

**Acerca da Moradia de Interesse Social e do Patrimônio Histórico: um  
sonho possível**

**Wilson Conciani**

Professor Doutor, IFB, Brasil  
wilson.conciani@ifb.edu.br

**Larissa Andrade de Aguiar**

Professora Doutora, IFB, Brasil  
larissa.aguiar@ifb.edu.br

## RESUMO

Há milhões de sem teto e milhares de prédio públicos abandonados sendo destruídos pelo envelhecimento. Esse artigo objetiva apresentar uma perspectiva de uso de imóveis tombados pelo Patrimônio Histórico Nacional de propriedade da União para uso como moradia social. Essa ideia surge em função do déficit nacional de moradias, do estado de abandono dos imóveis da União e da deficiência de infraestrutura urbana nos conjuntos populares que surgem nas periferias das grandes cidades. Nas grandes cidades do Brasil existem iniciativas de uso de imóveis abandonados nas regiões centrais para moradias de interesse social. Por outro lado, as estações ferroviárias tombadas pelo Patrimônio Histórico e Cultural estão espalhadas pelo país. Muitas delas estão ocupadas irregularmente para fins de moradia. Estes imóveis estão degradados, descaracterizados, alguns deles parcialmente destruídos, e se tornam pontos de proliferação de vetores patogênicos. Este artigo propõe uma estratégia de recuperação / restauração das estações conjuntamente pela população ocupante, sociedade civil organizada e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Esta ação deverá ajudar a conservar estes imóveis históricos e diminuir a população sem moradia.

**PALAVRAS-CHAVE:** Moradia de Interesse Social. Patrimônio Histórico. Ocupação de prédios históricos.

## 1 INTRODUÇÃO

O déficit habitacional no Brasil já existe desde o início do século XX. Marguti (2018) mostra um histórico das carências e dos programas habitacionais no Brasil até o início do Século XXI. Para suprir a demanda de moradias do Brasil, em 2015, o IBGE indicava que eram necessárias mais de 6 milhões de casas. Desse total, cerca de 13 % são demandas da área rural. A demanda das regiões metropolitanas era de quase dois milhões. Isso é, as cidades de pequeno e médio porte e o interior demandam muito mais moradias.

Para Baltrusius (2010) a escassez de moradias no Brasil levou à precarização da forma de habitação gerando as favelas. Dessa precarização surge um mercado imobiliário que explora as casas e espaços irregulares de modo a mercantilizar as deficiências sociais e do estado. Dessa forma, não somente se agravam as demandas por moradias mas também as tensões sociais e políticas tendo em vista que toda a população precarizada anseia por infraestrutura e serviços públicos (água, luz, saneamento, escola,...)

Por outro lado, em sua maioria os programas de Habitação Popular estão concentrados nas grandes cidades. Tal ação gera pressão pelo abandono dos municípios pequenos, inchando ainda mais as grandes cidades. Ainda de acordo com Marguti (2018) os programas de Moradias de Interesse Social geridos pelos governos constroem núcleos e conjuntos habitacionais longe dos centros onde se concentram o trabalho, a escola, os hospitais, e toda a sorte de equipamentos comunitários. Além do isolamento dessas populações, tal fato forma guetos onde os poderes paralelos fazem suas tramas.

O custo da terra urbana e da construção civil estão entre os fatores que limitam o acesso à moradia para o estrato da população com melhores condições financeiras (Monteiro & Veras, 2017). Isso é, em parte, produzido pelas desigualdades sociais a que o país está sujeito. Esses mesmos fatores têm sido o argumento dos diversos governos para limitar o acesso aos programas de moradia. A esse propósito o relatório de pesquisa produzido pelo LAHAB (2001) mostrou o grande impacto do custo de terrenos nas políticas de habitação.

Nas grandes cidades ocorre um esvaziamento das regiões centrais no mesmo tempo em que crescem as construções nas periferias. Pedro & Teixeira (2019) analisam o emprego prédios abandonados nas grandes cidades para uso em programas de Habitação de Interesse

Social. Nesse caso trata-se de reabilitar prédios abandonados que são pontos de dispersão de vetores ambientais e patológicos. Para além das questões estéticas e financeiras, a reabilitação dos centros das grandes cidades é um desafio. Este desafio vem sendo vencido por transformar esses prédios em edifícios residenciais para moradia popular. Essa ideia tem sido a plataforma propalada por diversos órgãos públicos e candidatos à governos.

No Brasil há diversos programas de revitalização de prédios antigos e abandonados para uso em habitação de interesse social. Cardoso (2012) do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) estudou um destes programas. Em seu estudo Cardoso aborda a satisfação dos moradores, suas dificuldades cotidianas e seu desconhecimento em relação ao valor cultural do Patrimônio Histórico. Este trabalho dá um importante indicativo do caminho a seguir para que estas pessoas se apropriem da moradia e da cultura nacional. Isso é, tão importante quanto a casa é o conhecimento e valorização acerca do local onde habitam. Vem daí a necessidade de ações educativas com a população beneficiária desses imóveis reabilitados.

## **2 AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS**

O tombamento de sítios e imóveis no Brasil se deu, inicialmente, com base em três conceitos: Monumentalidade, Excepcionalidade, Homogeneidade. A aplicação desses conceitos mostrou que nem sempre eram adequados e suficientes. A introdução do conceito Tradição se faz nesse momento. Nesse contexto diversas estações ferroviárias foram tombadas.

No Brasil existem atualmente mais de 5 mil estações ferroviárias abandonadas (Giesbrecht, 2001). Estas estações estão espalhadas por todo o território brasileiro. Na região Norte a linha férrea mais famosa é sem dúvida a Madeira - Mamoré. Essa ferrovia nasce em Mato Grosso (Centro Oeste) e tem uma história de construção e de funcionamento muito marcante na história do país. Milhares de pessoas morreram durante a construção dessa ferrovia. A Ferrovia Noroeste de São Paulo é outra que interligou São Paulo com o Mato Grosso do Sul e seu traçado chegou a divisa da Bolívia na cidade de Corumbá. Outras, como a ferrovia Cruzeiro (SP) - Jureia (MG) foram conectando os diversos centros do país. No Rio Grande do Sul, Paraná, Minas, Pernambuco há o aproveitamento de trechos dessas linhas férreas para o turismo de história. Em Pernambuco o trem do forró leva o viajante a conhecer o traçado, através da música regional e de linhas ferroviárias construídas na primeira metade do século passado. Na mesma intenção, em Curitiba a antiga linha férrea é usada para uma viagem pitoresca pela Serra do Mar.

Para cada linha férrea, existe uma infraestrutura de apoio: estações, casas de moradores, oficinas, dentre outras. Das ferrovias que não estão em uso, a maioria delas tiveram as suas instalações tombadas pelo Patrimônio Histórico. Contudo, grande parte dessas linhas e estações estão abandonadas e sofrem ação das intempéries e das ocupações irregulares. O IPHAN é órgão público responsável pelo Patrimônio Histórico Nacional. Entretanto, esse órgão não dispõe de recursos humanos e financeiros para assegurar a manutenção e conservação desse patrimônio.

Essas ferrovias e suas dependências têm mais que tempo de construção. Elas têm a história de um tempo. Os bens imateriais possivelmente sejam os maiores legados dessas ferrovias. Nessas obras pode se enxergar a história de integração de regiões, história de um

tempo, história dos materiais, estilos e técnicas de construção. Isso é, a estrutura das ferrovias traz a memória de um povo em seu tempo e território (NUNES, 2015).

### 3 OCUPAÇÕES

Nesse trabalho são mostrados alguns imóveis das ferrovias que atenderam o Estado de Mato Grosso do Sul no século passado. A visita a alguns desses imóveis mostrou que existe uma parte deles que está ocupada de modo legalizado. Porém, grande parte está abandonada e invadida por moradores em situação de rua, trabalhadores de baixa renda, desempregados, famílias sem outra moradia possível, dentre outras populações excluídas.

No que se refere à preservação das características originais dos imóveis, não é possível estabelecer uma diferença clara entre as ocupações regulares e invasões. Contudo, no quesito conservação, em geral, os ocupantes autorizados pela Secretaria de Patrimônio da União mantêm os imóveis em condições sanitárias e de segurança física razoáveis. Por outro lado, os ocupantes irregulares, caso geral, não dispõem de recursos para a manutenção das construções. A Figura 1 estabelece uma comparação entre dois casos de conservação de moradores regularizados e ilegais.

**Figura 1: Vistas de imóveis oriundos das Estações Ferroviárias de Mato Grosso do Sul. A Esquerda imóvel com ocupação regularizada. A direita imóvel com ocupação irregular.**



a) casa do Conjunto Ferroviário de Sidrolândia, MS com conservação razoável.

b) casa do Conjunto Ferroviário de Itauns, município de Dourados, MS, em estado de abandono, embora ocupada.

Fonte: ACERVO PESSOAL, 2019.

Um outro aspecto importante nessas ocupações é a manutenção das características originais dos imóveis. Nesse caso, a preservação das cores, do volume, dos materiais e aparência desses prédios. A preservação dessas características é fundamental do ponto de vista histórico. Ao se perderem as características históricas do prédio, perde-se também o seu vínculo com a cultura local e regional. Assim sendo, o prédio já não interessa à sociedade. Dessa forma, o povo perde não apenas um bem material. Perde sua memória, seus valores e referências. A Figura 2 mostra aspectos das construções já descaracterizadas ou usadas de modo que algumas de suas marcas já se perderam.

As técnicas construtivas dessas estações ferroviárias estão se perdendo. Quando são mencionadas as alterações se pensa nas cores e nos materiais. Há também um conjunto de técnicas construtivas, não mais usuais, que também se perde. A técnica de construção com tijolos maciços está cada vez mais restrita. Essas estações não apenas usam tijolos maciços, como também os expõem, mostrando as diversas amarrações possíveis e a integração com peças de madeira. Ambas as situações: de amarrações de tijolos e de composição com madeira estão se perdendo pela falta de uso desses materiais. O uso de cal hidratada como ligante é outra técnica disponível nessas construções que vem sendo alterada pela abundante disponibilidade de cimento e pela falta de profissionais que saibam usar as cales.

O mau uso (ou abandono) dessas edificações tem levado também a perda completa do patrimônio. Algumas são destruídas pelo fogo. Outras são tomadas pelo mato. Alguns estações não são ocupadas irregularmente por que o risco de ruína é iminente. A Figura 3 mostra dois desses casos no Estado de Mato Grosso do Sul.

**Figura 2: Imagens de situações em que o imóvel está perdendo suas características enquanto patrimônio histórico.**



- alterações na volumetria com a criação de varandas, troca de telhas cerâmicas por telhas de fibrocimento, e troca de esquadrias de madeira por metálicas. casa do conjunto ferroviário de Sidrolândia, MS
- Introdução de pisos, azulejos e pias que estão muito distantes do padrão visual empregado nas construções originais. Casa do Conjunto Ferroviário de Itauns, Dourados, MS
- ampliações improvisadas com materiais e técnicas inadequadas ao imóvel e a condição de moradia. Estação Ferroviária em Itamarati, Ponta Porã, MS

Fonte: ACERVO PESSOAL, 2019.

Figura 3: Casos de Estações ferroviárias abandonadas e destruídas pela vegetação e pelas intempéries



a) Estação Turma no município de Maracajú, MS, tomada por vegetação invasora

b) Estação Itaúnas no município de Dourados, MS, destruída pelas intempéries

Fonte: ACERVO PESSOAL, 2019.

#### 4 O RESTAURO E A CONSERVAÇÃO

O IPHAN (2010) publicou um guia de conservação dos imóveis e áreas urbanas tombadas. Nesse documento um aspecto fundamental se destaca: o que deve ser preservado. Para esse órgão, as ações de preservação e conservação devem salvaguardar as características que levaram ao tombamento. Isso quer dizer que devem ser preservadas os aspectos que são relevantes naquele bem.

Dentre as dificuldades de restauro e conservação de bens patrimoniados estão o financiamento e disponibilidade de mão de obra capacitada. As notícias em veículos de informação pública dão conta desses dois aspectos (Estadão, 2002 e NCS Total, 2014). Para esses noticiários as grandes empresas de construção civil não investem em formação de trabalhadores e de infraestrutura para esse ramo por conta da indisponibilidade de recursos financeiros para manter o fluxo de obras. Os serviços são esporádicos por falta de recursos. Por outro lado, os jornais analisam que esses são mais caros não apenas pela sua especificidade, mas também pela flata de mão de obra e de empresas especializadas. Isso forma um círculo vicioso.

As reformas e restaurações que acontecem nos imóveis privados, em geral são de pequena monta e se realizam por profissionais com pouca ou nenhuma experiência em patrimônio histórico. Portanto, há uma demanda por profissionais habilitados que possam atuar nas obras de restauração e conservação de imóveis históricos.

#### 5 O ENCONTRO DAS DEMANDAS COM A DISPONIBILIDADE

A localização das estações ferroviárias em cidades de pequeno porte e em áreas rurais as coloca em um lugar privilegiado para preenchimento das demandas por Morádias de Interesse Social. Se o interior não concentra a maior demanda, reúne uma expressiva população sem teto.

Empregando - se a ideia de ocupação de prédios abandonados para Moradia de Interesse Social (Pedro e Teixeira, 2019) com a demanda por moradia, é possível desenhar um

novo destino para esses imóveis. Apresenta-se aqui uma proposta de ocupação regular desses imóveis com os seguintes benefícios:

- Segurança jurídica para o morador que passa a ter garantia de moradia a preços acessíveis;
- Segurança jurídica para a União que tem um contrato de ocupação regularizado;
- A capacitação de pessoas para obras de manutenção e reparo do Patrimônio Histórico, bem como de obras em geral;
- Manutenção regularizada e orientada dos imóveis dando à sociedade o direito à memória arquitetônica e histórica da ocupação da fronteira oeste do Brasil;
- Redução das despesas públicas com a manutenção dos imóveis históricos;
- Redução do déficit habitacional no país;
- Possibilidade de novos roteiros turísticos de modo a incrementar a atividade econômica regional.

Para que tal ocupação seja possível e viável propõe-se um conjunto simples de atividades baseado em um roteiro que emprega os mesmos conceitos explicitados por Figueiredo (1995). Desta forma tem-se os macro-procedimentos a seguir:

- Assistentes sociais identificam e cadastram os ocupantes, fazendo a análise de prioridades;
- Assistência Jurídica da União avalia a situação contratual propondo um modelo de ocupação para regularização;
- IPHAN propõe uma cartilha de revitalização e conservação desses imóveis;
- Institutos Federais fazem o levantamento das demandas para que as moradias voltem a ter condições de usabilidade, sanidade e segurança;
- Institutos Federais preparam estudantes que farão a capacitação, orientação e fiscalização das obras de revitalização das casas;
- Moradores selecionados fazem o trabalho de revitalização de suas próprias casas.

A cooperação entre entes públicos é algo complexo pelas peculiaridades da legislação e da atuação de cada órgão. Contudo, alguns exemplos têm sido vistos com sucesso. Dentre o que tem maior destaque pode-se citar o PRONATEC (BRASIL 2011). Esse programa reuniu vários órgãos diferentes, inclusive de esferas de governo diferentes, e capacitou mais de 9 milhões de pessoas. Portanto, o mutirão público não é uma inovação.

Essa ação pode esbarrar em uma questão crucial: o financiamento. Nessa direção propõe-se:

- As bolsas para os estudantes que tomam parte no projeto podem vir das Fundações de Apoio à Pesquisa Estaduais;
- Igualmente as despesas de viagens e materiais de consumo das equipes dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia podem ser financiadas por essa fonte;
- A própria Secretaria de Patrimônio da União pode aportar recursos para essa atividade de manutenção, defesa e segurança dos seus imóveis;

- Há empresas interessadas em aportar seus produtos nessas atividades através da Lei de Incentivo à Cultura (Lei Rouanet, Brasil 1991);
- O Fundo de Amparo ao Trabalhador pode financiar as ações no que se refere à capacitação de trabalhadores para atuação para a construção civil;
- Ao morador o uso do cartão material da Caixa Econômica Federal, como opção possível, porém, não prioritária vez que participa com seu trabalho e com a taxa de ocupação do imóvel.

Como se pode ver, trata-se de uma proposta de ação integrada, que tem impacto imediato na melhoria das condições de vida da população, na conservação do Patrimônio Histórico e na segurança jurídica dos imóveis da União.

## 6 UM SONHO PROVADO

A proposta ora apresentada tem paralelo com o Projeto Moradia (CEFETMT, 2005). Esse trabalho foi um projeto de pesquisa e desenvolvimento financiado pela FINEP (Programa Habitar) nos anos 2003-2005. Nesse projeto, a união de esforços entre a Secretaria de Estado de Infraestrutura de Mato Grosso, as Prefeituras de Municipais de Itiquira e de Barra do Bugres (ambas de Mato Grosso); a Universidade Federal de Mato Grosso, a Universidade do Estado de Mato Grosso, o Instituto Federal de Mato Grosso, três empresas multinacionais e várias as empresas locais, permitiram a construção de quase duzentas casas e a capacitação de centenas de trabalhadores para construção civil. O impacto científico do projeto levou a criação do Seminário Mato-grossense de Habitação de Interesse Social, hoje na sua oitava edição.

A articulação desse projeto de Mato Grosso mostra que o empreendimento é mais que um sonho: é uma demanda social e cultural do país. O ineditismo dessa proposta está apenas em juntar experiências de reabilitação predial com, restauração do Patrimônio Histórico e formação profissional. Não custa lembrar que o IPHAN já desenvolveu projetos de restauração com o apoio da Lei Ruanet. Os governos de São Paulo, Minas Gerais e Maranhão já fizeram a reabilitação de prédios públicos e privados para uso como Habitação de Interesse social. Portanto, só falta coordenar as ações.

## 7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALTRUSIUS, N. **Transformações do modo de morar nas metrópoles contemporâneas - novos discursos, velhos problemas.** Cad. CRH vol.23 no.59 Salvador May/Aug. 2010. Acessado em [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-49792010000200003](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-49792010000200003). 5.09.2019.

BRASIL, **Lei 12513.** Institui o PRONATEC. 2011. Acessado em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Lei/L12513.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12513.htm). 22 de outubro de 2019.

BRASIL. IBGE. **Déficit habitacional no Brasil.** <http://www.cbicdados.com.br/menu/deficit-habitacional/deficit-habitacional-no-brasil>. acessado em 5.09.2019.

BRASIL. **Lei 8313. Lei de Incentivo à Cultura.** Acessado em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8313cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8313cons.htm). 22 de outubro de 2019.

CARDOSO, P.P. **A reabilitação de edifícios para uso residencial multifamiliar no centro histórico de São Luís/MA.** Rio de Janeiro: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2012. 149 pg.

CEFETMT. **Projeto Moradia – Uma opção para Habitação de Interesse Social.** Cuiabá: CEFETMT. CD-ROM. 2005.

ESTADÃO. **Restauração do patrimônio pode ser um bom negócio. Caderno de Economia e Negócios.** São Paulo. 20.02.2002. disponível em <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,restauracao-do-patrimonio-pode-ser-um-bom-negocio,20020320p26497>

FIGUEIREDO, R.B. **Engenharia social – soluções para áreas de risco.** São Paulo: Makron Books. 1995.

GIESBRECHT, R.M. **Um dia o trem passou por aqui.** 2001. Acessado em [estacoesferroviarias.com.br](http://estacoesferroviarias.com.br) no dia 09.09.2109.

HERNANDEZ, E. **Evolución del concepto de patrimonio cultural y la participación ciudadana.** In: Hall Archives Ouverts. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01141657>

IPHAN. **Normatização de Cidades Históricas - Orientação para elaboração de diretrizes e normas de preservação para áreas urbanas tombadas.** Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico. 2010. 63 pg. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/normatizacao\\_areas\\_tombadas\\_cidades\\_historicas\\_2011.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/normatizacao_areas_tombadas_cidades_historicas_2011.pdf)

LABHAB. **Preço de desapropriações de terras: limites às políticas.** São Paulo: LABHAB - FAUUSP. LILP. 2001.

MARGUTI, B.O. **Políticas de habitação.** In (?) capítulo 8. Brasília: IPEA. 2018. Acessado em <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/8628/1/Pol%C3%ADticas%20de%20habita%C3%A7%C3%A3o.pdf> . 05.09.2019.

MONTEIRO, A.R. & VERAS, A.T.R. **A QUESTÃO HABITACIONAL NO BRASIL .** Mercator (Fortaleza) vol.16 Fortaleza 2017 Epub Aug 24, 2017. [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1984-22012017000100214](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-22012017000100214) Acessado em 5.09.219.

NCS TOTAL. **Projetos complexos e valores altos emperram processo de restauro de imóveis tombados em Santa Catarina.** Florianópolis 14.04.2014. disponível em <https://www.nsctotal.com.br/noticias/projetos-complexos-e-valores-altos-emperram-processo-de-restauro-de-imoveis-tombados-em>

NUNES, A.B. **Memória e Ferrovia: diferentes gerações relembando a experiência da Cia Paulista de estradas de ferro em Rio Claro.** Tese de doutorado apresentada a Escola de Artes e Humanidades da USP. São Paulo. 2015.

PEDRO, C.C. & TEIXEIRA, M.C.V. **A produção do espaço nas centralidades urbanas: O caso do edifício Dandara.** XXVII ENANPUR. Natal, 2019.