

Sobre Vivienda de Interés Social y Patrimonio Histórico: un posible sueño

Wilson Conciani

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

Larissa Andrade de Aguiar

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

RESUMEN

Hay millones de personas sin hogar y miles de edificios públicos abandonados que están siendo destruidos por el envejecimiento. Este artículo tiene como objetivo presentar una perspectiva del uso de los bienes inmuebles listados por el Patrimonio Histórico Nacional propiedad de la Unión para su uso como vivienda social. Esta idea surge debido al déficit nacional de viviendas, el estado de abandono de los predios de la Unión y la deficiencia de la infraestructura urbana en los conjuntos populares que aparecen en las periferias de las grandes ciudades. En las grandes ciudades de Brasil, existen iniciativas para utilizar propiedades abandonadas en las regiones centrales para viviendas sociales. Por otro lado, las estaciones de ferrocarril catalogadas por el Patrimonio Histórico y Cultural se encuentran repartidas por todo el país. Muchos de ellos están ocupados irregularmente con fines de vivienda. Estas propiedades se degradan, se caracterizan mal, algunas de ellas se destruyen parcialmente y se convierten en puntos de proliferación de vectores patógenos. Este artículo propone una estrategia para la recuperación / restauración de las estaciones de manera conjunta por la población ocupante, la sociedad civil organizada y el Instituto Nacional del Patrimonio Histórico y Artístico. Esta acción debería ayudar a conservar estas propiedades históricas y reducir la población sin hogar.

PALABRAS CLAVE: Vivienda de Interés Social. Patrimonio histórico. Ocupación de edificios históricos.

1 INTRODUCCIÓN

El déficit habitacional en Brasil existe desde principios del siglo XX. Marguti (2018) muestra una historia de necesidades y programas de vivienda en Brasil hasta principios del siglo XXI. Para atender la demanda de vivienda en Brasil, en 2015, el IBGE indicó que se necesitaban más de 6 millones de viviendas. De este total, alrededor del 13% son demandas del área rural. La demanda de las regiones metropolitanas fue de casi dos millones. Es decir, las ciudades pequeñas y medianas y el interior demandan muchas más vivienda.

Para Baltrusius (2010), la escasez de vivienda en Brasil llevó a la precariedad de la forma de vivienda que generan los barrios marginales. De esta precariedad surge un mercado inmobiliario que explota viviendas y espacios irregulares para comercializar carencias sociales y estatales. De esta forma, no solo se agravan las demandas de vivienda, sino también las tensiones sociales y políticas ante el hecho de que toda la población precaria añora infraestructura y servicios públicos (agua, luz, saneamiento, escuelas, ...)

Por otro lado, la mayoría de los programas de Vivienda Popular se concentran en las grandes ciudades. Tal acción genera presiones para el abandono de pequeños municipios, inflando aún más las grandes ciudades. También según Marguti (2018) los programas de Vivienda de Interés Social gestionados por los gobiernos construyen núcleos y urbanizaciones alejados de los centros donde se concentran el trabajo, la escuela, los hospitales y todo tipo de equipamientos comunitarios. Además del aislamiento de estas poblaciones, este hecho forma guetos donde las potencias paralelas hacen sus tramas.

El costo del suelo urbano y la construcción civil se encuentran entre los factores que limitan el acceso a la vivienda para los estratos de la población con mejores condiciones financieras (Monteiro & Veras, 2017). Esto se debe en parte a las desigualdades sociales a las que está sujeto el país. Estos mismos factores han sido el argumento de diferentes gobiernos para limitar el acceso a los programas de vivienda. Al respecto, el informe de investigación

elaborado por LAHAB (2001) mostró el gran impacto del costo del suelo en las políticas de vivienda.

En las grandes ciudades, las regiones centrales se vacían al mismo tiempo que crecen las edificaciones en las periferias. Pedro & Teixeira (2019) analizan el empleo de edificios abandonados en grandes ciudades para su uso en programas de Vivienda de Interés Social. En este caso, se trata de rehabilitar edificios abandonados que son puntos de dispersión de vectores ambientales y patológicos. Además de las cuestiones estéticas y financieras, la rehabilitación de los centros urbanos es un desafío. Este desafío se ha superado transformando estos edificios en edificios residenciales para viviendas populares. Esta idea ha sido la plataforma impulsada por varios organismos públicos y candidatos a gobiernos.

En Brasil, existen varios programas para revitalizar edificios viejos y abandonados para su uso en viviendas sociales. Cardoso (2012) del Instituto Nacional del Patrimonio Histórico y Artístico (IPHAN) estudió uno de estos programas. En su estudio Cardoso aborda la satisfacción de los vecinos, sus dificultades diarias y su desconocimiento sobre el valor cultural del Patrimonio Histórico. Este trabajo proporciona una indicación importante del camino a seguir para que estas personas se apropien de la vivienda y la cultura nacional. Es decir, tan importante como la casa es el conocimiento y el aprecio por el lugar donde viven. De ahí la necesidad de acciones educativas con la población beneficiaria de estas propiedades rehabilitadas.

2 LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL

El listado de sitios y propiedades en Brasil se llevó a cabo, inicialmente, con base en tres conceptos: Monumentalidad, Excepcionalidad, Homogeneidad. La aplicación de estos conceptos mostró que no siempre eran adecuados y suficientes. La introducción del concepto Tradición tiene lugar en ese momento. En este contexto, se enumeraron varias estaciones de ferrocarril.

Actualmente hay más de 5.000 estaciones de ferrocarril abandonadas en Brasil (Giesbrecht, 2001). Estés paraderos se encuentran repartidas por todo el territorio brasileño. En el norte, la línea de ferrocarril más famosa es sin duda Madeira - Mamoré. Este ferrocarril nació en Mato Grosso (Medio Oeste) y tiene una historia de construcción y operación que es muy importante en la historia del país. Miles de personas murieron durante la construcción de este ferrocarril. El Ferrocarril del Noroeste de São Paulo es otro que conectaba São Paulo con Mato Grosso do Sul y su ruta llegaba a la frontera de Bolivia en la ciudad de Corumbá. Otros, como el ferrocarril Cruzeiro (SP) - Jureia (MG) conectaban los distintos centros del país. En Rio Grande do Sul, Paraná, Minas, Pernambuco existe el uso de tramos de estas líneas ferroviarias para el turismo histórico. En Pernambuco el tren del forró lleva al viajero a conocer el recorrido, a través de la música regional y las líneas ferroviarias construidas en la primera mitad del siglo pasado. Con la misma intención, en Curitiba se utiliza la antigua vía férrea para un pintoresco recorrido por la Serra do Mar.

Para cada línea de ferrocarril existe una infraestructura de apoyo: estaciones, casas de trabajadores, talleres, entre otros. De los ferrocarriles que no están en uso, la mayoría tenían sus instalaciones inscritas en el Patrimonio Histórico. Sin embargo, la mayoría de estas líneas y

estaciones están abandonadas y sufren por el clima y ocupaciones irregulares. IPHAN es el organismo público responsable del Patrimonio Histórico Nacional. No obstante, este organismo no cuenta con los recursos humanos y económicos para asegurar el mantenimiento y conservación de este activo.

Estos ferrocarriles y sus instalaciones tienen más que tiempo de construcción. Tienen una historia de una época. Los bienes inmateriales son posiblemente el mayor legado de estos ferrocarriles. En estas obras se puede ver la historia de la integración de las regiones, la historia de una época, la historia de los materiales, los estilos y las técnicas de construcción. Es decir, la estructura de los ferrocarriles trae la memoria de un pueblo en su tiempo y territorio (NUNES, 2015).

El patrimonio histórico y cultural es más que un inmueble. Este es un patrimonio intangible que se preserva para las generaciones futuras. Además, como bien se dice el concepto de patrimonio cultural ha evolucionado para que los costumbres y tradiciones sean transmitidos oralmente, como fruto de un esfuerzo de adaptación y configuración social en constante evolución (HERNANDEZ, 2015). Así la construcción no es solo un marco de la tradición de los constructores y de la población de una región. Lo que realmente tiene interés es la memoria de las técnicas y de la cultura de una ocupación.

3 OCUPACIONES

Este trabajo muestra algunas propiedades de los ferrocarriles que sirvieron al Estado de Mato Grosso do Sul en el último siglo. La visita a algunas de estas propiedades demostró que hay una parte de ellas que está legalmente ocupada. Sin embargo, una gran parte está abandonada e invadida por personas sin hogar, trabajadores de bajos ingresos, desempleados, familias sin otra vivienda posible, entre otras poblaciones excluidas.

En cuanto a la preservación de las características originales de las propiedades, no es posible establecer una diferencia clara entre ocupaciones regulares e invasiones. Sin embargo, en materia de conservación, en general, los ocupantes autorizados por la Secretaría de Patrimonio Federal mantienen las propiedades en condiciones razonables de seguridad sanitaria y física. Pero cambian su apariencia y volumetría. Por otro lado, los ocupantes irregulares, en general, no tienen los recursos para mantener los edificios. La Figura 1 establece una comparación entre dos casos de conservación de residentes regularizados e ilegales.

Figura 1: Vistas de propiedades desde las estaciones de tren de Mato Grosso do Sul. La propiedad de la izquierda con ocupación regular. La de la derecha inmóvil con ocupación irregular



a) casa del Conjunto Ferroviário de Sidrolândia, MS con conservación razonable.

b) Casa da Conjunto Ferroviário de Itauns, en el municipio de Dourados, MS, en un estado abandonado, aunque ocupado.

Fuente: COLECCIÓN PERSONAL, 2019.

Otro aspecto importante en estas ocupaciones es el mantenimiento de las características originales de las propiedades. En este caso, la preservación de los colores, volumen, materiales y apariencia de estos edificios. La preservación de estas características es fundamental desde el punto de vista histórico. Cuando se pierden las características históricas del edificio, también se pierde su vínculo con la cultura local y regional. Por tanto, el edificio ya no interesa a la sociedad. De esta manera, la gente pierde no solo un bien material. Pierde su memoria, sus valores y referencias. La Figura 2 muestra aspectos de los edificios que ya están fuera de lugar o utilizados, por lo que algunas de sus marcas ya se han perdido.

Las técnicas de construcción de estas estaciones de ferrocarril se están perdiendo. Cuando se mencionan cambios, se consideran los colores y materiales. También hay un conjunto de técnicas constructivas, que ya no son habituales, que también se pierden. La técnica de construcción con ladrillos macizos está cada vez más restringida. Estas estaciones no solo utilizan ladrillos macizos, sino que también los exponen, mostrando los distintos amarres posibles y la integración con piezas de madera. Ambas situaciones: el amarre de ladrillo y la composición de la madera se están perdiendo por la falta de uso de estos materiales. El uso de cal hidratada como aglutinante es otra técnica disponible en estas construcciones que se ha visto alterada por la abundante disponibilidad de cemento y la falta de profesionales que sepan utilizar las cales.

El mal uso (o abandono) de estos edificios también ha provocado la pérdida total de propiedad. Algunos son destruidos por el fuego. Otros son tomados por malas hierbas. Algunas estaciones no están ocupadas de forma irregular porque el riesgo de ruina es inminente. La Figura 3 muestra dos de estos casos en el estado de Mato Grosso do Sul.

Figura 2: Imágenes de situaciones en las que el inmueble está perdiendo sus características como patrimonio histórico.



a) cambios de volumetría con la creación de áreas adjuntas, sustitución de tejas cerámicas por tejas de fibrocemento y sustitución de marcos de madera por metálicos. Casa del complejo ferroviario de Sidrolândia, MS

b) Introducción de pisos, losas y fregaderos muy alejados del patrón visual utilizado en las construcciones originales. Casa del complejo ferroviario de Itauns, Dourados, MS

c) ampliaciones improvisadas con materiales y técnicas inadecuadas a la propiedad y condiciones de la vivienda. Estación de tren de Itamarati, Ponta Porã, MS

Fuente: COLECCIÓN PERSONAL, 2019.

Figura 3: Casos de estaciones de ferrocarril abandonadas y destruidas por vegetación e intemperies.



a) Estación Turma en el municipio de Maracajú, MS, tomada por vegetación invasora

b) Estación de Itauns en Dourados, MS, destruida por el mal tiempo

Fuente: COLECCIÓN PERSONAL, 2019.

4 RESTAURACIÓN Y CONSERVACIÓN

IPHAN (2010) publicó una guía para la conservación de propiedades y áreas urbanas listadas en el Patrimonio Histórico. En este documento se destaca un aspecto fundamental: lo que se debe preservar. Para este organismo, las acciones de preservación y conservación deben salvaguardar las características que llevaron al listado. Esto significa que se deben preservar los aspectos que son relevantes para ese activo.

Entre las dificultades en la restauración y conservación de los bienes patrimoniales se encuentran el financiamiento y la disponibilidad de trabajadores calificados. Las noticias en los

vehículos de información pública cubren estos dos aspectos (Estadão, 2002 y NCS Total, 2014). Para estos noticieros, las grandes empresas de construcción civil no invierten en la capacitación de trabajadores e infraestructura para este sector debido a la indisponibilidad de recursos financieros para mantener el flujo de obras. Los servicios son esporádicos por falta de recursos. Por otro lado, los periódicos analizan que estos son más caros no solo por su especificidad, sino también para la mano de obra y empresas especializadas. Esto forma un círculo vicioso.

Las renovaciones y restauraciones que se realizan en propiedades privadas son generalmente menores y son realizadas por profesionales con poca o ninguna experiencia en patrimonio histórico. Por tanto, existe una demanda de profesionales cualificados que puedan trabajar en la restauración y conservación de inmuebles históricos.

5 ENCUENTRO DE LAS DEMANDAS CON DISPONIBILIDAD

La ubicación de las estaciones de ferrocarril en pequeñas localidades y zonas rurales las coloca en un lugar privilegiado para atender a las demandas de Vivienda de Interés Social. Si el interior no concentra la mayor demanda, aglutina a una expresiva población sin hogar.

Partiendo de la idea de ocupar edificios abandonados para Vivienda de Interés Social (Pedro e Teixeira, 2019) con la demanda de vivienda, es posible diseñar un nuevo destino para estos inmuebles. A continuación se presenta una propuesta para la ocupación regular de estas propiedades con los siguientes beneficios:

- Seguridad de la legalidad para los residentes a quienes se les garantiza una vivienda asequible;
- Seguridad jurídica para la Unión que tiene un contrato de ocupación regularizado;
- La formación de personas para trabajos de mantenimiento y reparación del Patrimonio Histórico, así como obras en general;
- Mantenimiento regularizado y especializado de propiedades históricas, otorgando a la sociedad el derecho a la memoria arquitectónica e histórica de la ocupación de la frontera occidental de Brasil;
- Reducción del gasto público en el mantenimiento de propiedades históricas;
- Reducción del déficit habitacional en el país;
- Posibilidad de nuevas rutas turísticas con el fin de incrementar la actividad económica regional;
- participación de la sociedad en la conservación del patrimonio histórico y cultural del país.

Para que tal ocupación sea posible y viable, se propone un conjunto sencillo de actividades a partir de un guión que emplea los mismos conceptos explicados por Figueiredo (1995). Por tanto, existen los siguientes macroprocedimientos:

- La asistencia social identifica y registra a los ocupantes, analizando las prioridades;
- La asistencia Legal Federal evalúa la situación contractual proponiendo un modelo de ocupación para regularización;

- El IPHAN propone un manual para la revitalización y conservación de estas propiedades;
- Los Institutos Federales de Educación, Ciencia y Tecnología hacen un levantamiento de requisitos en las viviendas que vuelvan a tener condiciones de usabilidad, salud y seguridad;
- Los Institutos Federales preparan a los estudiantes que realizarán la capacitación, orientación e inspección de las obras de renovación de las viviendas;
- Los residentes seleccionados hacen el trabajo de revitalizar sus propios hogares.

La cooperación entre entidades públicas es compleja por las peculiaridades de la legislación y el desempeño de cada agencia. Sin embargo, algunos ejemplos se han visto con éxito. Entre los más destacados se encuentra PRONATEC (BRASIL 2011). Este programa reunió a varios organismos diferentes, incluso de diferentes esferas de gobierno, y capacitó a más de 9 millones de personas. Por tanto, el grupo de trabajo público no es una innovación.

Esta acción puede toparse con un tema crucial: la financiación. En esta dirección se propone:

- Las becas para estudiantes que participen en el proyecto pueden provenir de las Fundaciones Estatales de Apoyo a la Investigación;
- Igualmente, los gastos de viaje, materiales y herramientas de construcción para los equipos de los Institutos Federales de Educación, Ciencia y Tecnología pueden ser financiados con esta fuente;
- La propia Secretaría de Patrimonio Federal puede aportar recursos para esta actividad de mantenimiento, defensa y seguridad de sus propiedades;
- Hay empresas interesadas en contribuir con sus productos a estas actividades a través de la Ley de Incentivo a la Cultura (Ley Rouanet, Brasil 1991);
- El Fondo de Apoyo a los Trabajadores puede financiar acciones de formación de trabajadores para actuar en la construcción civil;
- Que los residentes utilicen la tarjeta material del banco estatal, Caixa Econômica Federal, como una posible opción, pero no una prioridad ya que participan con su trabajo y la tasa de ocupación del inmueble.

Como se puede ver, se trata de una propuesta de acción integrada, que tiene un impacto inmediato en la mejora de las condiciones de vida de la población, en la conservación del Patrimonio Histórico y en la seguridad jurídica de los bienes de la Unión.

6 UN SUEÑO PROBADO

La propuesta que ahora se presenta tiene un paralelo con el Proyecto de Vivienda (CEFETMT, 2005). Este trabajo fue un proyecto de investigación y desarrollo financiado por FINEP (Programa Habitare) en los años 2003-2005. En este proyecto, la unión de esfuerzos entre la Secretaría de Estado de Infraestructura de Mato Grosso, los Municipios de Itiquira y Barra do Bugres (ambos de Mato Grosso); la Universidade Federal de Mato Grosso, la Universidade

Estadual de Mato Grosso, el Instituto Federal de Mato Grosso, tres empresas multinacionales y varias empresas locales, permitieron la construcción de casi doscientas viviendas y la capacitación de cientos de trabajadores para la construcción civil. El impacto científico del proyecto propició la creación del Seminario Mato Grosso sobre Vivienda de Interés Social, hoy en su octava edición.

La articulación de este proyecto de Mato Grosso muestra que la empresa es más que un sueño: es una demanda social y cultural en el país. La originalidad de esta propuesta radica únicamente en combinar experiencias de rehabilitación de edificios con restauración de Patrimonio Histórico y formación profesional. Cabe recordar que IPHAN ya ha desarrollado proyectos de restauración con el apoyo de la Ley Rouanet. Los gobiernos de São Paulo, Minas Gerais y Maranhão ya rehabilitaron edificios públicos y privados para su uso como vivienda de interés social. Por tanto, solo queda coordinar las acciones.

Con esto hecho se espera lograr una mejora en conservación y difusión de la memoria de ocupación del occidente de Brasil en la primera mitad del siglo XX. Para tanto, la participación del pueblo que usa estos inmuebles como viviendas permitieron una inmersión en la cultura y tradición de estas construcciones y población así como la preparación de trabajadores para la restauración de predios históricos.

7 REFERENCIAS 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. 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. 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. 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 no dia 09.09.2109.

HERNANDEZ, E. **Evolución del concepto de patrimonio cultural y la participación ciudadana.** In: Hall Archives Ouvertes. <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

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 Acessado em 5.09.2019.

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.