

## **Paralelos Possíveis: Paranapiacaba e Ilha Solteira sob a perspectiva dos princípios do Urbanismo Moderno**

**Fernanda Figueiredo D'Agostini\***  
**Paulo Eduardo Borzani Gonçalves\*\***

### **Resumo**

A análise da morfologia urbana das Vilas Ferroviária de Paranapiacaba e Operária de Ilha Solteira segundo os conceitos do urbanismo funcional difundido por Le Corbusier constitui o foco deste artigo, que objetiva mostrar as características comuns de dois planejamentos distintos temporalmente, mas com elementos estruturantes de organização semelhantes. Embasado nos fundamentos da Carta de Atenas para o Urbanismo Moderno, que se apoiavam nas quatro funções básicas: habitar, trabalhar, recrear-se e circular, sendo a habitação considerada o ponto de articulação de todas as medidas e o zoneamento das cidades como ordenador o território urbano. Identificou-se, que seus planejamentos detiveram preocupações claras em relação ao seu território, estabelecendo etapas temporais de desenvolvimento, com estudos de recursos naturais e sítio anteriores a implantação, bem como definição de etapas para sua execução, assemelhando-se as recomendações da Carta de Atenas. **Palavras-chave:** Ilha Solteira; Le Corbusier; Morfologia Urbana; Paranapiacaba; Urbanismo Moderno.

\*Arquiteta e Urbanista. Professora dos cursos de Arquitetura e Urbanismo e Tecnologia em Design do FIAM-FAAM Centro Universitário e da Universidade de Guarulhos.

\*\*Coordenador dos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Superior Tecnológico em Design de Interiores e Artes Visuais da Universidade de Guarulhos.

## **Introdução**

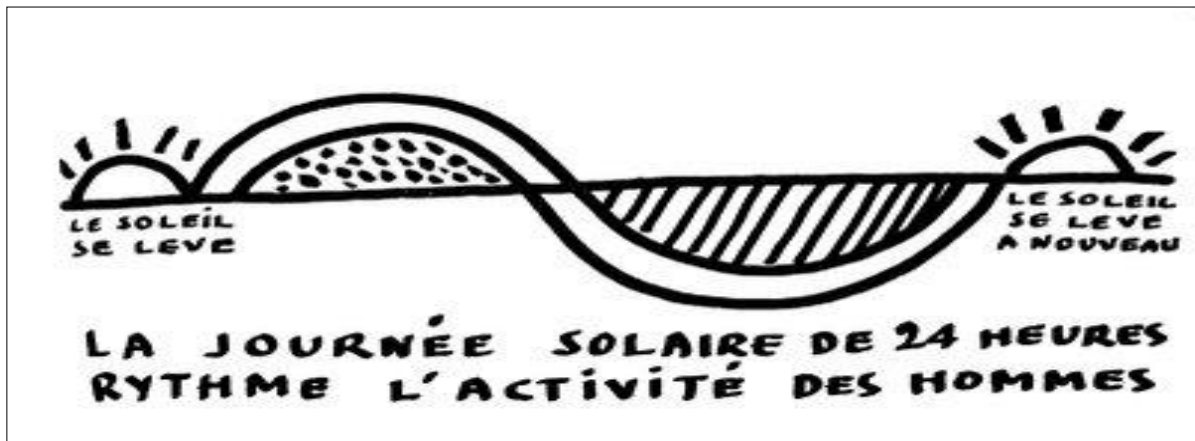


Figura 1: Estudo de Le Corbusier – Carta de Atenas

Fonte: <http://arquitetonica.files.wordpress.com/2011/08/a-carta-de-atenas.jpg>.

Acesso em: 03/06/2013

Analisar a morfologia urbana da Vila Ferroviária de Paranapiacaba – 1860, localizada no município de Santo André e a Vila Operária de Ilha Solteira – 1967, município de Pereira Barreto, ambas no Estado de São Paulo pelos conceitos do urbanismo funcional do Movimento Moderno difundido por Le Corbusier é foco deste trabalho.

A construção de moradias operárias junto ao espaço produtivo de empresas foi uma prática adotada tanto nos países que lideraram a Revolução Industrial, quanto nos de industrialização tardia como é o caso do Brasil. Esses assentamentos em sua maioria localizavam-se afastados dos núcleos centrais consolidados, em muitos casos contavam com alguns equipamentos de uso comunitário e com pequenas áreas de lazer controladas pelo patronato.

Ambas as Vilas estudadas, são formações urbanas geradas pelas especificidades inerentes ao processo de formação comum das cidades, nos dois casos o objetivo de suas construções era garantir a permanência da mão de obra produtiva nos territórios de seu domínio e conseqüente controle, utilizando como moeda de troca a oferta de habitação aos trabalhadores.

Com um século de diferença entre suas implantações, observa-se que as duas vilas em questão apresentam o zoneamento como ordenador do tecido urbano, enfatizando a hierarquização das edificações, principalmente das habitações, como ponto de articulação e controle empresarial da vila e do respectivo operariado.

## **Metodologia**

Para análise da morfologia urbana tornam-se relevantes os estudos de Solà-Morales que sistematizam a estrutura física das cidades como hipótese metodológica para a

ordenação do território, não sendo possível entender o espaço apenas como resultado das relações sociais. Para Solà-Morales, conhecer a identidade do território possibilita sua própria transformação, a partir da decomposição conceitual da forma urbana – Parcelamento + Urbanização + Edificação. (Antonucci, 2005)

A observação da morfologia urbana das vilas ferroviárias do final do século XIX, assim como, das vilas operárias do século XX e do modelo de cidade moderna proposto por Le Corbusier mostra a ordenação do projeto pela decomposição conceitual da Forma Urbana de Solà-Morales sendo: U+P+E – Urbanização (infraestrutura), Parcelamento (loteamento), Edificação. Ressalta-se que no caso da cidade moderna o lote caracteriza-se como coletivo.

A fundamentação básica do Urbanismo Moderno presente na obra de Le Corbusier intitulada Carta de Atenas, publicada em 1941 é embasada nas conclusões do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), realizado em 1933 na cidade de Atenas, na Grécia sob o tema “A Cidade Funcional”, onde foram analisadas trinta e três cidades de quatro continentes.

Segundo Huet (1986), a Carta de Atenas dá o verdadeiro sentido à efetiva concretização de todas as precedentes propostas corbusianas e, por sua vez, pode ser interpretada ao conceito de Cidade Funcional, da unidade de habitação e da máquina de morar.

Quando escrita, a Carta de Atenas entendia que a cidade não correspondia mais a sua função: “[...] abrigar os homens, e abrigá-los bem.” (CIAM, 1933), desta forma a cidade moderna nasce com a capacidade humana de controlar a natureza, as mudanças tecnológicas e a ampliação da capacidade produtiva que fundamenta a industrialização, pressupondo uma ruptura estrutural tanto nas hierarquias sociais como na própria estrutura, distinguindo-se, por exemplo, centro de periferia.

A Carta de Atenas tornou-se referencial dos arquitetos modernistas, no qual Le Corbusier adicionou contornos e ênfase de caráter pessoal, reunindo os preceitos do urbanismo racional e funcionalista. (Miana, 2010)

O urbanismo moderno apoia-se em quatro funções básicas: habitar, trabalhar, recrear-se (nas horas livres) e circular, sendo a habitação considerada o ponto de articulação de todas as medidas. Levando em consideração estas quatro funções o zoneamento das cidades ordenaria o território urbano. Em outra obra, Planejamento Urbano (1946), Le Corbusier ao observar o desenvolvimento acelerado das cidades dado o avanço tecnológico - *"O século XIX abria uma era de cálculo, de ciência experimental e aplicada."* (Le Corbusier, 1946, p. 25), sugere maneiras de conceber ou intervir no espaço urbano, a partir dos conceitos urbanísticos definidos na Carta de Atenas com um modelo de ruptura estrutural da cidade, enfatizando o potencial da arquitetura e da planificação, tábula rasa, como definidores da cidade.

### **Análise**

Com base nas quatro funções básicas, Le Corbusier, cria um instrumental de urbanismo para uso da sociedade da máquina – nomenclatura atribuída por ele para a sociedade pós Revolução Industrial. Para Le Corbusier a ferramenta prolonga os membros humanos para uma função, estendendo-se a certos produtos do engenho humano, destinados a auxiliar o homem, desta forma a habitação faz parte do instrumental, assim como a estrada, a oficina, entre outros.

O objetivo destas ferramentas é facilitar as condições de existência, mantendo a saúde moral e física dos habitantes, favorecendo a perpetuação da espécie através do fornecimento dos equipamentos necessários a uma perfeita educação, propiciando a alegria de viver e fazendo os sentimentos sociais capazes de levar ao civismo desenvolverem-se, este levará ao mais alto grau de consciência e de dignidade. (Le Corbusier, 1946)

Para tanto, entende-se a morada como local onde o homem nela viverá sozinho ou com sua família, oferecendo-lhe abrigo em condições saudáveis com a oferta de sol, espaço, vegetação, móveis ou arranjos que na visão de Le Corbusier são como que prolongamento de seus membros ou de suas funções. Porém, por seu comportamento e relações sociais, o homem exige serviços complementares fornecidos por organizações exteriores a sua morada, classificados como prolongamentos da morada.

Os prolongamentos da morada foram classificados em dois tipos:

- Essencialmente material: abastecimento de água, serviço doméstico, serviço sanitário, manutenção e melhoria física do corpo.
  - De alcance espiritual: creche, escolas de educação infantil e ensino fundamental.
- Desta forma, a organização do espaço urbano é traçada de acordo com a priorização e otimização da função tempo-distância, pois a posição próxima ou distante dessas ferramentas quotidianas cria, na medida de tempo determinada pelas vinte e quatro horas solares, a satisfação ou insatisfação do habitante.

### **Vila Ferroviária de Paranapiacaba**



Figura 2: Paranapiacaba – Vista Passarela e Pátio Ferroviário.  
Foto: Fernanda D'Agostini, 2012

Localizada no extremo sul do município de Santo André, no ponto mais alto do planalto e de menor inclinação, a Vila de Paranapiacaba foi construída na metade do século XIX. Nasceu e se desenvolveu a partir de 1.860 devido à demanda dos mais de cinco mil funcionários necessários para a sua construção e implantação da estrada de ferro Santos-Jundiaí, primeira ferrovia paulista que possibilitou a constituição de um canal de entrada e saída de produtos, principalmente agrícolas, ligando o interior e o porto de Santos.

A SPR (São Paulo *Railway*) foi responsável pela construção da Vila Ferroviária de Paranapiacaba, esta é constituída por três núcleos urbanos: Parte Alta ou Morro, Vila Velha ou Varanda Velha, Vila Martin Smith ou Vila Nova, cujas implantações ocorreram em momentos distintos e de formas diferentes no período de 1860 a 1946 onde foi trazida para Paranapiacaba uma moderna infraestrutura urbanística muito aquém da realidade brasileira da época, desta forma sendo pioneira na construção de uma cidade empresarial projetada. Neste cenário caracteriza-se a instalação de uma estrutura urbana necessária para exploração mercantil, onde os ingleses exerceram, simultaneamente, uma influência econômica e cultural, impondo um modo de vida e oferecendo um paternalismo presente nos mínimos detalhes.

A implantação e as construções da Vila constituem uma amostra de tecnologia inglesa trazida para o Brasil destacando-se pela ocupação bastante diferente do legado da colonização portuguesa, que não se preocupava em organizar as cidades e, sobretudo legislar, a Vila planejada marca a presença inglesa através da implantação padronizada das casas de madeira em conjuntos geminados com recuos que possibilitam jardins, ainda incomum no início do século. A hierarquia social da São Paulo *Railway* era definida por várias características das construções: o tamanho do lote e da edificação definiam as categorias dos funcionários.

Estas construções eram destinadas, principalmente, aos funcionários de mais alto escalão que vinham da Europa e, por este motivo, buscavam reproduzir os hábitos tradicionais de seus países de origem, diferenciando-se das cidades brasileiras que ainda eram calcadas nos padrões coloniais e dependentes da mão de obra escrava. Desta forma, é possível afirmar que a organização da vila auxiliava na manutenção da ordem e disciplina dos brasileiros, distanciando-os dos velhos hábitos rurais e inculcando-lhes novas referências culturais da nova era industrial. (Finger, 2009)

A implantação da Vila de Paranapiacaba teve sua primeira parte realizada entre 1860 a 1899, que corresponde à construção do primeiro sistema funicular, ou Serra Velha como ficou conhecido posteriormente, após duplicação da linha, no Alto da Serra. Desta forma, em 1864 o primeiro trecho ligando Santos a São Paulo estava pronto, sendo que três anos mais tarde o sistema foi inaugurado em caráter provisório,

## **Paralelos Possíveis: Paranapiacaba e Ilha Solteira sob a perspectiva dos princípios do Urbanismo Moderno**

realizando apenas duas viagens por dia. No final das obras os funcionários necessários para a manutenção dos serviços de conservação da ferrovia, do maquinário e operações de tráfego, instalaram-se aos redores da ferrovia em um vilarejo denominado Varanda Velha, atualmente conhecida como Vila Velha, caracterizada pela não implantação de um modelo de arruamento, assim apenas foi definindo um eixo principal que dava acesso aos depósitos e oficinas e no seu entorno foram construídas desordenadamente as casas dos operários, desta forma, nota-se que sua implantação se promoveu de forma fortuita e sem um planejamento prévio – característica de assentamento espontâneo.

A segunda fase de 1900 a 1946 corresponde à duplicação da linha férrea em toda a sua extensão até o fim da concessão inglesa para operação do sistema ferroviário neste trecho. É marcada pelos investimentos e melhoramentos caracterizados pela construção da estação ferroviária<sup>1</sup> – construída em 1874 onde hoje se encontra o Largo dos Padeiros, dos armazéns, do mercado, do clube recreativo, da escola, do depósito de locomotivas e da construção dos núcleos Vila Nova ou Vila Martin Smith.

“O projeto de implantação urbanístico e das edificações deste novo núcleo, como extensão da Vila Velha, foi elaborado na Inglaterra e contava com passeios, ruas principais, ruas secundárias e vielas sanitárias, de forma a facilitar a manutenção das instalações e conservar a higiene do local. Assim era possível efetuar qualquer reparo sem prejuízo das ruas principais”. (Cruz, 2007, p.72)

Uma das principais características do planejamento urbano e da arquitetura é a hierarquização das construções conforme o cargo e a função exercidos pelos usuários na ferrovia, desta forma a SPR desenvolveu um programa com diversas atividades sociais e de lazer conjugado por uma infraestrutura urbana adequada, plano de uso e ocupação do solo, além de apresentar condições sanitárias satisfatórias devido à preocupação em construir os banheiros externos ao corpo principal da casa.

A construção de moradias operárias junto ao espaço produtivo da empresa foi uma prática adotada tanto nos países industrializados como nos de industrialização tardia como é o caso do Brasil, esses assentamentos em sua maioria localizavam-se afastados das cidades consolidadas, em muitos casos contavam com alguns equipamentos de uso comunitário e áreas de lazer controlados pelas empresas.

Ao longo dos séculos XIX e XX a moradia destinada aos operários passou a ser construída por: higienistas, filantropos, industriais, empresários, engenheiros e arquitetos. Segundo Perrot (1991: apud Cruz, 2007, p.92) baseavam-se nas noções

---

<sup>1</sup>Esta possuía trilhos que passavam os trens pelos dois lados e foi destruída por um incêndio em 1981, porém antes mesmo do incêndio o prédio já havia sido desativado em 1977 substituída pelo prédio atual que é menor. O relógio estilo britânico foi poupado e deslocado para uma torre mais alta que a anterior.

higiene, disciplina e ideias de racionalidade e economia para converter a habitação em base para a construção de um novo modelo de trabalhador e de família proletária, onde a casa funciona como instrumento de atração e fixação, desta forma eram incorporados os valores do habitat higienizado e disciplinado concomitantemente com a implantação de serviços e equipamentos – saúde, educação e lazer, que costumam ser associados ao bem-estar, disciplina e saúde.

Dentro desse contexto também compreende os equipamentos de ordem sanitária como provisão de água potável, evacuação dos dejetos e organização da assistência médica; os de ordem econômica como mercado, transporte público, entre outros. Por fim os de ordem social como escolas e instalações destinadas às atividades recreativas.

A permanência dos trabalhadores na Vila de Paranapiacaba se fazia através de um sistema semelhante aos das cidades fabris inglesas, equipavam o local com toda a infraestrutura para que não houvesse a necessidade do trabalhador se deslocar para fora do núcleo evitando contatos externos, pois a Inglaterra já vivenciava as greves trabalhistas.

Desta forma, os ingleses fizeram de forma planejada às áreas de lazer, estando presentes desde as primeiras plantas cadastradas da Vila Martim Smith a localização do playground, das quadras de esportes, da cancha de bocha e do campo de futebol. Já a sede do Clube Lira Serrano foi situada a princípio onde seria a praça central da vila, nesta mesma quadra estão a escola e o playground, delimitando a área de permanência dos filhos dos ferroviários em recreação (Cruz, 2007).

Na Vila Martim Smith, o tipo de traçado do loteamento, a implantação da casa no lote, a utilização da mesma técnica construtiva em todas as residências, assim como a similaridade das fachadas proporcionam a impressão de uma unidade devido ao material, a cor e caixilharia utilizada, porém sob o ponto de vista paisagístico arquitetônico não é monótono. Essa unidade de edificações caracteriza-se pela extrema hierarquia na forma de habitar expressada pelo tamanho da casa e do lote, pela localização do banheiro dentro ou fora do corpo da casa, definindo assim para cada padrão de edifício uma categoria diferente de funcionários.

Diferentemente da Vila Velha, a Vila Martim Smith teve um controle extremamente rígido e planejado pela SPR em sua implantação. Foi adotado um traçado viário ortogonal definido a partir do eixo Leste-Oeste para a proteção das fachadas das edificações da ação dos ventos predominantes sendo de leste, sudeste e sul, que vem do mar. Nesta configuração as construções tiraram partido das curvas de nível para estabelecer uma hierarquia de ocupação, ou seja, nos lugares mais elevados destinavam-se as casas para os chefes de setores, embora estes funcionários ocupassem as casas voltadas para as esquinas e raramente aquelas localizadas no meio da quadra,

## **Paralelos Possíveis: Paranapiacaba e Ilha Solteira sob a perspectiva dos princípios do Urbanismo Moderno**

devido à configuração das unidades serem grupos geminados. Ao contrário da Vila Velha onde a solução adotada em relação ao terreno foi intervir o menos possível, evitaram grandes movimentos de terra no núcleo urbano, estabelecendo-se a construção de alicerces em alvenaria sobre terreno inclinado.

A partir dos anos 80 a Vila de Paranapiacaba esse processo de degradação intensificava-se atingindo seu ápice, despertando a atenção da mídia e estimulando a sociedade civil na organização de uma série de ações em prol da Vila. Em 1987, teve seu patrimônio cultural e natural reconhecido e tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT e neste mesmo ano é entregue o Plano de Preservação e Revitalização da Vila Ferroviária de Paranapiacaba realizado pela EMPLASA, em 2002 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN e em 2003 pelo órgão municipal, o Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André – COMDEPHAAPASA. Entre 2003 e 2007 foi considerada pela *World Monuments Fund*<sup>2</sup> um dos cem patrimônios mais importantes do mundo em risco. Em 2008 Paranapiacaba tornou-se o primeiro patrimônio cultural paulista e também o primeiro patrimônio industrial ferroviário brasileiro a compor a lista indicativa do IPHAN ao título de Patrimônio da Humanidade da UNESCO.

Em 2002 a Vila de Paranapiacaba foi comprada pela Prefeitura de Santo André, que iniciou o programa de Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável de Paranapiacaba, intensificando o processo de recuperação desse patrimônio, compreendido e gerido como paisagem cultural.

### **Ilha Solteira – de acampamento à cidade**



<sup>2</sup> WMF – *World Monuments Fund* é uma fundação independente com sede em Nova York que atua em todo o mundo, preservando patrimônios históricos e culturais através de parcerias com governos e iniciativas privadas. Acesso em: 17/05/2013



Figura 3: Museu Virtual DEE. Unesp, Ilha Solteira.

Fonte: Disponível em: <http://www.feis.unesp.br/#!/departamentos/engenharia-letrica/galeria-de-fotos/museu-virtual/>. Acesso em: 17/05/2013

A barragem de Ilha Solteira foi construída com o apoio de uma vila operária construída dentro de uma diretriz de promoção de alojamentos para grandes obras de geração de energia da CESP – Companhia Energética de São Paulo que desde 1.966 passou a realizar todos os passos de produção, englobando estudos de viabilidade de aproveitamento dos recursos naturais para geração de energia até a distribuição domiciliar da mesma. Desta forma, para sua consolidação e atendimento de suas atividades, a Companhia desenvolveu quadros interdisciplinares para aplicar critérios, diretrizes, planos e programas destinados a adequar os territórios atingidos pelas suas atividades. Destes programas foram desenvolvidas várias propostas para partes diferentes dos empreendimentos hidrelétricos, como o alojamento de seus trabalhadores, as edificações comunitárias, as vilas operárias, os canteiros de obra, entre outros. A fixação dos trabalhadores por longos períodos suscitou questões em relação ao projeto da edificação e do planejamento urbano, exigindo soluções para atendimento das necessidades básicas das populações e o controle do impacto produzido nos núcleos urbanos próximos às obras. (Viana, 2006, apud Iwakami, 2010, p. 8)

Localizada no Município de Pereira Barreto no interior de São Paulo à 680 quilômetros da capital, a Vila Operária de Ilha Solteira teve o início de sua construção em 1967, porém os primeiros moradores chegaram para ocupação do núcleo residencial somente em 1968, ainda com aspecto de canteiro de obras com máquinas trabalhando dia e noite. Entretanto, ressalta-se que já havia sido implantado um completo sistema de infraestrutura sanitária, elétrica e de comunicações. Atingiu sua população máxima de 32.000 habitantes em 1971, tendo o decréscimo recorrente da conclusão das obras da Usina Hidrelétrica Ilha Solteira em 1978.

A Vila Operária e os serviços públicos eram administrados pela CESP (Companhia Energética de São Paulo) que era responsável pela construção da hidrelétrica, para tanto criou o departamento denominado AEIS – Administração Especial de Ilha Solteira, responsável pelo estabelecimento da disciplina, regulamentação e demais atividades de caráter inerente à vida comunitária.

Todas as pessoas envolvidas direta ou indiretamente com a construção de barragens recebem o nome de “barrageiro”, independentemente de sua profissão, tanto o trabalhador do canteiro de obras de uma usina aos médicos e assistentes sociais que assistem essas pessoas possuem a mesma denominação. Da mesma forma todos usufruíam da infraestrutura oferecida pela cidade: saúde, educação, moradia e lazer.

## Paralelos Possíveis: Paranapiacaba e Ilha Solteira sob a perspectiva dos princípios do Urbanismo Moderno

Ilha Solteira foi planejada em forma de um violão, a zona habitacional é formada por quadras simétricas compostas por casas do mesmo nível e foram projetadas obedecendo aos critérios de agrupamento por categoria profissional. Cada tipo de habitação correspondia a um nível, diferenciando-se não apenas pela extensão do terreno e tamanho da área construída, como também pelas melhorias internas que apresentavam. A classificação adotada pela companhia energética para organização da vila operária era:

Classificação	M <sup>2</sup> Lote	Profissionais
Nível 1	108	Operários não especializados: ajudantes, serventes, vigias, zeladores
Nível 2	132	Funcionários que exerciam as profissões manuais especializadas: carpinteiros, encanadores, pedreiros, mecânicos, operadores de máquinas
Nível 3	132	Auxiliares administrativos: chefes de turma, encarregados, mestre de obra, montadores, fiscais, laboratoristas
Nível 4	188	Assistentes técnicos: auxiliares de enfermagem, auxiliares de serviço social, desenhistas, projetistas, professores de ensino primário
Nível 5	300	Técnico administrativo ou com cargo de chefia: agrimensores, professores de ensino técnico
Nível 6	560	Nível universitário de todas as profissões liberais: médicos, engenheiros, arquitetos, economistas, assistentes sociais, professores de ensino médio

**Quadro 1:** Classificação das residências por nível sócio profissional no planejamento de Ilha Solteira. Fonte: *Companhia Energética do Estado de São Paulo, CESP, 1988 (in DOURADO, et al, 2008, p. 6)*

Concentradas na zona Norte, as quadras de casas de nível um a quatro foram constituídas por casas geminadas, o que resultou em uma cidade compacta, com poucos espaços livres entre as habitações. Dispostas de maneira repetitiva e simétrica formam quarteirões denominados passeios, devido à sua implantação onde as residências são dispostas em fileiras, uma de frente a outra, separadas por vielas, pequenas ruas sem calçadas. (Dourado, et al, 2008)

As casas nível cinco e seis estão todas concentradas na zona sul da vila, foram construídas posteriormente, são dispostas em quantidade menor, porém ocupam uma área maior. Por possuírem recuos e estarem implantadas individualmente nos lotes, formam quadras mais ventiladas, assim como as ruas são maiores com calçadas e nesta área há um maior número de praças.

Com a maior parte da população com faixa etária média de 24 anos, moças e rapazes atraídos pelas possibilidades de vida melhor migraram da própria região de

Urubupungá e demais cidades do interior paulista e outros estados do país. Assim também foram planejados e construídos alojamentos que serviam de moradia aos funcionários solteiros ou casados que residiam sem a família em Ilha Solteira, estes profissionais, por sua vez, em sua maioria eram pertencentes aos níveis um e dois.

Visando evitar a segregação entre as zonas residenciais, as quadras com casas tipo um e dois foram situadas ao lado das quadras de casas tipo quatro e as de tipo três perto das de tipo cinco e seis.

Da mesma forma que as habitações foram segregadas em sua construção dentro de um sistema de divisão em níveis sócios profissionais os clubes construídos para atender aos moradores foram classificados em:

- △ CAIS – Clube Atlético de Ilha Solteira, primeiro clube da cidade, concluído em julho de 1970 destinado aos funcionários de níveis cinco e seis;
- △ SEIS – Sociedade Esportiva Ilha Solteira, inaugurada em setembro de 1970 e direcionada a funcionários de níveis três e quatro;
- △ Sociedade Recreativa dos Trabalhadores de Urubupungá – inaugurada em 1971 para atender os funcionários de níveis um e dois, posteriormente foi incorporada a SEIS.

A vila contava, ainda, com dois cinemas – o Cine Brasil e o Cine Ilha que funcionaram até 1978 e 1985 respectivamente, um zoológico administrado pelo Departamento de Meio Ambiente e Recursos Naturais da CESP e, por fim, uma praia pública localizada no montante da barragem, na margem esquerda do rio Paraná.

Em 1980 iniciou-se o processo para autonomia da cidade, com o cadastramento e a colocação à venda dos imóveis do núcleo urbano, em 8 de maio de 1989, por meio de uma lei municipal, sua sede foi transferida para o então povoado de Ilha Solteira, sendo distrito da cidade de Pereira Barreto até a emancipação em 30 de dezembro de 1991, neste momento a dinâmica do mercado imobiliário começou a interferir nas modificações do espaço mais intensamente. Atualmente a cidade é reconhecida como Estância Turística de Ilha Solteira e possui 25.144 habitantes. [PMIS] (2013).

### **Discussão dos resultados**

A Vila Ferroviária de Paranapiacaba e Vila Operária de Ilha Solteira apresentam em sua morfologia urbana a valorização das quatro funções propostas na Carta de Atenas – habitar, trabalhar, recrear-se e circular defendida pelo urbanismo funcionalista de Le Corbusier. São formações urbanas geradas pelas especificidades inerentes ao processo construtivo em que os principais agentes encadeadores são os trabalhadores e, conseqüentemente, a habitação.

“É a dessa unidade-moradia que se estabelecerão no espaço urbano as relações entre a habitação, os locais de trabalho e as instalações consagradas às horas livres.” (CIAM, 1933)

## **Paralelos Possíveis: Paranapiacaba e Ilha Solteira sob a perspectiva dos princípios do Urbanismo Moderno**

O ambiente urbano das vilas foi demarcado, ainda, pela permeabilidade visual e a estética da higienização – provinda da necessidade de manutenção constante devido à localização isolada das aglomerações urbanas. Seus traçados foram projetados a partir da priorização das habitações devidamente hierarquizadas e articuladas ao centro de trabalho por um sistema de circulação bem definido. Suprindo as necessidades dos moradores, complementou-se esta estrutura com os equipamentos urbanos institucionais e de lazer ao centro ou ao lado do território oposto a área de trabalho.

Diferentemente da Vila de Paranapiacaba, Ilha Solteira teve seu planejamento e construção objetivados na transformação de acampamento para cidade. Desta forma, sua estrutura urbana resistiu aos desmontes até então observados nas obras de outras barragens da CESP.

A Carta de Atenas recomenda: “*A cidade adquirirá o caráter de uma empresa estudada de antemão e submetida ao rigor de um planejamento geral.*” (CIAM, 1933), neste contexto a Vila de Paranapiacaba e a Vila de Ilha Solteira nasceram de um planejamento urbano fechado, com a demarcação hierárquica do território, assim como submetidas a um rígido controle das empresas mantenedoras.

Ressalta-se, ainda, que ambos planejamentos detiveram preocupações claras em relação ao seu território, estabelecendo etapas temporais de desenvolvimento, com estudos de recursos naturais e sítio anteriores a implantação e definição de etapas de implantação, assemelhando-se as recomendações da Carta de Atenas:

“O programa deve ser elaborado com base em análises rigorosas, feitas por especialistas. Ele deve prever as etapas no tempo e no espaço. Deve reunir em um acordo fecundo os recursos naturais do sítio, a topografia do conjunto [...]” (CIAM, 1933)

As propostas de Le Corbusier foram intensamente criticadas em sua maioria pela minimização da forma arquitetônica e pela segregação dos usos no espaço urbano (Miana, 2010), em Paranapiacaba e Ilha Solteira verifica-se as mesmas características em escalas diferentes, quando temos a padronização das habitações – minimização da arquitetura, a hierarquização e setorização conforme função.

### **Conclusão**

Conclui-se que os conceitos do urbanismo moderno, apresentados na Carta de Atenas, através das suas quatro funções: habitar, trabalhar, recrear-se e circular, pode ser aplicado no planejamento das vilas operárias ou ferroviárias em escala diferenciada, pois nas vilas enfatizou-se o lote e a unidade-moradia individual e não verticalizada como defendia por Le Corbusier.

Ressalta-se, no entanto, que para Solà-Morales a apreciação da construção da cidade,

da ordem do parcelamento, das constantes tipológicas da configuração urbana e de seu interesse como elementos de composição do espaço urbano ofereceu bases para uma ideia de urbanismo alternativo, desta forma, estes estudos de morfologia urbana representaram uma ruptura com a orientação funcionalista. (Antonucci, 2005).

## Referências

- Antonucci, Denise. (2005). *Morfologia urbana e legislação urbanística: estudo de setores de bairro na cidade de São Paulo no período de 1972/2002*. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo. FAU-USP, São Paulo, SP, Brasil.
- C. P. Energia. (2013) *Vilas Operárias Jupia E Ilha Solteira*. <http://200.145.241.1/dee/museu/cpenergia/paineis/Infraestruturadascidades4%20paineis.pdf>. Acesso em 16 de maio de 2013.
- Cruz, Thais Fátima dos Santos. (2007). *Paranapiacaba: a arquitetura e o urbanismo de uma vila ferroviária*. 2007. Dissertação de Mestrado em Engenharia. USP-São Carlos, São Carlos, SP, Brasil.
- Dourado, Lilian A. Campos; SILVA, Edima Aranha; HERNANDEZ, Fernando Braz Tangerino; VANZELA, Luis Sergio. (2013). *Ilha Solteira Contraste De Uma Cidade Planejada*. XII Encontro Sul – Matogrossense De Geografia. Três Lagoas, 2003. <http://www.agr.feis.unesp.br/Ilha%20Solteira%20contrastes.pdf>. Acesso em 18 de maio de 2013.
- Finger, Anna Eliza. (2009). *Vilas Ferroviárias no Brasil: Os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul*. 2009. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. UnB, Brasília, DF, Brasil.
- Huet, Bernard. *A Cidade como Espaço Habitável (alternativas a Carta de Atenas)*. <http://www.fec.unicamp.br/~paulobruna/seminario1.pdf>. Acesso em 18 de maio de 2013.
- IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. (1995). *Cartas Patrimoniais*. Brasília: IPHAN.
- Iwakami, Luiza Naomi. (2013). *Do canteiro de obras aos acampamentos na formação do espaço urbano: três tempos em três situações*. Anais Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, v. 11, n. 4 (2010). Recuperado em: 19 maio, 2013, de <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1374>.
- Le Corbusier. (1993). *Carta de Atenas*. São Paulo: Hucitec.
- \_\_\_\_\_. (1971). *Planejamento Urbano*. Perspectiva: São Paulo.
- Miana, Anna Christina. (2010). *Adensamento e forma urbana: inserção de parâmetros ambientais no processo de projeto*. 2010. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo. FAUUSP, São Paulo, SP, Brasil.
- PMIS – Prefeitura Municipal da Estância Turística de Ilha Solteira. (2013). <http://www.ilhasolteira.sp.gov.br/>. Acesso em 18 de maio de 2013.
- Silva, Mariana Vasconcelos. (2013). *O Contexto Histórico E O Desenvolvimento Do Turismo No Município De Ilha Solteira*. Recuperado em 17 maio, 2013, de <http://docs.fct.unesp.br/semanas/geografia/2011ambienteesaude/Mariana%20Vasconcelos%20da%20Silva.pdf>.