” que atravessa o Rio Bauru. Esta *prática estética do caminhar* evidencia o quanto a infraestrutura desprovida de um desenho sistêmico impacta na compreensão e na vivência da paisagem, que só se revela permeando estes lugares.

PALAVRAS-CHAVE: caminhada; paisagem; prática estética; travessia; viaduto

ABSTRACT

Considering the adoption of gray infrastructure as an alternative to traverse modern and contemporary landscapes, such as the robust viaducts designed according to the logic of vehicular flows, this study reflects on the issues that emerge between traversing and permeating, as in the aesthetic experience of the landscape under the influence of those elements. The discussion, within the context of many dispersed and fragmented Brazilian cities, is shaped by a case study of the reality of valley bottoms in Bauru, São Paulo, highlighting those perceptions in a local dimension and seeking to assess the scope of this logic in cities in general. From a methodological point of view, the study is based on direct observation, derived from the traversing of a territory and its landscape, with special attention to the crossings that characterize those open spaces. The phenomenological approach, articulated with the theoretical apparatus through documentary and bibliographic sources, finds in field photography a means to witness hidden perceptions of the landscape along a route through the Falcão-Bela Vista Viaduct — a “Giant of the Valley” that crosses the River Bauru. Such an aesthetic practice of walking highlights how much an infrastructure lacking a systemic design impacts both understanding and experience of the landscape, which reveals itself only through the permeating of those places.

KEYWORDS: aesthetic practice; crossing; landscape; viaduct; walking

1 INTRODUÇÃO

Historicamente, “o ato de atravessar o espaço nasce da necessidade natural de mover-se para encontrar alimento e as informações necessárias para a própria sobrevivência”. Ao longo da evolução, ultrapassando tais questões primordiais, “o caminhar transformou-se numa fórmula simbólica que tem permitido que o homem habite o mundo”. Essa concepção se desdobra ao longo dos tempos, naquilo que se distinguiu como o *caminhar como prática estética* (Careri, 2013, p. 27).

Na contemporaneidade, a experiência da paisagem foi profundamente impactada pela expansão urbana, no caso brasileiro, em especial, pelas alterações dos territórios informadas pelo movimento das cidades dispersas (Sposito, 2009). Este fenômeno parece ter estabelecido desafios para promover sistemicamente conexões entre os espaços livres e a malha urbana maximizada, influenciando a percepção que se tem desses lugares.

Tal experiência singular, que une humanidade e natureza em um processo criado pelo ato de realizar um percurso, um movimento que constitui paisagens, foi consolidada através dos séculos, testemunhada e teorizada por autores (Gilpin, 1772, *apud* Silvestri e Aliata, 2001; Olmsted, 1869, *apud* Schuyler e Censer, 1992; Cullen, 1983; Careri, 2013; Besse, 2014). Contudo, essa prática estética, relacionada à qualidade de uma experiência, manifesta sinais de ter se perdido, em alguma medida, no desenho da cidade moderna e contemporânea.

O planejamento urbano e o planejamento da paisagem seguiram, ao longo do século XX, caminhos separados na maior parte das experiências urbanas realizadas. Na modernidade de matriz tecnicista, a natureza e suas manifestações, como relevo, vegetação, corpos d’água e drenagem, foram tomadas como questões de ordenamento e controle, num processo de superação de problemas e não de compreensão e de integração sistêmica. Assim, comumente, nos planos e projetos desenvolvidos em cidades brasileiras, sobretudo a partir da década de 1930, foram adotadas medidas que contrariavam preceitos fundamentais da arquitetura da paisagem, que articula seus princípios e valores ao processo de investigação, leitura e planejamento de um lugar.

Um dos exemplos mais paradigmáticos dessa percepção e ação sobre os territórios é a construção de avenidas em áreas de fundos de vale que, somadas aos robustos viadutos e marginais — no ideário da chamada engenharia cinza —, visavam atravessar esses lugares relacionados às águas urbanas, cujos rios e córregos, longe de serem compreendidos como estruturantes, eram antes marcados como áreas residuais nas cidades (Spirn, 1995). Essas ações, pautadas no protagonismo do carro e na funcionalização do espaço urbano, reiteraram a intenção de um período do planejamento que tratou esses espaços livres relacionados aos rios e suas várzeas como lugares para a instalação de infraestruturas, notadamente de mobilidade rápida. Essa lógica, reproduzida em muitas cidades brasileiras, termina por produzir um desenho urbano que nega a experiência dos corpos no espaço e obscurece um latente desejo em permeá-los.

A partir desse contexto, a pesquisa¹ lança perspectivas sobre uma cidade média brasileira, Bauru - SP, que compartilha do modelo de planejamento mencionado. Ao estabelecer um recorte de estudo de caso (Yin, 2001), o processo metodológico fundamenta-se na observação direta, proveniente de percepções que se estabelecem ao palmilhar um território e sua paisagem por meio de uma prática consolidada pelo chamado *Walkscape* (Careri, 2013).

A discussão visa promover reflexões sobre **o significado que o atravessar e o permear têm, bem como seu papel em relação aos espaços livres da cidade**. O processo de caminhada se torna uma estratégia testemunhada pela historiografia, e atualizada por autores contemporâneos do campo disciplinar, trazendo à luz a riqueza e a complexidade de paisagens corriqueiras, por assim dizer, banais, que ora se ocultam, ora se revelam, entre o visível e o imperceptível (Cabral; Bartalini, 2019). Trata-se de um estudo com enfoque nas travessias nos fundos de vale — articulando o aparato teórico, por meio de fontes documentais e bibliográficas, ao mencionado campo empírico, em um percurso pelo Viaduto Falcão-Bela Vista.

2 ENTRE O ATRAVESSAR E O PERMEAR

Ao buscar atender às demandas da cidade contemporânea, no processo de intenso crescimento das cidades de modo disperso (Sposito, 2009), o planejamento urbano brasileiro difundiu o modelo rodoviarista, consolidando a adoção de megaestruturas como símbolo de progresso, tais quais viadutos, túneis, avenidas e vias expressas. A construção desse tipo de infraestrutura cinza, centrada no automóvel, calcada no discurso de que “a cidade deveria ser moderna, e para isso deveria se adaptar aos padrões das modernas cidades do chamado primeiro mundo” (Martins, 1997, p. 72), impacta até os dias de hoje a experiência estética da paisagem.

Essas intervenções viárias, que preconizavam o ato de atravessar a paisagem como ação funcional apenas, desconsideram o potencial estético desse movimento e têm se mostrado ineficazes diante de um crescente desejo, na atualidade, de permear e experienciar esses lugares. Um caso emblemático que corrobora esse entendimento é o Elevado João Goulart, originalmente Elevado Costa e Silva, idealizado e construído para ligar o Leste ao Oeste da capital sem cruzar a área central de São Paulo (Martins, 1997). A via elevada foi voltada originalmente a veículos motorizados e hoje abre espaço em suas vias em determinados momentos e dias, transformando-se em um lugar no qual pedestres podem fruir da cidade em outro registro, apropriando-se dessa paisagem.

Acompanhando esse cenário nacional, a cidade de Bauru - SP expandiu-se de forma difusa, ocupando as bordas periféricas e gerando vazios entre as frações urbanizadas. Nesse percurso, o processo de planejamento desconsiderou a morfologia dos fundos de vale (Constantino, 2005), compreendidos como barreiras — limites — na paisagem, sobre os quais seria necessário estabelecer infraestruturas que permitissem ultrapassá-los, “dobrando morros e saltando córregos” (Xaides, 2001, p. 200).

A partir de meados do século XX, período marcado pela intensa expansão urbana conjugada ao crescente protagonismo dos automóveis, o planejamento privilegiou o entroncamento rodoviário, somado às ferrovias (Losnak, 2004), bem como a criação e

¹ Este artigo deriva de experiência empírica apreendida durante o trabalho de campo nos fundos de vale em Bauru - SP, que originou a dissertação de Mestrado do autor (Veríssimo, 2025). O que se apresenta, enquanto recorte, é uma imersão e aprofundamento de uma experiência estética nessa paisagem.

o prolongamento de avenidas como estratégia para vencer os fundos de vale no desenho da malha urbana ortogonal, associados à construção de viadutos substanciais, que visavam atravessar essas áreas da cidade e articular os bairros periféricos ao centro. Nesse sentido, “em um território urbano cortado por cursos d’água, trilhos e pátios ferroviários em direção a vários quadrantes, os viadutos em concreto armado, e não mais as frágeis pontes de madeira² [outrora construídas], terão papel especial” (Ghirardello, 2020, p. 140). Os desdobramentos ambientais originados pelos impactos dessas intervenções foram enfrentados, quase sempre, por meio de soluções baseadas na infraestrutura cinza, que transformaram a fisionomia da paisagem da cidade.

A exemplo, as travessias da Rua Azarias Leite e da Treze de Maio, respectivamente Viaduto JK e Viaduto João Simonetti, atravessando a Av. Nuno de Assis — sobre o rio canalizado —, integram o mesmo repertório de infraestruturas cinzas que foi replicado em diversos lugares da cidade (Figura 1). Sendo assim, a combinação entre tamponamento ou canalização de trechos do rio, a extensão de avenidas marginais e a construção dessas significativas vias elevadas fazem parte da história de Bauru e consubstanciam o afastamento da paisagem dos fundos de vale da experiência da vida cotidiana (Veríssimo, 2025, p. 153).

Figura 1: Mosaico de viadutos em áreas de fundos de vale em Bauru - SP



Fonte: Elaborado pelos autores, 2026, a partir de ortomosaicos georreferenciados do sistema Geopixel Cidades (Bauru), com resoluções de 10 cm e 30 cm, 2023.

² As travessias em madeira, construídas nos primórdios da cidade, ainda que rudimentares, ofereciam algum grau de experiência estética junto aos corpos d’água, favorecida por suas dimensões reduzidas e pelo contato próximo. Nos dias atuais, essa qualidade parece se manter, em alguma medida, na ponte de madeira situada ao final da Av. Pinheiro Machado, nas proximidades do Residencial Água da Grama, que permeia o Córrego da Grama, em seu estado natural. Ver em: Veríssimo (2025, p. 173).

“Em outro trecho da cidade, no Viaduto Antônio Eufrásio de Toledo — que paira sobre o Rio Bauru em seu leito natural — lê-se os dizeres [grafados no meio-fio de altura acentuada]: **Gigante do Vale**, em consideração aos seus 300 metros de extensão” aproximadamente. Tal inscrição corrobora o entendimento “de que os fundos de vale não eram vistos sob a lógica de integração, mas sim como locais a serem transpostos, através de infraestruturas que se impõem sobre a paisagem” original. (Veríssimo, 2025, p.155).

As imagens de sobrevoo introduzem uma questão a ser aprofundada na dimensão fenomenológica, mas já evidenciam que, com tais infraestruturas cinzas, a complexidade da paisagem não pode ser apreendida em sua totalidade por um pedestre. Aquilo que foi concebido como “ponte” revela-se, na prática, como barreira: não apenas separa fisicamente, mas também interrompe as relações com o lugar. Em vez de promover conexões, os viadutos instituem uma ruptura, produzindo uma cidade apartada dos fundos de vale e relegando-os à condição de interior residual. Trata-se de um território no qual decisões de planejamento e projeto não valorizam o caminhante e sua experiência na paisagem, que tem no rio um elemento estruturante e significativo.

3 UM PERCUSSO QUE REVELA

Por meio do ato de caminhar ao longo das estruturas elevadas, abre-se um horizonte, revela-se uma Terceira Paisagem (Clément, 2022). Isso permite uma certa fruição estética, em alguma proporção, uma distante contemplação da vegetação remanescente, dos corpos d’água e do patrimônio ferroviário em obsolescência (Figura 2). São perspectivas que se desdobram a partir de um olhar que, por meio da fotografia, busca e traz algo que não se denota cotidianamente, mas em relação ao qual, com maior acuidade, é possível perceber potências e apropriações dessa paisagem — algo que só se apresenta permeando esses lugares.

Figura 2: Vista a partir do Viaduto JK



Fonte: Elaborado pelos autores, 2026, a partir de fotografia de acervo pessoal, 2025.

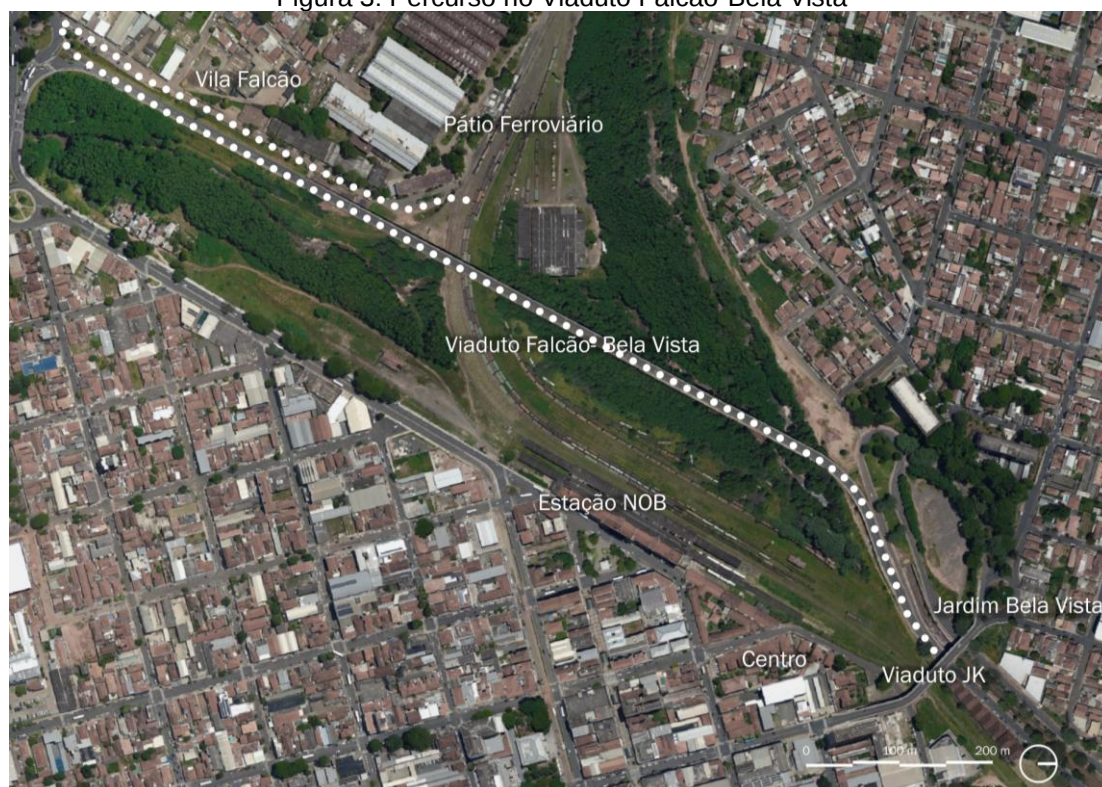
A partir das discussões engendradas, desenvolveu-se um percurso entre o Bairro Bela Vista e a Vila Falcão, com leituras de paisagem que cumprem papel fundamental na construção de uma compreensão, na conquista de uma legibilidade para esse local. Nesse processo, articulou-se a relação entre bairros, pontos nodais, marcos, caminhos e limites (Lynch, 1960).

A Vila Falcão foi um dos bairros pioneiros de Bauru, figurando entre os mais populosos e tradicionais da cidade, oficializado em 1918. Permeado pelos trilhos da ferrovia, o desenvolvimento do referido bairro encontrou dificuldades de articulação com as áreas de fundos de vale, com o desafio de transpor o rio para promover o acesso. Por esse motivo, em seu início, o menor custo das terras, oriundo de sua localização, atraiu a população mais pobre e “funcionários menos qualificados da ferrovia” (Constantino, 2006; Ghirardello, 2020, p. 83).

Essas características se assemelham às do bairro vizinho, do outro lado do corpo d’água, o Jardim Bela Vista. Povoado desde os anos 1920, compartilhou desafios similares à Vila Falcão, porém “mais voltado à classe média”. O que se destaca é que “o insulamento dado pela paisagem natural e intervenções humanas, acedidos por décadas apenas através de pontes improvisadas e frágeis, talvez explique a criação de valores próprios e certo reconhecimento de identidade de bairro”, contribuindo para a conformação de um centro próprio dessas localidades (Ghirardello, 2020, p. 127 e 128).

Essa característica começa a se transformar a partir da construção dos viadutos de concreto (Ghirardello, 2020). Assim como as demais áreas da cidade, a falta de conexão entre os bairros mencionados em relação ao centro foi solucionada pelos viadutos. Nesse sentido, a ligação do Falcão-Bela Vista tornou-se o caso mais emblemático, com projeto datado de 1995. Desde então, a via elevada faz parte das discussões da população bauruense, ficando abandonada por quase vinte anos, concluída apenas em 2015 — anacrônica já em sua inauguração.

Figura 3: Percurso no Viaduto Falcão-Bela Vista



Fonte: Elaborado pelos autores, 2026, a partir de ortomosaicos georreferenciados do sistema Geopixel Cidades (Bauru), com resoluções de 10 cm e 30 cm, 2023.

O referido viaduto se impõe na paisagem, atravessando-a no ponto em que a foz do Córrego da Gramma encontra o Rio Bauru, no centro histórico da cidade, em seu ponto nodal — nas imediações da área da Estação da NOB e do pátio ferroviário, com estruturas negligenciadas (Figura 3). A megaestrutura de mais de 700 metros de extensão — **outro Gigante do Vale**— atravessa “a memória da cidade Industrial, a cidade desenhada para o automóvel e a cidade que se expande sem limites” (Veríssimo, 2025, p. 162).

Notadamente desenhada seguindo as lógicas dos fluxos veiculares, a travessia se torna um ambiente hostil e árido quando percorrida por um caminhante. Iniciando o percurso a partir do Jardim Bela Vista, logo o gradil de proteção se converte em um muro contínuo em toda a extensão do trajeto (Figura 4). Assim, uma paisagem monótona se constrói para o pedestre, que não possui outra visão senão a dos veículos transitando sucessivamente na via asfaltada. Este é um retrato, um testemunho do que ocorre quando a estrutura é pensada e desenhada como funcionalidade, com o viés do deslocamento — do atravessar a paisagem —, e não o da experiência estética — do permear a paisagem.

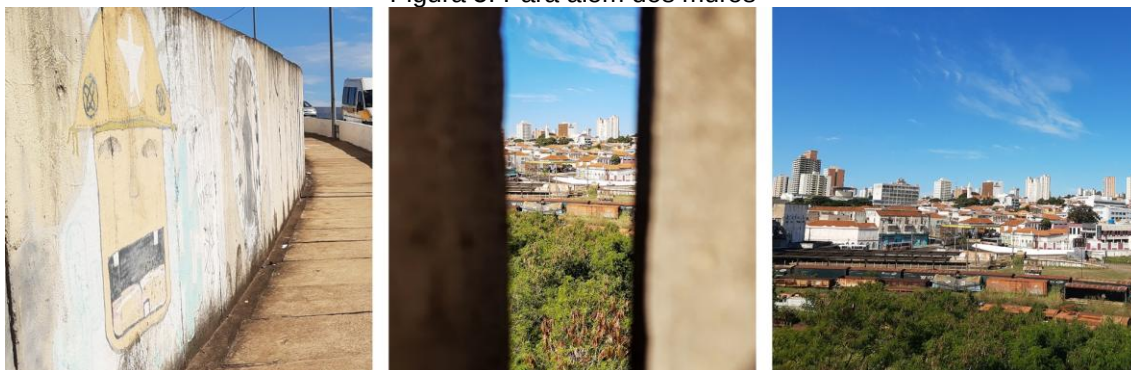
Figura 4: Muros que isolam o caminhante



Fonte: elaborado pelos autores, 2026, a partir de fotografias de acervo pessoal, 2025.

Ao voltar o olhar para a parede que isola o entorno do caminhante, oportunidades de contemplação se revelam. Perpassando grafites e manifestações populares, há frestas entre as placas do muro, brechas estreitas que abrem a visão para a paisagem dos fundos de vale, tal qual um portal que recupera a memória de Bauru, com vista para o patrimônio ferroviário da Estação Central em obsolescência, um marco na história e na paisagem da cidade (Figura 5). Trata-se de uma sucessão de surpresas, uma visão serial de paisagens que são reveladas ao atravessar o viaduto — no aqui — e permear os fundos de vale — no além —, por meio dos olhares lançados sobre esses lugares (Cullen, 1983).

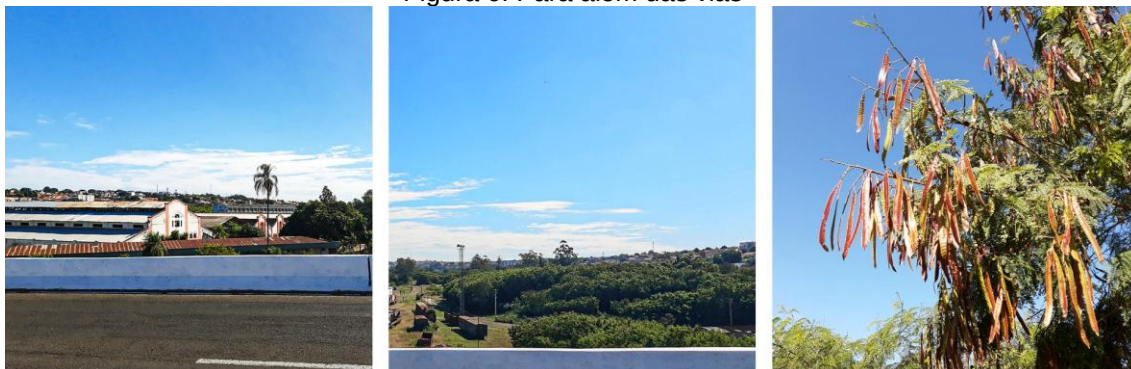
Figura 5: Para além dos muros



Fonte: elaborado pelos autores, 2026, a partir de fotografias de acervo pessoal, 2025.

O caminho segue em ritmo por centenas de metros, que só é cessado pelas pausas atentas às repetidas brechas que oferecem percepções de outros trechos da paisagem. Do outro lado da via, na faixa reservada aos carros, não há muros altos, apenas muretas de contenção; no entanto, não é possível para o caminhante aproximar-se dessas áreas. A uma distância considerável, podem ser observados o pátio ferroviário, com seus galpões e vagões abandonados, seguido por maciços de vegetação invasora — leucenas (*Leucaena leucocephala*), que dominam a paisagem dos fundos de vale, colocando em risco a biodiversidade local (Figura 6).

Figura 6: Para além das vias



Fonte: elaborado pelos autores, 2026, a partir de fotografias de acervo pessoal, 2025.

Ao atravessar todo o percurso induzido pela estrutura — que compromete a fruição e o deambular pela paisagem —, ao final do viaduto, na área correspondente ao bairro Vila Falcão, tem-se a experiência do contato aproximado com as paisagens outrora visualizadas a partir de perspectivas aéreas. No entanto, permear essas áreas permanece como um desafio: placas anunciam a proibição do trânsito de pedestres neste lugar. Por outro lado, registros evidenciam a apropriação de transeuntes que permeiam essas áreas a caminho do trabalho, enquanto outros, em situação de vulnerabilidade, perambulam entre o vale. Trilhas improvisadas, decorrentes da necessidade de quem vivencia, testemunham um latente desejo de pertencer a esta paisagem (Figura 7).

Figura 7: Tentativas de permear a paisagem



Fonte: elaborado pelos autores, 2026, a partir de fotografias de acervo pessoal, 2025.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O ato de percorrer é uma prática estética instituída e transformada em tratados e textos desde o século XVIII. Ao longo do tempo, tal experiência se modificou a partir do desenho da paisagem e se desdobra na contemporaneidade como um desafio face ao processo de expansão espraiada das cidades brasileiras, que se pautaram, em grande medida, na adoção de infraestruturas cinzas — sobretudo os viadutos destinados aos veículos — visando atravessar as áreas de fundos de vale, fenecendo a oportunidade de permear esses lugares. Nesse sentido, a forma fragmentada que essa urbanidade tomou, prejudicou sobremaneira sua legibilidade e compreensão, bem como seu planejamento e projeto de forma sistêmica, o que, por sua vez, termina por comprometer sua percepção, num círculo vicioso que constrói espaços sem significados, sem identidade ou memória.

Considerando as noções fenomenológicas abordadas, a paisagem foi apreendida não apenas no sentido morfológico, mas também subjetivamente, em um percurso do corpo no espaço, o que valorizou a dimensão qualitativa, que se desdobrou por meio do palmilhar do território e promoveu formas de ver e permear a paisagem. Essas questões, encadeadas a partir de um processo de caminhada no Viaduto Falcão-Bela Vista, profundamente conectado à historiografia de formação e planejamento local, corroboraram a valorização de qualidades estéticas ocultas, testemunhadas nas fotografias de campo, cuja narrativa revela a estranheza do *Gigante* frente ao singelo, ao banal.

A experiência empírica evidenciou o comprometimento dessas qualidades estéticas em detrimento do uso da chamada infraestrutura cinza. No entanto, além de apreensões a respeito da paisagem, foram identificadas apropriações que indicam que, mesmo diante do proibido, do temível, do inapropriado e do improvisado, são criados caminhos invisíveis e inspirados por nossa subjetividade, no contexto da cidade formal. Postos à margem do planejamento, os fundos de vale são palmilhados por aqueles cuja travessia dessa paisagem é condição, a partir da qual se instauram formas de vida e movimento.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado, em partes, com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

REFERÊNCIAS

- BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem. Rio de Janeiro: UERJ, 2014.
- CABRAL, Arthur Simões Caetano; BARTALINI, Vladimir. Caminhar e desvelar paisagens. **RUA**, Campinas, SP, v. 25, n. 1, 2019.
- CARERI, Francesco. **WALKSCAPES**. O caminhar como prática estética. São Paulo: Gustavo Gilli, 2013.
- CLÉMENT, Gilles. **Manifesto da terceira paisagem**. [2004]. Billère: Maison des Éditions, 2022.
- CONSTANTINO, Norma Regina Truppel. **A construção da paisagem de fundos de vale**: o caso de Bauru. 2005. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.
- CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1983.
- GHIRARDELLO, Nilson. **Bauru em temas urbanos**. Tupã: Editora ANAP, 2020.
- LOSNAK, Célio José. **Polifonia urbana**: imagens e representações Bauru 1950-1980. Bauru: EDUSC, 2004.
- LYNCH, Kevin. **The image of the city**. Cambridge: The M.I.T. Press, 1960.
- MARTINS, Luciana Bongiovanni. **Elevado Costa e Silva**: processo de mudança de um lugar. 1997. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.
- SCHENK, Luciana Bongiovanni Martins. **Arquitetura da paisagem entre o Pinturesco, Olmsted e o Moderno**. 2008. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.
- SCHUYLER, David; CENSER, Jane. (ed.). **The Papers of Frederick Law Olmsted**, volume IV, The Years of Olmsted, Vaux & Company; 1865-1874. The Johns Hopkins University Press: Baltimore and London, 1992.
- SILVESTRI, Graciela; ALIATA, Fernando. **El Paisaje como Cifra de Armonía** – relaciones entre cultura y naturaleza través de la mirada paisajística. Buenos Aires: Nueva Vision, 2001.
- SPIRN, Anne Whiston. **O jardim de granito**: a natureza no desenho da cidade. São Paulo: Edusp, 1995.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Urbanização difusa e cidades dispersas: perspectivas espaço-temporais. In: REIS, N. G. (org.). **Sobre dispersão urbana**. São Paulo: Via das Artes, 2009. p. 35-54.

VERÍSSIMO, Ryller Chrystian de Andrade. **A Paisagem como alimento na cidade contemporânea**: perspectivas para os fundos de vale em Bauru-SP. 2025. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2025.

XAIDES, José. **Voçorocas do poder público**: na lei, forma e gestão urbana na “cidade sem limites”. 2001. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso**: planejamento e métodos. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.