

VILA BELGA: A VILA OPERÁRIA COMO PRECEDENTE DOS CONJUNTOS HABITACIONAIS DE INTERESSE SOCIAL¹

VILA BELGA: WORKING VILLAGE AS PRECEDENT SETS OF SOCIAL INTEREST HOUSING

Laura Arigony Correa², Letícia da Rosa Santos²,
Paula Oliveira Buss² e Anelis Rolão Flôres³

RESUMO

Neste artigo, a análise consiste na Vila Belga, localizada na cidade de Santa Maria, Rio Grande do Sul, pertencente à denominada Mancha Ferroviária, como precedente dos conjuntos habitacionais modernos, considerando especialmente o zoneamento monofuncional e a provisão do déficit habitacional. A implantação da vila operária na área central da cidade impactou não somente o desenvolvimento econômico, potencializando vários tipos de comércio e serviços, como também a evolução do traçado urbano, extrapolando a configuração habitacional e consolidando o primeiro grande ciclo econômico de Santa Maria. O principal objetivo é validar a vila operária como precedente da provisão da habitação e das alternativas que precederam o Banco Nacional de Habitação, assim como analisar a implantação do seu traçado, suas tipologias e a consequência da sua locação no tecido urbano. Para tanto, foi realizada uma pesquisa bibliográfica sobre o histórico das vilas operárias, da Vila Belga e do patrimônio ferroviário. A partir dos primeiros dados, fez-se necessária a visita *in loco* e o levantamento dos dados das tipologias existentes. Esses estudos permitiram comprovar que a vivência dos operários ultrapassou os limites do traçado, o que beneficiou de maneira econômica e social as alternativas de habitação de interesse social que estavam por vir.

Palavras-chave: evolução urbana, habitação de interesse social, patrimônio ferroviário.

ABSTRACT

This article aims to analyze the Vila Belga, which is located in Santa Maria, Rio Grande do Sul, and is a part of the Mancha Ferroviária. This place will be used as a precedent of modern housing complexes, especially considering the monofunctional zoning and the provision of housing shortage. The implementation of the Factory Workers Village in the central area of the city has affected not only the economic development, enhancing many types of commerce and services, but also the evolution of the urban layout, extrapolating the housing configuration and consolidating the first major economic cycle of Santa Maria. The main objective is to validate the Factory Workers Village as a precedent of the housing provision pre-BNH and also analyze the implementation of its layout, its typologies and the consequence of its location in the urban area. For this, it was performed a bibliographic research about the history of the Factory Workers Village, the Vila Belga and also about the Heritage Railway. From the analysis of these first data it was clearly necessary to conduct a visit in the place and realize the mapping of the data about the existing typologies. These studies have shown that the experience of the workers exceeded the limits of the architecture, benefiting in an economic and social way the social interest housing alternatives that were to come.

Keywords: urban evolution, social housing, heritage railway.

¹ Trabalho da disciplina de Ateliê de Projetos Integrados III.

² Acadêmicas do curso de Arquitetura e Urbanismo - Centro Universitário Franciscano. E-mails: laura.arigony14@gmail.com; leticia.rsantos01@gmail.com; paulaobuss@gmail.com

³ Orientadora - Centro Universitário Franciscano. E-mail: anelis@unifra.br

INTRODUÇÃO

Neste artigo, o objetivo foi analisar a Vila Belga, localizada na cidade de Santa Maria, RS, pertencente à denominada “Mancha Ferroviária”⁴, como um precedente dos conjuntos habitacionais do período pré-BNH e BNH (Banco Nacional de Habitação). Primeiramente, deve-se considerar as vilas operárias como importantes premissas dos conjuntos habitacionais modernos, ponderando principalmente o zoneamento monofuncional e a provisão do déficit habitacional.

Os dois tipos de vilas operárias, particular e a de empresa, foram modelos que antecederam a habitação popular devido à preocupação com a moradia e a salubridade. A vila particular tinha como objetivo prover habitação salubre para a população, mas também lucro para os proprietários, o que gerou uma série de problemas, como por exemplo, despejo e inflação dos aluguéis. A vila de empresa, considerada um modelo que conjugava filantropia e controle, representou uma excelente alternativa aos trabalhadores das empresas, embora impusesse a total disposição do empregado e o seu temor da perda da moradia. A Vila Belga enquadrou-se no modelo de vila operária de empresa e, desde a sua implantação, trouxe impacto para o desenvolvimento do traçado urbano e da economia da cidade e região. Sua inserção no tecido urbano, e não em uma área afastada, dotou a sociedade local de alguns tipos de comércio e de serviço, que ainda não haviam se desenvolvido na região.

As tipologias das residências, embora muito similares, apresentam uma diferenciação sutil de ornamentos e elementos de adaptação ao relevo, o que reforça a importância das características do conjunto arquitetônico. As conexões entre as casas e o tecido urbano são fisicamente tênues e mantêm a continuidade com o traçado urbano existente, porém as edificações de apoio conferem ao conjunto o poder de elemento âncora.

Seguindo esse raciocínio, pode-se afirmar que a Vila Belga conforma um conjunto que ultrapassou os seus limites físicos na transformação do espaço urbano e permitiu a evolução da cidade por meio da consolidação do primeiro grande ciclo econômico gerado pela atividade ferroviária.

VILAS OPERÁRIAS NO BRASIL

No fim do século XIX, as vilas operárias surgem dentro de uma conjuntura que vincula os ideais dos higienistas aos dos empreendedores, em uma proposição de um incipiente padrão de habitação popular. Primeiramente, os ideais higienistas consolidam-se após duas epidemias, em 1893, e o poder público propõe “três frentes de combate - legislação urbanística, planos de saneamento básico e estratégia de controle sanitário” (BONDUKI, 2004, p. 33). Essa intervenção estatal propôs medidas de controle e incentivo nas quais incluiu a regulamentação das vilas operárias. Segundo Bonduki,

⁴A Mancha Ferroviária da cidade de Santa Maria foi demarcada para fins de tombamento, na década de 1990, pelos órgãos municipais e estaduais e, portanto, foi composta pela Gare da Estação Férrea, Vila Belga e o Colégio Estadual Manoel Ribas.

baseada na casa unifamiliar, a vila operária era modelo de habitação econômica e higiênica, o ideal a ser atingido. Desde o Império, surgiram incentivos, inclusive isenção de impostos de importação de materiais, para facilitar sua construção. Em São Paulo, a lei 493/1900 previa a isenção dos impostos municipais para vilas operárias construídas conforme padrão da prefeitura e fora do perímetro central, incentivo reforçado, em 1908, pela lei 1098 (BONDUKI, 2004, p. 41).

Bonduki (2004) afirma a existência de duas modalidades de vilas operárias, a primeira promovida pela empresa para abrigar seus trabalhadores, denominada de “vila operária de empresa” ou “vila de empresa”, e a segunda destinada à locação, nomeada “vila operária particular” ou “vila particular”. A criação da vila de empresa remete ao limite da filantropia e do domínio do empregador sobre o trabalhador, como reforça o autor:

Várias análises têm explicado a emergência das vilas empresas como um gesto filantrópico de empresários favoráveis à harmonia entre o capital e o trabalho, como uma estratégia para atrair operários em um mercado de trabalho incipiente ou, ainda, como forma de disciplinar o tempo livre dos operários, submetendo-os à ordem burguesa e mantendo-os sob permanente controle (BONDUKI, 2004, p. 47).

As empresas criaram as “vilas-cidadelas”, que ultrapassaram o conceito da moradia para um modo de vida, ou seja, com controle e disciplina sobre a vida operária.

Para tanto, as vilas-cidadelas contavam com vários equipamentos coletivos - escolas, igrejas, enfermarias, clubes, pequeno comércio - administrados e sustentados pela indústria, que exercia controle quase absoluto sobre seus funcionários, tanto durante a jornada de trabalho como nas horas livres. A vida cotidiana obedecia ao ritmo imposto pela sirene da fábrica e como assinalou Rolnik (1981), a vila operária “funciona como um verdadeiro laboratório de uma sociedade disciplinar, combinando um saber higienista com um poder que ao mesmo tempo proíbe, pune, reprime e educa” (BONDUKI, 2004, p. 47).

Entre os principais motivos da implantação destes conjuntos estava a necessidade de ter o trabalhador à disposição em qualquer eventualidade, principalmente nas “numerosas vilas de companhias ferroviárias e de energia elétrica” (BONDUKI, 2004, p. 48). Atrelando moradia ao trabalho, a empresa sempre tinha vantagem, pois, além de ser um incentivo na oferta do trabalho, tornava uma demissão vinculada à perda da habitação, tão escassa na época.

A partir desses precedentes, as questões da habitação de interesse social se tornam parte das discussões sobre a cidade, sobre o urbanismo, e evoluem como discurso ou intenções políticas. Segundo Maricato,

um dos grandes desafios do urbanismo do século XX foi o de buscar alternativas e soluções que trouxessem equilíbrio para as cidades através de planos, programas e projetos. Esses deveriam prover áreas de moradia higiênicas, acessíveis, e de qualidade adequada para seus ocupantes. A habitação de interesse social emerge em praticamente todos os discursos a respeito da urbanização, em alguns momentos como discurso ou intenções políticas, em outros, programaticamente, como uma forma de solucionar os problemas oriundos da cidade indus-

trial, disciplinarmente, como parte do território da arquitetura, ou ainda como os próprios interessados resolvem essa questão (MARICATO, 1982 apud TIMM, 2015, p. 215).

Sanvitto (2010) assim descreve os períodos que sucedem as vilas operárias e promovem a habitação coletiva econômica, pública ou privada, com o intuito de prover a população deste direito básico:

O desenvolvimento das iniciativas no provimento de habitações para população de baixa renda no Brasil pode ser dividido em três fases, de acordo com os órgãos financiadores. A primeira dela, o período pré- BNH, marcou o início da intervenção estatal através da experiência dos Institutos de Aposentadoria e Pensões - os IAPs, que através de suas carteiras prediais atuavam de forma fragmentada atendendo apenas os associados; a Fundação da Casa Popular - FCP [...] 1946, a primeira iniciativa de âmbito nacional voltada unicamente para a população de baixa renda; e o Departamento de Habitação Popular. A segunda fase se definiu com a implantação do Banco Nacional de Habitação - o BNH [...]; e a terceira, o período pós- -BNH, teve início com a extinção do banco em 1986, desarticulando o programa habitacional no país (SANVITTO, 2010, p. 5).

No período pré-BNH, a questão do zoneamento monofuncional entra em vigor e recebe muitas críticas pelo rompimento da cidade tradicional, polifuncional, com a desarticulação do espaço público e, muitas vezes, isolamento de comunidades em periferias.

A produção de uma arquitetura desprovida de qualidade para os programas de habitação de interesse social emerge nas propostas do Banco Nacional de Habitação e está presente nos programas até a atualidade, porém é possível perceber uma qualidade não apenas formal, mas também espacial e de conexão nos modelos das antigas vilas operárias.

A VILA BELGA: HISTÓRICO E CONFORMAÇÃO ESPACIAL

No ano de 1898, a empresa belga *Auxiliaire, a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, locou a estrada de ferro Porto Alegre - Uruguaiana e precisou instalar, nos anos seguintes, seus escritórios e oficinas na cidade de Santa Maria. Conforme Caryl Jovanovich:

Em 1905, Santa Maria passa a comandar o tráfego dos trens no Rio Grande do Sul e sediar a Diretoria da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*. Isso se deveu, entre outros, ao fato de Santa Maria ficar sendo o ponto de convergência de todas as linhas da malha arrendada o que lhe deu muita importância, pois se tornou um significativo entreposto comercial entre a campanha, a região serrana e as cidades do litoral (JOVANOVIČH, 2003, p. 148).

Primeiramente, a estação ferroviária foi construída no limite norte de Santa Maria, no fim da Avenida Progresso, atual Avenida Rio Branco, localização que permitiu a modificação do crescimento urbano que anteriormente ocorria no sentido Porto Alegre - Uruguaiana, para a área norte até então desocupada. A empresa adquiriu uma gleba próxima à estação com o intuito da construção de

moradia para os operários. Diferente de outras “vilas de empresas” a área estava inserida no perímetro urbano e inicialmente a conformação urbanística era predominantemente de uso residencial.

Por esse motivo não se observa uma setorização urbanística ou arquitetônica. 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 da vila ter sido planejada para abrigar funcionários de uma mesma hierarquia, que não exerciam papel de vigilância uns sobre os outros, mas pertencendo todos a um elevado nível funcional, que os permitia usufruir de certa autonomia e liberdade individual (FINGER, 2009, p. 128).

A implantação da Vila Belga respeitou o traçado urbano original e previu a continuidade de vias existentes, assim como o Código de Postura Municipal da época. É importante salientar que as novas vias ligavam a vila à cidade e não ao pátio de manobra. Assim, integrava-se o conjunto ao tecido urbano. A localização da Estação Ferroviária, das residências, dos primeiros comércios e suas conexões viárias podem ser observadas na figura 1.

Figura 1 - Avenida Rio Branco em vermelho e Vila Belga à direita. Estação Ferroviária - Gare (1), residências dos operários (2) e área comercial (3).



Fonte: Imagem do *Google* modificada pelas autoras.

Com a finalidade de abrigar seus funcionários graduados e vinculados à manutenção da rede ferroviária que trabalhavam diretamente na operação do pátio ferroviário, a *Auxiliaire* iniciou a construção das oitenta e três residências da Vila Belga, em 1906, sob comando do engenheiro belga Gustave Vauthier⁵, segundo Caryl Jovanovich:

A construção da Vila Belga, conjunto de residências mandadas construir pela *Compagnie Auxiliaire* para seus funcionários de escalão administrativo técnico, a partir da falta de imóveis para alugar e ao custo elevado dos aluguéis pelo excesso de demanda. Foram abertas ruas no terreno próximo à estação, à direita da Avenida Rio Branco. Este conjunto é conside-

⁵ Gustave Vauthier nasceu em Bruxelas no ano de 1961 e após a formatura trabalhou na construção da linha Matadi-Léopold ville, no Congo. Veio para o Brasil com a finalidade de trabalhar na construção da estrada de ferro São Paulo - Rio Grande, trecho paranaense, antes da sua chegada a Santa Maria.

rado o segundo conjunto residencial para trabalhadores do rio Grande do Sul e o primeiro em Santa Maria (JOVANOVIČH, 2003, p. 190).

Em 1910, a empresa americana *Brazil Railway Company* comprou grande parte das ações da *Auxiliare* e, devido a sua má administração, a malha ferroviária gaúcha foi devolvida a União em 1919. Em 1920, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS) foi criada e permaneceu arrendada pelo Governo Estadual até 1959, ano em que foi incorporada à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Mesmo após essas mudanças, os funcionários continuaram residindo no conjunto. Em 1997, os funcionários adquiriram as residências da RFFSA por meio de leilão, situação que permanece até os dias atuais (FINGER, 2009).

O caráter estritamente residencial foi modificado com o acréscimo de várias edificações de apoio, principalmente nos anos em que foi administrada pelo governo estadual, como complementa Anna Finger:

A Vila Belga foi o segundo conjunto residencial do estado do Rio Grande do Sul construído para abrigar funcionários de uma empresa. Composta inicialmente apenas por unidades residenciais, ao longo do tempo sofreu acréscimos como a construção da farmácia (1917), 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 tipografia, indústria de torrefação e moagem de café, Clube dos Funcionários, prédio sede da Cooperativa e armazéns (FINGER, 2009, p. 121).

As edificações de apoio à atividade ferroviária, construídas em um segundo momento, serviam não apenas para os operários como também para a cidade, o que comprovou que a localização em gleba urbana não só direcionou o crescimento norte do tecido urbano, como também auxiliou no desenvolvimento social e econômico da cidade.

A Avenida Progresso (Figura 2) sofreu um alargamento com a implantação de um canteiro central que reforçou a conexão entre a Praça Saldanha Marinho e a Estação Férrea, o que potencializou um novo desenho urbano.

Figura 2 - Vista da Avenida Progresso, atual Avenida Rio Branco, e seu Canteiro Central. À esquerda, a Catedral, entre 1929 e 1930.



Fonte: Acervo do Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, AHMSM, 2016.

Além dos edifícios de apoio, construídos pela rede ferroviária, novos equipamentos urbanos privados, como estabelecimentos comerciais, restaurantes e hotéis, foram construídos nas adjacências com a finalidade de complementar o conjunto, o que modificou as feições da área (Figura 3).

Figura 3 - Vista aérea do centro de Santa Maria.

Abaixo, à esquerda a Vila Belga e, ao centro, a Avenida Rio Branco, em 1935.



Fonte: Acervo do Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria (AHMSM, 2016).

O impacto desses equipamentos urbanos na Avenida Progresso foi grande e propiciou um incremento de atividades deficitárias na época, que até os dias de hoje caracterizam a área central.

Na Avenida Rio Branco as atividades complementares à ferrovia e à vila, como restaurantes, escolas (Manoel Ribas e a Escola de Artes e Ofícios), hotéis, mercearias, entre outros. [...] passou a se concretizar como o eixo principal de conexão com a ferrovia, mas não só isso, ela tornou-se a avenida de maior importância na cidade [...] recebendo um amplo canteiro central arborizado (TIMM, 2015, p. 108).

A estrutura urbana foi potencializada e atualmente ainda se pode constatar o seu crescimento a partir do conjunto remanescente da Vila Belga e de outras edificações próximas à área central, conforme as palavras a seguir:

Assim que a ferrovia influenciou a estrutura urbana de Santa Maria, pois a cidade passou a atender funções desse meio de transporte como oficinas, estações, cooperativas, etc. A economia da cidade sempre esteve baseada no comércio e na prestação de serviços e a ferrovia intensifica o seu desenvolvimento (JOVANOVIČ, 2003, p. 190).

TIPOLOGIAS DA VILA BELGA

Os lotes da Vila Belga eram semelhantes aos do restante da cidade, ou seja, estreitos e longos, o que permitia uma ocupação no alinhamento e construções geminadas (Figura 4), além de assegurar privacidade nos pátios das edificações.

As técnicas construtivas utilizadas aliavam os materiais locais aos padrões arquitetônicos da época, enquadrando as edificações no neoclássico ou no ecletismo, conforme as condições econômicas da região e seus usos.

Figura 4 - Vista do Conjunto da Vila Belga, casas geminadas, Rua Manoel Ribas, 2016.



Fonte: Acervo das autoras.

[...] os antigos prédios das estações, oficinas, casas dos empregados da rede e outras edificações do final do século dezenove e início do século vinte utilizavam técnicas construtivas, materiais e padrões arquitetônicos inovadores, muitas vezes importados, que direta ou indiretamente influenciaram o espaço urbano (CARDOSO; ZAMIN, 2002, p. 26).

Embora tenham sido identificados cinco tipos de implantação e plantas baixas, existem diferenciações nas ornamentações, nos usos de porões, no tamanho e na quantidade de cômodos, o que mostra uma diversidade entre os tipos. No processo de tombamento, isso é observado por Schlee:

Na vila Belga, a diferenciação entre as unidades não ocorre apenas através da diversidade tipológica, mas também através de um inteligente e expressivo jogo de detalhes arquitetônicos [...]. Trabalhando com apenas os arremates das aberturas (relevos em massas), com pilastras e com o soco de cada construção [...] foi obtida uma diferenciação tal, que é impossível falar em duas residências iguais em todo o conjunto [...] (SCHLEE, 1996 apud TIMM, 2015, p. 104).

Atualmente, das oitenta e três casas, restaram setenta e nove unidades que, no processo de tombamento⁶, foram classificadas em cinco tipos (TIMM, 2015):

Tipo 1 - Edificação geminada com acesso pela fachada lateral e quatro janelas de guilhotina, duas por unidade, na fachada principal. A casa possui sala de estar e jantar única (varanda), cozinha com área de serviço, banheiro e três quartos (Figura 5);

Tipo 2 - Edificação geminada com quatro janelas de guilhotina, duas por unidade, separadas por duas portas lado a lado na fachada principal. A casa possui sala de estar, sala de jantar (varanda), cozinha, banheiro e quatro quartos (Figura 6);

Tipo 3 - Edificação geminada com acesso na fachada dos fundos do lote e quatro janelas de guilhotina na fachada principal. A casa possui sala de estar, sala de jantar (varanda), cozinha com área de serviço, banheiro e dois quartos (Figura 7);

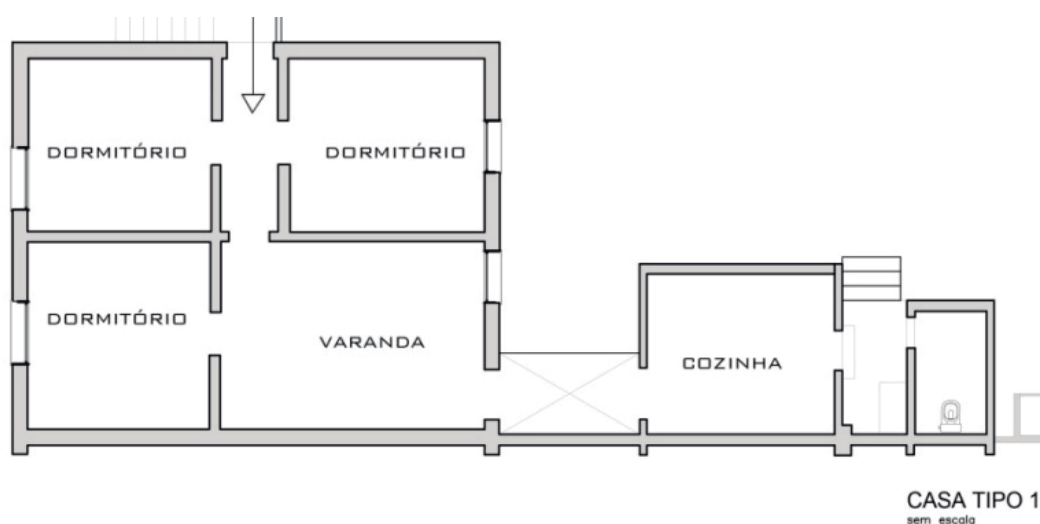
⁶ Em 1988, a Vila Belga foi considerada patrimônio histórico e cultural de Santa Maria, em junho de 1996 foi decretado o tombamento provisório e em 1997 o definitivo. Em 2000 foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul (IPHAE), e após um processo que iniciou em 2012 foi tombada em 2014 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Tipo 4 - Edificação geminada com acesso e seis janelas de guilhotina na fachada principal, três por unidade. A casa não foi acessada no processo de tombamento;

Tipo 5 - Edificação geminada com acesso, quatro janelas de guilhotina, duas por unidade, e portas afastadas uma da outra na fachada principal. A casa, também, não foi acessada no processo de tombamento (Figura 8).

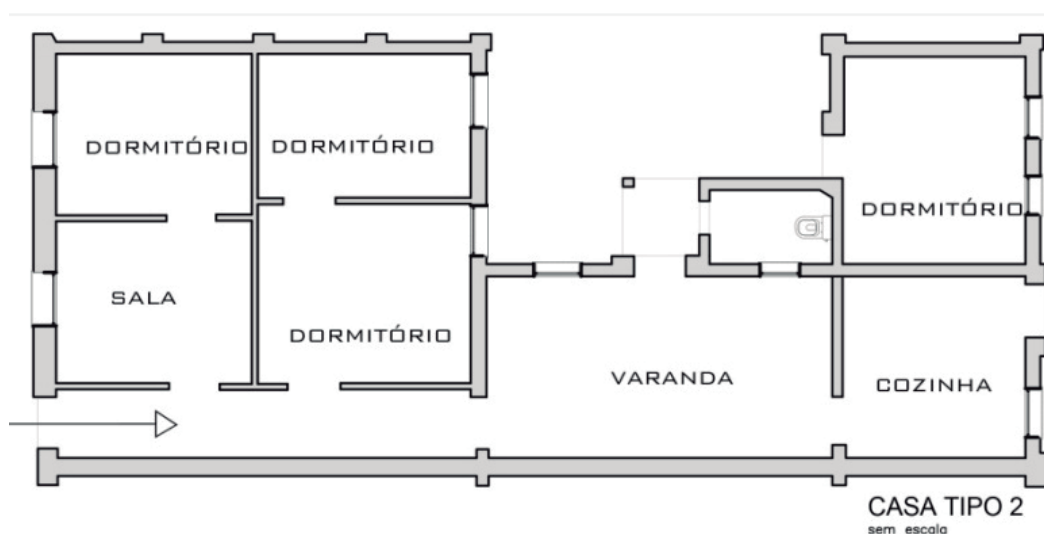
Nesses cinco tipos, pode-se destacar a presença do bloco da cozinha e banheiro único como ligação da casa com o pátio, o que sugere uma maior convivência no interior da casa. Característica esta geradora de privacidade e separação da vida pública e privada. Essas características mostram a importância das edificações de apoio para a formação de um núcleo social de convivência comum.

Figura 5 - Planta baixa da residência do Tipo 1.

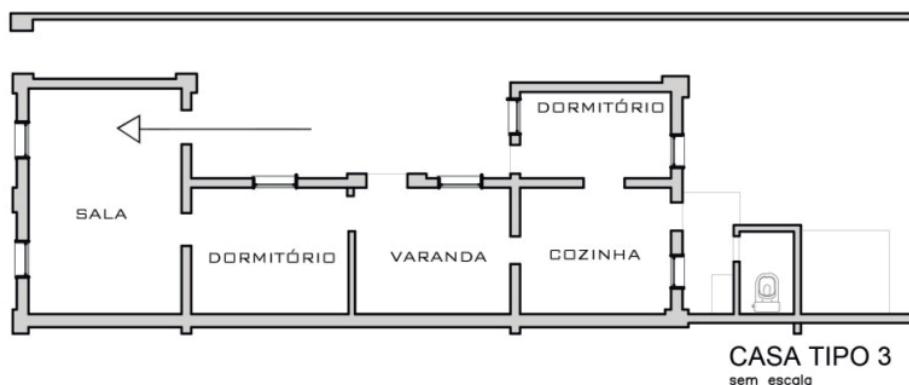


Fonte: Desenho elaborado pelas autoras, a partir das imagens de Andrey Schlee. FINGER, Anna Elisa.

Figura 6 - Planta baixa da residência do Tipo 2.



Fonte: Desenho elaborado pelas autoras, a partir das imagens de Andrey Schlee. FINGER, Anna Elisa.

Figura 7 - Planta baixa da residência do Tipo 3.

Fonte: Desenho elaborado pelas autoras, a partir das imagens de Andrey Schlee. FINGER, Anna Elisa.

Figura 8 - Fachadas das casas geminadas Tipo 5.

Fonte: Acervo das autoras, 2016.

Essa diversidade auxiliou na construção de uma identidade ferroviária, os tipos conferem uma padronização, ao mesmo tempo sutilmente diferenciada, que confere ao conjunto ordem e aparência harmoniosa, assim como resolve as questões de salubridade urbanas tão desejadas no início do século passado (Figura 9).

Figura 9 - Vila Belga, fachadas das casas geminadas Tipos 2 e 3.

Fonte: Acervo das autoras, 2016.

As características referentes ao lote e a implantação da casa no terreno, posição de testada e exemplares geminados, reproduzem a cidade tradicional, repetem o tecido urbano de Santa Maria no início do século XX, porém as residências formam um conjunto com as edificações de apoio, o que promove um rompimento com o zoneamento monofuncional inicial. Esse conjunto irradia transformações e desenvolvimento para a cidade e região, e gera uma dinâmica urbana, além de comportar-se como um projeto âncora.

As premissas relativas à tipologia, enfatizadas pelas políticas habitacionais dos Institutos de Aposentadorias e Pensões, do período que antecede o Banco Nacional de Habitação (BNH) podem ser observadas de modo embrionário na vila ferroviária.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As vilas operárias, quando analisadas como precedentes dos conjuntos habitacionais, apresentam-se como uma das primeiras alternativas à produção em série de habitações em conjuntos que tinham como um dos seus principais objetivos alojar com economia e salubridade os operários. Além disso, tratava-se de uma habitação de construção econômica.

A construção de equipamentos urbanos para atender os funcionários e familiares remete ao embrião da unidade de vizinhança, pois não apenas controlavam a rotina dos funcionários como ofereciam uma melhor qualidade de vida para a população em geral.

Convém discutir o conceito de unidade de vizinhança que originalmente previa a ideia de um conjunto social autônomo, com oferta de programa de necessidades com atividades cotidianas, comércio e serviços vinculados a residências isoladas com área comum aberta, conectando os moradores em prol da sociabilidade. Esse conceito foi modificado em muitos projetos modernistas pelo zoneamento monofuncional, embora as questões de melhoramento do espaço aberto comum, com segregação entre automóvel e pedestre, na maioria dos casos, foram mantidas.

A tipologia geminada permitiu, na primeira etapa, um zoneamento estritamente residencial, que foi aos poucos desmantelado pela inserção gradual de equipamentos de apoio aos funcionários no núcleo inicial, e também pela inserção de equipamentos em outras áreas da cidade. As diferenças de tamanho e de ornamentações das edificações não traziam tanta diferença social, pois os operários faziam parte de uma mesma categoria.

Pode-se concluir que, na Vila Belga, a repetição do lote existente na malha urbana e a adaptação ao traçado original da cidade configuraram uma segregação do espaço público do privado, e uma reprodução da cidade tradicional, porém essas características não impediram ao modelo ultrapassar seus limites e proporcionar a vivência de um bairro, de uma unidade de vizinhança para seus habitantes, que desfrutavam de uma vida confortável para os padrões da cidade, na época. Além disso, pos-

sibilitava que a população geral fosse beneficiada, não apenas economicamente como socialmente, pelo acesso permitido ao comércio e serviços da atividade ferroviária.

Esse quadro, formado pelos operários e população, denota claramente a importância, não apenas na evolução urbana e no impacto do desenvolvimento da cidade e região, como na formação de um precedente dos conjuntos habitacionais do período pré-BNH.

REFERÊNCIAS

ACERVO DO ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SANTA MARIA - AHMSM. 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/uatZuy>>. Acesso em: 20 jun. 2016.

BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil**: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

CARDOSO, A; ZAMIN, F. **Patrimônio ferroviário do Rio Grande do Sul**. Inventário das Estações: 1874; 1959/Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Secretaria da Cultura do Rio Grande do Sul. Santa Maria: Pallotti, 2002.

FINGER, A. E. **Vilas Ferroviárias no Brasil**: o caso de Paranapiacaba em São Paulo e Vila Belga no Rio Grande do Sul. 2009. 166f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Brasília. Brasília, 2009.

JOVANOVIĆ, C. **La Compagnie auxiliaire de chemins de fer au Brésil y la ciudad de Santa Maria en Rio Grande do Sul, Brazil**. 2003. 243f. Tese (Doutorado em Arquitetura) - UPC. Barcelona, 2003.

SANVITTO, M. L. A. **Habitação coletiva econômica na arquitetura moderna brasileira entre 1964 e 1986**. 2010. 548f. Tese (Doutorado em Arquitetura) - PROPARG, UFRGS. Porto Alegre, 2010.

TIMM, J. A. **Habitações operárias no Brasil**: arquitetura e urbanismo da habitação social na primeira metade do século XX. 2015. 242f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - PROPARG, UFRGS. Porto Alegre, 2015.