

CENTRO UNIVERSITÁRIO SAGRADO CORAÇÃO
PRÓ-REITORA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROJETO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA – PIBIC

ALINE GODOY CREPALDI

O ESTADO DA ARTE DO CENTRO HISTÓRICO E DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL:
HABITAÇÃO SOCIAL E ADENSAMENTO COMO CRITÉRIOS DE CONTRASTE À
TRAJETÓRIA DO ABANDONO

BAURU
2021

ALINE GODOY CREPALDI

O ESTADO DA ARTE DO CENTRO HISTÓRICO E DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL:
HABITAÇÃO SOCIAL E ADENSAMENTO COMO CRITÉRIOS DE CONTRASTE À
TRAJETÓRIA DO ABANDONO

Trabalho de Conclusão de Iniciação Científica
apresentado à Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-
graduação do Centro de Ciências Exatas e
Sociais Aplicadas do Centro Universitário
Sagrado Coração, sob orientação da Profª. Ma.
Lilian Massumie Nakashima.

BAURU
2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD

C917e	<p>Crepaldi, Aline Godoy</p> <p>Estado da arte do centro histórico e do patrimônio industrial: habitação social e adensamento como critérios de contraste à trajetória do abandono / Aline Godoy Crepaldi. -- 2021. 38f. : il.</p> <p>Orientadora: Prof.^a M.^a Lilian Massumie Nakashima</p> <p>Monografia (Iniciação Científica em Arquitetura e Urbanismo) - Centro Universitário Sagrado Coração - UNISAGRADO - Bauru - SP</p> <p>1. Patrimônio industrial. 2. Centros urbanos. 3. Revitalização. 4. Adensamento urbano. 5. Bauru. I. Nakashima, Lilian Massumie. II. Título.</p>
-------	---

RESUMO

A presente pesquisa avalia a problemática dos impactos urbanísticos causados pela impressionante ascensão do sistema ferroviário na cidade de Bauru nas primeiras décadas do século XX e de seu sucessivo declínio, concentrando-se em especial modo sobre as consequências e danos do abandono do legado industrial ferroviário. A investigação levou em consideração também o esvaziamento atual do centro histórico da cidade, em sintonia com a decadência das estruturas ferroviárias, buscando suas origens, causas, efeitos e possíveis soluções. A pesquisa busca conciliar a revitalização de ambos os espaços por meio do uso habitacional, considerando sua relevância atual, além do seu contexto e importância histórica. Para tanto, foram consultados diversos materiais em diferentes meios de informação para compor o levantamento bibliográfico, como artigos acadêmicos, dissertações de mestrado e doutorado, anais, matérias de revistas e congressos, mídias digitais, além da pesquisa de campo e do acervo da biblioteca do Centro Universitário do Sagrado Coração. O levantamento ainda busca, em exemplos de propostas bem-sucedidas de revitalização de patrimônio industrial, alinhadas com o adensamento dos centros urbanos, métodos e práticas projetuais utilizadas na recuperação dessas estruturas, estabelecendo, ao fim, diretrizes para uma possível aplicação na área do Pátio Ferroviário de Bauru, conjunto tombado que concentra grande parte das referências históricas, econômicas e sociais da cidade.

Palavras – chave: Patrimônio industrial ferroviário. Centro histórico. Habitação de interesse social.

ABSTRACT

The present study assesses the issues surrounding the urban damages caused by the railroad ascension in the city of Bauru, in the first decades of the 20th century, and its following decline, with emphasis on the consequences of the industrial architectural heritage abandonment. The research investigated the emptying process of the historical urban center and the degradation process of the railroad structures, studying its origins, causes, effects and possible solutions. The study seeks to reconcile the revitalization of both spaces by means of the social housing, considering its current relevance, along with its background and historical importance. In this regard, different types of academic materials were consulted to produce the bibliographic survey, in addition to the exploratory research and the collection of the Centro Universitário do Sagrado Coração's library. The investigation also seeks for tactics and methods applied for the recovery of the railroad's structures through successful examples of industrial patrimony revitalization aligned with the densification of the urban centers. Lastly, the research will propose guidelines for a possible application at a site with disabled railroads and abandoned historical sheds, which concentrates plenty historical, economic and social value in the city of Bauru.

Keywords: *Industrial railroad heritage. Historical center. Social housing.*

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1: Visita de higienista à ocupação imprópria de áreas no Bexiga, centro de São Paulo	15
Figura 1.2: Fotografia do Conjunto Residencial Várzea do Carmo IAPI São Paulo	17
Figura 3.1: Proporção de população urbana vivendo em assentamentos precários.....	22
Figura 3.2: Urbanização horizontal na Cidade do México.....	23
Figura 3.3: Registro fotográfico do conjunto de galpões ferroviários no município de Bauru	26
Figura 4.1: Mapa de áreas com potencial para habitação de interesse social no município de Bauru	28
Figura 4.2: Mapa do estado de conservação dos bens tombados no município de Bauru	30
Figura 4.3: Estado de abandono do patrimônio bauruense – Hotel Milanese	31
Figura 4.4: Estado de abandono do patrimônio bauruense – Hotel Estoril.....	31
Figura 4.5: Estado de abandono do patrimônio bauruense – NOB 01	32
Figura 4.6: Estado de abandono do patrimônio bauruense – NOB 02	32

LISTA DE TABELAS

Tabela 1.1: Variação da quilometragem ferroviária construída durante os anos	12
Tabela 1.2: Casas e conjuntos construídos pela FCP, por região, até 1960	16

LISTA DE QUADROS

Quadro 3.1: Relação de bens tombados do município de Bauru.....	24
Quadro 3.2: Relação dos patrimônios culturais ferroviários declarados nos termos da Lei 11.483/07.....	27

SUMÁRIO

<u>1 INTRODUÇÃO.....</u>	<u>9</u>
1.1 JUSTIFICATIVA.....	10
1.2 OBJETIVOS	13
1.2.1 Objetivo Geral.....	13
1.2.2 Objetivos Específicos.....	14
1.3 REVISÃO DE LITERATURA	14
1.3.1 Histórico do déficit habitacional.....	14
1.3.2 Linha do tempo das políticas públicas habitacionais	16
1.3.3 A decadência dos centros urbanos	19
<u>2 MATERIAIS E MÉTODOS</u>	<u>20</u>
2.1 PESQUISA BIBLIOGRÁFICA	20
2.2 ANÁLISE E ELABORAÇÃO DE MATERIAIS.....	21
2.3 LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO	21
<u>3 RESULTADOS</u>	<u>21</u>
<u>4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....</u>	<u>28</u>
<u>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</u>	<u>33</u>
<u>BIBLIOGRAFIA</u>	<u>35</u>

1 INTRODUÇÃO

A relação entre o habitar e o ambiente urbano, que determina a sua qualidade, sua forma de vivência, sua constituição física, histórica e social é a principal questão colocada pela presente pesquisa.

A casa é um cenário concreto, íntimo e único da vida de cada um, enquanto uma noção mais ampla de arquitetura implica necessariamente generalização, distanciamento e abstração. O ato de habitar revela as origens ontológicas da arquitetura, lida com as dimensões primordiais de habitar o espaço e o tempo, ao mesmo tempo em que transforma um espaço sem significado em um espaço especial, um lugar e, eventualmente, o domicílio de uma pessoa (PALLASMAA, 1936, p. 7).

A forma como as pessoas habitam revela a sua relação com o mundo, pois existe um vínculo entre o espaço habitado e o habitante no qual um acomoda o outro, e o ambiente se torna, de forma física e mental, uma extensão do ser humano (PALLASMAA, 1936). Conforme Pallasmaa (1936) complementa, a ação de habitar abrange não somente questões físicas, mas também funcionais e técnicas, indo além dos limites materiais; habitar possui características simbólicas que regem a vida dos habitantes, constituindo o ser humano e sua identidade nas mais variadas esferas: corporal e de necessidades físicas, mental, com influência nos sonhos, memórias e desejos.

Considerando tamanha importância atribuída ao habitar, tal ação é, inclusive, garantida pelo Estatuto da Cidade, estabelecido pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de junho de 2001, a qual determina que as políticas urbanísticas têm a função de contribuir para o desenvolvimento das funções sociais e da propriedade urbana, assegurando: “[...] o direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações [...]” (BRASIL, 2001, p. 15).

Entretanto, para grande parcela da população brasileira esse direito é negado, conforme ratificam os dados de 2019 da Fundação João Pinheiro, os quais apontam que o déficit habitacional brasileiro atingiu o número de 5,876 milhões de moradias, correspondendo a 8% das residências do país (LIS, 2021). A autora complementa que o indicador subdivide o número obtido entre três categorias: habitação precária, com o valor de 1.482.585 moradias; coabitação, que totaliza 1.258.374 unidades; e o ônus excessivo com aluguel urbano, o qual corresponde a 3.035.739 moradias (LIS, 2021).

Dito isso, FERREIRA¹ (2012, *apud* TOLEDO 2017, p. 15) caracteriza a cidade como um espaço de confrontos e hierarquia de poderes, onde “[...] aqueles com menos voz e representatividade são quase sempre subjugados”. De certa forma, Maricato e Ferreira (2002) relacionam essa disputa entre a parcela mais abastada *versus* a marginalizada com o esvaziamento dos centros urbanos ao confirmarem a preocupante realidade da construção de novas centralidades urbanas em regiões afastadas nas principais grandes cidades brasileiras, agravando a segregação. Os autores argumentam que esse processo é um dos responsáveis pelo abandono dos centros históricos, devido suas vantagens para o capital privado e seu fator de prioridade para o setor público (MARICATO; FERREIRA, 2002).

Ainda sobre os centros históricos, Zafalão (2016) aponta que, inicialmente, suas reformas e demolições foram justificadas pelo desenvolvimento industrial dos séculos XIX e XX e pela destruição coletiva causada pela II Guerra Mundial, tornando necessária sua restauração. A partir desse momento, o conceito de patrimônio se expande e passa a abranger mercados e estações de trem, por exemplo, o que “permitiu ampliar a preservação integrando os centros históricos na dinâmica das cidades” (ZALAFÃO, 2016, p. 212).

1.1 JUSTIFICATIVA

No panorama mundial, de acordo com o Relatório Global sobre Assentamento Humanos, de 2005, divulgado pelo Programa das Nações Unidas, aproximadamente três bilhões de pessoas, o equivalente a 40% da população, irão precisar da construção de moradias e serviços de infraestrutura básica em 2030 (GOIS, 2005). A estimativa da ONU também revela que o déficit de moradias deve crescer, porque a população que vive em favelas ou áreas ocupadas irregularmente tende a dobrar, podendo atingir o número de dois bilhões de pessoas (GOIS, 2005).

Segundo aponta a nota técnica do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o déficit habitacional brasileiro é de 5,4 milhões de moradias, o que corresponde a 8,3% dos domicílios no país. O estudo ainda aponta que 73,6% do déficit é composto por famílias com renda de até três salários-mínimos. As regiões Norte e Nordeste apresentam os índices mais graves, sendo 536 mil e 1,6 milhões domicílios em falta, respectivamente. O Centro-Oeste corresponde a 8% do déficit brasileiro, carecendo de 420 mil moradias. As regiões Sudeste e Sul apresentam menores déficits relativos do país, representando 39% e 11% do déficit total

¹ FERREIRA, João Sette Whitaker; MARICATO, Ermínia. **OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA: DIVERSIFICAÇÃO URBANÍSTICA PARTICIPATIVA OU APROFUNDAMENTO DA DESIGUALDADE?** Cidades pra que(m)? Blog do João Sette Whitacker. 2002.

brasileiro. Entretanto, o estado de São Paulo detém o maior percentual em absoluto, o qual corresponde a 1,12 milhões de habitações (FURTADO *et al*, 2013).

Grande parte desse déficit se deve aos processos de segregação, classificáveis em diversos modelos. Villaça (1998) considera como padrão de segregação mais presente no Brasil o do centro *versus* periferia, consistente em concentrar a maioria dos serviços e equipamentos, urbanos públicos e privados no centro, local ocupado pelas classes com maior renda, enquanto a parcela marginalizada da população ocupa as periferias, distantes e esquecidas.

Em contrapartida, Bernardino (2018) afirma que os centros históricos das cidades brasileiras são alvos de processos como o abandono habitacional e o empobrecimento da população residente. Tais processos consistem na descaracterização da variedade de usos e funções presentes no centro, características que qualificam a região para a existência de moradias. Segundo a autora, “a preservação do caráter habitacional dos sítios históricos é essencial para a conservação da sua urbanidade.” (BERNARDINO, 2018, p. 1).

A comercialização de edificações abandonadas é mais difícil do que a venda de terrenos vazios, e tal fenômeno reflete de forma igualmente negativa nos gastos públicos com relação aos equipamentos urbanos e infraestrutura de novas áreas, de acordo com Balbim (2008). Conforme o autor argumenta, o processo de esvaziamento de áreas consolidadas, em troca da ocupação de novos bairros distantes, onde ainda não existem artifícios para saneamento básico e energia elétrica, multiplica a quantidade de recursos financeiros necessários para o planejamento.

De forma semelhante, a trajetória do abandono se repete no tocante ao patrimônio industrial. Inicialmente, a ferrovia em território brasileiro conheceu seu momento mais alto durante a segunda metade do século XIX e a primeira metade do século XX (Tabela 1.1), seguido então por um processo de rápida substituição e decadência, coincidente com período de mais forte industrialização, entre os anos 50 a 70 do século passado. A expansão do setor automobilístico determinou decisivamente a obsolescência das estruturas ferroviárias, provocando uma violenta substituição das estradas de ferro pelo rodoviarismo (BOITEUX, 2014).

Tabela 1.1: Variação da quilometragem ferroviária construída durante os anos

Ano	Quilometragem
1860	223 km
1870	745 km
1880	3.398 km
1890	9.973 km
1900	15.316 km
1910	21.326 km
1920	28.535 km
1930	32.478 km
1940	34.252 km
1950	36.681 km
1960	38.287 km
1970	32.102 km
1980	29.659 km
1990	29.833 km
1998	28.168 km
2003	28.706 km

Fonte: Boiteux (2014)

Na região de Bauru, cidade agrícola e grande produtora de café, a ferrovia foi o fator que possibilitou o desenvolvimento e modernizou o município. Dentre o legado deixado como herança pelo importante entroncamento ferroviário, é possível citar a Estação Central da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), o Pátio Ferroviário da FEPASA (antiga Sorocabana) com seus galpões, e o surgimento das primeiras vilas operárias que deram origem aos bairros Bela Vista e Vila Falcão (PALLOTA, 2014).

As Oficinas Gerais de Bauru foram instaladas na cidade em 1921, constituindo estrutura industrial essencial para a ampliação, o funcionamento e manutenção da ferrovia na época. Em seus galpões ocorriam a projeção, montagem e manutenção das locomotivas, vagões e carros. Na segunda metade do século XX o complexo começou a perder sua funcionalidade no contexto econômico e urbano, com o surgimento das máquinas a diesel,

carros metálicos e aquisição de peças prontas. Atualmente, o Pátio Ferroviário encontra-se em parcial estado de subutilização e abandono, e o conjunto de galpões em avançado processo de degradação (VAN HAM, 2011).

Para além de toda a evidente importância material do patrimônio arquitetônico que preconiza a conservação das estruturas, edificações e outros bens ferroviários, é igualmente legítima a preocupação em manter a memória coletiva das populações que tiveram as ferrovias como representantes inextrincáveis de um momento histórico econômico, social e urbanístico único, denominado por Boiteux (2014, p. 93) como “Era Ferroviária”.

Em suma, o déficit habitacional e a segregação são problemáticas existentes que atingem a sociedade e a discussão dos temas é urgente. Assim como o declínio dos centros urbanos e dos patrimônios denunciam a necessidade de aproveitamento da infraestrutura local e da valorização da herança patrimonial industrial.

A presente pesquisa procura descobrir como o legado material ferroviário pode ser revitalizado e preservado, se alinhado com políticas de adensamento dos centros urbanos, por meio da implantação de programas de habitação de interesse social como principal instrumento de intervenção e investimento, capaz de reverter a situação de abandono dos patrimônios por meio da proposta de novos usos e funções mistas ligadas ao processo de readensamento, o qual mitigaria o estado de esvaziamento e degradação da região central, além de oferecer melhores condições de vida, de mobilidade e de acesso ao trabalho às camadas de baixa renda, historicamente relegadas aos espaços periféricos urbanos.

1.2 OBJETIVOS

A seguir serão apresentados os objetivos geral e específicos do presente trabalho.

1.2.1 Objetivo Geral

Estudar a proposta de implantação de habitação de interesse social como política mitigatória para o abandono do centro histórico da cidade de Bauru, associada com a preservação dos patrimônios industriais ferroviários, como instrumento de investimento e revalorização, por meio da resignificação desses espaços.

1.2.2 Objetivos Específicos

- N levantar e compreender o estado atual dos índices de déficit habitacional e compreender as suas consequências no Brasil e em Bauru;
- N analisar as causas do abandono dos centros das cidades e estudar as políticas mitigatórias aplicadas;
- N estudar os efeitos da destruição ou conservação do patrimônio cultural sobre as populações e indivíduos, que neles encontram suas referências histórico-sociais;
- N compreender a importância da ferrovia para o desenvolvimento da cidade de Bauru e seu profundo significado econômico e social para a população;
- N aprofundar o embasamento teórico acerca da revitalização do centro histórico por meio do adensamento habitacional;
- N realizar estudos de caso de bons projetos de revitalização de patrimônio industrial alinhados com propostas de habitação,
- N extrair de tais exemplos metodologias e possíveis atitudes a serem tomadas na recuperação das estruturas ferroviárias da cidade de Bauru focados no uso habitacional e na ideia de adensamento.

1.3 REVISÃO DE LITERATURA

1.3.1 Histórico do déficit habitacional

No passado, o desenvolvimento das cidades acontecia conforme o produtor primário conseguia gerar excedentes em sua produção, deixando de obter insumos somente para sua subsistência no campo, segundo os critérios apontados por Singer (1985); o campo precede a cidade e consegue existir sem a presença dela, enquanto esta depende da presença e transferência do excedente alimentar do campo para se desenvolver e o autor argumenta que, até o século XX, grande parte das cidades ainda produzia somente o necessário para sobreviver, o que comprometia sua urbanização (SINGER, 1985).

Posteriormente, com o ciclo do café e do açúcar, houve o crescimento produtivo e o aumento no fluxo de ex-escravos e imigrantes, evidenciando que a infraestrutura urbana e os serviços públicos estavam sobrecarregados e, portanto, insuficientes; a partir desse momento,

começaram a surgir nos centros “construções provisórias, erguidas pelos próprios migrantes em áreas ainda não ocupadas, de propriedade pública ou privada” (NASCIMENTO; BRAGA, 2009, p. 100). Ainda segundo as autoras, como consequência, surgiram políticas higienistas que consistiam em práticas de limpeza social mascaradas de combate à insalubridade; tais ações implicavam na demolição de casas irregulares, saneamento de portos e imunizações em massa, culminando no afastamento das camadas mais pobres das regiões centrais (Figura 1.1).

Figura 1.1: Visita de higienista à ocupação imprópria de áreas no Bexiga, centro de São Paulo



Fonte: Vasconcellos e Rodrigues (2006)

Singer versa sobre o acentuamento da problemática urbana causado pelo repentino e catastrófico crescimento urbano, apontando suas consequências:

[...] escassez de habitações levando à expressão de cortiços e favelas, saturação das vias de tráfego, insuficiência dos serviços urbanos básicos como o abastecimento de água encanada e de esgotos, que atendem proporções cada vez menores da população total, falta de telefones, de vagas nas escolas, de leitos hospitalares etc. Admite-se também um aumento contínuo do desemprego, da delinquência, da incidência de moléstia mentais, da poluição do meio ambiente (SINGER, 1985, p. 119).

Atualmente, apesar do desenvolvimento urbano e tecnológico, os quais deveriam providenciar melhorias para a população, as disparidades aumentaram porque a concentração de renda dificulta a ascensão das classes mais excluídas, “seja porque não dispõe totalmente dos novos meios de produção, seja porque lhe escapa a possibilidade de controle.” (SANTOS, 2008, p. 20). Segundo o autor, tais fatores podem ser entendidos como elementos segregadores: a emergência do dinheiro e da informação, além da competitividade ocasionada pela produção e pelo consumo, agentes que reforçam a desigualdade social, afastando as favelas para regiões ainda mais periféricas.

1.3.2 Linha do tempo das políticas públicas habitacionais

Dentre as primeiras políticas públicas para suprir o déficit habitacional no território brasileiro, Azevedo e Andrade (2011) mencionam a Fundação da Casa Popular (FCP), a qual foi estabelecida pelo Decreto-lei nº 9.218, de 1 de maio de 1946, e consistia, inicialmente, na construção de casas e conjuntos por empreitada ou administração direta, sendo que a primeira modalidade prevaleceu em detrimento da segunda (Tabela 1.2)

Tabela 1.2: Casas e conjuntos construídos pela FCP, por região, até 1960

Regiões	Número de casas		Número de conjuntos	
	Construídas	%	Construídos	%
Norte	-	-	-	-
Nordeste	2.317	14,0	31	22,0
Centro-oeste	1.860	11,0	10	7,0
Sudeste	11.837	70,0	84	60,0
Sul	950	5,0	18	11,0
Total	16.964	100,0	143	100,00

Fonte: Azevedo e Andrade (2011)

A delimitação do decreto-lei citava brasileiros e estrangeiros com permanência no país superior a dez anos, ou com filhos brasileiros, que não tivessem casa própria; algum tempo depois, foram incluídos critérios relacionados à renda familiar, que não poderia exceder 60 mil cruzeiros, e o número de pessoas, que deveria ser igual ou maior que cinco membros (AZEVEDO; ANDRADE, 2011).

Algumas revisões históricas também apontam o Instituto de Aposentadoria e Pensão (IAP) como uma das entidades pioneiras no quesito das moradias populares (Figura 1.2), sendo instituída em 1923 pela chamada Lei Elói Chaves, porém só passou a incluir a área das habitações após 1945 como aponta o Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC, 2020).

Figura 1.2: Fotografia do Conjunto Residencial Várzea do Carmo IAPI São Paulo



Fonte: PC3 – Pensamento Crítico e Cidade Contemporânea (2020)

Ambas as políticas apresentadas, FCP e IAPs, estavam contextualizadas em um momento de crise nacional e inseridas em administrações anteriores a governos populistas, como meio de conquistar a classe trabalhadora (AZEVEDO; ANDRADE, 2011). De acordo com Melo (1990), a iniciativa promoveu a construção de vários conjuntos habitacionais durante o Estado Novo na mesma medida em que aumentavam as reservas dos IAPs, posteriormente direcionadas para o crédito imobiliário.

Em seguida, a Lei do Inquilinato foi a iniciativa de incentivo à aquisição da casa própria pelos trabalhadores ao estipular leis restritivas e valores fixos para o aluguel. A relação anterior entre inquilinos e proprietários não era padronizada, já que os valores das residências populares eram desproporcionais e, junto com a especulação imobiliária, proporcionava vantagens para os proprietários que acabavam controlando o mercado, assim, com o congelamento dos aluguéis, a produção de moradias para locação pelo setor privado diminuiu e, conseqüentemente, aumentou a responsabilidade do setor público que deveria fornecer as condições e incentivos para a obtenção da casa própria (RUBIN; BOLFE, 2014).

Na sequência, é possível citar a Lei nº 4.380, de 21 de agosto de 1964, que instituiu o Plano Nacional da Habitação e criou o Banco Nacional da Habitação (BNH), responsável por gerir e financiar a política, para as classes de menor renda, que determinava a “[...] promoção da construção e aquisição da casa própria” (CPDOC, 2009, n.p.).

Azevedo e Andrade (2011) explicam que o surgimento do Plano Nacional da Habitação e, conseqüentemente do BNH, foi estratégico: a questão habitacional estava em decadência com a crise do populismo, momento ideal para conquistar as massas que estavam se mobilizando em prol dos seus direitos. Para os autores, considerando os conflitos sociais que ocorreram anteriormente nas favelas, era preciso que o governo demonstrasse sensibilidade em relação aos problemas da população marginalizada e buscasse solucioná-los, de forma que tais ações poderiam “[...] esfriar as massas e, se possível, obter delas o apoio.” (AZEVEDO; ANDRADE, 2011, p. 40).

Por último, o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) surgiu como parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), indicando assim a urgência de medidas para combater o déficit habitacional existente em 2007 (LOUREIRO; MACÁRIO; GUERRA, 2013). Anteriormente, quando começa o governo Lula em 2003, havia uma crise habitacional e urbana, ocasionada, entre outros motivos, pela “[...] fragilidade financeira e mesmo institucional [...]” do país então, diversas estratégias foram criadas na tentativa de minimizar tais problemas (LOUREIRO; MACÁRIO; GUERRA, 2013, p. 13).

Segundo Balbim, Krause e Lima Neto (2015), o PMCMV pode ser dividido em três fases: a primeira delas, situada em uma época de crise financeira, responsável por reforçar os investimentos para a disponibilização de unidades habitacionais (UHs); a segunda, parte integrante do PAC, possuía uma vertente voltada para infraestrutura social e urbana, promovendo a urbanização de favelas e; a terceira propôs a meta de produzir três milhões de moradias, além das 6,75 milhões de unidades já construídas nas outras fases, somando investimento próximo a US\$182 bilhões.

1.3.3 A decadência dos centros urbanos

Smith² (1996 *apud* REINA; COMARÚ, 2015, p. 422) apresenta três estágios para o processo de declínio do centro: o primeiro diz respeito “[...] à construção e ao primeiro ciclo de uso de um imóvel” localizado em um bairro novo, o qual tende a ter um aumento gradual em seu valor de mercado, num primeiro momento, conforme a vizinhança se desenvolve; logo após, ocorre uma desvalorização da edificação, seja por desgaste físico, necessidade constante de reparos ou inovações tecnológicas que se tornam mais atrativas e convencem os proprietários a desistir de habitar aquele espaço, preferindo alugá-lo; a depreciação se agrava com o tempo, até que o possuente não consiga mais arcar com os custos do imóvel, culminando no terceiro estágio, o qual consiste no abandono.

Além disso, a comercialização de edificações abandonadas detém maior grau de complexidade do que a venda de terrenos vazios, e tal fenômeno reflete de forma igualmente negativa nos gastos públicos com relação aos equipamentos urbanos e infraestrutura, explica Balbim (2008). Conforme o autor argumenta, esse processo multiplica a necessidade de recursos financeiros ao ocorrer o esvaziamento de áreas consolidadas para serem inaugurados bairros distantes, onde ainda não existem artifícios para saneamento básico e energia elétrica.

A irracionalidade da subtilização dos compartimentos centrais está inserida em um cenário de restrições sucessivas, seja devido ao processo de empobrecimento da população ou pela criação de legislações que diminuem a oferta de terras disponíveis, com as quais sofrem: as classes populares e as de maior poder aquisitivo, os planejadores urbanos e os empreendedores do setor imobiliário (ULTRAMARI; DUARTE, 2016). Os autores entendem que, devido ao escape de moradores e ao fechamento de estabelecimentos comerciais e

²SMITH, Neil. **The new urban frontier: Gentrification and the revanchist city.** Psychology press, 1996.

prestadores de serviços, as áreas centrais podem ser consideradas como pontos de expansão das cidades, considerando seu potencial *versus* seu atual estado de não aproveitamento máximo.

Balbin, Krause e Lima Neto (2015), apresentam dois dados que instigam o questionamento sobre a eficácia das políticas habitacionais públicas adotadas até o momento: o primeiro deles aponta que as famílias com renda de até três salários-mínimos ainda são as que apresentam maior demanda de moradia; o segundo argumento diz respeito às projeções de déficit habitacional estimadas até 2023 pelo PlanHab, totalizando a carência de 27 milhões de residências. Para os autores a locação social é uma alternativa a ser considerada, pois tal estratégia tem potencial para a “recuperação do estoque imobiliário antigo, do patrimônio histórico e de reabilitar territórios degradados” (BALBIM; KRAUSE; LIMA NETO, 2015, p. 27).

2 MATERIAIS E MÉTODOS

Inicialmente, a pesquisa se desenvolve de forma exploratória e descritiva, baseando-se na coleta, levantamento e análise de dados, por meio de estudos e pesquisas de campo. Posteriormente, propõe-se a produção de materiais como levantamento fotográfico e desenvolvimento de mapas, de acordo com o conhecimento adquirido nas obras consultadas.

2.1 PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

A bibliografia básica é composta pelas obras dos autores mencionados na introdução do relatório. Como material complementar, foram consultados artigos acadêmicos, dissertações de mestrado e doutorado, anais, matérias de revistas e congressos, além de mídias digitais de fontes idôneas para a pesquisa acadêmica, com o intuito de fundamentar os resultados e discussões do presente relatório parcial e, posteriormente, do relatório final. A pesquisa seguirá identificando projetos existentes que possuam uma proposta semelhante e possam embasar a dedução feita.

2.2 ANÁLISE E ELABORAÇÃO DE MATERIAIS

A investigação envolveu a análise de mapas, gráficos, índices e documentos de variados períodos que demonstram a relação entre a ferrovia, o centro da cidade e o passar do tempo, com o objetivo de compreender melhor o desenvolvimento urbano proporcionado no passado, e o atual estado de decadência em que versa o centro histórico da cidade de Bauru. Além disso, futuramente, almeja-se a produção autoral de mapas que possam contribuir para o entendimento dos resultados esperados.

2.3 LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

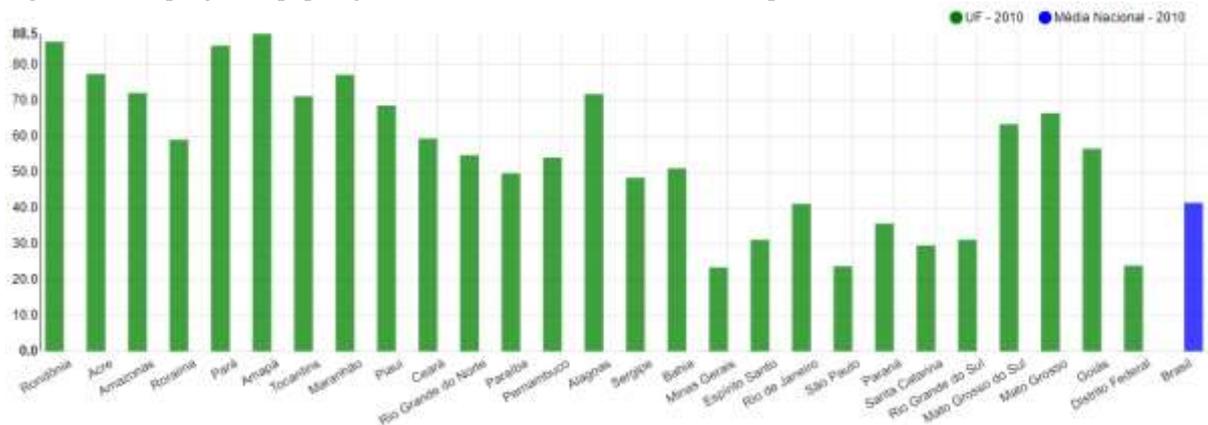
Com o intuito de compreender melhor a área em questão e analisar sua potencialidade para implantação de habitação de interesse social, foram feitas visitas técnicas ao local, juntamente com o levantamento fotográfico da região do Pátio Ferroviário, do centro histórico e dos “bairros operários” derivados das atividades ali desenvolvidas.

3 RESULTADOS

No âmbito nacional, de acordo com a Emenda Constitucional nº 26 que altera o Art. 6º da Constituição Federal, de 14 de fevereiro de 2000, a moradia passa a fazer parte dos direitos sociais dos cidadãos, “São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.” (BRASIL, 2000, p. 1).

Entretanto, em 2015, ao observar as projeções pessimistas sobre os aspectos ambientais, econômicos e sociais, a Organização das Nações Unidas (ONU, 2015, n.p.) propôs a Agenda 2030, um plano global para o desenvolvimento sustentável composto por 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) e 169 metas a serem atingidos por seus 193 países membros, incluindo o Brasil. Dentre elas, o objetivo número 11 menciona “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” e revela, em parceria com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a proporção da população urbana brasileira que vive em condições precárias (Figura 3.1).

Figura 3.1: Proporção de população urbana vivendo em assentamentos precários



Fonte: ODS Brasil (2015)

Sobre o processo brasileiro de urbanização, Ermínia Maricato elucida que:

O processo de urbanização brasileiro deu-se, praticamente, no século XX. No entanto, ao contrário da expectativa de muitos, o universo urbano não superou algumas características dos períodos colonial e imperial, marcados pela concentração de terra, renda e poder, pelo exercício do coronelismo ou política do favor e pela aplicação arbitrária da lei. (MARICATO, 2003, p. 151).

Para Austin (2001), a migração da classe média para as periferias e a dispersão para as favelas explica-se por meio da redução do poder aquisitivo das camadas sociais média e popular e, com isso, o autor salienta dois fenômenos relacionados a tal reorganização socioespacial urbana. O primeiro deles consiste na perda da capacidade de endividamento, a qual compromete as chances de aluguel e/ou compra de moradias por meio do financiamento; o segundo fato diz respeito ao aumento dos custos com transporte para o deslocamento cotidiano e pode determinar a impossibilidade da estadia em regiões muito longínquas (AUSTIN, 2001).

Outro fator preocupante é que o mercado privado legal, responsável por financiamento, construção e comercialização de imóveis, é acessível para somente 30% da população nacional (MARICATO, 2005). A autora ainda ressalta que o setor imobiliário se apresenta como um segmento de luxo restrito a uma pequena parcela dos cidadãos, o que pode ser considerado como um dos motivos para que tantos trabalhadores de classe média, empregados formal e regularmente, residam em favelas.

Smith³ (1996 *apud* REINA; COMARÚ, 2015, p. 422) apresenta três estágios para o processo de declínio do centro: o primeiro diz respeito “à construção e ao primeiro ciclo de uso de um imóvel” localizado em um bairro novo, o qual tende a valorizar de mercado, num primeiro momento, conforme a vizinhança se desenvolve; logo após, ocorre uma desvalorização da edificação, seja por desgaste físico, necessidade constante de reparos ou inovações tecnológicas que se tornam mais atrativas e convencem os proprietários a desistir de habitar aquele espaço, preferindo alugá-lo; por último, a desvalorização se agrava com o passar do tempo, até que o possuinte não consiga mais arcar com os custos do imóvel, culminando no terceiro estágio, que consiste no abandono.

Balbin (2008) argumenta que, nas últimas décadas, o desenvolvimento dos centros urbanos do país segue um modelo horizontal de expansão (Figura 3.2), o que resulta em periferias subequipadas e desloca as classes mais privilegiadas para locais afastados, movimentando as centralidades urbanas originais para novas regiões e, com isso, os centros tradicionais se tornam espaços degradados e sofrem o processo de abandono.

Figura 3.2: Urbanização horizontal na Cidade do México



Fonte: Baratto (2013)

³SMITH, Neil. **The new urban frontier: Gentrification and the revanchist city.** Psychology press, 1996.

De forma similar aos centros urbanos, a trajetória do apogeu ao esquecimento também atinge o legado material patrimonial, e a conversão desses espaços urbanos de grande importância econômica, social, histórica e cultural em áreas obsoletas se torna preocupante.

Alves (2008) menciona que, após décadas de abandono, os órgãos responsáveis pela conservação do patrimônio cultural voltam a atenção para eles, e criam alguns instrumentos de intervenção do Estado, como o decreto de tombamento de acervos industriais, ferramenta essencial para a preservação dos patrimônios materiais e culturais (Quadro 3.1).

Quadro 3.1: Relação de bens tombados do município de Bauru

Bem tombado	Tipo	Bem tombado	Tipo
03 Carros Dormitórios'	Rodante Ferroviário	Estação Ferroviária de Tibiriçá	Estação Ferroviária
Aeroclube	Clube	Estação Ferroviária Sorocabana	Estação Ferroviária
Antigo Grupo Escolar Ernesto Monte	Colégio	Estação Ferroviária Val de Palmas	Estação Ferroviária
Antigo Grupo Escolar Rodrigues de Abreu	Colégio	Farmácia Popular	Estabelecimento Comercial
Automóvel Clube	Clube	Frontispício do Cemitério da Saudade	Prédio Público
Capela Santa Casa de Misericórdia	Igreja	Hotel Cariani	Hotel
Carro de Passageiro modelo S-22 de 2ª Classe	Rodante Ferroviário	Hotel Estoril	Hotel
Carro Restaurante	Rodante Ferroviário	Hotel Milanese	Hotel
Casa Aliança Francesa	Estabelecimento Comercial	Igreja Presbiteriana Independente	Igreja
Casa do Superintendente da NOB	Residência	Igreja Santa Terezinha	Igreja

Bem tombado	Tipo	Bem tombado	Tipo
Casa dos Pioneiros	Residência	Igreja Tenrikyo de Dendoty	Igreja
Casa Fazenda Divisa	Fazenda	Locomotiva nº 01	Rodante Ferroviário
Casa Lusitana	Estabelecimento Comercial	Locomotiva nº 404	Rodante Ferroviário
Casa Savastano	Estabelecimento Comercial	Locomotiva nº 278	Rodante Ferroviário
Chassi e Rodeiros do Carro Bagagem	Rodante Ferroviário	Palacete Pagani	Estabelecimento Comercial
Chassi e Rodeiros do Carro Dormitório	Rodante Ferroviário	Palácio das Cerejeiras	Prédio Público
Edifício Abelha	Edifício	PRG 8 – Rádio e Televisão	Estabelecimento Comercial
Edifício Brasil Portugal	Edifício	Quartel da Polícia Militar do Estado de São Paulo	Prédio Público
Edifício INSS	Edifício	Sede da Fazenda Val de Palmas	Fazenda
Estação Central Noroeste do Brasil	Estação Ferroviária	Sobrado da Batista de Carvalho	Estabelecimento Comercial
Estação Ferroviária da Companhia Paulista	Estação Ferroviária	Sociedade Beneficência Portuguesa	Organização Civil
Estação Ferroviária de Curuçá	Estação Ferroviária	Acervo do Museu Ferroviário Regional	Acervo Museológico

Fonte: CODEPAC (2021)

Riegl⁴ (1903 *apud* CUNHA *et al.*, 2006) explica que os valores atribuídos a determinados elementos podem assumir, com o tempo, uma valência simbólica tão significativa a ponto de transformá-los em algo digno de patrimonialização. Para o autor, a ideia de evolução é o que determina a atribuição de valor histórico a um monumento e,

⁴RIEGL, Alois. **O Culto Moderno dos Monumentos e Outros Ensaios Estéticos**. 2. ed. Portugal: Edições 70, 2019.

através do processo de significados, pode-se determinar a necessidade de conservação de uma obra aparentemente não patrimonial.

Conforme defende Pollak (1992, p. 5), é possível classificar a memória como “um elemento constituinte do sentimento de identidade, tanto individual como coletiva”, que contribui a compor o sentimento de continuidade e coerência tanto de uma pessoa, como de uma população inteira. A importância da conservação da memória é tal que pode determinar fenômenos patológicos em caso de ruptura, ainda segundo o autor. A seguir, a Figura 3.3 retrata os galpões ferroviários presentes na área 03 da Figura 4.1, anteriormente apresentada, e denuncia o estado de abandono da maioria dos bens patrimoniais bauruenses.

Figura 3.3: Registro fotográfico do conjunto de galpões ferroviários no município de Bauru



Fonte: Elaborado pela autora (2021)

A Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, delega ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a função de administrar os bens móveis e imóveis derivados da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), zelando por sua guarda e manutenção (BRASIL, 2007). A imagem a seguir (Quadro 3.2) relata a lista dos bens declarados de valor histórico, artístico e cultural em cidades do estado de São Paulo.

Quadro 3.2: Relação dos patrimônios culturais ferroviários declarados nos termos da Lei 11.483/07

Estado	Cidade	Monumento
SP	Cruzeiro	Pátio Ferroviário da Estação de Cruzeiro
SP	Cruzeiro	Estação Central de Cruzeiro
SP	Cruzeiro	Terreno I
SP	Cruzeiro	Terreno II
SP	Cruzeiro	Pátio Ferroviário de Rufino de Almeida
SP	Cruzeiro	Estação Ferroviária do Perequê
SP	Cruzeiro	Pátio da Estação Ferroviária do Perequê
SP	Cruzeiro	Rotunda
SP	Sumaré	Antiga Subestação de Sumaré
SP	São José do Rio Preto	Estação Ferroviária de São José do Rio Preto

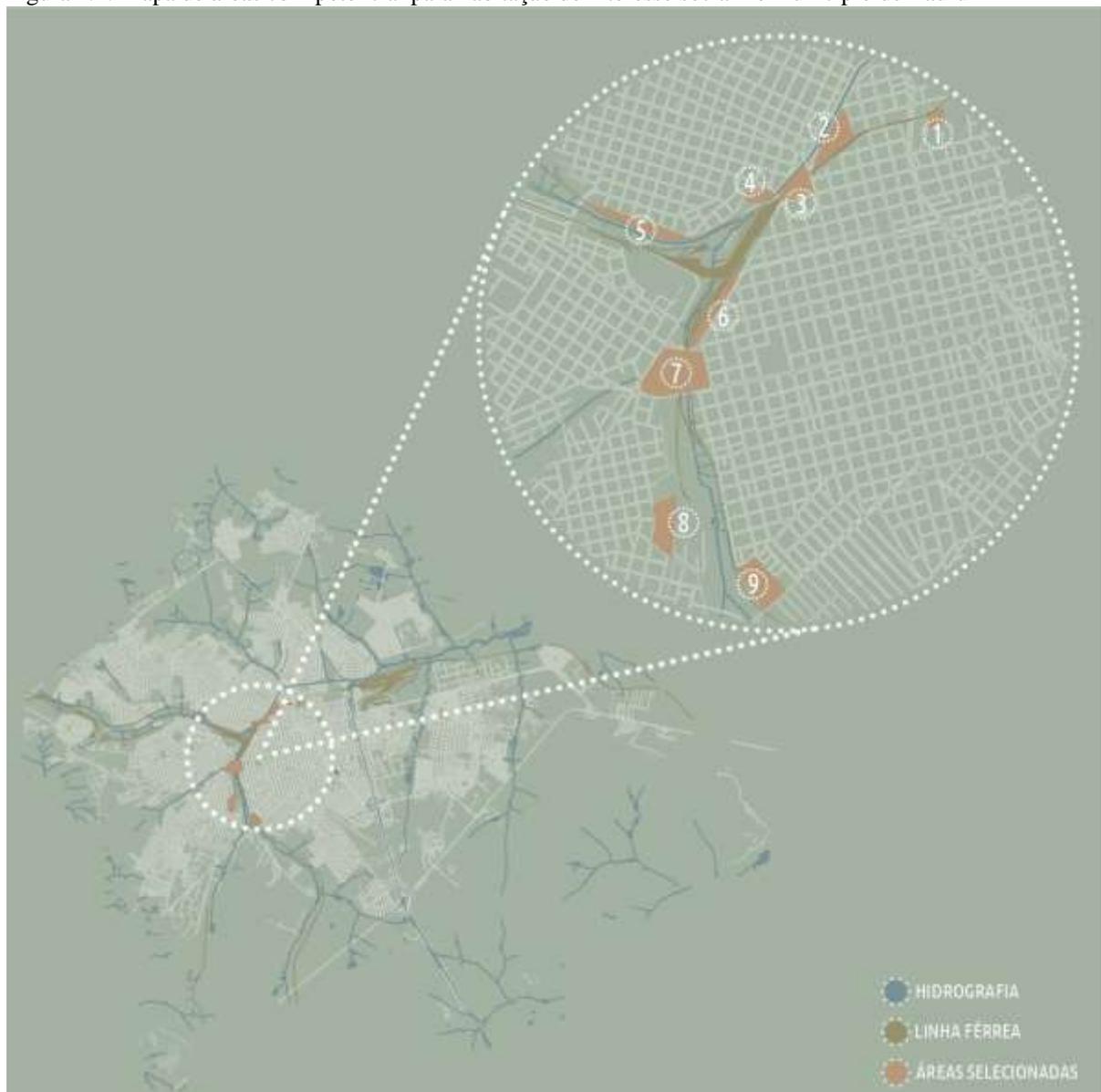
Fonte: IPHAN (2019)

De acordo com o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Bauru (CODEPAC, 2021), a promoção e a proteção do patrimônio cultural brasileiro são atribuições de responsabilidade não somente do poder público, mas incluem a própria comunidade. A instituição reforça que a identidade da nação está atrelada à herança patrimonial e, para que sua memória do passado e do presente se mantenha viva, o ato de preservar deve ter respaldo legal, mas necessita ser praticado pelo coletivo.

4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Considerando as informações apresentadas, constata-se a gravidade do esvaziamento dos centros urbanos e do abandono dos patrimônios, e percebe-se a urgência de buscar soluções para tais problemáticas. Observando a necessidade de mudança, a potencialidade de áreas centrais e que possuem forte ligação com a ferrovia e seus monumentos, o presente trabalho buscou estudar e propor áreas aptas para a implantação de habitações de interesse social no município de Bauru, as quais estão ilustradas na Figura 4.1, como forma de crítica ao modelo de expansão atual.

Figura 4.1: Mapa de áreas com potencial para habitação de interesse social no município de Bauru



Fonte: Elaborado a partir de Bauru (2013)

Os espaços demarcados se encontram na região central da cidade, local conhecido por seu desenvolvimento econômico por meio do comércio e onde melhor se desenvolve o serviço público de mobilidade urbana, podendo promover a fácil locomoção da população residente e a proximidade com seu possível local de trabalho.

Além disso, as regiões escolhidas são áreas de fundo de vale, apresentando grande potencial paisagístico com a presença dos rios e a possibilidade de implementar áreas verdes, como parques e bosques, para aumentar a qualidade de vida da comunidade local, além de evidenciar a necessidade de preservação de tais elementos naturais. Outro ponto de importância dos locais demarcados é a proximidade com a ferrovia e demais patrimônios derivados, também influenciando na importância da discussão a respeito do estado atual de deterioração e desuso de tais monumentos históricos.

A Figura 4.2 apresenta o nível de conservação dos bens tombados da cidade de Bauru. Nota-se que os poucos patrimônios preservados não pertencem ao poder público, como o Antigo Grupo Escolar Rodrigues de Abreu, de responsabilidade do Instituto das Apóstolas do Sagrado Coração de Jesus. O restante, grande maioria, possui um preocupante estado de não-preservação, o qual varia desde a completa desconfiguração original do monumento, até o estado crítico de suas estruturas em ruínas, oferecendo risco à população com seu desmoronamento.

Figura 4.2: Mapa do estado de conservação dos bens tombados no município de Bauru



Fonte: Elaborado a partir de Bauru (2013)

Conforme argumentado anteriormente, a existência de bens patrimoniais possui influência em questões culturais, históricas, emocionais, de memória coletiva e econômicas, portanto, sua conservação é justificada em diversos fatores. A atual situação dos patrimônios de Bauru (Figuras 4.3, 4.4, 4.5 e 4.6) é preocupante, e alerta que, se medidas não forem tomadas com urgência, em breve só haverá ruínas dos edifícios históricos para contar o passado.

Figura 4.3: Estado de abandono do patrimônio bauruense – Hotel Milanese



Fonte: Elaborado pela autora (2020)

Figura 4.4: Estado de abandono do patrimônio bauruense – Hotel Estoril



Fonte: Elaborado pela autora (2020)

Figura 4.5: Estado de abandono do patrimônio bauruense – NOB 01



Fonte: Elaborado pela autora (2020)

Figura 4.6: Estado de abandono do patrimônio bauruense – NOB 02



Fonte: Elaborado pela autora (2020)

Considerando as informações apresentadas, compreende-se que o esvaziamento dos centros urbanos e a desvalorização do patrimônio industrial são problemáticas que afetam o território brasileiro. Bauru, em específico, é uma cidade que nasceu da ferrovia e, não por acaso, teve seu centro urbano desenvolvido nas proximidades da Estação Central. Após um passado movimentado, a herança material ferroviária e o centro histórico, atualmente, sofrem com o abandono e a carência de um uso adequado. O agravante do déficit habitacional é mais um índice que denuncia a fragilidade do sistema atual e alerta que a esquematização precisa ser repensada.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O patrimônio industrial faz parte das raízes de uma cidade, principalmente daquelas que tiveram seu desenvolvimento através das atividades industriais que ali surgiram e permaneceram por um tempo determinado, modificando o espaço urbano, os usos da cidade e as relações dos cidadãos. Assim como sua chegada, o processo de obsolescência destas macroestruturas também mudou drasticamente a realidade então consolidada, trazendo consequências inevitáveis e graves: o abandono e degradação destes grandes espaços urbanos e de seus entornos de apoio, como os relativos “bairros operários” e o centro histórico.

Em Bauru, o centro urbano e o patrimônio industrial compartilham uma situação de degradação e abandono. Suas estruturas presenciaram o auge de seu funcionamento e sucumbiram poucas décadas depois. Porém, muito além de constituir somente patrimônio material, esses monumentos guardam valores imateriais, como as histórias de vida e memórias de todos que fizeram parte daquele local e momento do passado. A preservação de tais lembranças é de igual importância, assim como a preservação do patrimônio histórico e arquitetônico, ao se considerar a revitalização desses espaços abandonados.

Em paralelo, a política de adensamento dos centros urbanos busca promover o uso e ocupação de espaços que já possuem as estruturas necessárias, privilegiando os territórios existentes ao invés de novas áreas, contrariando a cultura dominante da expansão horizontal e da periferização. A reabilitação central é uma estratégia que promove benefícios em diversos setores, como no financeiro, urbanístico, cultural, social, patrimonial, entre outros. A reabilitação de estruturas abandonadas e a instalação de novos equipamentos urbanos úteis à nova população a ser instalada nesses espaços centrais torna a área mais atraente para o público, o que pode promover a ressignificação do espaço e assegurar tanto permanência da comunidade residente, quanto a atração daquela que não o habita.

Dessa forma, destaca-se a urgência de ações que busquem soluções para as problemáticas bauruenses investigadas durante o desenvolvimento da presente pesquisa: o abandono dos patrimônios industriais e o esvaziamento do centro da cidade. Entende-se que é preciso trabalhar em conjunto: a conscientização pública sobre a importância histórica dos monumentos, a iniciativa privada como agente financiador das restaurações e da construção dos novos conjuntos habitacionais, e o poder público atuando como órgão de fiscalização.

Bauru é uma cidade que surgiu e se desenvolveu por meio da ferrovia, portanto seu território é rico em edificações históricas, dentre as quais existem várias inseridas em regiões centrais e de fundo de vale com grande potencial para a construção de habitações de interesse social. Considera-se que a atual situação de degradação desses monumentos pode ser revertida se alinhada com políticas habitacionais de baixa renda, pois, dessa forma, é proposto um novo uso para o patrimônio, é gerado um sentimento de pertencimento da população local, o qual promove o zelo coletivo; além do benefício da ocupação de áreas centrais, otimizando a infraestrutura existente, uma maior proximidade da comunidade com seu local de trabalho e com o transporte público, enfraquecendo a segregação social e promovendo maior qualidade de vida.

BIBLIOGRAFIA

ALVES, Alexandre Ferreira de Assumpção. O tombamento como instrumento de proteção ao patrimônio cultural. **Revista Brasileira Estudos Políticos**, v. 98, p. 65, 2008.

BALBIM, Renato Nunes. **Reabilitação de áreas urbanas centrais**. 2008. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Disponível em: https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=998:catid=28&Itemid=23. Acesso em: 11 mar. 2021.

BARATTO, Romullo. **Fotografia: mar de concreto – a paisagem urbana da Cidade do México**. 2013. ArchDaily Brasil. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-163238/fotografia-mar-de-concreto-a-paisagem-urbana-da-cidade-do-mexico/52b8157fe8e44ec6f6000178-fotografia-mar-de-concreto-a-paisagem-urbana-da-cidade-do-mexico-foto>. Acesso em: 12 out. 2021.

BAURU. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Planejamento. **Mapa Bauru Cadastro**, 2016 (versão dwg).

BERNARDINO, Iana Ludermir. A HABITABILIDADE DE UM CENTRO HISTÓRICO: a percepção e a valorização dos atributos habitacionais do sítio histórico da Boa Vista no Recife. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL (ENANPUR), 15., 2013, Recife. **Anais [...]** Porto Alegre: UFRGS, 2018. v. 15, n. 1, p. 1-18.

BOITEUX, Paulo. **História das Ferrovias Brasileiras**. Letra Capital Editora LTDA, 2014.

BRASIL. Congresso. Senado. **Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF, 2001.

BRASIL. **Emenda Constitucional nº 26 de 14 de fevereiro de 2000**. Altera a redação do Artigo 6 da Constituição Federal. Brasília, DF, 2000. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/540628>. Acesso em: 23 mar. 2021.

BRASIL. **Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007**. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 13.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF, 2007. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/572635>. Acesso em: 17 mar. 2021.

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE BAURU (CODEPAC). **Página Inicial**. Disponível em: <https://sites.bauru.sp.gov.br/codepac/default.aspx>. Acesso em: 18 mar. 2021.

CUNHA, C. dos R. e. Alois Riegl e "O culto moderno dos monumentos". **Revista CPC**, [S. l.], n. 2, p. 6-16, 2006. DOI: 10.11606/issn.1980-4466.v0i2p6-16. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/15586>. Acesso em: 7 mar. 2021.

FURTADO, Bernardo Alves *et al.* **Estimativas do Déficit Habitacional brasileiro (PNAD 2007-2012)**. 5. ed. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2013. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/131125_notatecnicadirur05.pdf. Acesso em: 21 mar. 2021.

GOIS, Antônio. **ONU projeta déficit habitacional para 3 bilhões de pessoas em 2030**. 2005. Folha de São Paulo. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mundo/ft1309200521.htm>. Acesso em: 15 mar. 2021.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Problemas teórico-metodológicos de preservação do Patrimônio Industrial**. São Paulo, FAU-SP. Trabalho apresentado no Seminário de Pesquisa Patrimônio: um debate multidisciplinar, FAU-Maranhão, 2010.

LIS, Laís. **Déficit habitacional do Brasil cresceu e chegou a 5,876 milhões de moradias em 2019, diz estudo**. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/03/04/deficit-habitacional-do-brasil-cresceu-e-chegou-a-5876-milhoes-de-moradias-em-2019-diz-estudo.ghtml>. Acesso em: 12 jun. 2021.

MARICATO, Erminia. A nova política nacional de habitação. **O Valor**, 2005.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole, legislação e desigualdade**. Estudos Avançados, [S.L.], v. 17, n. 48, p. 151-166, ago. 2003. FAP UNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0103-40142003000200013>.

MARICATO, Ermínia; FERREIRA, João Sette Whitaker. **Operação urbana consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade?** In: Estatuto da cidade e reforma urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras [S.l: s.n.], 2002.

NASCIMENTO, D. M.; BRAGA, R. C. de Q. Déficit habitacional: um problema a ser resolvido ou uma lição a ser aprendida? **Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)**, [S. l.], n. 9, p. 98-109, 2009. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/44765>. Acesso em: 3 abr. 2021.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Objetivo 11: cidades e comunidades sustentáveis**. Cidades e Comunidades Sustentáveis. 2015. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br/objetivo/objetivo?n=11>. Acesso em: 14 mar. 2021.

PALLASMAA, Juhani. **Habitar**. São Paulo: G. Gili, 1936. Tradução de Alexandre Salva Terra.

PALLOTTA, Fabio Paride. Estações ferroviárias em Bauru (1917-1939): o ecletismo e o art déco, marcas da república velha e da era de Vargas no interior do estado de São Paulo. **Revista Arqueologia Pública**, v. 8, n. 1 [9], p. 23-34, 2014.

PC3 - PENSAMENTO CRÍTICO E CIDADE CONTEMPORÂNEA. **Habitação como centralidade urbana**: o conjunto residencial da várzea do carmo. o Conjunto Residencial da Várzea do Carmo. 2020. ArchDaily Brasil. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/949286/habitacao-como-centralidade-urbana-o-conjunto-residencial-da-varzea-do-carmo>. Acesso em: 12 abr. 2021.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Revista Estudos Históricos**, v. 5, n. 10, p. 200-215, 1992.

REINA, Michelly Lima; COMARÚ, Francisco de Assis. Dinâmicas imobiliárias e políticas urbanas no centro de São Paulo: uma discussão sobre gentrificação na Mooca. **Cadernos Metrôpole**, v. 17, n. 34, p. 419-440, 2015.

TOLEDO, Bruno Leonardo. **HABITAÇÃO SOCIAL CENTRAL**: por uma cidade mais justa e eficiente!. 2017. 40 f. TCC (Graduação) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2017.

VAN HAM, Felipe Alves. **A Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e as Oficinas Gerais de Bauru**. Relatório Final (Iniciação Científica). Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2011.

VASCONCELLOS, Maria da Penha Costa; RODRIGUES, Jaime. A fotografia como instrumento do trabalho do higienista (São Paulo, primeira metade do século XX). **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**, v. 13, p. 477-491, 2006.

VASQUES, A. M. **Geotecnologias no estudo sobre *brownfields*: identificação de *brownfields* em imagens de alta resolução espacial e análise da dinâmica de refuncionalização de antigas áreas fabris de São Paulo**. Dissertação (Mestrado). Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intraurbano no Brasil**. Studio Nobel, 1998.

ZAFALÃO, João Luís Dias. Patrimônio Histórico e Cultural. **Ridphe_R Revista Iberoamericana do Patrimônio Histórico-Educativo**, [S.L.], v. 2, n. 3, p. 211, 31 dez. 2016.

ANEXO A**CARTA DE DISPENSA DE APRESENTAÇÃO AO CEP OU CEUA**

À

COORDENADORIA DO PROGRAMA DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UNISAGRADO

Informo que não é necessária a submissão do projeto de pesquisa intitulado O ESTADO DA ARTE DO CENTRO HISTÓRICO E DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: HABITAÇÃO SOCIAL E ADENSAMENTO COMO CRITÉRIOS DE CONTRASTE À TRAJETÓRIA DO ABANDONO, ao Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos (CEP) ou à Comissão de Ética no Uso de Animais (CEUA) devido a não se tratar de uma pesquisa com seres humanos ou animais, tendo como metodologia principal de trabalho o levantamento de dados técnicos e a revisão de literatura teórica acerca do tema tratado.

Atenciosamente,


Orientador(a)

Bauri, 31 de Março de 2020