

Confluências Culturais

Revista Interdisciplinar

v. 13, n. 1: Patrimônio Industrial: Trabalho, Memória e Ambiente – 2024 – ISSN 2316-395X

Vila Belga: arquitetura e tipologias de uma vila ferroviária

Vila Belga: architecture and typologies of a railway village

Vila Belga: arquitectura y tipologías de un pueblo ferroviario

Ana Júlia Scortegagna Social¹
Marcelo Ribeiro²

Recebido em: 5 jan. 2024
Aceito para publicação em: 21 abr. 2024

Resumo: A Vila Belga corresponde a um conjunto habitacional localizado no município de Santa Maria, Rio Grande do Sul, que foi construída por uma empresa belga, detentora da concessão da construção da ferrovia que cruzava a cidade no final do século XIX. O objetivo deste estudo é analisar os aspectos arquitetônicos da Vila Belga e identificar as suas principais características, bem como as diferentes tipologias existentes e o que as diferencia. Com relação aos aspectos metodológicos, o estudo envolveu pesquisa em fontes bibliográficas e documentais, incluindo plantas baixas, mapas e fotografias. O conjunto de dados pesquisados permitiu não só a identificação das características da Vila Belga e de suas tipologias, como também a comparação com o que é abordado na literatura sobre o objeto de estudo e sobre vilas operárias. Constatou-se que alguns elementos variam entre as tipologias, enquanto outros fazem a diferenciação entre as edificações do conjunto, independentemente da tipologia, refletindo a preocupação com a diversidade das unidades.

Palavras-chave: Vila Belga; tipologias; arquitetura; Vila Ferroviária.

¹ Mestra em Patrimônio Cultural, gestora de turismo e arquiteta e urbanista pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM).

² Doutor em Turismo e Desenvolvimento Sustentável e bacharelado em Turismo pela UFSM.

Abstract: Vila Belga corresponds to a housing complex located in Santa Maria, Rio Grande do Sul, Brazil, which had its construction motivated by the arrival of a Belgian company and the build of the railroad in the city at the end of the 19th century. The objective of this study was to analyze the architectural aspects of Vila Belga, identifying its main characteristics, as well as the different existing typologies and what differentiates them. Regarding the methodological aspects, the study involved research in bibliographic and documentary sources, including floor plans, maps, and photographs. The data set allowed not only the identification of the characteristics of Vila Belga and its typologies, but also the comparison with what is addressed in the literature about the object of study and about railway villages. The study found that some elements vary between typologies, while others are used to differentiate buildings in the complex, regardless of typology, reflecting the concern with the diversity of the units.

Keywords: Vila Belga; typologies; architecture; railway village.

Resumen: Vila Belga corresponde a un conjunto habitacional ubicado en el municipio de Santa Maria, Rio Grande do Sul, Brasil, que fue construido por una empresa belga que tenía la concesión para la construcción del ferrocarril que atravesaba la ciudad a finales del siglo XIX. Los objetivos de este estudio fueron analizar los aspectos arquitectónicos de Vila Belga, identificar sus principales características, así como las diferentes tipologías existentes y qué las diferencia. En cuanto a los aspectos metodológicos, el estudio implicó la investigación de fuentes bibliográficas y documentales, incluyendo planos, mapas y fotografías. El conjunto de datos investigados permitió no sólo identificar las características de Vila Belga y sus tipologías, sino también la comparación con lo abordado en la literatura sobre el objeto de estudio y sobre las aldeas populares. Se encontró que algunos elementos varían entre tipologías, mientras que otros diferencian entre los edificios del complejo, independientemente de la tipología, reflejando la preocupación por la diversidad de las unidades.

Palabras clave: Vila Belga; tipologías; arquitectura; pueblo ferroviario.

INTRODUÇÃO

O advento do transporte ferroviário e a sua popularização no Brasil, especialmente durante o século XIX, influenciaram o desenvolvimento de diversas cidades, que se transformaram com a chegada dos trilhos. A construção da malha ferroviária tornou-se sinônimo de progresso e modernidade, visto que, com a ferrovia, vinha uma série de melhorias para as cidades, como facilidade de acesso de pessoas e mercadorias, avanço em infraestruturas e estímulo ao desenvolvimento urbano (Flôres, 2007).

Em Santa Maria, cidade localizada na região central do Rio Grande do Sul, a ferrovia cumpriu um importante papel para o desenvolvimento econômico e urbano, alavancando o até então pequeno município e o posicionando como um dos principais entroncamentos ferroviários do sul do Brasil. A localização central de Santa Maria na malha ferroviária do estado, projetada e estruturada previamente, fez com que as principais linhas passassem pela cidade, tornando-a um importante polo por onde circulava diariamente um grande número de passageiros e mercadorias (Flôres, 2007; Lopes, 2002).

Foi com a movimentação gerada pelos trens que Santa Maria teve um de seus principais saltos de desenvolvimento. Além de impulsionar o surgimento de diversos

empreendimentos, entre comércio, rede hoteleira e instituições educacionais, a ferrovia impactou na expansão da malha urbana e nas formas de morar e ocupar o território.

Nesse contexto surgiu a Vila Belga, um conjunto habitacional idealizado para abrigar os trabalhadores da Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, empresa belga responsável pelo arrendamento da ferrovia. Localizada próximo à estação ferroviária, a Vila Belga conta atualmente com 41 edificações e 80 unidades, a maioria delas ainda com uso residencial. As edificações remanescentes são testemunho material da época em que a ferrovia cruzava a cidade e estimulava o desenvolvimento em suas variadas formas: social, econômica, cultural etc. O grupo de casas destaca-se por sua arquitetura e por ter sido o segundo conjunto habitacional do estado do Rio Grande do Sul construído com a finalidade de fornecer moradia a funcionários de uma empresa (Rocha, 2001).

O presente estudo tem como objetivo analisar os aspectos arquitetônicos da Vila Belga, identificando as suas principais características, bem como as diversas tipologias existentes e o que as diferencia. Cabe ressaltar que o foco é a Vila Belga original, ou seja, como as residências do conjunto foram pensadas e divididas em tipologias no momento da sua construção, no início do século XX, e não como se encontram atualmente, visto que as edificações passaram por inúmeras modificações internas ao longo dos anos.

A pesquisa, de caráter descritivo-exploratório, foi realizada em três etapas: (1) pesquisa bibliográfica e documental, em fontes primárias e secundárias; (2) elaboração dos desenhos técnicos, como plantas baixas e fachadas, das diferentes tipologias; (3) análise dos aspectos comuns e diferenciais a cada tipologia. A pesquisa bibliográfica e documental permitiu a compreensão acerca da história e da arquitetura da Vila Belga, incluindo o contexto que levou à sua construção e a relação do conjunto com a ferrovia. Os aspectos projetuais e arquitetônicos do conjunto foram analisados sob a ótica da bibliografia sobre vilas operárias e vilas ferroviárias, especialmente com base no que expõem autores como Correia (2004), Moreira (2007) e Cloquet (1900). Além da pesquisa em fontes bibliográficas, fez-se uso também de documentos como fotografias, mapas e plantas baixas das residências, que permitiram não só o entendimento do complexo como um todo, mas também sobre cada uma das tipologias identificadas. Para a elaboração dos desenhos técnicos foi utilizado um conjunto de plantas baixas das residências datado da década de 1920, assim como um mapa da mesma época, que relaciona as edificações com sua respectiva tipologia. Por fim, a análise das tipologias considerou os aspectos comuns às edificações, mas principalmente o que as diferencia, em termos de organização de planta baixa e de fachada.

VILA OPERÁRIA E VILA FERROVIÁRIA: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

A gênese de conjuntos habitacionais específicos para a classe trabalhadora remonta ao contexto da Revolução Industrial, especialmente no século XIX. O desenvolvimento industrial e a migração do campo para a cidade suscitaram vários debates sobre as condições de vida da população nos grandes núcleos urbanos, sobretudo no que tange aos aspectos sociais e sanitários. Segundo Correia (2004), o adensamento urbano e as condições precárias das habitações começaram a preocupar as elites, que consideravam a moradia da época um ambiente prejudicial à saúde e à moralidade.

Ou seja, atribuíam-se ao meio a responsabilidade pela formação do caráter e da moral do indivíduo, assim como pela sua saúde. A configuração das habitações, muitas vezes improvisadas e sem condições mínimas de higiene, tornava esses locais o oposto de ambientes acolhedores, expulsando seus moradores para ruas, bares e bordéis, “[...] onde se entregavam aos vícios, devassidão, ócio, enfim, a toda uma série de atividades

marginais à sociedade do trabalho, que então a burguesia estava empenhada em construir” (Correia, 2004, p. 8-9).

Baseado em princípios de saúde, economia e segurança, o combate às doenças, à insalubridade e aos comportamentos considerados imorais deveria passar, portanto, por uma modificação no meio, a ser realizada pelo controle e reordenamento dos ambientes.

Paralelamente, a instituição de núcleos habitacionais voltados à mão de obra operária, geralmente em locais próximos às fábricas, tinha também um viés de controle político e ideológico. Proporcionar moradia aos indivíduos e suas famílias era uma maneira de estabelecer mecanismos de vigilância e disciplina, de garantir a obtenção de trabalhadores produtivos e submissos e de evitar greves e paralisações, associadas com a perda do emprego e o despejo da casa (Bonduki, 1994). Para Moreira (2007, p. 2002), as vilas operárias eram mais do que simples núcleos habitacionais, constituíam “[...] uma forma de arregimentação da força de trabalho e extensão do controle sobre a vida do operário, indo além dos portões da fábrica”.

Por um lado, a concentração dos trabalhadores em um mesmo local facilitava o controle sobre suas vidas sociais, suas atividades e suas interações com os outros trabalhadores, ainda que de forma velada. Por outro, manter o trabalhador próximo ao seu local de trabalho permitia o cumprimento de jornadas de trabalho mais longas e o deslocamento sem depender de meios de transporte, coibindo os atrasos (Finger, 2009; Moreira, 2007). Em algumas situações, ainda, a proximidade com o trabalho era essencial do ponto de vista operacional, como no caso de funcionários responsáveis pela manutenção de máquinas e equipamentos vitais ao funcionamento da empresa (Bonduki, 1994).

Por conta disso, indústrias, sociedades filantrópicas, empresas e instituições públicas começaram a investir na construção de modelos alternativos de moradia para o proletariado, especialmente a partir da década de 1890 (Correia, 2004). Assim, conforme Moreira (2007, p. 201), “[...] o papel da moradia para a adequação do homem pobre ao sistema de trabalho fabril transformou-se em aspecto central no processo produtivo”.

O termo “Vila Operária” passa a ser utilizado, então, para designar as iniciativas de construção de moradias populares, incluindo os conjuntos edificadas por empresas para venda ou aluguel a proletários urbanos, as residências construídas por companhias ferroviárias, indústrias, minas, frigoríficos e usinas para seus funcionários e aquelas edificadas pelo Estado. Bonduki (1994, p. 715) define as vilas operárias como “[...] conjuntos de casas construídas pelas indústrias para serem alugadas a baixos aluguéis ou mesmo oferecidas gratuitamente a seus operários”.

No cerne dos projetos de vilas operárias estavam três princípios: ser salubre, cômodo e econômico.

Salubre, porque a saúde é entendida como o bem maior da família proletária, que, perdendo-a, mergulha na miséria e nos sofrimentos dela decorrentes; cômoda, porque disto dependeria a organização da casa e a redução do tempo nos cuidados com ela; e econômica, porque precisava ser acessível ao trabalhador (Correia, 2004, p. 29).

Em termos de salubridade, os projetos preconizavam a criação de janelas e aberturas para o exterior em todos os cômodos da casa, de forma a permitir a entrada de luz e ventilação natural. Além disso, a presença de áreas não edificadas, como jardins e quintais, e a utilização de recuos frontais e laterais tinham como objetivo um maior arejamento das casas, possibilitando, ainda, a separação entre a residência, o espaço público e os vizinhos. Pode ser percebido também o emprego de sistemas simples de abastecimento de água e esgotamento sanitário (Correia, 2004; Moreira, 2007).

Outra alteração importante, implementada principalmente no Brasil, foi a introdução de porões. Segundo Correia (2004), os porões, ao afastar o piso do solo e permitir uma ventilação entre eles, eram vistos como um recurso para combater a umidade, esta considerada um dos maiores problemas a ser enfrentado. Ademais, ao elevar a edificação, garantia-se mais privacidade para os moradores, dificultando que quem circulasse nas ruas enxergasse o interior das residências.

Com relação ao segundo pré-requisito, de ser cômoda, existiam algumas recomendações sobre a configuração das residências. Para o engenheiro e construtor francês Émile Cacheux, o programa ideal deveria ser composto por “[...] uma sala onde a família pudesse se reunir à noite, uma cozinha e um número de quartos suficientes para separar os sexos à noite” (in Correia, 2004, p. 29). O também engenheiro Everaldo Backheuser, ao escrever o Relatório sobre Habitações Populares em 1906, vai um pouco além ao considerar que as casas proletárias deveriam conter: “[...] sala de reunião/recepção; local para preparo e consumo de alimentos; oratório; e quartos distintos para os membros da família, conforme sexo, idade e situação” (in Correia, 2004, p. 35).

Recomendação semelhante pode ser encontrada no *Traité d'Architecture*, ou *Tratado de Arquitetura*, do arquiteto e engenheiro belga Louis Cloquet. A obra, composta por cinco volumes, contém uma série de princípios e recomendações para projetos arquitetônicos. No volume IV, no qual o autor discorre sobre *maisons ouvrière*, ou seja, casa de trabalhadores, são encontradas informações sobre o programa de uma residência operária, que geralmente incluía: sala, cozinha-lavanderia, quartos em número de dois ou três, pátio e banheiro. O autor ainda ressalta que o ideal para uma família são três quartos, “[...] um para os pais e outro para os filhos de cada um dos dois sexos” (Cloquet, 1900, p. 102, tradução nossa).

Havia uma preocupação com a racionalidade no uso e a organização do espaço doméstico, condizente com a lógica do “*habitat* moderno”, que relaciona a casa a um local de repouso e vida familiar, desvinculando-a do local de trabalho. A separação dos cômodos enfatiza a ideia de privacidade e de local destinado à recuperação das energias para o trabalho, desestimulando a presença de estranhos no seu interior. Ao mesmo tempo, os materiais construtivos e revestimentos deveriam ser escolhidos de forma a favorecer os hábitos de higiene e a realização das tarefas domésticas, liberando a mão de obra feminina para o trabalho (Correia, 2004).

Por fim, havia a noção de custos da obra, visto que as construções deveriam ser acessíveis tanto para as empresas, que eram muitas vezes as responsáveis pelos empreendimentos, quanto para os trabalhadores. Nesse sentido, Moreira (2007) afirma que se prezava pela simplicidade das edificações, o que se refletia nos espaços reduzidos e na pouca ornamentação das fachadas. Além disso, as construções em série, com a padronização das residências, também visavam baratear os custos.

Buscava-se – com as ideias de salubridade, comodidade e economia – conferir à habitação um novo sentido ao despertar nos indivíduos o gosto pelo lar. Entendia-se que a atração dos trabalhadores pela casa desestimulava os agrupamentos em ruas e lugares públicos e a concentração em bares e bordéis, evitando as implicações políticas e morais (Correia, 2004). A nova moradia era, então, um elemento de moralização e fortalecimento da família, vista não só como uma forma de combater as questões de saúde e higiene, mas também como um modo de direcionar os indivíduos a um modelo de comportamento considerado correto e apropriado.

Outra característica presente em algumas vilas operárias é a variação nas residências de acordo com o *status* do funcionário ou o tamanho das famílias, o que se refletia na implantação, na disposição dos cômodos na planta baixa e na volumetria da edificação. Para Cloquet (1900), a diversidade das unidades residenciais era não só um recurso a

ser utilizado, mas algo fundamental. “É desejável que as moradias dos trabalhadores sejam variadas em razão da diversidade das famílias, seus costumes e suas necessidades” (Cloquet, 1900, p. 99, tradução nossa).

O autor também afirma que “a uniformidade das acomodações de um conjunto operário é um defeito. Gera banalidade de aspecto e monotonia; imprime o caráter de uniformidade, que é a negação do respeito à individualidade humana e marca a abjeção do proletariado” (Cloquet, 1900, p. 101, tradução nossa). Ou seja, além da variação tipológica, era necessário atentar à estética das edificações. A utilização de um único padrão de residência, portanto, ignora a personalidade do indivíduo. Os conjuntos operários bem planejados deveriam conter moradias variadas em importância, disposição dos cômodos e aparência.

Moreira (2007) identifica três tipologias principais: residências isoladas no lote, residências geminadas e residências em bloco ou fita. Para Finger (2009, p. 82), “é interessante notar que, provavelmente em função da privacidade oferecida, e das possibilidades de distribuição interna das plantas, quanto mais elevado o *status* do ocupante, mais isolada era a edificação em relação às vizinhas”. Ou seja, a hierarquia industrial refletia-se na organização das vilas operárias, onde ocupar uma residência maior era sinônimo de *status* e ascensão social, enquanto os imóveis menores e menos confortáveis eram ocupados pelas classes mais baixas.

As vilas operárias tornaram-se um importante elemento do sistema produtivo, visto sua intrínseca relação com o local de trabalho de seus moradores. Como já mencionado, esse sistema de moradia contemplava todas as iniciativas construídas por empresas ou indústrias para alojar seus trabalhadores, incluindo as vilas ferroviárias. Ou seja, pode-se considerar as vilas ferroviárias uma tipologia dentro do conjunto maior “vilas operárias”. A diferença dá-se, basicamente, no capital empregado para a sua construção, que pode ser o de uma companhia ferroviária, como nesse caso, mas também o de uma indústria, de uma mina etc.

Portanto, todos os elementos mencionados até aqui como característicos das vilas operárias se refletem, também, nas vilas ferroviárias. Cabe pontuar, entretanto, algumas particularidades das vilas ferroviárias, especialmente em relação às motivações para a sua construção.

Uma delas está relacionada com o próprio sistema construtivo da ferrovia. Em razão da tecnologia empregada na implantação das linhas férreas, era necessário construir estações intermediárias, em intervalos de 20 quilômetros, para abastecer as composições com água e carvão e para a manutenção e supervisão daquele trecho de linha. Mesmo sendo estações com um viés de controle, e não de embarque e desembarque de passageiros, tais edificações demandavam uma equipe de funcionários, que deveria estar alocada próximo a elas. Por esse motivo, e considerando o fato de que certas estações foram construídas em locais onde ainda não existiam núcleos urbanos povoados, eram construídas habitações para esses funcionários nas adjacências da estação ou na própria edificação em si.

As estações mais simples contavam com apenas uma casa para abrigar um único funcionário, mas dependendo da complexidade dos serviços desempenhados na estação, poderia contar com diversas unidades para abrigar toda uma equipe com diferentes atribuições e graus de responsabilidade, juntamente com suas famílias (Finger, 2009, p. 74).

Mesmo em cidades já consolidadas, o fato de os trabalhadores morarem próximo à ferrovia permitia que a sua mão de obra fosse demandada em qualquer horário, facilitando e agilizando as operações, principalmente na fase de construção das linhas.

Segundo Moreira (2007), nesses casos era dada prioridade de moradia aos funcionários que detinham funções consideradas imprescindíveis, como o chefe de estação, manobristas e mecânicos.

Outro fator que motivou a construção de diversas vilas ferroviárias foi a falta de alojamento qualificado e em número suficiente para abrigar todo o contingente humano advindo da implantação da malha ferroviária. A chegada de muitas pessoas a um mesmo núcleo urbano acarretava a escassez de imóveis ou ainda o aumento do preço do aluguel, tornando mais viável para as companhias ferroviárias a construção de empreendimentos habitacionais para seus funcionários (Finger, 2009; Lopes, 2002).

Além de o fornecimento de moradia ser um fator de atratividade para os novos funcionários, também era uma forma de desencorajar mobilizações e reivindicações por parte dos trabalhadores, que realizavam greves e paralisações em busca de melhores salários ou condições trabalhistas. Nesse sentido, Finger (2009, p. 9) afirma que as vilas operárias/ferroviárias exerciam um “duplo papel de benfeitoria e dominação”.

Considerando que as vilas ferroviárias eram projetadas e construídas de acordo com o número de funcionários a ser acomodado, Finger (2009, p. 79) destaca que “as maiores vilas foram instaladas junto aos entroncamentos, nos pontos finais das linhas, ou outros locais onde foram implantados grandes complexos ferroviários”. Isso pode ser explicado pelo fato de que esses locais geralmente concentravam produtos de importação e exportação e, por isso, necessitavam de mais mão de obra, incluindo funcionários para carga, descarga, estocagem e controle de operações.

Em conjunto com as estações ferroviárias e com todo o aparato necessário para a implementação de tal sistema, as vilas ferroviárias contribuíram para alterar os parâmetros urbanos e influenciar o desenvolvimento de diversas localidades. Tomadas de maneira isolada, as vilas operárias podem parecer insignificantes, porém o contexto histórico, social e cultural que levou às suas construções denota um outro significado, conferindo valor às edificações e ao seu entorno (Inoue, 2017). A construção de conjuntos operários refletia os preceitos disseminados pela Revolução Industrial, que pregava noções de saneamento, higiene, modernidade e eficiência. Além disso, os conjuntos normalmente eram instalados em locais afastados dos centros, redirecionando o crescimento da cidade para outras regiões e reconfigurando a malha urbana. Esses fatores denotam a importância que muitas vilas operárias e ferroviárias tiveram, e ainda têm, enquanto testemunho histórico e patrimônio cultural, que deve ser reconhecido, preservado e valorizado.

O CONJUNTO HABITACIONAL FERROVIÁRIO VILA BELGA

Localizada no município de Santa Maria, região central do Rio Grande do Sul, a Vila Belga foi construída no início do século XX para abrigar os funcionários da empresa belga Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil, arrendatária da ferrovia. A posição privilegiada e central de Santa Maria na malha ferroviária do estado motivou a Compagnie Auxiliaire a instalar a sede de sua diretoria na cidade, acarretando a vinda de diversos trabalhadores que, junto com suas famílias, fizeram crescer a demanda por moradia. Esse fator, associado ao alto custo dos aluguéis dos imóveis existentes, levou à construção de uma série de casas específicas para esse público, originando a Vila Belga (Lopes, 2002).

A prioridade de ocupação das residências era dada a funcionários de segundo e terceiro escalões da Compagnie Auxiliaire, que exerciam cargos como chefes de turma, maquinistas, eletricitas, enfermeiros, operários com cargo de chefia, inspetores de

linha, fiscais etc. (Lopes, 2001). Considerando as atribuições de tais cargos, que por vezes atendiam a demandas urgentes da ferrovia, como acidentes e outros sinistros, era importante que esses trabalhadores estivessem situados próximo à estação ferroviária a fim de se deslocar com facilidade e agilidade.

As residências da Vila Belga foram arquitetadas seguindo um mesmo modelo, o de casas geminadas (figura 1). As edificações térreas foram construídas rente à testada do lote, ou seja, sem recuos frontais, mas com pequenos recuos laterais. Segundo Finger (2009), a ausência do recuo frontal está relacionada com as “posturas municipais”, um conjunto de diretrizes que estabeleciam as condicionantes e os parâmetros construtivos da época e que, provavelmente, determinavam a construção no alinhamento das ruas, o que pode ser identificado em outras edificações do mesmo período. Além disso, a edificação alinhada ao passeio permitia certo isolamento e garantia privacidade aos moradores, reforçando o papel da residência como local de repouso, recuperação das energias e vida familiar, típico das vilas operárias (Correia, 2004).

Figura 1 – Vila Belga



Fonte: Primária (2021)

A configuração dos lotes da Vila Belga, estreitos e longos, é outra característica que segue um padrão similar ao de outros terrenos da cidade dessa época. Com a edificação alinhada na parte da frente, os quintais localizados ao fundo do lote possibilitavam modificações e a expansão das residências de acordo com as necessidades e com o tamanho das famílias.

A Vila Belga possui arquitetura eclética, com alguns elementos de inspiração *Art Nouveau*. Apesar da origem belga de sua idealizadora, a *Compagnie Auxiliaire*, e do fato de o projeto sofrer influência do que era produzido na Europa na época, a execução contou com adaptações de acordo com os materiais encontrados na região e com as necessidades locais.

As residências foram construídas com técnicas mistas. Enquanto as paredes externas, as de meação – que separam duas unidades geminadas – e algumas internas foram executadas em alvenaria de tijolos maciços, rebocados com argamassa de cal e areia, outras divisórias internas eram de madeira (Lopes, 2002). Essa também era

uma estratégia projetual, a fim de permitir que cada família adaptasse a residência às suas necessidades específicas, possibilitando a integração ou alteração no tamanho dos cômodos.

Os forros e os pisos internos também eram, originalmente, de madeira. O piso era elevado a fim de controlar a umidade, outra preocupação presente nas vilas operárias, associada à busca pela salubridade e por boas condições de habitabilidade das residências.

Em função da topografia dos lotes, em algumas edificações essa altura entre o piso e o solo propiciou a criação de um vão ao qual alguns autores se referem como “porões” (Blois Filho, 2018; Finger, 2009). Apesar do nome, tais espaços não se configuravam como um cômodo propriamente dito, visto que sua altura não permitia que uma pessoa ficasse em pé no seu interior, além do fato de que o piso era de terra batida, ou seja, sem acabamento. Para a ventilação do vão desses “porões”, entre o piso da edificação e o solo, fazia-se uso de “gateiras”, ou seja, pequenas aberturas na fachada, com gradis para evitar a entrada de animais.

Observa-se que o conjunto da Vila Belga possui características que se repetem em todas as edificações, como é o caso da construção em um pavimento sem recuo frontal, da adoção da tipologia geminada e do uso de telhado com pequenos beirais. Essa padronização está associada com a noção de economia atribuída às vilas operárias, refletida muitas vezes na produção em série.

Por outro lado, percebe-se que houve, também, uma preocupação em diferenciar as residências, do ponto de vista funcional e estético. Funcional, pois as unidades variam em relação ao número de quartos e à configuração das casas, de forma a atender famílias de tamanho e necessidades diferentes. E estético, pois percebe-se a variação entre as edificações pelo tratamento dado às fachadas. A diversidade presente na Vila Belga será abordada de forma mais aprofundada a seguir.

A DIVERSIDADE EXPRESSA NAS TIPOLOGIAS

Apesar da adoção de critérios de padronização, que objetivavam a redução de custos e a agilidade nas construções, os projetos de vilas operárias também levavam em consideração a diversificação entre as unidades, geralmente de forma a diferenciar os funcionários conforme seu *status* ou a fim de acomodar famílias de tamanhos diferentes (Cloquet, 1900; Finger, 2009; Moreira, 2007).

Na Vila Belga, essa característica pode ser identificada em diferentes aspectos do projeto. Primeiramente, observa-se a pluralidade das fachadas pela composição de elementos como cunhais, pilastras, socos e arremates das aberturas. Os diferentes tratamentos dados a esses elementos resultam em variações que ocorrem não somente de uma tipologia para outra, mas também entre edificações pertencentes à mesma tipologia.

Os cunhais e as pilastras, componentes verticais destacados na fachada que se assemelham a pilares, recebem tratamentos decorativos variados. Em algumas edificações são lisos e sem ornamentação, em outras apresentam reentrâncias e saliências, em múltiplos formatos. A linha de soco, correspondente à base aparente da fachada frontal, também varia, especialmente em função da declividade dos lotes.

De todos os elementos, porém, os mais emblemáticos quando se fala em diversidade de fachadas da Vila Belga são os arremates das aberturas, ou seja, os relevos em massa que ornamentam as portas e janelas. Ora elaborados em forma de curvas, com floreios e detalhes vazados que remetem ao estilo *Art Nouveau*, ora seguindo uma

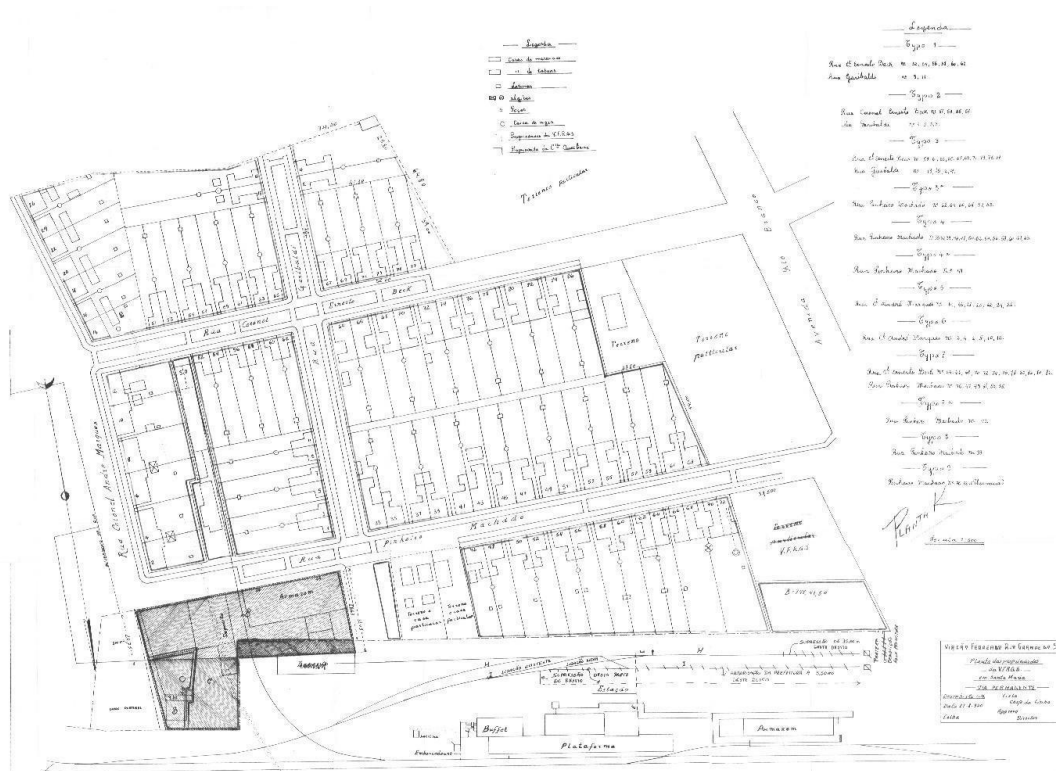
tendência retilínea, com linhas e formas simplificadas, tais elementos não se apresentam de maneira igual em nenhuma das 41 edificações remanescentes.

Visto que, originalmente, as edificações da Vila Belga eram todas da mesma cor, trabalhar a fachada por meio da composição de diferentes elementos era um modo de promover a diferenciação das unidades conforme a sua aparência e enfatizar a individualidade entre as residências. A ornamentação da fachada coaduna com outro ponto exposto por Cloquet (1900), relativo à estética das edificações. Segundo o autor, “serão feitos esforços para dar à construção uma aparência alegre e pitoresca; sendo a beleza pitoresca a única que não é dispendiosa, não se pode privar dela os pobres” (Cloquet, 1900, p. 101, tradução nossa). Assim, percebe-se que houve também a preocupação em projetar o conjunto pensando em seus atributos estéticos – e não só na funcionalidade ou economicidade – de forma a fornecer ao morador uma residência bela, harmoniosa e visualmente agradável.

Além da variação na composição das fachadas, outra característica que reflete a diversidade do conjunto são as diferentes tipologias, que se distinguem principalmente em relação à configuração da planta baixa, à localização do acesso e ao número de quartos.

A identificação das diferentes tipologias foi realizada com base em materiais gráficos da Vila Belga da década de 1920. Um mapa datado de 27 de agosto de 1920 – mais de uma década depois da construção da Vila Belga – que apresenta um levantamento das edificações mostra 85 unidades divididas em 9 tipologias, das quais três apresentam variações (tipologias 3 e 3a, 4 e 4a, 7 e 7a). A legenda do mapa traz as informações acerca de quais unidades pertencem a cada uma das tipologias, relacionando-as pelo número da residência (figura 2).

Figura 2 – Mapa da Vila Belga de 1920, com a identificação de 9 tipologias



Fonte: Acervo pessoal de Caryl Eduardo Jovanovich Lopes

A única unidade da tipologia 8 foi posteriormente demolida, juntamente com uma unidade da tipologia 4, para dar lugar ao prédio da Associação dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Já a tipologia 9, que também conta com apenas uma edificação, aparece na legenda do mapa como “Pharmácia”, indicando que ela não possuía uso residencial. A análise da fachada suporta essa conclusão, ao observar-se que ela difere das demais, principalmente com relação às esquadrias e à ornamentação. Apesar de possuir alguns elementos similares a outras unidades, a fachada dessa edificação não mantém o mesmo ritmo entre as aberturas, que normalmente são igualmente espaçadas. Além disso, observa-se o uso de frisos e uma forma de ornamentação nas portas diferente do que se vê nas outras unidades.

Portanto, das 85 unidades que constam no mapa, conclui-se que o conjunto residencial da Vila Belga era originalmente composto por 83 unidades. Com a demolição de duas unidades (tipologia 8 e uma unidade da tipologia 4) e a utilização conjunta de uma edificação da tipologia 3a, o conjunto passou a contar com 7 tipologias residenciais (figura 3), distribuídas em 41 edificações e 80 unidades, número que se mantém até hoje, apesar de algumas apresentarem descaracterizações e mudanças de uso.

Figura 3 – Mapa com a localização das 7 tipologias, e suas variações, remanescentes



Fonte: Primária (2023)

Outra classificação, porém, apresenta um número menor de variações. No processo de tombamento da Vila Belga, em 1996, o arquiteto Andrey Rosenthal Schlee identificou 5 tipos de edificações (Schlee, 1996 *apud* Lopes, 2002). Essa divisão categoriza as edificações com base em dois critérios: acessos (frontal, lateral e pelos fundos do bloco principal) e conformação das esquadrias na fachada frontal. Portanto, edificações que apresentam variação em planta (configuração ou número de quartos), mas que são semelhantes em relação à fachada frontal ou ao acesso, foram agrupadas no mesmo tipo.

Neste estudo optou-se por trabalhar com as tipologias identificadas no mapa de 1920, considerando residências que possuem mesma configuração de fachada, mas disposições de planta diferentes, como tipologias distintas. Entende-se que aspectos

como as variações de planta baixa e o número de quartos também são relevantes para a classificação das edificações, visto que contribuem para promover a diversificação do conjunto e se relacionam com a diretriz de oferecer residências para famílias maiores e menores. Além disso, a existência de um documento, mesmo que posterior à data de construção da Vila Belga, corrobora essa classificação.

O cruzamento do mapa de 1920 com as cópias das plantas baixas das edificações, datadas dessa mesma década, possibilitou a análise de quais aspectos diferenciam as tipologias. Observa-se, portanto, que as 7 tipologias variam em relação à configuração em planta baixa (retangular, em L ou em C), à localização do acesso principal (frontal, lateral ou pelos fundos do bloco principal), ao número de quartos, à disposição das aberturas e à composição da fachada frontal.

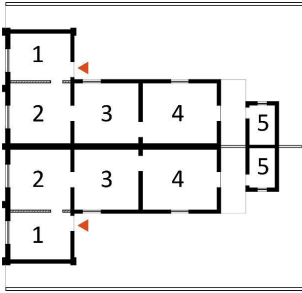
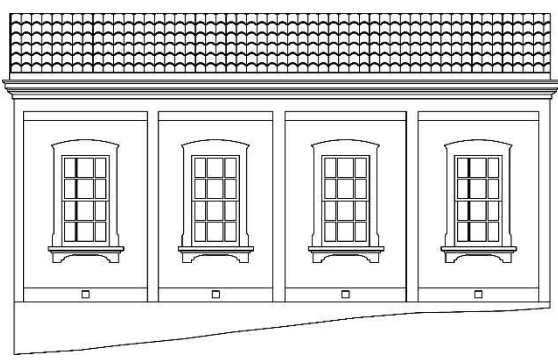
Com relação à planta baixa, as tipologias 1 e 2 apresentam planta em L, enquanto as tipologias 3 e 7, e suas variações 3a e 7a, apresentam planta em C. As demais, 4 e 4a, 5 e 6, possuem planta retangular. Em relação ao acesso principal, nas tipologias 1, 2 e 3 e 3a, ele ocorre pelos fundos do bloco principal. Nas tipologias 4 e 4a, além da variação 7a, o acesso é lateral, enquanto nas tipologias 5, 6 e 7 é frontal.

As residências possuem de um a quatro quartos, número que varia, também, com relação à tipologia. A tipologia 1 é a única que contém apenas um quarto; as tipologias 2 e 4 apresentam dois quartos; a tipologia 3, as variações 3a e 4a e as tipologias 5 e 6 possuem 3 quartos; as unidades da tipologia 7 e variação 7a são formadas por quatro quartos.

A maioria das edificações é composta por quatro aberturas na fachada frontal, correspondendo a duas janelas para cada unidade. A diferença é percebida nas tipologias 5, 6 e 7, nas quais o acesso é frontal. Nas tipologias 5 e 7, além das quatro janelas, há duas portas de acesso, uma para cada unidade. Na tipologia 6 também há duas portas de acesso, porém o número de janelas é maior, com um total de seis janelas, três por unidade. Com relação às pilastras, estas são visíveis nas tipologias 1, 2, 3 e 6 e estão ausentes nas tipologias 4, 5 e 7, e nas variações 3a, 4a e 7a.

O quadro 1 traz um resumo das características das tipologias, bem como um exemplo de planta baixa e fachada de cada uma delas.

Quadro 1 – Tipologias e suas características

	Planta baixa	Fachada
1	 <p>1 – Sala 2 – Quarto 3 – Varanda 4 – Cozinha 5 – Latrina</p>	
	<p>Planta em L Acesso pelos fundos do bloco principal 1 quarto 4 janelas na fachada (2 por unidade)</p>	

Continua...

Continuação do quadro 1

	Planta baixa	Fachada
2	<p>1 – Sala 2 – Quarto 3 – Varanda 4 – Cozinha 5 – Latrina</p>	
	<p>Planta em L Acesso pelos fundos do bloco principal 2 quartos 4 janelas na fachada (2 por unidade)</p>	
3	<p>1 – Sala 2 – Quarto 3 – Varanda 4 – Cozinha 5 – Latrina</p>	
	<p>Planta em C Acesso pelos fundos do bloco principal 3 quartos 4 janelas na fachada (2 por unidade)</p>	
3a	<p>1 – Sala 2 – Quarto 3 – Varanda 4 – Cozinha 5 – Latrina</p>	
	<p>Planta em C Acesso pelos fundos do bloco principal 3 quartos 4 janelas na fachada (2 por unidade)</p>	

Continua...

Continuação do quadro 1

	Planta baixa	Fachada
4	<p>1 – Sala 2 – Quarto 3 – Varanda 4 – Cozinha 5 – Latrina</p>	
	<p>Planta retangular (bloco principal) Acesso lateral 2 quartos 4 janelas na fachada (2 por unidade)</p>	
4a	<p>2 – Quarto 3 – Varanda 4 – Cozinha 5 – Latrina</p>	
	<p>Planta retangular (bloco principal) Acesso lateral 3 quartos 4 janelas na fachada (2 pertencem à tipologia 7a)</p>	
5	<p>1 – Sala 2 – Quarto 3 – Varanda 4 – Cozinha 5 – Latrina</p>	
	<p>Planta retangular (bloco principal) Acesso frontal 3 quartos 4 janelas (2 por unidade) e 2 portas (1 por unidade) na fachada</p>	

Continua...

Continuação do quadro 1

	Planta baixa	Fachada
6	<p>1 – Sala 2 – Quarto 3 – Varanda 4 – Cozinha 5 – Latrina</p>	
	<p>Planta retangular Acesso frontal 3 quartos 6 janelas (3 por unidade) e 2 portas (1 por unidade) na fachada</p>	
7	<p>1 – Sala 2 – Quarto 3 – Varanda 4 – Cozinha 5 – Latrina</p>	
	<p>Planta em C Acesso frontal 4 quartos 4 janelas (2 por unidade) e 2 portas (1 por unidade) na fachada</p>	
7a	<p>1 – Saleta 2 – Quarto 3 – Varanda 4 – Cozinha 5 – Latrina 6 – Avarandado</p>	
	<p>Planta em C Acesso lateral 4 quartos 4 janelas na fachada (2 pertencem à tipologia 4a)</p>	

Fonte: Primária (2023)

De modo geral, as unidades eram originalmente compostas por sala, cozinha, “varanda”, quarto(s) e latrina, esta geralmente em edificação separada, localizada aos fundos. A distribuição está em consonância com as recomendações relativas às vilas operárias (Cloquet, 1900; Correia, 2004).

Com o passar do tempo, a configuração interna das residências foi sofrendo alterações, tanto pela integração de cômodos quanto pela ampliação das casas com a adição de novos volumes. O próprio projeto da Vila Belga já previa essas modificações ao utilizar divisórias internas de madeira, que tinham como objetivo facilitar eventuais adaptações. Apesar de, atualmente, as residências já não manterem seus aspectos internos originais, externamente é possível constatar que as edificações estão, de modo geral, bem preservadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve como objetivo identificar e analisar as principais características arquitetônicas da Vila Belga, bem como as diferentes tipologias existentes e as suas particularidades. A pesquisa em fontes bibliográficas (livros, artigos, teses e dissertações) e documentais (mapa do conjunto, plantas baixas e fotografias) permitiu uma ampla abordagem sobre o objeto de estudo, comparando os aspectos identificados na Vila Belga com o que é tratado na literatura acerca das vilas operárias e ferroviárias.

Apesar de ficar evidente o quanto o fator diversidade é importante e está presente na Vila Belga, observou-se que existe também uma certa dualidade entre as noções de uniformidade e pluralidade, ainda que a primeira se manifeste em menor escala. Algumas características que se repetem em todas as edificações, como a construção em um pavimento, o alinhamento ao passeio e o uso de telhados com beiral, demonstram uma intenção de preservar a ideia de conjunto, promovendo uma identidade para a Vila Belga. Por outro lado, a diferenciação entre as unidades, por meio das diferentes tipologias e da composição das fachadas, denota a preocupação de resguardar a individualidade de seus ocupantes e de atender às necessidades das famílias, considerando suas características distintas. Ou seja, ao mesmo tempo em que era importante que o morador se sentisse parte do coletivo, este também deveria sentir-se individualizado.

A classificação das tipologias com base no mapa e nas plantas baixas datados da década de 1920 contribuiu para o aprofundamento do que já se sabia até então sobre a Vila Belga e suas características, expandindo a classificação mencionada no processo de tombamento e utilizada por outros autores. O estudo traz à luz, ainda, o que diferencia as tipologias com relação aos seus aspectos internos (especialmente no quesito número de quartos e *layout* das residências), não se limitando às diferenças externas, como acesso principal e disposição das aberturas na fachada frontal. Também no tocante às contribuições da pesquisa, as informações coletadas e analisadas sobre a Vila Belga, com ênfase nas suas tipologias, podem ser utilizadas em estudos futuros a fim de estabelecer comparações com outras vilas ferroviárias, de modo a identificar semelhanças e diferenças e contribuir com demais pesquisas nessa área.

Observa-se que alguns elementos variam entre as tipologias, enquanto outros fazem a diferenciação entre as edificações do conjunto. Questões como configuração de planta, localização do acesso principal, número de quartos, quantidade de aberturas e presença ou não de pilastras na fachada frontal são características que identificam uma determinada tipologia e que se apresentam da mesma forma entre as respectivas edificações. Assim, todas as unidades da tipologia 1, por exemplo, possuem planta em L com acesso pelos fundos do bloco principal, contêm um quarto e fachada

frontal composta por pilastras e quatro janelas. Já elementos como a linha de soco e o tratamento dado aos cunhais e aos arremates das aberturas variam de maneira independente da categorização por tipologias, contribuindo para que mesmo duas edificações dentro de uma mesma tipologia se apresentem de formas diferentes.

De modo geral, externamente, a grande maioria das edificações encontra-se em bom estado de conservação, tanto em relação aos seus elementos quanto à pintura e limpeza das superfícies. Internamente, no entanto, a situação é diferente. Por conta das modificações ao longo dos anos, facilitadas também pelas divisórias internas de madeira, é improvável que as residências mantenham hoje os seus aspectos originais no que tange à disposição e ao número de cômodos, bem como ao uso de materiais e revestimentos. Além disso, algumas unidades não são mais utilizadas como residências, o que demandou adequações para os novos usos.

REFERÊNCIAS

BLOIS FILHO, Hugo Gomes. **Arquitetura subjacente à via férrea: relações de lugar e poder no espaço urbano de Santa Maria/RS – final do século XIX e início do XX**. 2018. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2018.

BONDUKI, Georges Nabil. Origens da habitação social no Brasil. **Análise Social**, v. 29, n. 127, p. 711-732, 1994.

CLOQUET, Louis. **Traité d'Architecture**. Paris: Paris et Liege, 1900.

CORREIA, Telma de Barros. **A construção do habitat moderno no Brasil: 1870-1950**. São Carlos: RiMa, 2004.

FINGER, Anna Eliza. **Vilas ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul**. 2009. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

FLÔRES, João Rodolpho Amaral. **Fragmentos da história ferroviária brasileira e rio-grandense: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Santa Maria, a "Cidade Ferroviária"**. Santa Maria: Pallotti, 2007.

INOUE, Luciana Massami. **Fim da linha? Vilas ferroviárias da Companhia Paulista (1868-1961): uma investigação sobre história e preservação**. 2017. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

LOPES, Caryl Eduardo Jovanovich. **A Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil e a cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul, Brasil**. 2002. 224 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade Politécnica da Catalunha, Barcelona, 2002.

LOPES, Caryl Eduardo Jovanovich. A Vila Belga. In: MÜLLER, Siomara Ribeiro; LOPES, Caryl Eduardo Jovanovich (org.). **Anais do Seminário Território, Patrimônio e Memória**. Porto Alegre: Icomos; Santa Maria: UFSM, 2001. p. 122-147.

MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura ferroviária e industrial: o caso das cidades de São João del Rei e Juiz de Fora [1875-1930]**. 2007. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2007.

ROCHA, Ricardo. A Vila Belga e o Traité d'Architecture de Louis Cloquet. **Cadernos de Arquitetura Ritter dos Reis**, Porto Alegre, v. 3, p. 191-199, 2001.