

UMA VILA INGLESA E UMA VILA BELGA. OS CASOS DE PARANAPIACABA, EM SÃO PAULO, E DA VILA BELGA, NO RIO GRANDE DO SUL

Anna Eliza Finger

Universidade de Brasília – UnB
annafinger@yahoo.com

Participação em comissão ou órgão de preservação do patrimônio: IPHAN/ Departamento de Patrimônio Material – DEPAM/ Coordenação Geral de Cidades/ Coordenação de Identificação e Proteção (Coordenadora); Membro da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, representando a Coordenação Geral de Cidades Históricas – CGCH/DEPAM/IPHAN.

Resumo:

Após a industrialização e o fim da escravidão, a relação com o espaço habitacional foi profundamente alterada. A popularização de conceitos como “funcionalidade” e “moralidade”, aliada a preocupações sanitárias e introdução de novas tecnologias, geraram novos modelos que substituíram as antigas formas de construir a arquitetura residencial, e que as vilas construídas para abrigar trabalhadores de empreendimentos industriais adotaram e ajudaram a popularizar, ao mesmo em que eram utilizadas como instrumentos de controle e doutrinadores sociais. Abordaremos aqui as vilas ligadas a empreendimentos ferroviários, a partir dos casos de Paranapiacaba, em Santo André – SP, e da Vila Belga, em Santa Maria – RS, contemporâneas, mas construídas em contextos diferenciados, obtendo resultados também distintos. Serão identificados aspectos que influenciaram em sua conformação urbanística e arquitetônica, relacionando-as ao contexto onde estavam inseridas à época de sua construção, visando compreender essas diferenças e identificando como os preceitos industriais se refletiram em seus projetos.

Palavras-chave: vila ferroviária, Paranapiacaba, Vila Belga.

1. Introdução

As primeiras vilas operárias e ferroviárias foram construídas no contexto de transformações tecnológicas, econômicas e sociais pelas quais o mundo passou após o período da Revolução Industrial, e que se refletiram na forma “moderna” de ver o mundo através da introdução de conceitos até o momento inexistentes, como as noções de evolução, superação e progresso. A partir dos primeiros exemplos, tornaram-se parte fundamental na disseminação de hábitos e conceitos típicos da sociedade industrial, como funcionalidade, privacidade e moralidade que, aliados a preocupações com questões sanitárias, novos hábitos de higiene e à introdução de novas tecnologias, levaram a uma revisão dos antigos padrões urbanísticos e arquitetônicos, gerando modelos que substituíram as antigas formas de habitar.

No panorama europeu, visando oferecer melhores condições de habitação aos seus funcionários, os empreendimentos industriais começaram a investir na construção de

vilas para, por um lado, manter os operários próximos aos locais de trabalho e, por outro, controlá-los de perto, exercendo um duplo papel de benfeitoria e dominação.

Já no Brasil a introdução dos conceitos e hábitos “modernos” se deram, na maior parte dos casos, através da importação dos modelos europeus, mas implantados em meio a uma sociedade rural e escravocrata, contribuindo para ressaltar ainda mais as contradições dos modelos econômicos até então adotados. Aqui a construção de vilas operárias e ferroviárias cumpriu um papel diferente do caso europeu, não servindo apenas para oferecer melhores condições de vida aos operários, mas sobretudo para afastá-lo dos antigos hábitos rurais e “treiná-los”¹ para a vida urbana e o trabalho regrado nas indústrias. Além disso, as gerações ali educadas (nas escolas implantadas pelas empresas para controlar a formação dos jovens, e onde eram ressaltadas noções de disciplina, obediência e submissão) já cresciam aptas para o trabalho nas fábricas, sendo inclusive direcionadas para isso.

Bonduki² destacou ainda o fato de os empreendimentos se estabelecerem em locais isolados ou cidades de pequeno porte, sem serviços e equipamentos urbanos de qualidade e onde os trabalhadores estavam sujeitos à constante instabilidade do mercado habitacional, que não dispunha de um acervo imobiliário para atender às demandas das empresas. E como as opções de deslocamento também eram precárias, os operários estavam sujeitos a freqüentes atrasos. Assim, as vilas eram uma forma de garantir a permanência da mão de obra qualificada ligada ao empreendimento e próxima aos seus postos de trabalho.

No Brasil, foram inúmeros os casos de vilas operárias e ferroviárias construídas entre a primeira metade do século XIX e a segunda metade do XX. No caso das ferroviárias, as primeiras datam do momento de construção das linhas e, em alguns casos, foram mantidas mesmo após terem sido encampadas pelo Governo Federal. Estas merecem destaque ainda pela abrangência territorial e capacidade de penetração das ferrovias, que ajudaram a levar a territórios longínquos as novas tecnologias e hábitos característicos dos “tempos modernos”, e com ele as novas formas de habitar.

¹ Segundo Correia, as dificuldades de adaptação à vida urbana se faziam sentir em todos os aspectos: “(...) assimilar novos hábitos domésticos, de lazer, aceitar uma distribuição de atividades diárias regida pelo tempo linear do relógio, submeter-se à disciplina da fábrica e da escola, do padre, do vigia e do médico (...)” CORREIA, Telma de Barros, *apud* MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura Ferroviária e Industrial: o caso das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora (1875-1930)**. Dissertação de Mestrado. USP – Escola de Engenharia de São Carlos: São Carlos, 2007. p. 202.

² BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria**. São Paulo: Estação Liberdade: FAPESP, 1998. p. 47

Buscaremos demonstrar como o projeto urbanístico e arquitetônico das vilas ferroviárias foi influenciado e condicionado pelo meio onde foram construídas (urbano ou ainda não desbravado), origem das companhias que as edificaram (em sua maior parte estrangeiras), e objetivo que a construção da linha se propunha a cumprir (econômico ou estratégico), através da análise de dois casos contemporâneos, mas que se diferenciam em todos os aspectos: a Vila de Paranapiacaba, em Santo André, São Paulo, e a Vila Belga, em Santa Maria, Rio Grande do Sul.

2. Os diferentes modelos de vilas ferroviárias no Brasil

A construção vilas ligadas às ferrovias se deu em função de uma série de fatores que fizeram com que as empresas julgassem mais vantajosa essa opção à de manter apenas vínculos salariais com seus funcionários.

Um dos primeiros fatores a considerar é o de que, no início da implantação das linhas em meados do século XIX, a tecnologia empregada (energia a vapor) demandava que aproximadamente a cada 20 km fosse implantada uma estação, não apenas para o embarque e desembarque, mas principalmente para o abastecimento das composições e supervisão e manutenção daquele trecho da linha. Cada ponto contava com uma equipe de funcionários que devia permanecer próxima a ela, mas como muitas vezes não existiam núcleos urbanos nos arredores, foi necessário construir unidades habitacionais junto às estações. As “casas de agente” variavam em número de acordo com a importância do local, e uma alternativa a elas era a inserção de unidades habitacionais no projeto do próprio edifício da estação. Observamos, porém, que quando inseridas no meio urbano, ao menos num primeiro momento, as empresas ferroviárias não costumavam fornecer esse tipo de benefício aos seus funcionários.

Quanto aos períodos, identificamos dois momentos de construção de habitações e que resultaram em situações também diferenciadas: durante as obras de implantação das linhas e depois destas prontas, para sua operação.

No primeiro caso, sobretudo em regiões pouco povoadas e que não contavam com núcleos urbanos próximos, foi necessária a construção de habitações para que os operários pudessem permanecer junto aos canteiros de obra. Este foi o caso, por exemplo, da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em Rondônia, *São Paulo Railway*, na Serra do Mar paulista, e da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Se assemelhando a um acampamento rústico, estas habitações tinham caráter provisório, não contavam

com nenhum tipo de planejamento, e utilizavam materiais disponíveis na região, como madeira e palha, pois a intenção é que fossem abandonadas ou destruídas tão logo o trecho fosse finalizado, e até onde se pode averiguar, nenhuma foi efetivamente conservada. Entretanto, em Paranapiacaba, este assentamento deixou marcas ainda hoje perceptíveis, apesar de as edificações originais terem sido substituídas.

As vilas ferroviárias ainda preservadas foram construídas num segundo momento, quando as linhas já estavam em operação e havia o problema permanente de falta de alojamento qualificado para os funcionários em número suficiente e próximo aos locais de trabalho. E como as operações demandavam precisão e pontualidade, as empresas perceberam ser necessário – e mesmo vantajoso – investir na construção de residências próximas às linhas e pátios, anulando a necessidade de deslocamentos diários e garantindo a disponibilidade permanente dos funcionários.

As companhias passaram a adquirir glebas próximas às linhas e loteá-las, estabelecendo o arruamento e construindo os edifícios conforme o número de postos de trabalho e o perfil dos empregados. Não ofereciam alojamento para todos os seus funcionários, apenas para os necessários à manutenção e operação de determinado trecho, existindo um perfil bem definido de ocupantes: funcionários qualificados na operação do maquinário e manutenção da linha, e nos grandes complexos também os engenheiros-chefes, mestres e demais encarregados pelo funcionamento do sistema.

As maiores vilas foram instaladas junto aos entroncamentos, pontos finais das linhas ou grandes complexos ferroviários, que concentravam os produtos destinados à exportação, gerando uma demanda por armazéns e pessoal para a realização das tarefas de carga, descarga, estocagem e controle das operações comerciais. Estes locais também passaram a concentrar os equipamentos de manutenção como oficinas, pátios e rotundas, aumentando ainda mais o número de funcionários. Um exemplo deste tipo é o caso de Santa Maria, no Rio Grande do Sul, um importante entroncamento onde foi instalado um número significativo de equipamentos como oficinas, armazéns e escritórios, e que levou à decisão pela construção da Vila Belga.

Quanto às residências, destacam-se três modelos principais de implantação: habitações inseridas dentro dos edifícios das estações, casas implantadas ao longo da linha (de forma individual ou em blocos), e vilas ferroviárias.

O segundo caso era geralmente utilizado para um número reduzido de edifícios e constantemente não chegavam a configurar uma “vila”, mas um agrupamento de casas, voltadas para a linha férrea, para uma rua paralela (ou perpendicular) a ela, ou

implantadas ao redor do pátio da estação, sendo comum que os próprios lotes servissem de isolamento entre o pátio e o restante da cidade.

Já no caso das vilas, em geral existia uma proposta urbanística explícita, com arruamento frequentemente hierarquizado, o que influenciava a distribuição das unidades conforme o *status* do ocupante: nas ruas principais os edifícios destinados aos funcionários mais graduados, e nas secundárias aos menos graduados. A tipologia dos edifícios também ressaltava a hierarquia industrial, sendo aos menos graduados destinadas habitações menores, geminadas ou na forma “fita”, enquanto as destinadas aos funcionários de cargos mais elevados eram isoladas, em terrenos mais amplos e geralmente estrategicamente posicionados em locais onde permitissem um controle sobre determinado trecho da vila.

Em geral todos os edifícios seguiam o mesmo padrão de alinhamento, o que proporcionava um aspecto de ordenamento e reforçava o caráter disciplinador dos assentamentos. Percebemos assim que também aos planos urbanísticos eram aplicados inúmeros os preceitos do sistema de controle da produção industrial.³

Em relação aos edifícios habitacionais predominam cinco tipologias: isoladas, geminadas, em blocos ou “em fita”, e os chamados “alojamentos de solteiros”, que embora nem sempre presentes, constituem um tipo de edifício habitacional com características próprias, sendo que cada tipo contava com vantagens e desvantagens: as habitações isoladas ofereciam uma maior privacidade, enquanto as habitações em bloco ou fita uma maior economia. Assim, a escolha do modelo costumava estar relacionada ao tipo de ocupante previsto, sendo que quanto mais elevado o *status* do morador, mais isolada era a edificação.

As habitações isoladas, amplas e atendendo a um programa de necessidades mais complexo, eram destinadas aos funcionários mais graduados. Contavam com um maior número de dependências, e costumavam estar situadas em amplos lotes, com varandas, jardins e quintais. Estilisticamente também eram mais refinadas,

³ “(...) o olhar vigilante dos chefes encontra correspondência no de vigias e vizinhos; as fileiras ordenadas de máquinas, na distribuição regular das casas; a hierarquia das categorias profissionais, na diferenciação das moradias. A busca de controle da empresa sobre as atividades externas ao trabalho dos operários refletia, de um lado, a lógica de controle e tempo de coordenação geral das atividades, inerente à produção industrial; de outro, indicava uma busca de moldar e uniformizar o comportamento do trabalhador, encontrando paralelo ao caráter repetitivo da produção industrial, que lhe permitisse reproduzir indefinidamente o mesmo modelo com uniformidade e precisão.” CORREIA, Telma de Barros. **Pedra: plano e cotidiano do operário no sertão**. Campinas: Papyrus, 1998. p.100.

percebendo-se uma intenção ornamental desligada da funcionalidade e, em geral, reproduzindo as tendências em voga nos países de origem das companhias.

As habitações geminadas eram implantadas em pares e normalmente destinadas a funcionários intermediários. Apresentavam maior simplicidade, tanto em relação ao programa quanto ao acabamento estético, seus espaços internos eram reduzidos e eram implantadas em terrenos menores, porém estrategicamente localizados dentro das vilas de forma auxiliar no controle sobre os demais funcionários.

As habitações em blocos ou fita destinavam-se aos funcionários menos graduados. A opção entre um ou outro modelo dependia do tipo de organização urbana desejada: o modelo em bloco, em geral, ocupava toda uma quadra, enquanto o modelo em fita costumava ser utilizado para assentamentos ao longo das linhas, não configurando quadras.

Os edifícios contínuos permitiam economizar material em função das paredes em comum, e espaço, uma vez que os lotes eram divididos em faixas estreitas. Possuíam um número restrito de cômodos, em geral limitados a uma sala, cozinha e alguns quartos, todos posicionados de forma a receber iluminação natural, com aberturas em ambas as fachadas, o que permitia uma eficiente ventilação cruzada. Nesses casos a ornamentação, quando existia, era simplificada, restringindo-se às molduras de portas e janelas, platibandas, ou à aplicação de alguma inscrição, em geral na empena dos telhados, que por sua vez variavam quanto à posição da cumeeira (paralela ou perpendicular ao alinhamento do lote) e ao caimento das águas.

Os alojamentos de solteiros não eram tão frequentes em vilas ferroviárias, sendo mais comum em vilas fabris (apesar de ser encontrado na vila de Paranapiacaba), onde o oferecimento deste tipo de alojamento era extremamente convidativo para atrair mão de obra, pois permitia a trabalhadores solteiros, muitos de origem humilde e sem maiores expectativas, se inserirem no mercado de trabalho sem a necessidade de sustentar uma casa.⁴ Se configuravam como um galpão com beliches distribuídos em um único espaço, ou como uma série de pequenos quartos dispostos lateralmente em forma de fita. Contavam com banheiro e cozinha coletiva, nenhum espaço “social”, e não apresentavam praticamente nenhum tipo de ornamentação.

⁴ Estes operários eram valorizados pelas empresas pois, por não possuírem família, submetiam-se a salários mais baixos (também não pagavam pelo alojamento), e podiam dedicar mais tempo à Companhia.

Quanto aos edifícios não-residenciais podem ser agrupados em dois tipos: os sociais e os funcionais.

No primeiro grupo estão os clubes, cinemas, teatros, igrejas, escolas e até mesmo os sindicatos. Esses variavam em tamanho, linguagem e forma de implantação, mas tradicionalmente eram dispostos em pontos nobres do assentamento, próximos a praças e delimitando um espaço de convívio e reunião dos habitantes fora dos horários de trabalho. Este aspecto facilitava a observação dos hábitos cotidianos e permitia um maior controle sobre a vida social dos funcionários. Também contavam com uma maior profusão ornamental, o que lhes conferia imponência e distinguia dos demais edifícios do local.

Já os edifícios funcionais como armazéns, mercados, padaria, marcenaria, etc., situavam-se em locais de maior conveniência, muitas vezes próximos à linha férrea, facilitando seu abastecimento. Em geral não contavam com elementos ornamentais além dos funcionais, como mãos-francesas, pilastras e acabamento em platibandas, que podiam receber algum tipo de tratamento estético. Os hospitais eram normalmente situados em pontos afastados do núcleo habitacional, porém de fácil acesso, e costumavam ser bem equipados para atender a todos os habitantes da vila e, muitas vezes, também o restante da população da cidade.

3. Uma vila inglesa e uma vila belga

A partir dos aspectos descritos, apresentaremos um estudo comparativo entre duas vilas ferroviárias contemporâneas, a Vila de Paranapiacaba, em Santo André – SP, e a Vila Belga, em Santa Maria – RS.

Paranapiacaba foi construída pela companhia inglesa *São Paulo Railway – SPR*, uma linha com objetivos eminentemente econômicos que ligava a região cafeeira de Jundiaí ao Porto de Santos para o escoamento da produção. No trecho da Serra foi implantado um sistema funicular, construído em um ponto onde não existia um núcleo populacional anterior, sendo a vila construída para abrigar a totalidade dos funcionários necessários à operação do sistema.

Já a Vila Belga foi construída pela empresa belga *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, que adquiriu a concessão e finalizou a construção da Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana, linha-tronco de um projeto de articulação do território

e das fronteiras do Estado do Rio Grande do Sul através de estradas de ferro,⁵ tendo, portanto, caráter fundamentalmente estratégico. Para o município de Santa Maria, um dos entroncamentos mais importantes, foram transferidos os escritórios da *Auxiliaire*, assim como oficinas e inúmeros galpões que empregavam um grande número de funcionários, parte dos quais instalados na vila.

Assim, partimos de dois contextos e referências distintos, e que resultaram em dois projetos habitacionais também diferenciados.

3.1. Vila de Paranapiacaba – Santo André – SP

A *São Paulo Railway*, primeira ferrovia do estado de São Paulo, foi construída entre 1860 e 1867 entre Jundiá e o Porto de Santos. Para vencer o trecho da Serra do Mar optou-se pela instalação de um sistema funicular com quatro Planos Inclinados que venciam um desnível de 796m em 8km, e que se tornou o ponto principal da estrada.

A equipe contratada para a execução das obras foi instalada inicialmente em acampamentos na Raiz da Serra e no Alto da Serra, junto ao primeiro e último patamares do sistema, e devido à necessidade de manter no local uma equipe de técnicos para sua operação, ao fim das obras o assentamento do Alto da Serra foi mantido, dando origem à Vila de Paranapiacaba. Nesse momento as edificações tinham caráter rudimentar, construídas em madeira e taipa, sem arruamento definido, situando-se próximas às oficinas e em um ponto ligeiramente elevado em relação à via férrea, permitindo assim acompanhar permanentemente o trabalho no pátio.

No lado oposto à vila se instalaram comerciantes para fornecer artigos de primeira necessidade aos funcionários da SPR, e acabaram constituindo um núcleo paralelo hoje conhecido por “Parte Alta” e cuja ocupação diferiu sensivelmente da vila inglesa.⁶

⁵ Em 1872, logo após o fim da Guerra do Paraguai, o engenheiro José Ewbank da Câmara apresentou ao Governo Imperial o “Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul”, propondo a criação de linhas-tronco em sentido norte-sul e leste-oeste que se cruzariam em pontos estratégicos, com a finalidade principal de articular o território e proteger as fronteiras com os países platinos.

⁶ Segundo Cruz, a Parte Alta era tida como “cidade livre”, pois não estava sob o controle da Companhia ferroviária. A autora afirma ser comum a formação deste tipo de aglomeração próxima a núcleos fabris, funcionando como um reverso, e ao mesmo tempo um complemento do núcleo operário. CRUZ, Thaís Fátima dos Santos. **Paranapiacaba: a arquitetura e o urbanismo de uma vila ferroviária**. Dissertação de Mestrado. USP – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos, 2007. p. 84-87

A construção de outras linhas no Estado que se ligavam aos trilhos da SPR em São Paulo gerou um aumento no volume de carga no trecho da serra, demandando, entre os anos de 1892 e 1901, a duplicação da linha em pontos estratégicos, e no trecho da serra foi implantado um novo sistema funicular, demandando também a expansão da vila para abrigar mais funcionários, que agora operariam os dois sistemas.

Para a Vila Nova (ou Vila Martin Smith)⁷ foi elaborado um detalhado projeto de urbanização que incluía a padronização e hierarquização de ruas e edificações, sistema de água potável, coleta de esgoto e iluminação pública, e contando ainda com hospital, mercado, clube recreativo, cinema, e campo de *football*.

Em 1946 a SPR foi encampada pelo Governo Federal e teve seu nome alterado para Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí, sendo em 1957 incorporada à Rede Ferroviária Federal – RFFSA. Em 2002 a Vila de Paranapiacaba foi adquirida pela Prefeitura Municipal de Santo André, que passou a ser a proprietária de todo o conjunto.

Configuração urbana e arquitetônica

Paranapiacaba foi implantada em meio à Serra do Mar, em local isolado e distante de qualquer núcleo populacional. Por este motivo não esteve sujeita a nenhum tipo de regra pré-estabelecida quanto aos parâmetros urbanísticos, a exemplo das tradicionais “posturas municipais” existentes na maior parte das cidades à época.

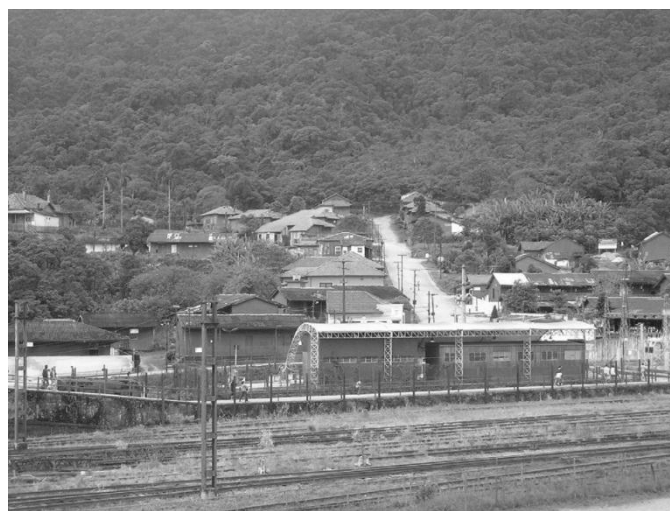
Com os acréscimos posteriores, hoje identificamos 4 setores morfológicos distintos dentro do conjunto: a Vila Velha, a Parte Alta, o pátio ferroviário e a Vila Martin Smith (Imagem 01), cada um contando com particularidades que os distinguem dos demais.

⁷ Não foi possível precisar os responsáveis pelo projeto urbanístico e arquitetônico da Vila, mas pela assinatura em plantas como a do projeto de uma edificação na Vila Velha, de 1917, e a do Serviço de Água e Esgoto, de 1914, identificamos a participação do engenheiro inglês William Sheldon. In: MAZZOCO, Maria Inês Dias & SANTOS, Cecília Rodrigues dos. **De Santos a Jundiaí: Nos trilhos do café com a São Paulo Railway**. São Paulo: Magma Editora Cultural, 2005.p. 72.



Setores distintos identificados na vila de Paranapiacaba: 1) Vila Velha, 2) Parte Alta, 3) Pátio Ferroviário, 4) Vila Nova ou Vila Martin Smith. Fonte: Google Earth, 2009.

A Vila Velha, núcleo original e decorrente do primeiro acampamento de operários que trabalharam na construção da linha, foi implantada ao lado do último patamar do sistema funicular, permitindo o rápido acesso dos trabalhadores ao local. As edificações são implantadas de forma aparentemente aleatória, ao longo de uma rua principal denominada curiosamente de “Rua Direita”, antigo acesso principal à vila. Ali não se observa uma hierarquização de vias e edificações, pois na época de sua construção a previsão era que ali residiriam apenas técnicos de nível intermediário.



Rua Direita, no trecho da Vila Velha, Paranapiacaba, vista a partir do pátio ferroviário, e onde se percebe a ausência de regularidade na implantação dos edifícios. Autor: Anna Finger, 2009.

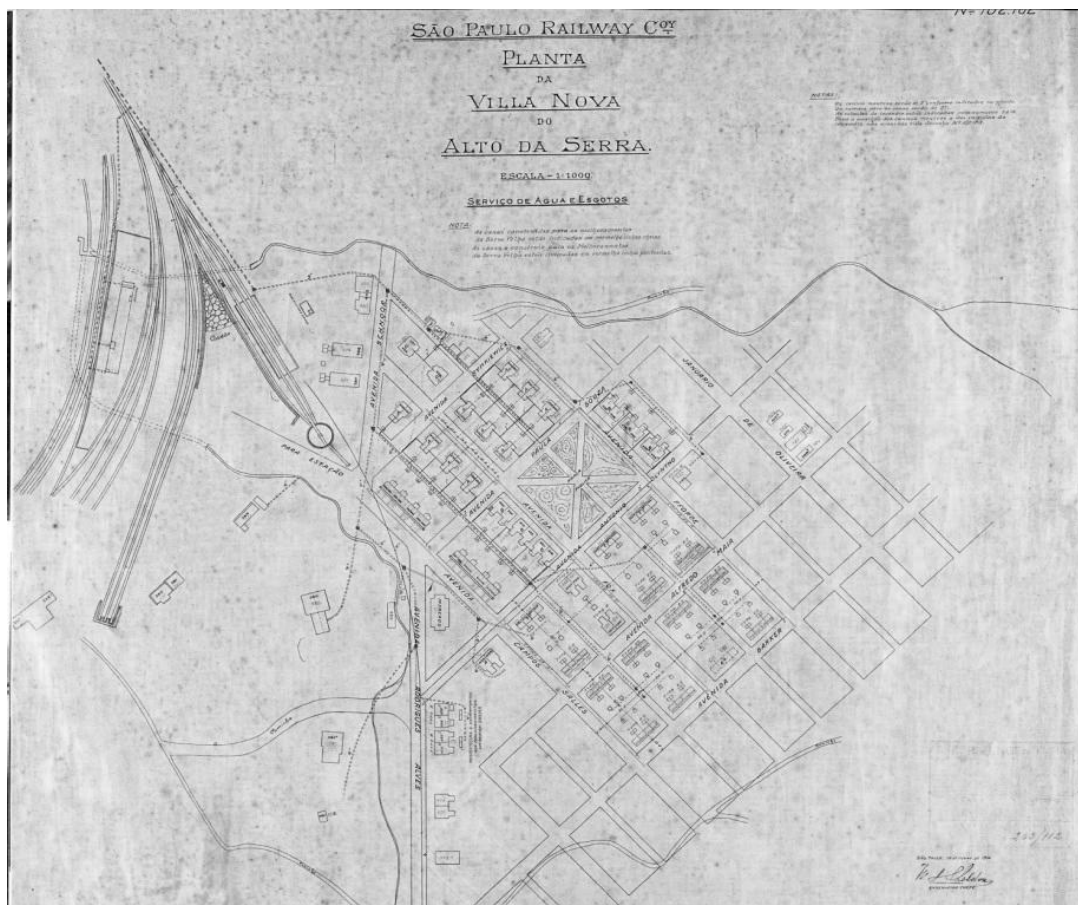
Quanto aos edifícios, não seguiam padrões pré-definidos, mas devido às manutenções realizadas pelas mesmas equipes e utilizando peças produzidas em série para todo o conjunto,⁸ observa-se uma aproximação com os padrões de acabamento da Vila Nova. Entretanto sua configuração em planta difere significativamente das construídas a parte projetada. Apesar de nessa área predominarem as habitações isoladas, encontramos também exemplares de habitações em bloco, além de um alojamento para solteiros. Neste setor o único equipamento de uso coletivo é o antigo hospital, construído ainda no início da ocupação para atender aos operários que trabalhavam na construção da linha e depois na operação do sistema funicular.

Ao final da Rua Direita uma passarela transpõe o pátio ferroviário e dá acesso à “Parte Alta”, originalmente ocupada por comerciantes sem vínculo com a SPR ao mesmo tempo em que a ferrovia e a Vila Velha foram construídas. Devido à topografia (em uma pequena encosta), o arruamento ali implantado é tortuoso e os edifícios, construídos no alinhamento dos lotes e sem afastamentos laterais, conferem ao local uma grande semelhança com as vilas existentes até aquele momento no Brasil, demonstrando o contraste entre a herança cultural luso-brasileira e as referências inglesas trazidas com a ferrovia. Nesse trecho não foram identificados padrões de tipologias vinculadas à vila ferroviária, predominando edificações em alvenaria ou de técnica mista, construídas no alinhamento dos lotes e pintadas com cores variadas, contrastando ainda mais com a rígida padronização da parte inglesa.

Com a duplicação da linha e construção de um novo sistema funicular, também aumentou o número de funcionários, e passaram a residir em Paranapiacaba profissionais de diferentes hierarquias, incluindo um engenheiro-chefe responsável por todo o complexo. Para abrigá-los foi construída a Vila Nova ou Vila Martin Smith.

O local escolhido foi um trecho do terreno relativamente plano, o que permitiu a implantação de um traçado ortogonal e hierarquizado, com vias principais, ruas secundárias e vielas sanitárias onde se localizavam os banheiros, individuais para cada habitação.

⁸ Segundo Cruz havia em Paranapiacaba equipes permanentes de manutenção, como uma repartição denominada “engenharia”, que se ocupava dos reparos necessários às edificações, e até mesmo equipes de jardinagem que tratava das roseiras em frente às casas, o que conferia um caráter padronizado a toda a vila, mantida sempre limpa e organizada. Além disso, como as casas pertenciam à empresa e eram alugadas aos trabalhadores, nada podia ser alterado sem autorização da companhia. CRUZ, Thaís Fátima dos Santos. **op. cit.** p.74



Planta da Vila Nova do Alto da Serra ou Vila Martim Smith. Fonte: MAZZOCO, Maria Inês Dias & SANTOS, Cecília Rodrigues dos. De Santos a Jundiá: Nos Trilhos do Café com a São Paulo Railway. São Paulo: Magma Editora Cultural, 2005

No arruamento, largo e pavimentado, quanto na planta das casas e nas instalações sanitárias individuais percebemos a preocupação com a higiene, ventilação e insolação, refletindo o que se passava na Europa no momento.

A topografia e a hierarquia funcional influenciaram a implantação dos edifícios. No ponto mais elevado, de onde se avistava toda a vila, foi construída a casa do engenheiro-chefe, e em outros pontos de visual também privilegiada as casas dos chefes dos demais setores.⁹ Já nos pontos mais baixos e menos privilegiados ficavam os blocos de residências destinadas aos operários comuns.

⁹ Segundo Cruz, estes funcionários em geral ocupavam as casas voltadas para as esquinas, e raramente as do meio das quadras. CRUZ, Thaís Fátima dos Santos. *op. cit.* p. 96.

As casas destinadas aos funcionários menos qualificados, devido às suas finas paredes em madeira e às cercas baixas fechando os quintais, ofereciam pouca privacidade aos ocupantes, de forma que todos sempre sabiam da vida de todos, estabelecendo um sistema de controle informal. Entretanto, independente da classe, todas as edificações obedeciam a princípios comuns, como implantação afastada do alinhamento frontal (cujo isolamento era feito por meio de uma cerca), configuração que permitia a presença de um jardim à frente, e em alguns casos também uma varanda, com a função tanto ornamental quanto de resguardar a privacidade do interior dos edifícios, afastando as janelas da rua.



Aspecto pitoresco da Vila Nova, em Paranapiacaba. Autor: Anna Finger, 2009.

Essa conformação conferiu às ruas da Vila Martin Smith um aspecto peculiarmente pitoresco, se comparada às demais cidades brasileiras da época, aspecto esse ampliado pela presença do *fog* que constantemente encobre a paisagem, contribuindo para a associação com o clima da Inglaterra.

Na Vila Martin Smith as casas também eram hierarquizadas, sendo identificadas 08 tipologias diferentes, divididas em “classes”, conforme a posição do funcionário dentro da empresa ou sua situação social. Contava com alojamento para solteiros, habitações em fita e geminadas destinadas aos funcionários menos qualificados, e também residências isoladas, destinadas aos engenheiros e outros cargos elevados, com destaque especial para a residência do engenheiro-chefe (conhecida como “Castelinho”), a única em dois pavimentos, situada sobre uma elevação de onde é possível avistar todo o conjunto.

Pré-fabricadas, todas foram construídas em pinho-de-riga (importado da Europa)¹⁰ com embasamento em pedra (disponível no local), formando um porão alto ventilado por gateiras, cuja finalidade era evitar o apodrecimento da madeira. Com exceção do alojamento para solteiros, todas contavam ainda com varandas frontais, algumas vezes precedidos por jardins. Os telhados, cobertos com telhas cerâmicas, variavam conforme a tipologia. As mais simples apresentavam duas águas, mas as mais sofisticadas contavam com telhados recortados, o que conferia dinamismo ao volume. Porém em todas as tipologias observa-se praticamente a mesma inclinação e amplos beirais, apoiados em mãos-francesas, cujo desenho variava conforme a tipologia, atingindo uma maior expressão estética nas edificações destinadas aos funcionários mais graduados.

Neste trecho identificamos a presença de equipamentos como escola, hospital, mercado, clube recreativo, cinema, *playground*, quadra de tênis e campo de *football*, demonstrando uma mudança de postura da empresa em relação à vila, que passou então a ser assumida como um local importante para as operações da linha e onde habitariam funcionários dos altos escalões da companhia, e para os quais era necessário oferecer conforto semelhante ao encontrado nas demais cidades. Também o fato de todos os funcionários, desde os simples operários até seus chefes mais graduados, frequentarem os mesmos espaços, denotava uma política de controle e vigilância constante sobre a vida dos funcionários.

3.2. Vila Belga – Santa Maria – RS

O primeiro trecho da Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana foi inaugurado em 1883, chegando a Santa Maria em 1885, a Cacequi em 1890 e a Uruguaiana em 1907. Em 1889 havia sido autorizada também a construção da Estrada de Ferro Santa Maria – Marcelino Ramos, inaugurada em 1894. Em 1898 a empresa belga *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, arrendou a Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana, e acabou transferindo seus escritórios e instalando suas oficinas em Santa Maria, que após o início da construção da Estrada de Ferro Santa Maria – Marcelino Ramos e a previsão de seu prolongamento até São Paulo, tornou-se um dos principais entroncamentos.

¹⁰ Quase todos os materiais empregados na construção dos edifícios ao longo de toda a *São Paulo Railway*, dos tijolos aos vidros e elementos metálicos, foram importados. MAZZOCO, Maria Inês Dias & SANTOS, Cecília Rodrigues dos. **op. cit.**

Para abrigar seus funcionários que trabalhavam diretamente na operação do pátio – mas não propriamente de primeiro escalão¹¹ – a *Auxiliaire* adquiriu uma gleba urbana próxima à Estação de Santa Maria e iniciou, na primeira década do século XX, a construção de um conjunto de residências que ficou conhecido como “Vila Belga”.

A partir de 1905 o contrato de atuação da *Auxiliaire* começou a ser ampliado, até englobar quase todas as linhas férreas do Estado, e a Estrada de Ferro Porto Alegre-Uruaiana passou a funcionar como linha-tronco. Mas a eclosão da Primeira Guerra causou o endividamento da empresa belga, que em 1910 teve 70% de suas ações adquiridas pela *Brazil Railway Company* (pertencente ao empresário norte-americano Percival Farquhar que fazia parte de um *trust* ferroviário que atuava em diversos países da América do Sul), que no ano seguinte a integrou às suas empresas.

Mas em 1919, após a falência da *Brazil Railway*, o Governo retomou as linhas, e a malha gaúcha, então com 2.328 km de linhas, foi devolvida à União. Em 1920 foi criada a Viação Ferroviária do Rio Grande do Sul – VFRGS, também sediada em Santa Maria e cuja linha-tronco continuou sendo a Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruaiana. A VFRGS ficou arrendada ao Governo Estadual até 1959, quando foi recuperada pelo Governo Federal e incorporada à Rede Ferroviária Federal – RFFSA.

Mesmo após a passagem para o Governo do Rio Grande do Sul e posteriormente para a RFFSA, a Vila Belga continuou servindo como moradia para os funcionários da linha. Em 13 de novembro de 1997 estes adquiriram as residências da RFFSA através de um leilão, e desde então pertencem a particulares.

Configuração urbana e arquitetônica

Santa Maria descende de um antigo acampamento militar fundado na segunda metade do século XVIII, e em 1876 já havia sido elevada à condição de cidade. Após a implantação da ferrovia seu ritmo de crescimento se intensificou, passando de cerca de cinco mil habitantes por volta de 1885 para mais de quinze mil em 1905, muitos dos quais de origem belga ou francesa, vindos trabalhar na ferrovia.¹² Transformada em

¹¹ Segundo Queruz, foram abrigados na Vila funcionários com posição de destaque, como maquinistas, engenheiros, capatazes, fiscais e inspetores, entre outros. QUERUZ, Francisco. **Patrimônio Tombado: Estudo de Caso – Vila Belga**. Artigo de Especialização. Santa Maria: UFSM/CECREPAC, 2005. p. 47.

¹² SANTA MARIA, Prefeitura Municipal. **Programa de Preservação e Revitalização da Mancha Ferroviária de Santa Maria**. Santa Maria, 2001.

um dos principais entroncamentos ferroviários do Estado, em 1898 a *Auxiliaire* instalou ali suas oficinas e escritórios, trazendo grande parte de seus funcionários.

A estação ferroviária foi construída ao final da Avenida Rio Branco há cerca de 1 km ao norte do centro, e acabou direcionando o crescimento urbano para essa área. Junto ao pátio, em 1905 a *Auxiliaire* adquiriu glebas para a construção de habitações para seus funcionários e outros equipamentos, formando uma “mancha ferroviária” inserida no perímetro urbano da cidade. O projeto da Vila Belga, como ficou conhecida, foi idealizado pelo engenheiro Gustave Vauthier, também de origem belga.

Rocha¹³ defende haver similaridades entre o disposto por Cloquet em seu *Traité d'Architecture*¹⁴ (publicado em 1898) e o projeto da Vila, datado do início do século XX. E dadas suas origens belgas comuns, é possível que Vauthier efetivamente tenha tido acesso a ele, havendo, inclusive, um volume do *Traité* nos arquivos do Liceu de Artes e Ofícios da Cooperativa dos Ferroviários de Santa Maria (posteriormente doado à Universidade Federal de Santa Maria).

Destacamos algumas dessas semelhanças, a exemplo da intrínseca ligação com a malha urbana de Santa Maria, não havendo uma separação entre a Vila e o restante da cidade (quatro das cinco quadras da Vila são ocupadas apenas parcialmente), o que atenderia a uma das recomendações de Cloquet, que considerava que o isolamento dos bairros operários poderia criar “castas” hostis à sociedade e constituir locais de desordem, pois seus habitantes desenvolveriam certo rancor pela sociedade e se sentiriam mais expostos à exploração dos patrões.

A integração era justamente um dos objetivos do projeto. Ao adquirir glebas em meio a uma estrutura urbana já consolidada a *Auxiliaire* intencionava construir apenas edifícios residenciais para atender a alguns de seus funcionários, e não uma vila autônoma isolada do restante da cidade para abrigar toda sua equipe. As quadras foram parceladas de forma a permitir a construção de 80 unidades geminadas, e junto à linha foram instalados ainda um armazém, uma farmácia e escritórios.

¹³ ROCHA, Ricardo. **A Vila Belga e o Traité de Louis Cloquet**. Santa Maria: UFSM, 2000.

¹⁴ Publicado pela primeira vez em 1898, onde após apresentar uma breve análise das condições de habitação dos trabalhadores da indústria até meados do século XIX e da história da construção de residências mais dignas para essa população, o autor discorre sobre as habitações operárias em seus aspectos espaciais, urbanísticos, funcionais, sanitários e estéticos, sugerindo modelos de plantas e agrupamentos de edifícios. CLOQUET, L. **Traité d'Architecture**. Tome Quatrième. Paris et Liège: Librairie Polytechnique Ch. Béranger, 1922.

Na Vila Belga não se observa uma setorização urbanística ou arquitetônica (Imagem 05). Não há hierarquia entre as ruas do conjunto, que possuem praticamente a mesma largura, e não se articulam de forma a direcionar o fluxo para a Estação ou pátio ferroviário. Isto possivelmente se deve ao fato a vila ter sido planejada para abrigar funcionários de uma mesma hierarquia, que não exerciam um papel de vigilância uns sobre os outros, pertencendo todos a um elevado nível funcional que os permitia usufruir de certa autonomia e liberdade individual.



Imagem 05: Planta da Vila Belga. Acervo: Andrey Schlee, sem data.

Podemos considerar, desta forma, que a Vila Belga não contou com um projeto urbanístico concebido segundo os preceitos industriais, tendo se limitado à construção das residências próximas ao pátio ferroviário. E com o posterior crescimento urbano, a Vila Belga, assim como os demais componentes da “mancha ferroviária” de Santa Maria, encontra-se hoje completamente integrada à cidade.

Quanto à sua configuração, percebemos uma aproximação com o restante da cidade. É possível, inclusive, que seu projeto tenha sido condicionado pelas características urbanas de Santa Maria, pois à época de sua construção as cidades eram reguladas por “posturas municipais” que ditavam normas quanto à forma de implantação dos

edifícios, acabamentos, cobertura, entre outros aspectos.¹⁵ À época Santa Maria já se apresentava como um núcleo urbano consolidado, contando com um grande número de edifícios em alvenaria, implantados no alinhamento dos lotes. E analisando a configuração urbana da Vila Belga, percebemos uma grande proximidade em relação ao restante da cidade, pois seus edifícios, construídos em alvenaria, também foram implantados no alinhamento, semelhante ao restante da área urbana da cidade.

Observando a distribuição funcional dos equipamentos e das residências, percebemos a concentração do conjunto de galpões comerciais junto à linha, em posição que facilitava seu abastecimento, enquanto as residências ocuparam as quadras mais afastadas do pátio ferroviário. As 80 unidades residenciais foram organizadas em blocos de duas, conforme o modelo chamado por Cloquet de *acolée*,¹⁶ onde as edificações seriam justapostas lateralmente duas a duas, preservando a ventilação cruzada entre a fachada principal e a dos fundos, onde se situa o quintal. O agrupamento de apenas duas unidades permitiria o afastamento em uma das laterais, e com isso a variação em relação aos acessos (frontal, lateral ou aos fundos), e garantiria maior privacidade às unidades.

As residências não foram divididas em classes, mas em tipos, variando de tamanho conforme o número de ocupantes, mas com os mesmos padrões de acabamento. Foram identificados cinco tipos de projeto, mas que variam apenas quanto ao partido (em “L” ou “C”), número de cômodos em função do tamanho da família ocupante, e forma de acesso (frontal ou lateral), resultando em diferentes aspectos de fachada. Todas são térreas e geminadas duas a duas, configurando quarenta edifícios distribuídos em quatro ruas principais e cinco quadras.

Todas apresentam técnicas mistas, com paredes principais (externas e algumas internas) em alvenaria de tijolos maciços rebocado com argamassa de areia e cal, e divisórias internas em madeira, que facilitava a adaptação interna às necessidades específicas de cada perfil de morador. Os acabamentos internos como forros e pisos, são também em madeira, sendo os pisos afastados do solo e ventilados através de “gateiras” visíveis na fachada principal. Externamente possuem telhados em duas águas com cumeeiras paralelas à via, originalmente cobertos por telhas cerâmicas (atualmente grande parte foi substituída por telhas de fibrocimento ou chapas de

¹⁵ Não encontramos referências às posturas municipais de Santa Maria, entretanto sua existência era comum à todas as cidades importantes do período, e como à época já havia sido inclusive elevada à cidade, deveria contar com esse tipo de regulamentação, o que se reflete na sua ordenação espacial e na maneira homogênea como os prédios foram construídos.

¹⁶ CLOQUET, L. **op. cit.** p. 118.

zinco), e calhas metálicas fazem o escoamento das águas pluviais. Um pequeno beiral, saliente na fachada principal, é ornamentado por uma cimalha em argamassa.

Apesar das variações, as tipologias apresentam grande semelhança, pois seguem as mesmas características quanto à implantação, formato de telhado, aberturas (em vergas retas, emolduradas de argamassa, sendo as janelas em guilhotina e as portas com bandeira em caixilho de vidro ou pequenas janelas, que substituíram as bandeiras originais) e linguagem arquitetônica.

Observamos assim uma grande homogeneidade, pois as variações se devem, sobretudo, ao tamanho da família que ocuparia as unidades, e não a uma hierarquia social. Todas receberam o mesmo acabamento e utilizaram as mesmas técnicas construtivas, não existindo diferenciação nem mesmo entre as situadas em pontos privilegiados como as esquinas. Entretanto, cada unidade é diferenciada através dos detalhes arquitetônicos. Situados apenas nos requadros das aberturas, cimalthas e pilastras, cada edificação possui um desenho específico, que proporciona variações inclusive dentro da mesma tipologia, demonstrando uma tendência à individualização. Devido à declividade dos lotes, em alguns edifícios foi possível aproveitar o porão, que se denuncia na fachada principal e recebeu tratamento diferenciado do restante do edifício. Assim, quanto à ornamentação, não se pode falar em padronização e standardização, pois apesar da similaridade do conjunto, não existem dois edifícios iguais. Rocha¹⁷ também atribui esse aspecto a uma possível influência de Cloquet,¹⁸ para quem a uniformidade das residências seria um defeito que geraria banalidade de aspecto e monotonia.

Quanto aos edifícios complementares, não era prevista a construção de equipamentos de uso exclusivo para seus funcionários, apenas residências, uma farmácia, armazéns e um escritório. A *Auxiliaire*, inclusive, investiu em equipamentos dispersos pela cidade, como no Hospital de Caridade (inaugurado em 1903), e na qualificação de espaços públicos, como a Praça Cristóvão Colombo. Por esse motivo o projeto da Vila também não contava com áreas públicas como praças e largos, pois partia-se do princípio que seus moradores se mesclariam à população de Santa Maria.

Apenas mais tarde o conjunto ganhou equipamentos como a Escola de Artes e Ofícios (1918-1920), açougue (1920), escola (1924-1930), Casa de Saúde (1931-1933), Padaria Modelo e fábrica de bolachas (1962), além de outros edifícios como uma

¹⁷ ROCHA, Ricardo. **op. cit.**

¹⁸ CLOQUET, L. **op. cit.** p. 103-106.

tipografia, indústria de torrefação e moagem de café, Clube dos Funcionários, prédio sede da Cooperativa e armazéns, grande parte destes construída por iniciativa do “Syndicato Cooperativista dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul”.¹⁹

Observamos, portanto, que a Vila Belga, apesar de ter sido construída para fornecer habitação aos funcionários próximas ao local de trabalho, não se configura como uma tradicional “vila operária” (separada das cidades e construída segundo princípios hierárquicos e de organização social), mas sim como um pequeno bairro do município de Santa Maria. Seus habitantes gozavam de igualdade de condições em suas residências, que variavam em tamanho, mas não em qualidade. E por estar bem inserida na malha urbana da cidade, não contava com todos os equipamentos necessários à vida social de seus habitantes, uma vez que estes se mesclavam aos demais moradores da cidade.

4. Conclusões

As vilas operárias constituíram um novo modelo nascido no cenário pós-Revolução Industrial europeu, na tentativa de contornar os problemas habitacionais pelos quais passavam as cidades. O modelo se espalhou pelo mundo juntamente com a industrialização, e foi aplicado nos mais diferentes países, incluindo o Brasil, onde foram, possivelmente, os primeiros modelos de habitação planejada implantados. Elas introduziram no país o que havia de mais moderno na forma de se relacionar com as casas, e por este motivo foram uma das grandes responsáveis pelas modificações pelas quais passou a arquitetura residencial brasileira a partir do início do século XX.

Os exemplos aqui estudados, Paranapiacaba e a Vila Belga, foram escolhidos como representantes de momentos e contextos distintos na construção de ferrovias no país, permitindo analisar como a habitação se inseriu em cada um deles.

Percebemos que mesmo que construídas com objetivos diferentes (econômicos e estratégicos) nos dois casos as empresas optaram pela construção de vilas para manter seus funcionários próximos aos locais de trabalho em pontos estratégicos para a operação das linhas. Mas devido os resultados obtidos foram também diferentes.

¹⁹ SCHLEE, Andrey Rosenthal. Andrey Rosenthal (Resp. Técnico). **Processo de Tombamento da Vila Belga**. Santa Maria: Prefeitura Municipal de Santa Maria – Secretaria do Município de Cultura; Universidade Federal de Santa Maria, 1996.

O início da Vila de Paranapiacaba descende do acampamento implantado para a construção do sistema funicular, mantido após a conclusão das obras e posteriormente ampliado durante a duplicação da linha, sendo que ali residiam todos os funcionários que trabalhavam naquele ponto. Já a Vila Belga foi construída quando as linhas já estavam em plena operação, para abrigar apenas parte dos funcionários graduados ligados às operações no pátio. Percebemos que ambas apresentaram diferenças significativas tanto nos edifícios quanto no espaço urbano, possivelmente em decorrência do contexto no qual estavam inseridas: a Vila Belga em um meio urbano já consolidado, e Paranapiacaba distante de qualquer núcleo pré-existente.

Na Vila Belga percebemos uma intrínseca articulação com a malha urbana da cidade, se configurando como uma continuidade desta. As ruas da vila seguem o traçado original da cidade, não se direcionando para o pátio ferroviário e nem possuindo nenhum tipo de hierarquia aparente entre si. O mesmo não acontece em Paranapiacaba, que teve sua construção motivada pela ausência de infraestrutura urbana previamente estabelecida nesse ponto crucial para a operação da linha. Neste caso, o assentamento inicial não contou com um projeto urbanístico específico, tendo sido as edificações instaladas de maneira aparentemente aleatória, orientadas apenas em função do equipamento ferroviário. Já a Vila Martin Smith obedeceu a um rígido sistema hierárquico com ruas principais, secundárias e vielas de serviço, mas isolando-se inclusive da Vila Velha (são separadas por uma elevação, onde foi instalada a casa do engenheiro-chefe), e distinguindo-se claramente desta.

As diferenças em relação aos locais de implantação e à articulação com espaços urbanos pré-existentes se refletiu ainda sobre os equipamentos instalados pelas Companhias, como escolas, igreja e equipamentos de lazer. A Vila Belga, possivelmente por estar inserida na malha urbana, inicialmente contemplou apenas edifícios residenciais, armazéns e escritórios situados próximos à linha férrea, não prevendo equipamentos como escolas, hospital, farmácia, padaria, etc, dentro de seu perímetro, estando esses distribuídos pela cidade. Os espaços públicos também foram minimizados, uma vez que não havia a previsão de atividades que concentrassem grande número de pessoas. Já em Paranapiacaba foi preciso fornecer todos os equipamentos necessários à população que ali residiria, sendo construídos, além de residências, mercado, hospital, escola, clube, cinema, padaria, etc, visando suprir todas as necessidades de forma que os funcionários não precisassem deixar a Vila em nenhum momento. Por este motivo Paranapiacaba também conta com uma maior

diversidade de espaços públicos como praças e largos, que serviam como ponto de encontro e lazer para a população.

Quanto à variação tipológica dos edifícios residenciais, ambas apresentam modelos diferenciados de projetos, mas enquanto na Vila Belga as variações destinavam-se a contemplar apenas as diferenças em relação ao tamanho das famílias, em Paranapiacaba também a posição do funcionário na hierarquia da Companhia era observada, e as tipologias refletiam o status de seu ocupante não apenas na questão do tamanho da residência, mas no tipo de acabamento e ornamentação.

Esse aspecto funcional também se refletiu no espaço urbano das vilas. Enquanto na Vila Belga as ruas seguem todas o mesmo padrão, em Paranapiacaba a hierarquia funcional se refletiu na configuração de “setores” urbanos também hierarquizados, e a disposição dos equipamentos como clube, igreja e armazém gerou diversos espaços coletivos de caráter diferenciado.

Mas em ambas observamos a preocupação com a unidade do conjunto, sendo todas as edificações construídas com as mesmas técnicas e materiais (madeira em Paranapiacaba e alvenaria de tijolos rebocada na Vila Belga).

A opção por determinado material e técnica construtiva também pode ser explicada pelo contexto no qual foram executadas. A Vila Belga, construída em meio a um contexto urbano, estava sujeita às posturas municipais reguladoras do espaço da cidade. E para atender a esse ambiente urbano pré-estabelecido, existiam na região olarias que forneciam tijolos para a construção das casas. Já em Paranapiacaba, situada em meio à Serra do Mar, as edificações foram, num primeiro momento, construídas em taipa e cobertas com palha. Posteriormente, aproveitando as facilidades de importação de materiais de construção e de seu deslocamento pela ferrovia, os edifícios foram reformados utilizando pinho-de-riga (importado da Europa), e não as madeiras locais, consideradas muito duras. Apenas para as fundações foi aproveitada a abundância de pedras disponíveis.

Quanto à implantação dos edifícios residenciais, observamos algumas similaridades entre as duas vilas, sobretudo em relação à opção por edificações geminadas ou em blocos (que permitem a divisão em lotes mais estreitos e uma maior economia de materiais), e à preocupação em resguardar a privacidade dos ocupantes, entretanto apresentando soluções diferenciadas em cada caso.

Enquanto na Vila Belga optou-se pela implantação em blocos de apenas duas unidades, o que lhes permitia certo isolamento e privacidade, os edifícios foram implantados no alinhamento frontal do lote, debruçados diretamente sobre a rua. Este modelo confere à paisagem urbana características próximas às das cidades tradicionais brasileiras, e resultando em um espaço urbano praticamente desprovido de vegetação. Também essa solução decorre, possivelmente, do fato de a Vila Belga ter sido construída dentro do perímetro urbano de Santa Maria, estando, portanto, sujeita às mesmas regras de ordenamento urbano válidas para as demais edificações.

Já em Paranapiacaba, apesar de a maior parte das tipologias ser geminada ou em bloco, existem exemplares implantados de maneira individual. Aqui observamos as mesmas preocupações em resguardar a privacidade dos lares, mas resolvidas através de um jardim frontal, que cumpre a função de afastar a residência da rua e dos olhares externos (função ampliada pela varanda frontal e porão alto, que elevam a edificação em relação ao nível da rua) e confere à paisagem características completamente distintas das cidades brasileiras, assemelhando-se às casas de subúrbio inglesas.²⁰ Nesse caso, pelo por estar afastada de qualquer núcleo urbano consolidado e, portanto, livre de qualquer tipo de regra quanto ao ordenamento urbano, o projeto e a implantação dos imóveis puderam gozar de maior liberdade, adotando a lógica de um padrão urbano completamente diferente das vilas até então existentes no Brasil.

Quanto à ornamentação, enquanto na Vila Belga houve uma preocupação com a individualidade de cada imóvel, que recebeu acabamento diferenciado e único, em Paranapiacaba buscou-se a padronização com base na utilização de elementos produzidos em série e aplicados de maneira semelhante a todos os edifícios, denotando uma obediência precisa aos projetos padronizados. E devido à hierarquia funcional, em Paranapiacaba observamos a existência de diferenças significativas na utilização da ornamentação, quase ausente nas casas mais simples, mas utilizada efusivamente nas casas destinadas a funcionários de hierarquias mais elevadas. Já na Vila Belga, por abrigar apenas determinada classe de funcionários, sem grandes diferenças hierárquicas, os acabamentos adquiriram uma semelhança maior.

Percebemos assim que foram inúmeras as referências ao sistema industrial adotadas na construção das vilas ferroviárias. Em Paranapiacaba, que funcionava quase como uma miniatura do sistema completo (ali eram desempenhadas todos os tipos de

²⁰ Cruz atribui o jardim frontal a um hábito inglês, remontando ao período vitoriano onde as casas suburbanas ou de campo se tornaram populares devido à prosperidade da classe média, que buscava nesse tipo de moradia um refúgio onde pudesse manter contato com a natureza, longe da agitação da cidade industrial. CRUZ, Thaís Fátima dos Santos. **op. cit.** p.73

atividades necessárias ao funcionamento do sistema e contava com todos os níveis de profissionais), essas referências foram mais visíveis, e conceitos como a hierarquia, a funcionalidade e o controle transparecem em todos os espaços. Já na Vila Belga, que abrigava apenas uma categoria de funcionários, observamos uma espécie de “recorte” hierárquico. Mas também ali, apesar de em menor grau, podem ser observados preocupação como em relação à pontualidade (a vila foi construída imediatamente ao lado do pátio, de forma que os funcionários pudessem chegar rapidamente a ele), salubridade, racionalidade construtiva e otimização dos espaços residenciais.

Desta forma, através da análise dessas duas experiências, pudemos verificar a extrema racionalidade com que esses empreendimentos foram executados, buscando atender de maneira precisa às necessidades das empresas, e intrinsecamente ligados aos contextos urbanos e sociais em que estavam inseridos.

Hoje, com as mudanças administrativas sofridas a partir da desestruturação da malha ferroviária brasileira, reforçada recentemente pela extinção da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, é preocupante o futuro destas vilas. Ao mesmo tempo em que a preservação de suas características de conjunto é necessária para sua compreensão, torna-se cada vez mais difícil sua manutenção, uma vez que em grande parte dos casos as casas foram vendidas aos seus ocupantes, que adquiriram a liberdade de alterá-las de forma individual.

5. Referências Bibliográficas

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria.** São Paulo: Estação Liberdade: FAPESP, 1998.

CLOQUET, L. **Traité d'Architecture.** Tome Quatrième. Paris et Liège: Librairie Polytechnique Ch. Béranger, 1922.

CORREIA, Telma de Barros. **Pedra: plano e cotidiano do operário no sertão.** Campinas: Papyrus, 1998. p.98.

CRUZ, Thaís Fátima dos Santos. **Paranapiacaba: a arquitetura e o urbanismo de uma vila ferroviária.** Dissertação de Mestrado. USP – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos, 2007.

MAZZOCO, Maria Inês Dias & SANTOS, Cecília Rodrigues dos. **De Santos a Jundiá: Nos trilhos do café com a São Paulo Railway**. São Paulo: Magma Editora Cultural, 2005.

MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura Ferroviária e Industrial: o caso das cidades de São João del-Rei e Juiz de Fora (1875-1930)**. Dissertação de Mestrado. USP – Escola de Engenharia de São Carlos: São Carlos, 2007.

QUERUZ, Francisco. **Patrimônio Tombado: Estudo de Caso – Vila Belga**. Artigo de Especialização. Santa Maria: UFSM/CECREPAC, 2005.

ROCHA, Ricardo. **A Vila Belga e o Traité de Louis Cloquet**. Santa Maria: UFSM, 2000.

SANTA MARIA, Prefeitura Municipal. **Programa de Preservação e Revitalização da Mancha Ferroviária de Santa Maria**. Santa Maria, 2001.

SCHLEE, Andrey Rosenthal (Resp. Técnico). **Processo de Tombamento da Vila Belga**. Santa Maria: Prefeitura Municipal de Santa Maria – Secretaria do Município de Cultura; Universidade Federal de Santa Maria, 1996.